

LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR



VOLUME 2, NUMÉRO 18 • AOÛT 1996

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR
Hélico Service Inc.

AQTA formateur agréé
CESSNA détecteurs
L'homme de la jungle

Bell Helicopter **TEXTRON**

Une division de Textron Canada Inc.

Le leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères commerciaux



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

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

CIRCUL'AIR

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

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Johanne Lemelin

Publicité:
Johanne Lemelin
Nicole Mace

Collaborateurs:
Me Luc Beaulieu, Me Isabelle Cantin,
Carmen Faucher, Me Nicole Mace,
Pierre Hamel, Didier Caemepell

Montage et Séparation des couleurs:
J.B. Deschamps Inc.

Impression:
Imprimerie Canada inc.

Toute correspondance doit être adressée au:
Magazine CIRCUL'AIR
600, 6^e Avenue
Aéroport int'l Jean-Lesage
Ste-Foy (Québec)
G2E 5W1
Tél: (418) 871-4635
Fax: (418) 871-8189

Dépôt légal: bibliothèque nationale du Québec -
ISSN 0832-6371
«Société canadienne des postes -
Envoi de publications canadiennes -
Contrat de vente No 187739»

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

NOTRE COUVERTURE

M. Benoit Tétreault,
président d'Hélico Service Inc.

PHOTO Claude Mathieu

4

Éditorial

5

Le Service aérien gouvernemental s'active

6 À 8

Le 600, 6^e Avenue

9

Envol sur la formation du personnel - Partie II

10

Comité de navigabilité

11 À 15

Portrait d'un transporteur:
Hélico Service Inc.



16

«GPS libéré»
Fiançailles - Transports Canada
et la Société aéroportuaire de Québec

17 - 18 - 21

Quoi de neuf!

20

Une firme de St-Bruno
aide l'Aviation civile
de Russie à se moderniser
Des CESSNA détecteurs



22

Guy Gervais
«l'homme de la jungle»
ou une vie sans frontières



LE RAC: L'OCCASION D'ADOPTER UNE APPROCHE PLUS CONSTRUCTIVE

Le fameux Règlement de l'aviation canadien, le RAC comme tous l'appellent déjà, certains avec familiarité, d'autres avec appréhension, sera en vigueur le 10 octobre prochain. Pour les habitués des «coulisses d'Ottawa» qui ont travaillé pendant plus de trois ans à revoir, article par article, mot par mot, toute la législation canadienne du transport aérien, le RAC a effectivement quelque chose de très familier.

Par contre, pour tous les autres, principalement pour ceux qui devront vivre au quotidien avec la nouvelle réglementation, tant du côté des inspecteurs régionaux de Transports Canada que des exploitants d'aéronefs, la prononciation du mot RAC suscite plutôt l'inquiétude.

Pourtant, l'arrivée d'une réglementation plus simple, plus claire et plus accessible, doit être vue par tous les intervenants du transport aérien comme une occasion unique d'adopter une nouvelle approche dans notre façon de voir et d'appliquer la réglementation. En effet, bien qu'il n'amène pas de changements majeurs au niveau des droits et obligations des transporteurs aériens, le RAC précise et clarifie les règles déjà existantes et surtout, il les ramène à des textes bien définis et facilement accessibles.

Le temps des lettres de politique, des directives internes, des mémos occultes et de «l'application personnalisée» et à la pièce est révolu. Le RAC doit maintenant engendrer, tant chez les représentants de Transports Canada que chez les transporteurs aériens, des réflexes de travail axés sur une application objective des textes édictant les règles de droit à suivre. Tous doivent apprendre à travailler en respectant les nouveaux règlements tels qu'ils sont écrits et non pas comme on voudrait qu'ils soient écrits.

D'une part, les transporteurs ont maintenant la chance de pouvoir se référer directement aux textes légaux pour connaître leurs droits et obligations. Ce qu'ils peuvent ou doivent faire et ne pas faire est écrit dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans le RAC, dans les normes et dans les textes explicatifs qui les complètent. Tout est là! Tous pourront facilement se munir d'une copie de ces documents. Il suffira alors d'apprendre à les consulter et à les utiliser comme base commune de toute discussion avec Transports Canada.

D'autre part, les inspecteurs et autres intervenants de Transports Canada devront eux aussi apprendre à se coller aux textes de loi et à les appliquer conformément à ce qui y est écrit. La loi doit avoir le même sens pour tous. Pour ce, il faut cependant s'abstenir d'improviser et développer

l'habitude de se référer aux textes explicatifs chaque fois qu'il y aura ambiguïté.

Quant à elle, l'AQTA a le devoir de veiller à ce que le RAC soit interprété et appliqué de façon cohérente et dans le respect de la volonté du législateur qui en a fait un texte de loi plus simple et plus accessible. En tant qu'avocate de l'AQTA, je participerai à cette nouvelle mission. En outre, j'aurai la responsabilité des dossiers dont le règlement nécessitera une interprétation légale des dispositions du RAC.

Afin de favoriser la plus grande harmonie possible dans les rapports de l'industrie avec Transports Canada, il est important de saisir cette opportunité unique de reprendre la route tous ensemble en adoptant le RAC comme guide premier de nos actions. C'est donc avec enthousiasme et optimisme que l'AQTA s'engage à promouvoir cette nouvelle approche de travail, plus saine et plus constructive. ✦



LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL S'ACTIVE

Sceptique à propos de l'utilité de certains services et peu flatteur pour les gestionnaires, le rapport du Vérificateur général du Québec a provoqué tout un branle-bas de combat au Service aérien gouvernemental.

Nullement découragés, les administrateurs et employés du SAG relèvent le défi de prouver leur efficacité. Parmi les mesures de redressement préconisées, il y a la création de plusieurs comités conjoints avec la clientèle, la réduction de la flotte d'avions-citernes et l'achat d'hélicoptères et d'avions plus appropriés aux besoins des clients.

M. Brian Jenner qui siège au comité conseil sous-ministériel chargé du SAG, se dit impressionné par le dynamisme de l'équipe face aux contraintes d'autofinancement fixées par le gouvernement et à l'évaluation faite par le Vérificateur général. Par contre, il déplore: «qu'on évalue l'efficacité du SAG en fonction d'un objectif d'autofinancement basé sur le simple transfert d'un budget gouvernemental à un autre plutôt que d'examiner sa rentabilité en comparant ses prix de revient avec ceux des mêmes services fournis par le secteur privé.»



M. Jenner donne l'exemple de l'opération des hélicoptères de la Sûreté du Québec (SQ) qui, selon le SAG, «s'autofinance» mais qui est par ailleurs payée à même les budgets de la SQ. Le rapport du Vérificateur général mentionne que cet «autofinancement» coûte 500 000 \$ de plus par an que les mêmes services fournis par le secteur privé.

Pour sa part, M. Gaston Couillard, directeur général des services aériens et postaux du Gouvernement du Québec, affirme que la lacune majeure de ce rapport du Vérificateur général est de comparer des éléments non comparables. Cela en plus de ne tenir compte que d'un seul aspect - coût à l'heure de vol - alors que, selon lui, la réalité est plus complexe.

Par exemple, la disponibilité du Service aérien gouvernemental, 24 heures sur 24 et

7 jours par semaine, rend difficile toute comparaison avec le secteur privé. Selon M. Couillard: «Le secteur privé comme le secteur public possède une expertise qui lui est propre. Lorsque les deux secteurs

travaillent en partenariat, les résultats atteints sont alors à leur maximum et ce, tant sur le plan financier que sur celui de l'efficacité.» ✖

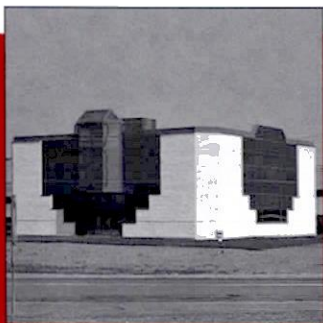
**Au service de l'industrie du Transport Aérien au Québec:
Serving the Quebec Air Transport Industry from bases at:**

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

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'atmosphère était fébrile le 25 avril dans l'édifice du 600, 6^e Avenue. Les membres élus ont assisté à une réunion du conseil d'administration de l'AQTA. Par la suite, ils ont dîné avec des représentants de Transports Canada dans le cadre d'une rencontre stratégique annuelle fort importante. ✦



ÉVÉNEMENTS

ET

RENCONTRES



De gauche à droite; 1re rangée: Du conseil d'adm. de l'AQTA, Mme France Trottier, dir. école; Mme Édith Fournier, prés.; M. Christian Boudreau, sec.-trés. et dir. brousse; de Transports Canada, Mme Suzanne Tining, dir. gén. rég.. 2e rangée: M. Brian Jenner, prés. et chef de la dir. de l'AQTA; M. Bertrand Perron, vice-prés. et dir. hélicoptère et M. Jean Fortin, dir. membres associés. De Transports Canada, Aviation civile, M. Marc Grégoire, dir. rég. Aviation; M. Don Spruston, dir. gén. de Aviation civile et M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint Sécurité et sûreté.

UN COUSIN EN VISITE POUR LA PROMOTION DU CESSNA F406

L'AQTA a rencontré un cousin de France, M. Jean-Claude Desbordes de Reims Aviation. Il s'est arrêté à Québec lors de la tournée de promotion qu'il effectuait pour le CESSNA F406.

Cet aéronef est un bimoteur non-pressurisé qui a une autonomie de 10 heures. En Europe, il est très utilisé pour le contrôle de la pollution; la surveillance des frontières et du trafic maritime; la lutte contre le trafic de la drogue, des cigarettes et des armes ainsi que pour l'intervention lors d'un sauvetage en mer. ✦



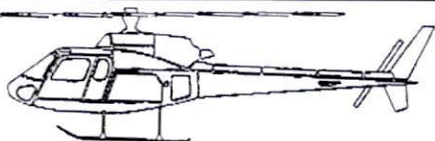
EUROCOPTER DE PASSAGE À QUÉBEC

Parfois le printemps nous apporte de belles surprises! Cette année, l'arrivée des fleurs nous a fait profiter de la visite des gens d'Eurocopter.

Ils se sont déplacés de Fort Érié à Québec en hélicoptère AS-355-S1 afin de pouvoir rencontrer des passionnés d'hélicoptères. Cette session d'information a eu lieu dans les locaux de l'AQTA, le 23 mai 1996. ✦



De gauche à droite;
1^{re} rangée: M. Francis Otis d'Héli-Manicouagan Inc., Mme Sonya Gray d'Eurocopter Canada, M. Jean-Jacques Casagne d'Eurocopter France.
2^e rangée: M. Brian Jenner de l'AQTA, M. Chris Warren des Hélicoptères Viking, M. Richard Airlie d'Eurocopter Canada, M. Alin Côté d'Héli-Excel et M. Ed Clavière d'Eurocopter Canada.



Vente et location Astar

• HÉLICOPTÈRES AS350 USAGÉS

Produits Astar

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

Service Astar

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

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



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

Assurances aériennes
Les Professionnels qui
parlent votre langue



Bureaux au Canada et dans le monde entier

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

CARGAIR LTÉE
MAINTENANCE ✦
PIÈCES ✦

Produits Nettoyants



Star Kit
Starshine
Stargloss
Starclean
Starwash



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

Spécial Head Set
Av-Com AC-200
~~125.00 \$+Txs~~

114,99 \$+txs



Tél.: (514) 474-4573

Fax: (514) 474-1725

1-800-680-2477

3475, Ch. de L'Aéroport Mascouche Québec J7K 3C1

L'AQTA OFFRIRA UNE FORMATION SUR LE RAC ADMISSIBLE AU SENS DE LA LOI DU 1% ET DE LA MESURE POUR CRÉDIT D'IMPÔT

L'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA), organisme formateur agréé par la Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre (SQDM), est à mettre sur pied un cours intitulé «La dynamique du Règlement d'aviation canadien (RAC)». L'objectif de ce cours est d'offrir au personnel cadre des compagnies de transport aérien une formation de base permettant de se référer efficacement au RAC pour connaître les droits et obligations édictés par la nouvelle réglementation aérienne.

Le cours sera divisé en cinq modules et chacun de ces modules correspondra à un secteur d'activité précis du transport aérien. Le contenu de cours sera le même pour tous les modules tout en étant essentiellement adapté pour répondre aux besoins spécifiques de la clientèle de chacun des secteurs.

Les groupes visés par module sont

- 1- Écoles de pilotage
- 2- Hélicoptères
- 3- Avions monomoteurs
- 4- Avions multimoteurs de moins de dix passagers
- 5- Avions multimoteurs de dix passagers et plus.

Loi du 1 % et crédits d'impôt

Pour rentabiliser votre participation à ces cours, l'AQTA a demandé et obtenu un certificat d'enregistrement au répertoire des formateurs agréés de la SQDM. Cet enregistrement permet à l'AQTA d'offrir de la formation admissible dans le cadre de la mesure «Crédit d'impôt remboursable pour la formation» ou qui peut être, selon le cas, comptabilisée dans le cadre de la *Loi favorisant le développement et la formation de la main-d'oeuvre* (1% de la masse salariale en formation). En somme, les entreprises participantes pourront bénéficier d'un crédit d'impôt remboursable pour la formation ou, pour celles qui sont déjà assujetties à la «Loi du 1%», comptabiliser leurs dépenses de

formation comme dépenses admissibles aux fins de leur contribution obligatoire.

Les sessions de formation doivent débiter à l'automne 1996. Une journée de cours par module est prévue. Toutefois, aucune date n'est déterminée pour l'instant car nous aimerions d'abord connaître vos intentions. Ainsi, les personnes intéressées à participer à cette «dynamique» sont priées de nous en faire part avant le 1^{er} septembre 1996. Nous aimerions connaître, votre nom, le nom de l'entreprise et le type de transporteur que vous représentez, votre numéro de téléphone ainsi que les dates susceptibles de vous intéresser. S.V.P. nous faire parvenir ces informations par télécopieur à l'attention de Me Nicole Mace au (418) 871-8189. Vous pouvez aussi communiquer directement avec elle en téléphonant à l'AQTA au (418) 871-4635. ✈

RAC ✈ COIN

AÉRO-BOUTIQUE ENR.



Grand choix de vêtements,
d'accessoires et de livres
pour élèves-pilotes,
pilotes amateurs,
et pilotes professionnels.

Nous vous proposons:

- le carnet de vol informatisé «Softlog»
- le GPS portatif «Flightmate Pro»
- le manuel de questions pour la licence de pilote privé
 - manches à air

Commandes téléphoniques acceptées.

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

ENVOL SUR LA FORMATION DU PERSONNEL : UN SUJET DE PREMIÈRE CLASSE (PARTIE II)

Dans le dernier numéro de Circul'Air, nous avons abordé sommairement quelles sont les dépenses admissibles dans le cadre de la nouvelle Loi favorisant le développement de la formation de la main-d'oeuvre (la «Loi») qui oblige graduellement tous les employeurs au Québec à investir 1% de leur masse salariale au chapitre de la formation de leur personnel. Dans cette partie, nous traiterons de certaines des conditions exigées par la Loi.

Formation «maison»

L'employeur peut choisir une formation dispensée par des formateurs qui ne sont ni reconnus par la Loi ni agréés par la Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre (SQDM). Cette formation pourra être dispensée par des employés qualifiés ou encore par une institution, un professionnel ou un organisme qui ne sont pas des formateurs reconnus ou agréés au sens de la Loi. Dans ces cas, la Loi exige cependant que la formation vise la maîtrise des compétences nécessaires à l'exercice des fonctions (formation qualifiante) ou des compétences qui seront reconnues dans d'autres milieux de travail (formation transférable). La Loi requiert de plus que ce type de formation soit prévu dans un plan de formation élaboré après consultation d'un comité interne de l'entreprise.

Plan de formation

Un plan de formation peut être global ou spécifique, au choix de l'employeur. Un plan global précise généralement les objectifs stratégiques de l'employeur,

l'évaluation des besoins de formation, l'établissement des priorités de formation, un ou des plans spécifiques de formation, le calendrier de réalisation ainsi qu'un suivi de l'ensemble de la formation.

Un plan spécifique vise plutôt les activités destinées à consolider ou à accroître les compétences d'un employé ou d'un groupe d'employés. Ce type de plan énonce généralement les objectifs, le lieu, la durée de l'activité, la méthodologie d'enseignement, la(les) personne(s) visée(s) par la formation, les outils pédagogiques, les coûts, etc.

Il est à noter que le plan de formation n'a pas à être approuvé par le comité interne ni par la SQDM.

Comité interne

Quelle que soit sa portée, tout plan de formation doit être établi après consultation d'un comité interne ou suivant une entente avec le syndicat. La composition du comité est laissée à la discrétion de l'employeur, bien qu'un comité paritaire ait l'avantage de rendre admissible les salaires des représentants qui se consacrent aux travaux du comité.

Documents à conserver

L'employeur doit tenir à jour et conserver un registre dans lequel sont inscrits le nom de tout employé qui reçoit, dispense ou réalise une activité de formation admissible, de même que le temps consacré par cet employé à cette activité et son salaire horaire. L'employeur doit aussi, entre autres, conserver les factures établissant les

dépenses de formation admissibles, les documents relatifs au plan de formation, la preuve de consultation du comité interne ou la preuve d'une entente avec le syndicat.

Calcul de la masse salariale

De façon générale, la masse salariale correspond à la masse salariale qui sert au calcul de la contribution des employeurs au Régime de l'assurance-maladie du Québec (RAMQ). Aux fins du calcul de la masse salariale sont inclus : le salaire, les commissions, les bonis et presque tous les avantages imposables aux fins de l'impôt provincial du Québec. Cependant, les indemnités de départ versées à des employés licenciés ou congédiés ne sont pas incluses non plus que les dividendes versés à un actionnaire, les honoraires versés à une société de gestion et les distributions versées aux associés d'une société de personnes. Le 1 % doit être calculé pour l'année entière, à la fin de l'année civile (et non à la fin de l'année fiscale de l'entreprise).

Report des dépenses

Si, pour une année donnée, un employeur encourt des dépenses admissibles d'un montant supérieur au minimum de 1% de sa masse salariale, l'excédent peut être reporté à l'année suivante et il est alors considéré comme une dépense admissible encourue au cours de cette année suivante. Ce report vers l'avant peut s'étendre, sans limite, sur plusieurs années.

Me Isabelle Cantin et Me Luc Beaulieu
Ogilvy Renault, tél.: (514) 847-4747 ✦

AVIAX

INC.

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

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

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Séminaire II sur les pièces approuvées

En tant que membre du comité de navigabilité, M. Pierre Pépin d'Aviation BL Inc. fait partie du groupe de travail sur les pièces approuvées. À ce titre, il a participé, le 4 juin dernier, à un séminaire au cours duquel Transports Canada a présenté la prochaine version canadienne des règlements sur les pièces approuvées. M. Pépin a bien voulu informer CIRCUL'AIR des principales questions soulevées pendant cette rencontre.

Quels devront être les documents de certification requis pour les pièces importées? Le formulaire FAA 8130-3 (ou J.A.A. équivalent) pour toutes les pièces et composantes.

Qu'arrive-t-il au sujet des pièces de rechange fabriquées par un tiers (F.A.A.-P.M.A.)? Si l'avion est fabriqué aux États-Unis, les pièces de rechange seront légales si elles sont reconnues par le F.A.A. S'il est

fabriqué au Canada, cela dépendra de «l'approbation» de ces pièces par le fabricant concerné.

De plus, les représentants de Transports Canada ont dissipé certaines craintes sur la nécessité pour l'opérateur de posséder toute la documentation pertinente relative au temps total ou à l'historique complète des composantes aéronautiques. Ainsi, si une pièce ou une composante est fabriquée aux États-Unis, elle pourra être qualifiée à nouveau en fonction des normes du fabricant et de la réglementation américaine. Par contre, si elle est fabriquée au Canada, elle sera requalifiée en vertu des nouvelles dispositions de la loi, ce qui est malheureusement très vague pour le moment.

Prochaines réunions du comité: 11 septembre et 4 décembre 1996. Pour y assister, contactez l'AQTA au (418) 871-4635.

ÊTES VOUS ASSEZ VISIBLES ?

L'intégration de documents multimédias interactifs à votre stratégie de communication peut augmenter de façon substantielle votre visibilité sur vos marchés cibles. À votre documentation interactive ajoutez des éléments de vidéo, d'animation, de réalité virtuelle et de design en trois dimensions pour en faire un moyen de communication inégalé.

À partir de votre documentation actuelle, nous créerons pour vous une présence et une image dynamiques qui illustrent votre entreprise à sa juste valeur. Nous vous assisterons dans la création de votre site Internet, de votre réseau Intranet aussi bien que dans la réalisation de vos documents multimédias de présentation et de formation.

CONTACTEZ DÈS MAINTENANT ANDRÉ ALLARD

MAG Multimédia
d'Avant-Garde Inc.

TÉL.: (514) 689-9560 FAX.: (514) 689-3753
Internet: aallard@media-avant-garde.com



OLYMPUS
Système d'endoscopie Industrielle

Nous créons la vision

QUALITÉ
RENOMMÉE
SERVICE

OFFRE SPÉCIALE: A l'achat d'un fibroscope PT-6/PW100 vous obtenez gratuitement une source de lumière ILK-5.

CARSEN GROUP INC.

Industrial Technology Division

151 Telson Road, Markham, Ontario L3R 1E7 • Tel: (905) 479-4100 • Fax: (905) 479-2595 • Toll Free: 1-800-387-0437

PORTRAIT

D'UN

TRANSPORTEUR

Entrevue et texte:
Johanne Lemelin

Photos:
Claude Mathieu

Au pays des pommes, Rougemont, se trouve la ruche d'Hélico Service Inc. qui butine sur les champs et vergers avec ses deux Bell 47 et ses quatre Piper Pawnee.

Cet essaim de voltigeurs bourdonne ici et là effectuant épandage, dispersion, surveillance, inspection, patrouille, reconnaissance et autres travaux spécialisés.

Hélico Service Inc.



M. Benoît Tétreault, propriétaire

En 1982, les emplois dans le domaine de l'aviation et surtout dans son coin de pays ne couraient pas les rues. Riche d'une grande expérience en agriculture, d'une licence de pilote d'avion et poursuivant sa formation comme pilote d'hélicoptère, M. Benoît Tétreault a alors mûri le projet de s'en créer un «emploi». L'idée de faire de l'épandage aérien par hélicoptère a germé suite aux connaissances qu'il a acquises lors d'un séjour dans l'Ouest Canadien. De là, la genèse d'Hélico Service Inc.

Dans la région de Rougemont à cette époque, l'avion est le seul moyen utilisé pour faire de l'épandage aérien. Avec une vitesse moyenne de 100 à 110 milles à l'heure lors de l'arrosage, ce moyen est rapide et convient pour effectuer un travail sur de grandes surfaces comme les champs mais il est inadéquat pour manoeuvrer près des montagnes.

Or, comme les vergers se situent souvent en flanc de montagne, M. Tétreault a pensé que l'hélicoptère permettrait de faire un meilleur travail: «En me guidant sur mes expériences en agriculture et en



Hélico Service possède un héliport approuvé par Transports Canada.

pilotage, explique-t-il, j'ai voulu offrir un service différent et adéquat pour répondre à une demande spécifique.» En effet, l'hélicoptère peut faire du sur place et épandre à une vitesse située entre 40 et 45 milles à l'heure. Cette diminution de vitesse offre une malléabilité idéale près d'un obstacle. «C'est vraiment un appareil plus versatile donc plus adéquat dans certaines circonstances comme l'épandage sur les pommiers» affirme M. Tétreault devenu propriétaire du verger familial en 1983.

La première acquisition d'Hélico Service est un hélicoptère de type Bell 47-G4A qualifié de «DC-3 des hélicoptères.» Robuste et muni d'une cabine de pilotage en plexiglas (bulle), il permet d'avoir une excellente visibilité lors de l'arrosage. M. Tétreault a bien étudié son choix: «Dans les années 1950, on utilisait le Bell 47 pour faire de l'épandage sur les arbres fruitiers dans la vallée de l'Okanagan, alors j'avais une bonne référence, et il ajoute, comme cet hélicoptère est un des moins dispendieux à l'achat et à l'entretien, j'ai aussi tenu compte de la capacité limitée de payer des agriculteurs.»

Bien entendu, pour pouvoir faire de l'épandage, l'hélicoptère standard doit subir une modification temporaire par l'installation d'un équipement spécial et alors une seule personne peut se trouver à bord.



Le deuxième Bell 47 arrive chez Hélico Service en 1990. «Je voyais une possibilité d'expansion avec le marché des conserveries mais cela nécessitait deux appareils car ce type de



Des techniciens spécialement formés s'occupent de l'avitaillement des aéronefs en carburant et produits d'épandage.

clients n'aime pas l'insécurité» dit M. Tétreault. Il mise bien car en pouvant garantir deux hélicoptères, il obtient le double de contrats dans ce secteur d'activité. Par la même occasion, il en profite pour étendre son champ d'action en obtenant un certificat d'exploitation lui permettant d'effectuer des vols passagers. «L'épandage se fait de la fin avril début mai jusque vers la fin de septembre, j'ai donc voulu avoir une autre activité pour augmenter ma rentabilité» précise notre hôte. Outre l'épandage, Hélico Service peut ainsi voler pour faire de la surveillance aérienne, des inspections, de la

reconnaissance, de la photographie aérienne, des tours d'hélicoptère, etc.

Après huit ans d'existence, Hélico Service se développe subitement et bien que M. Tétreault puisse compter sur son employé des débuts, M. Paul Ladouceur, directeur de la maintenance, il doit faire confiance à quelqu'un d'autre pour piloter son nouvel hélicoptère. Le hic c'est qu'un pilote détenteur d'une licence commerciale doit acquérir une formation spéciale pour faire de l'épandage aérien. Comme il possède «aussi» les qualifications nécessaires pour donner de la formation, M. Tétreault décide de s'occuper personnellement de l'entraînement de ses pilotes. Il recrute donc quelqu'un de confiance, un ami d'enfance qu'il qualifie de «gars consciencieux», Christian Jodoin. Il le forme à sa manière: «Les pilotes d'épandage volent souvent près des limites et il est très important qu'ils ne les dépassent jamais.»

En 1994, Hélico Service ajoute deux avions Piper Pawnee PA25-235 du modèle D à sa flotte. Ce type d'aéronef permet d'offrir un service moins dispendieux que l'hélicoptère et il représente donc une porte de sortie pour notre gestionnaire: «Les clients ont maintenant le choix, l'hélicoptère pour les angles plus sensibles ou

l'avion pour les champs de grande envergure.»

Le monoplace Piper Pawnee PA25-235 est aussi choisi pour sa réputation dans le domaine de l'épandage. Bon choix, car en 1995 M. Tétreault doit acheter deux autres avions de ce même type. «Nous recevons de plus en plus de demandes que ce soit pour nos hélicoptères ou pour nos avions et nous ne voulions surtout pas faire d'«overbooking».» Puis, M. Tétreault ajoute: «Je suis moi-même agriculteur donc je comprends les attentes de mes confrères, quand c'est le temps d'arroser un verger ou un champ, il ne faut pas que ça soit fait trois jours plus tard.»

M. Tétreault porte plusieurs chapeaux chez Hélico Service mais celui-ci est sans aucun doute son préféré.



Les hélicoptères et les avions sont munis d'un équipement particulier pour effectuer de l'épandage.



Vol en rase-mottes

Passé de 8,000 acres de surface épandue en 1982 à 60,000 acres en 1995, l'entreprise va bon train. Il faut dire que son propriétaire, président-directeur général, directeur d'opérations et chef pilote qui possède aussi une licence de technicien en entretien d'aéronef, Benoît Tétreault, y met beaucoup de lui-même. Cependant il affirme: «J'ai du bon personnel très compétent et cela

autant en vol qu'au sol. J'en suis très fier, ce sont des gens qui ont le goût du travail bien fait et qui sont responsables et consciencieux.» La compagnie emploie maintenant dix personnes en haute saison.

Hélico Service se préoccupe énormément de ses clients mais également de l'environnement. Entre autres, pour épandre certains produits, les pilotes volent seulement du lever du jour jusqu'à 7 h 30 - 8 h 00 le matin et de 17 h 30 jusqu'au coucher du soleil. À ces heures du jour, les abeilles sont au rucher et ne butinent pas. L'épandage est donc moins nuisible pour elles.

Pour l'avenir, M. Tétreault se dit conservateur et ne pas vraiment planifier de gros projets mais plutôt plein de petits. Cette année, pour la première fois, l'entreprise a effectué l'épandage d'un produit biologique, le BT-H 14, qui sert au contrôle d'insectes piqueurs près des villes. Très apprécié par les citoyens, ce projet réussi devrait certainement se répéter. Hélico Service a aussi participé à l'ensemencement de forêts saccagées par le feu, et encore là, ce fut un succès.

Bref, le champ d'action d'Hélico Service pousse en beauté depuis que M. Tétreault l'a semé et il n'a pas fini de croître s'il continue de l'arroser.

UNE ÉQUIPE EXPÉRIMENTÉE EN VOL SPÉCIALISÉ!



Hélico Service Inc.

800, Grande Caroline
ROUGEMONT (Québec) J0L 1M0
Tél.: (514) 469-1430 Fax: (514) 469-0058

Telle la rosée, *Hélico Service Inc.* dépose sur vos arbres fruitiers, vos céréales et vos légumes de fines gouttelettes d'engrais, de fongicide, d'insecticide ou autres produits.

Telle l'abeille, *Hélico Service Inc.* vole avec une agilité qui facilite vos travaux de surveillance, d'inspection, de patrouille, etc.



Plus que des pilotes professionnels, nous sommes entre autres des spécialistes en:

- Épandage
- Dispersion
- Surveillance
- Inspection
- Patrouille
- Reconnaissance
- Construction
- Publicité
- Photographie non technique



Par AVION,

Piper Pawnee
PA25-235D,

ou par HÉLICOPTÈRE,

Bell 47 G4A,

la flotte d'*Hélico Service Inc.* s'adapte à vos besoins!



Benoît Tétréault
propriétaire

Né le 12 octobre 1958, ce père de deux filles vit à Rougemont où il a grandi et effectué ses études tout en travaillant dans les champs et les vergers de son père. D'ailleurs, c'est de cet homme que Benoît Tétréault a appris tous les secrets et toutes les techniques de l'agriculture.

Sorti de l'école et ne sachant pas vraiment quel métier pratiquer, M. Tétréault a travaillé sur la terre familiale pendant quelque

temps avant d'être piqué par l'aviation. «Je regardais les avions et je trouvais ça intéressant. De plus en plus souvent, je passais à l'aéroport et de plus en plus longtemps, je regardais les avions. Puis, je me suis décidé à entrer dans une école...pour voir.» C'était à l'Aéroclub de Montréal où il a obtenu sa licence de pilote privé en juillet 1978.

Il rêve alors de devenir pilote de ligne mais son anglais lui cause des problèmes. M. Tétréault prend donc la décision de s'expatrier dans l'Ouest canadien pour se perfectionner. Il s'installe à Saskatoon plus précisément au Mitchinson Flying Services Inc. où il obtient sa licence de pilote commerciale en octobre 1979.

Fort de ses 150 heures de vol, il décide alors de louer un Cessna 150 pour entreprendre une petite expédition au départ de Saskatoon en passant par le nord des États-Unis jusqu'à Rougemont. «J'ai volé à vue, j'avais plein de cartes dans le poste de pilotage et j'ai revu tout le livre de météo en m'en allant. J'y tenais à ce voyage, c'était mon bateau et c'était moi qui le menait.»

De retour en Saskatchewan, ses choix d'avenir balancent entre devenir pilote de brousse ou instructeur. Finalement, il acquiert cette dernière licence en janvier 1980, toujours au Mitchinson Flying Services.

Alors bilingue, l'opportunité d'occuper un poste d'instructeur pour cette compagnie se présente enfin. La première année, il se pro-

mène beaucoup dans le ciel de Saskatoon. Vols de formation, vols nolisés et vols pour obtenir sa licence aux instruments qu'il passe en décembre 1980.

Fin 1981, début 1982 rien ne va plus. Récession, pas de poste de pilote de ligne et par-dessus le marché, le mal du pays. Son retour à Rougemont règle un problème mais restent les deux autres. L'économie ne se porte guère mieux au Québec qu'en Saskatchewan. Il décide donc de faire sa licence commerciale sur hélicoptère tout en travaillant sur la terre familiale, endroit où il décide finalement d'implanter Hélico Service Inc.

Le voilà bien licencié, propriétaire d'une entreprise et d'un hélicoptère. Mais il semble que ce ne soit pas assez... En 1983, il achète le domaine familial: «Le verger, c'est mes racines, ça me garde en contact avec le milieu.» Puis en 1993, il décroche sa licence de technicien en entretien d'aéronef. «Avec ma compagnie et surtout à travailler avec Paul Ladouceur, mon «coach», j'ai développé un intérêt à ça.»

À l'heure actuelle, Benoît Tétréault a plus de 4,000 heures de vol d'homologuées dans son carnet, moitié sur hélicoptère, moitié sur avion, sans compter plus de 1,300 heures de formation.

Il est membre de la Chambre de commerce de la région et échevin pour la municipalité de St-Michel de Rougemont.

«L'hiver, je m'occupe de ma famille. L'été je ne suis jamais là. Heureusement, ils sont très compréhensifs.» Il aime voyager, Costa Rica, Vénézuéla, etc. À l'étranger, il loue une voiture ou prend le transport local afin de voir les gens dans leur milieu, savoir comment ils vivent, travaillent. «Je sais qu'il y a des gens différents ailleurs et j'aime m'ouvrir les yeux pour les voir, ça me fait grandir.» Comme il le dit si bien: «rien de tel que de s'asseoir ou de jouer au base-ball avec un étranger pour s'ouvrir sur le monde.»

Il affirme ne pas être visionnaire et n'avoir aucune motivation particulière pour sa carrière. «J'apprends au fur et à mesure que j'avance, je suis chanceux. Il y a toujours quelque chose de nouveau qui fait que la roue tourne et on continue. Où on va se rendre, je ne le sais pas... le plus loin possible.»

AERONEUF



INSTRUMENTS LTÉE LTD

Révision

Réparation

Vente

Échange

Pour tous vos besoins en instrumentation

For all your instrument needs

Overhall

Repair

Sales

Exchange

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

«GPS» LIBÉRÉ

La Maison Blanche a décidé de libérer le système «GPS» de son mode militaire «disponibilité sélective». En vertu de cette nouvelle politique, l'Armée de l'air américaine cessera la dégradation systématique des signaux «GPS» d'ici quatre à dix ans.

Charles Timble, chef de la direction de Trimble Navigation Ltée, a avisé les gens

présents à la conférence de la Maison Blanche que «l'aspect le plus important de cette nouvelle réside dans l'assurance offerte aux autres pays souverains à l'effet que les États-Unis fourniront au monde entier les signaux «GPS» sans frais dans un avenir prévisible.»

Le secrétaire des transports, Frédéric Penna, souligne l'importance d'assurer tout

le monde des intentions des États-Unis afin de nourrir la confiance nécessaire aux investissements futurs du secteur privé.

La libération des signaux «GPS» permettra aux appareils les moins sophistiqués une précision d'un mètre sans devoir recourir à un système local d'augmentation du signal. ✖

FIANÇAILLES TRANSPORTS CANADA ET LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE DE QUÉBEC

Le 7 juin dernier avait lieu la signature de la Déclaration d'intention. Cet engagement permet d'entamer les négociations officielles concernant la cession des responsabilités liées à l'exploitation, à la gestion et au développement de l'Aéroport international Jean-Lesage à la Société aéroportuaire de Québec (SAQ).

Au cours de la cérémonie, M. David Anderson, ministre des Transports, a déclaré: «qu'une utilisation plus judicieuse des infrastructures de transport stimulera en définitive le commerce, le tourisme et la création d'emplois.»

L'Aéroport international Jean-Lesage est l'un des plus fréquentés au Québec avec, entre 1985 et 1995, une moyenne annuelle de 745,219 passagers embarqués/débarqués et de 141,495 mouvements d'aéronefs. Il fait partie des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) et dessert 23 transporteurs aériens réguliers.

M. Raymond E. Lavoie, président du conseil de la SAQ, est confiant de pouvoir mener à bien ce défi car les «leaders» économiques de la région ont déjà manifesté leur appui à la Société. Appui qui a mené, selon lui, à la composition d'un conseil d'administration de très haut niveau et fort représentatif de la région, tant de la Rive-Nord que de la Rive-Sud.

M. Lavoie a ajouté: «Cette prise en charge par la région permettra à l'Aéroport de mieux remplir son rôle comme l'un des leviers économiques importants de la grande région de Québec, tout en offrant aux utilisateurs un aéroport moderne, efficace et sécuritaire.»

L'aspect humain de cette Déclaration d'intention touche environ 60 employés de Transports Canada à l'Aéroport international Jean-Lesage. Si l'entente de cession est conclue, les gens conserveront leur garantie d'emploi pour les deux prochaines années.

Cependant, les employés se demandent bien ce qui leur arrivera après ce délai. Certains considèrent que l'industrie privée est plus ouverte que le gouvernement. «Il y a plus de place pour les initiatives a-t-on entendu, par contre, l'employé doit faire preuve de plus de compétences.» ✖



De Transports Canada: Mme Suzanne Tining, directrice générale régionale pour la région de Québec et M. David Anderson, ministre. De la SAQ: M. Raymond E. Lavoie ainsi que M. Brian Jenner respectivement président et vice-président du conseil.



Mc CARTHY THABET INC.
COURTIERS D'ASSURANCES
SPÉCIALISTES EN
ASSURANCES AVIATION

PLACE IBERVILLE IV, 2954 BOUL. LAURIER, BUREAU 790, SAINTE-FOY (QUÉBEC) G1V 4T2
TEL.: (418) 653-3900 • FAX: (418) 653-8941
LIGNE SANS FRAIS: 1 800 889-2250

NOILCO INC.

- Peinture d'avions
- Service professionnel
- Qualité

sur rendez-vous

M. Locas

(514) 562-1866

QUOI DE NEUF?

Au mois d'avril dernier, Transports Canada a organisé un colloque à l'intention des municipalités portant sur la **Politique nationale des aéroports**. À cette occasion, **Édith Fournier**, présidente du conseil d'administration de l'AQTA, a donné une conférence intitulée «**L'impact pour les P.M.E.**». Impact qui, selon elle, risque d'être très important.

Des investissements de **185 millions \$** sont prévus d'ici trois ans à l'**aéroport de Dorval** afin de pouvoir accueillir le **transfert des vols réguliers internationaux** de Mirabel.



21^e CONGRÈS ANNUEL
4 ET 5 DÉCEMBRE 1996

Saviez-vous que depuis le début des années 1980, l'**ATR-42** est

offert par son fabricant en version SAR (**surveillance et secours en mer**). Ce type d'avion vient d'être choisi par l'Italie pour effectuer la garde de ses côtes.

AéroTaxi/CESPA Inc. offre un **cours de voltige** axé sur le perfectionnement, la sécurité et le recouvrement d'assiettes inusitées. **Simon Pinsonneault et Christophe Bancilhon** dispensent la formation sur un Citabria 7KCAB et un C-150 Aérobat. Avec le Citabria et trois C-152 en formation, l'entreprise donne également des **spectacles aériens**.

Depuis le 1^{er} mai 1996, **Royal** a délaissé sa gestion à la «Wal-Mart» pour revenir à une administration plus conventionnelle. Dans cet esprit, l'entreprise a fait quelques nominations: **René Savard vice-président, service aux invités** pour Montréal, Vancouver et les bases saisonnières, **Huguette Desrochers, chef du service aux invités** et **Yvon Beaupré, vice-**

président au support. Ces gens sont basés à Montréal.

Ronald Henry est, pour sa part, le nouveau **chef pilote** pour la base de Toronto où se trouve maintenant le service central d'affectation des équipages de la compagnie.

McCarthy Thabet Inc. a relocalisé ses bureaux. Elle est maintenant située à la **Place Iberville IV** à Ste-Foy.

Les lignes aériennes **Canadien International** viennent de conclure une entente avec **AT&T Wireless Services** afin d'équiper leurs aéronefs des plus récents **appareils de télécommunications** en vol. Ainsi, les clients de la société pourront faire et recevoir des appels ainsi que transmettre des télécopies et du courrier électronique.

En mai dernier, le ministre de la **Défense nationale**, M. David Collenette, a annoncé l'**acquisition** de deux nouveaux avions de transport **L100-30**

Hercules (version allongée du CC-130).



Donald Kamenz occupe maintenant le poste de **directeur commercial du marketing** chez **SAAB Aircraft of America**. Félicitations!

10 mai 1996, fin des travaux à l'**aéroport de Trois-Rivières**.

Améliorations: la remise en état et le pavage de la piste y compris les modifications au système de drainage et aux aires nivelées ainsi que la réfection du système de balisage lumineux de la piste, de la voie de circulation Alpha et de l'aire de manoeuvre.

Coût: **2 500 000 \$**.



DORVAL AERO SERVICES

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

Alain Guillemette, prés.

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

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

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

Service 24 heures

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

MM. **Donald Tremblay** d'Inter-Canadien et **Rachid Ziam** d'Air Alliance sont coprésidents d'un comité qui a pour but l'**élimination des postes de fouille** sur le réseau québécois.

En vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement fédéral, **l'aéroport de Roberval** bénéficiera d'un financement de **12 000 \$** pour l'installation d'une nouvelle signalisation pour la piste et la voie de circulation.

Canada 3000 vient de louer un **Boeing 757** et un **Airbus A320** portant ainsi sa flotte à un total de six Boeing 757 et de quatre Airbus A320.

Cargair Ltée, concessionnaire Cessna depuis un an seulement, a reçu dernièrement le «**Sales Master Award**», honneur accordé annuellement par Cessna à un concessionnaire qui a augmenté son chiffre d'affaires de façon significative. Bravo!

La division aérospatiale de **Mitsubishi Heavy Industries (MHI)** s'est alliée à **Bombardier** pour la conception et la fabrication des ailes et du fuselage central du **Global Express**.

Ce jet d'affaires a été conçu pour transporter huit passagers et un équipage de quatre personnes sur des parcours sans escale de 12,000 km à une vitesse pouvant atteindre Mach 0,88.

Prévisions:

- Premier exemplaire à sortir de l'usine: 25 août 1996
- Premier vol: Septembre 1996
- Première livraison: Décembre 1997

Helipro offre une autre version de son hélicoptère Sikorsky S-61.

Le **S-61 Shortsky** est plus petit de 50 pouces (127 cm) que le modèle original. Ainsi, la diminution du fuselage principal permet d'augmenter la capacité de la puissance de levage extérieure et de rehausser les performances de vol. Le nouvel hélicoptère est certifié et utilisé commercialement à titre expérimental.



Depuis le 14 mai dernier, **M. Lamar Durrett** est le nouveau **président et chef de la direction d'Air Canada**. Bachelier de l'université d'Auburn (Alabama) et membre du conseil consultatif sur la recherche de cette même université, il a débuté dans l'aviation chez Delta Air Lines en 1967 pour poursuivre sa carrière chez Continental Airlines en 1990. Depuis 1992, il occupe différents postes de gestion chez Air Canada.

Dorval Aéro Services est maintenant la propriété d'**Air Montréal Inc.** et pour l'instant aucune modification majeure n'est prévue dans la structure des deux entreprises.

Il semble que la «bonne action» annuelle de **Jacques Paillard** est de caler un lac (son corps aidant). Cette année, il l'a fait le 26 mai au Lac Brulé. N'ayant

pas apporté de vêtements de rechange pour son retour, on l'a vu se promenant dans le stationnement de l'AQTA en **caleçon**.

Branle-bas de combat à **l'aéroport de Sept-Iles!** **Travaux majeurs** de raccordement du système d'égouts sanitaires de l'aéroport au réseau municipal de la Ville. Coût: **900,000 \$**.

Pour les trois prochaines années, ne demandez plus de «Coke» sur les vols de **Canadien International**. La compagnie a signé une entente selon laquelle **Pepsi-Cola** et ses produits connexes seront exclusivement servis sur ses vols dans le monde entier.

Avril 1996, **Bombardier** a annoncé son plan de **restructuration** qui sépare ses activités en trois grandes sections: aéronautique, matériels de transport et produits grand public. La création de deux divisions supplémentaires pour les activités de service est aussi à prévoir.

Depuis le 15 mai, **M. Robert Brown** a pris la **direction des activités aéronautiques** nord-américaines et européennes.

Les Ailes Cosmiques Inc., une entreprise de nolisément qui existe depuis deux ans à **Amos**, vient d'augmenter ses influences astrales en obtenant l'ajout de Québec, Chibougamau, Val d'Or et Rouyn-Noranda sur son certificat d'exploitation.

Le nouveau biréacteur d'affaires Cessna Citation X est propulsé par les nouveaux moteurs Allison AE3007C offrant 2,900 kg de poussée unitaire et une:

- Vitesse maximale de Mach 0,92
- Vitesse de pointe de Mach 0,90
- Vitesse de croisière de Mach 0,84



Celui dont les initiales «CF» sont inscrites sur beaucoup d'avions, **M. Charles «Charly» Fortin**, est décédé en décembre 1995 à l'âge de 79 ans.

Les nombreux pilotes qui ont reçu leur premier IFR de cet homme se rappelleront de lui. Nos plus sincères condoléances à toutes les personnes éprouvées.

Voici quelques **statistiques pour 1995** donnant le pourcentage d'augmentation comparativement à 1994 des **voyages d'affaires** effectués à partir du Québec sur des vols réguliers:

Transfrontalier:	+ 8%
International (moins les États-Unis et l'intérieur du Canada):	+ 15 %
Vers les États-Unis:	+ 8 %
Vers l'intérieur du Canada:	+ 3 %

STANDARD AERO

LE SPÉCIALISTE DES MOTEURS

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

Rob Scholefield

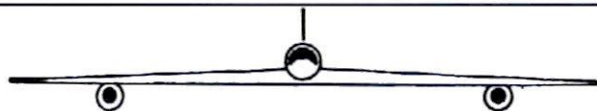
Gérant des ventes - Allison 250

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



• LES PLUS BAS PRIX
• EXPÉDITION LE JOUR MÊME

1-800-361-1696



THABET AVIATION INTERNATIONAL INC.

Laissez-nous vous diriger vers l'achat d'un avion ou dans la vente de votre avion

**Courtage • Vente d'avions • Consultation
Évaluation • Importation**

Demandez notre liste d'avions à vendre

Aéroport de Québec, Ste-Foy, Qué. G2E 5W1
Tél.: (418) 871-0047 Fax: (418) 871-6937

EMAIL: thabet@sympatico.ca

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



Avionique:
Vente •
Service •
Installation •

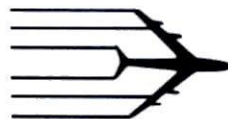
Auto-pilote • Encodeur • Intercom • Transpondeur
ADF • COM • CVR • DME • ELT • FDR • FM • GPS
HF • NAV • NAV/COM • RNAV

Elect-Avi ltée

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

CONSULT AIR DU QUÉBEC

CONSULTANT EN AVIATION, TEST EN VOL IFR APPROUVÉ
FORMATION AU SOL ET EN VOL, IFR, MULTIMOTEURS



DANIEL LAVIGUEUR, EDVTI

Examineur approuvé par
Transports Canada pour
Initial/Renouvellement IFR

YQB (418) 627-3433
YUL (514) 678-9113
FAX (418) 627-9532

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.

UNE FIRME DE ST-BRUNO AIDE L'AVIATION CIVILE DE RUSSIE À SE MODERNISER

Les services de la compagnie ATS Aérospatiale de St-Bruno ont été retenus par l'Académie d'aviation civile de Saint-Petersbourg. L'école russe pourra ainsi obtenir de l'équipement de pointe et une formation adaptée pour ses professeurs.

Les deux organismes travailleront conjointement au transfert de la technologie. Les experts canadiens formeront le personnel des tours de contrôle aux

nouveaux besoins et aux normes de l'aviation internationale. Pour le volet formation, l'Institut de formation de Transports Canada collaborera avec ATS Aérospatiale.

Ce projet a été rendu possible grâce à une subvention de 266 412 \$ de l'Agence canadienne de développement international (ACDI).

DES CESSNA DÉTECTEURS

La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) a conclu une entente avec Aéro Québec Inc. pour l'installation d'instruments de détection de feu à bord de Cessna 310. Le Centre technologique en aérospatiale (CTA) s'est occupé du design et de la conception du projet; l'installation étant effectuée par Dynamair Aviation Inc.

Un premier Cessna 310 a été équipé d'un détecteur infrarouge, FL-30 de marque «Bomem». Cet appareil de 40 cm de diamètre et d'un peu plus d'un mètre de long est installé dans le «nez» de l'avion. Grâce à ce nouvel équipement, la SOPFEU peut maintenant détecter un incendie d'une superficie de 0,5 hectare par temps de brume sèche ou encore dans l'obscurité.



Le détecteur infrarouge FL-30 «Bomem» installé sur C-GAWZ.



C-GAWN et son système FLIR.

Un autre Cessna 310 avec trois sièges en moins bénéficie d'un système d'imagerie thermique FLIR (Forward Looking Infra Red) qui permet à la SOPFEU d'effectuer de l'arrosage aérien malgré une visibilité réduite due à la fumée. Installée à l'avant de la roue de nez, la caméra infrarouge pivote dans toutes les directions. Un contrôle à distance permet à l'opérateur de bien cibler ce qu'il désire en affichage infrarouge.

Le système FLIR comprend aussi une seconde caméra standard. L'opérateur a la possibilité de la sélectionner à la place de la caméra infrarouge et ainsi voir une image normale. De plus, un magnétoscope permet d'enregistrer sur bande vidéo les images de la mission, lesquelles peuvent, par la suite, être imprimées.



Bureau chef

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

AÉROPORT DE QUÉBEC

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

AÉROPORT DE DORVAL

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

AÉROPORT DE MONT-JOLI

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

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

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

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

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

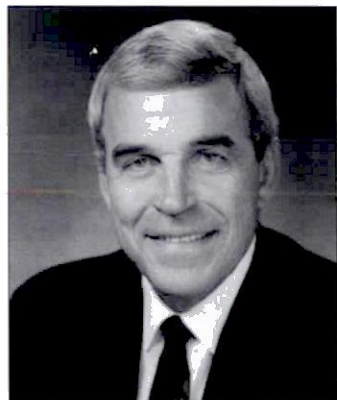
AÉROPORT DE WABUSH

Services (709) 282-5525

Vendeurs
Produits
Aviation



Le directeur de l'aéroport de Kuujuaq, **Yvon Blais**, quittera son poste en septembre 1996 pour être muté au bureau régional. Ce départ coïncide avec le transfert de la gestion de l'aéroport à l'Administration régionale Kativik.



Depuis le 1^{er} juillet dernier, **Benoît Bouchard** occupe la fonction de **président du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)**.

Rappelons que M. Bouchard a été élu à la Chambre des communes en 1984 comme député de Roberval. Puis, il s'est occupé des portefeuilles des ministères des Transports, de l'Emploi et de l'Immigration, de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. Il a aussi été ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et des Services sociaux et ministre responsable du Développement régional au Québec. Pendant les trois dernières années, il était ambassadeur du Canada en France.

En juin dernier, le ministre des Transports, David Anderson, a annoncé la nomination du **Dr Samuel Birenbaum au Tribunal de l'aviation civile**. Celui-ci a obtenu son doctorat en médecine de l'Université de



Les «**p'tits DASH**», tel que nommés par Robert Perrault président-directeur général d'**Air Alliance**, ont commencé à arriver! En effet, le premier des 5 **Beech 1900D** achetés par le transporteur a été présenté officiellement aux employés de l'entreprise le 21 juin dernier et à la presse le 25 juin 1996.

Habituellement le Beech 1900D a 21 sièges, soit un de chaque côté de l'allée et trois dans la rangée du fond. Toutefois, suite à un sondage effectué par la firme Léger & Léger, Air Alliance a décidé d'opérer ses Beech avec 18 sièges afin de pouvoir y installer une toilette.

Toronto en 1956 et depuis il n'a cessé de pratiquer sa profession tout en occupant des postes prestigieux dans l'aviation. Il est détenteur d'une licence de pilote. Rappelons que le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi judiciaire créé en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour entendre des demandes de révision suite à des mesures prises par le ministre des Transports.

François Pesant est de retour chez **Hélicoptères Viking Ltée**. Il a réintégré le poste qu'il a occupé de 1983 à 1988 soit, **vice-président administration**.

Bravo à **Me Nicole Mace** qui a été réinscrite au **Tableau de l'Ordre du Barreau!** Diplômée en droit de l'Université de Sherbrooke depuis 1982, elle a pratiqué quelques années avant que les aléas de la vie ne l'amènent vers le journalisme. Revenue à sa profession première, elle sera plus apte que

jamais à conseiller, et si nécessaire, à représenter les membres de l'AQTA.

Depuis juin dernier, **Dale-Parizeau Inc.**, courtier d'assurances, est déménagé dans le bureau 600 du **1440 rue Sainte-Catherine Ouest à Montréal**.

Nous avons appris qu'**André Monast** a quitté le poste de directeur du marketing chez ATL. À suivre... car il ne devrait pas tarder à relancer sa carrière dans l'aviation.

Gaspar de Queiroz est de retour chez **Eurocopter!** Pilote «vendeur» pour l'hélicoptère EC 120, Gaspar et Violaine, son épouse, se sont donc installés à Aix en Provence.

Le président de **Laurentide Aviation Ltée**, John Scholefield, nous apprend une bonne nouvelle! Cette année, l'entreprise située à Les Cèdres célèbre son **50^e anniversaire**.



Kevin Jenkins a démissionné du poste de **président et chef de la direction de Canadien International**. Depuis le 28 juin 1996, **Kevin Benson** (sur la photo) le remplace.

Au cours des prochains mois, cet ancien chef des finances de Canadien se donne comme mandat de maintenir les progrès accomplis par son prédécesseur et d'optimiser les résultats financiers et les liquidités de la compagnie.



Brian Jenner, Sylvain Coulombe, Sonya Gray, Willy Heidbüchel, France Coulombe, Lyne Jenner et Richard Airle.

Le 4 juillet dernier, Lyne et Brian Jenner en compagnie de leurs neveu et nièce, rendaient visite à la famille d'**Eurocopter Canada**.

M. Jenner s'est dit très impressionné par la gamme de services disponibles à l'usine de Fort Érié.

Entrevue avec:

GUY GERVAIS «L'HOMME DE LA JUNGLE» OU UNE VIE SANS FRONTIÈRES

Par Pierre Hamel et Didier Caemepell, Terre sans Frontières.

Guy Gervais, vous revenez de deux séjours en Afrique centrale, qu'êtes-vous allé y faire? J'ai supervisé l'envoi d'un avion de TERRE SANS FRONTIÈRES. Nous avons démonté l'avion au hangar d'ATL à St-Hubert et nous l'avons envoyé dans un conteneur à Mombassa au Kenya. Ensuite, avec le personnel-mécanicien sur place, nous avons remonté l'avion. Cet avion a servi à des actions humanitaires auprès des réfugiés de la crise du Rwanda. Aussi, nous avons ouvert une nouvelle base à Kisangani dans le nord du Zaïre, où j'ai assuré l'entraînement au vol local du nouveau pilote de TERRE SANS FRONTIÈRES.



Ce n'est pas votre premier projet du genre? Non, ça fait déjà 37 ans que je travaille dans ce qu'on peut appeler le pilotage humanitaire dans des endroits tels que la Papouasie, le Pérou, le Suriname, le Guatemala, le Honduras, Belize, le Zaïre...C'est 9 ouvertures de services humanitaires et plus de 80 inaugurations de pistes.


Le pilotage est donc pour vous une véritable passion? C'est une passion dans la mesure où je peux aider des gens. Nous rejoignons des populations de villages isolés, nous sommes là pour eux! Pour le pilote, c'est un honneur et un privilège que d'inaugurer une nouvelle piste. Tous les habitants sortent et l'avion disparaît dans une foule de centaines de personnes. Ça fait monter l'adrénaline! Aussi, on doit être plus qu'un pilote. Moi, j'ai en plus une formation de mécanicien. C'est essentiel pour pouvoir opérer correctement votre avion. Et puis il y a les gens. J'ai acquis des connaissances en anthropologie, en sociologie, en sciences médicales de base. C'est tout ça le pilotage humanitaire!

Depuis quand travaillez-vous avec AVIONS SANS FRONTIÈRES? Je suis arrivé en 1985 à ASF qui venait de démarrer et opérait un Cessna 206. Nous avons monté les infrastructures au Zaïre et fait de la promotion à travers le Canada. AVIONS SANS FRONTIÈRES, devenue depuis lors TERRE SANS FRONTIÈRES, a assuré la mise sur pied de plus de 30 pistes, y compris la mise en place des infrastructures logistiques et la formation du personnel de soutien. Aujourd'hui, 2 avions d'ASF desservent un bassin de plus de 600 000 personnes dans le nord du Zaïre. Lorsque je ne pilote pas, je m'implique activement dans les campagnes de levées de fonds, que ce soit pour la Lotomatique, les homélies dans les paroisses ou encore le tirage annuel d'une Mercedes, maintenant en cours.

Quels sont vos meilleurs souvenirs avec TERRE SANS FRONTIÈRES? J'y ai passé beaucoup de très bons moments. Un bon souvenir c'est

lorsque l'on vous tend votre billet d'avion et que vous repartez sur le terrain. C'est aussi revoir des amis, inaugurer une piste. C'est faire des conférences ici à mon retour, pour expliquer ce que nous faisons. Tout ça me motive et je suis fier de pouvoir participer à la mission de cet organisme.

Qu'est ce que Guy Gervais nous réserve dans les prochaines années? Après 21,000 heures de vol, j'ai décidé d'écrire un livre. On me surnomme «l'homme de la jungle» alors j'y raconte un peu mes différentes expériences et aventures. Ce livre que j'achève d'écrire devrait à la fois être publié en français ici au Québec et en anglais aux États-Unis. Je vais être encore plus occupé que lorsque j'avais 15 ans!



C'EST À MON TOUR

VALEUR DE **75 000\$** **UNE CHANCE SUR 3 000**
100 \$ LE BILLET

MERCEDES-BENZ
320E 1997

10^e TIRAGE ANNUEL
TIRAGE: jeudi 31 octobre 1996
1-800-268-7880

AERO STRUCTURE

ENR

PROP.: KEN WOOD & GUY HEROUX

Notre centre de services à l'aéroport municipal de Lachute offre un service professionnel par un personnel qualifié avec plus de 15 années d'expérience pour tous vos besoins dans l'aviation.

- OMA 36-93
- Entretien général
- Inspection annuelle
- Service sur roues et flotteurs
- Importation
- Réparation majeure
- Modification
- Peinture et re-finition
- Extension d'ailes ART
- Concessionnaire
- Flotteur Puppel Jumper

SE4 COM 123.0
N 45° 28' W 74° 22'

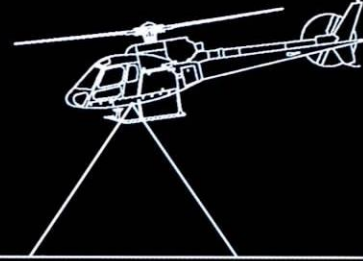
Tél: (514) 562-0670
Fax: (514) 562-0676

Our FBO at the Lachute Municipal Airport offers professional service by qualified personnel with over 15 years experience for all your aviation needs.

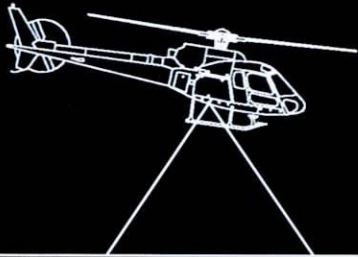
- AMO 36-93
- Routine maintenance
- Annual inspection
- Land and seaplane service
- Importation
- Major repair
- Modification
- Painting and re-inishing
- ART wing extension
- Puddle jumper Float dealer

AERO STRUCTURE ENR.
440, BOUL. AEROPARC, LOT # 4
LACHUTE (QUÉBEC)
J8H 3R8

EUROCOPTER CANADA AS 350 BA-7



Repositionnement
de la place
pilote à gauche



Siège passager
avant droit,
deux places



eurocopter
canada

Appels gratuits: 1-800-267-4999

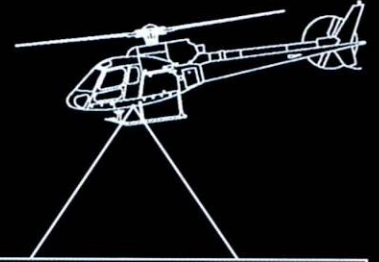
Fax: 1-905-871-3599

Fax: 1-800-991-7709 (Commande de pièces)

Internet: euro@eurocopter.com

Web: www.eurocopter.com

EUROCOPTER CANADA AS 350 B2-7



Repositionnement
de la place
pilote à gauche



Siège passager
avant droit,
deux places



Appels gratuits: 1-800-267-4999

Fax: 1-905-871-3599

Fax: 1-800-991-7709 (Commande de pièces)

Internet: euro@eurocopter.com

Web: www.eurocopter.com