

MAGAZINE

Aviation



Photo : Richard Saint-George

MAI / JUIN 2018

ÉVÈNEMENT

AERO FRIEDRICHSHAFEN 2018 en photos

DEVENIR PILOTE AU CANADA

Les écoles de pilotage

ENJEUX

Pas de solution miracle pour la pénurie de pilotes

MAGAZINE
L'AVIATEUR



AVIATEURS.QUEBEC

plus

AIR

LE MAGAZINE DE

AQTA

Association québécoise
du transport aérien

WAAS

AVIONIQUE

On répare des cockpits!

INSTALLATIONS

Radios
Aides à la navigation
GPS
TAWS
E.L.T.
TCAS

ADS-B
Antennes
Integrated avionics
and display system
Installations personnalisées
et sur mesure

MAINTENANCE

Nous réparons les cockpits de tous les appareils :

Cessna (100, 200, 300 et 400)
Beechcraft
King Air (90, 100, 200, 300)

Pilatus
Diamonds
Mooney
Piper

CERTIFICATIONS

Êtes-vous aux normes avec la nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1er juillet 2014 ? Tous les avions commerciaux de plus de 6 sièges doivent être munis d'un système TAWS »

Informez-vous aussi pour les systèmes ADS-B qui seront obligatoires pour voler aux USA.

Unité mobile **418 780-8066**

706A, 7^e Avenue de l'Aéroport (YQB) Québec, QC G2G 2T6

avioniquewaas.com | info@avioniquewaas.com

GARMIN[™]

GENESYS
AEROSYSTEMS

TRIG
Approved Dealer

AVIDYNE

LATITUDE
Optimize every flight.

MidContinent
INSTRUMENTS+AVIONICS

FREEFLIGHT
SYSTEMS

SKYTRACK

ASPEN AVIONICS

SOMMAIRE

- 06 ÉVÉNEMENT**
Aero Friedrichshafen 2018
en photos
- 12 A@Z Aviation**
Des services en quantité...
et en qualité!
- 14 DEVENIR PILOTE AU CANADA**
Les écoles de pilotage
- 23 ALM PAR AVION**
Quand la rigueur rencontre
le plaisir
- 24 HÉLICOPTÈRE**
Pénurie de pilotes
- 25 EXACT AIR**
Déterminée à retrouver toutes
ses lettres de noblesse
- 26 LACHUTE AVIATION**
Des formations qui survolent
les standards
- 28 PASSPORT HÉLICO**
L'innovation au service
de la formation
- 30 NAV CANADA**
Sortez de l'ordinaire
- 32 HÉLICO PRO**
Pour une formation moderne
et personnalisée
- 34 EID AIR AVIATION**
Quand formation rime
avec travail...
- 36 ORIZON AVIATION**
Des formations...
et des bons coups de pouce!
- 37 ALM PAR AVION...**
acquiert Laurentide Aviation
- 38 GYRO AVENTURE**
Une formation menant...
au plaisir et à la liberté!
- 39 HÉLIPSAIR**
Une formation qui s'accompagne
d'une proposition...
- 40 ACADÉMIE DE L'AVIATION
DE JOLIETTE (AAJ)**
Des formations conçues
pour la «vraie vie»
- 41 MAGAZINE L'AVIATEUR**
- 69 MAGAZINE AIR**
- 80 ENJEUX**
Pas de solution miracle
pour la pénurie de pilotes
- 82 HÉLICOPTÈRE**
Routes du ciel du Québec,
merci à vous!
- 84 BERTRAND GODIN**
Valeureux pilote de course
et très grand passionné d'aviation
- 86 COUP DE CŒUR**
Ford Tri-Motor, toujours vivant!
- 88 HISTOIRE**
Un légendaire chasseur :
le Lockheed F-10 Starfighter
- 90 GUIDE DE RÉFÉRENCE**
De Havilland DHC-2 Beaver Mk. 1
- 93 L'AUTOGIRE**
Oui, mais...
- 94 ADS-B**
Pourquoi changer?
- 95 SAVIEZ-VOUS QUE...**
Le HS-2L - Premier avion
de brousse au Canada
- 96 TECHNIQUE**
Attention aux contaminants
en cabine!
- 98 Mots croisés**



14



82



86



95

Éditeur

Pierre Harvey
p.harvey@smmedias.ca

Reporter aéronautique

Richard Saint-George
reportair@hotmail.com

Collaborateurs Magazine Aviation

Marcel Boutin, Michael Boutin,
Dominic Cayouette, Martin Cormier,
Roger Coupal, Olivier Couture, John
McKenna, Roger Samson, Éric Sigier

Collaborateurs Magazine Air

André Allard, Jean-Marc Dufour,
Mathieu Gagné, Jean Potvin

PLACEMENTS PUBLICITAIRES

Danielle Lacoursière, poste 225
d.lacoursiere@smmedias.ca

Pierre Harvey, poste 221
p.harvey@smmedias.ca

Réalisation graphique

Nathalie St-Pierre
production@smmedias.ca

**Adjointe à la rédaction
et aux comptes à recevoir**

Ann Labrecque
a.labrecque@smmedias.ca

Comptabilité

France Bérubé

Réviseur

Jacques Lemay
jlemay.francaisplus@gmail.com

Caricaturiste

Métyvié
www.metyvie.com

Impression

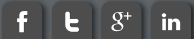
Solisco

Tirage

7500 exemplaires



1580, boul. Port-Royal, bureau 220
Bécancour (Québec) G9H 1X6
Tél. : (819) 233-3330
Télééc. : (819) 233-3335
sportsmotorises.ca



CONVENTION POSTE PUBLICATION
40024321



MOT DE L'ÉDITEUR

Une visite mémorable en Allemagne : Aero Friedrichshafen

Par Pierre Harvey | Éditeur | p.harvey@smmedias.ca

Il y a plusieurs années, nous avons produit un reportage sur le salon Aero Friedrichshafen, en Allemagne. Cet événement en était cette année à sa 26^e édition. En fait, Aero Friedrichshafen, c'est un peu comme Oshkosh pour les Nord-Américains. Étant donné que les choses évoluent rapidement dans le domaine de l'aviation, nous avons décidé à nouveau d'aller voir ce que nos amis du continent européen avaient à proposer à leurs visiteurs.

Cette fois-ci, j'étais du voyage, en compagnie de Richard Saint-George. Ce dernier a d'ailleurs rédigé dans nos pages un superbe reportage sur les produits les plus intéressants de ce salon. De mon côté, je vais vous résumer brièvement ma très belle expérience.

Le salon Aero Friedrichshafen a lieu dans le parc des expositions, sur la rive nord du lac de Constance, au sud de l'Allemagne. De là, on peut voir les magnifiques montagnes enneigées de la Suisse. Contrairement à Oshkosh qui se tient principalement à l'extérieur, le salon utilise dix hangars d'avions, soit deux groupes de cinq hangars positionnés face à face et qui se rejoignent par l'intérieur, créant une grande cour intérieure pour la restauration. À part une vingtaine d'avions localisés à l'extérieur, tous les exposants sont à l'intérieur. Les pavillons sont divisés en thématiques, comme les hélicoptères, les ultra-légers, les gyrocoptères, les avions électriques et, bien sûr, les exposants qui vendent des GPS, de l'outillage, des huiles et tout ce dont un pilote peut rêver.

Tout le personnel était d'une très grande gentillesse et la propreté des lieux ne faisait pas exception. Tout était nickel, comme on dit! Il suffisait de placer sur notre pare-brise l'affichette PRESSE pour que les entrées de stationnement s'ouvrent, et ce, avec un large sourire de la part des préposés. Avouons que la salle de presse d'Oshkosh fait pâle figure comparativement à celle d'Aero Friedrichshafen. En effet, on nous sert chaque midi des repas complets dans les salles de presse dotées des derniers équipements. Pour résumer, j'ai bien apprécié mon voyage en Allemagne et j'ai eu la chance de rencontrer beaucoup de passionnés comme vous!

Pour la suite, vous n'avez qu'à lire l'excellent reportage de Richard.

Bons vols!

Pierre Harvey





PLUS DE **50 ANS** À VOTRE SERVICE
EN ENTRETIEN D'AÉRONEFS

SERVICES

Essence 100 LL / Installations accessibles sur roues, flotteurs et skis (2 pistes asphaltées)
Restaurant et stationnement sur place (80 sur roues, flotteurs et skis)

O.M.A. 43-91

Atelier structure et maintenance complète / Récupération d'aéronefs endommagés
ou submergés / Importation clé en main / Installation flotteurs et flotteurs amphibies
Aérocet / Modification de votre appareil / Extensions d'ailes sur Cessna / Intérieur
d'aéronefs / Changement de configuration : flotteurs, routes, skis / Large inventaire
de pièces Cessna / Pose et dépose de moteurs à pistons

**NOUS PRENONS À COEUR
VOTRE SÉCURITÉ**

QUALITÉ - COURTOISIE - EFFICACITÉ

800 567-7667 / 819 538-8623
www.belairaviation.com

Airglas, Inc.

AEROCET
Distributeur exclusif au Québec

WINGSTOL
Distributeur exclusif au Québec

ACHAT ET VENTE D'AÉRONEFS CERTIFIÉS

MARTIN ROBERT
819 536-9803



CESSNA R172K 1977

Temps total de la cellule : 4598,1 – Temps total du moteur : 353,9 (10 360kb) 210 HP. Temps total de l'hélice Sea Prop 55.6 reconditionnée en 2016, temps total de l'hélice pour roues 136.3
Avionique : GPS Garmin 296 avec Air Gyzmo, radio Bendix/King KY 97A, transpondeur Bendix/King KT 76A, tachymètre numérique, intercom Sigtronics, ELT 406 MHz **Modifications** : moteur conversion Isham 210 HP **Autres équipements** : flotteurs Edo 2440B, ensemble de roues, hélice pour roues, réservoir d'essence de 54 gallons **Intérieur** : 7/10 vert, or et blanc **Extérieur** : 8/10 Autres : aucune taxe de vente. Inspection annuelle faite avril 2018. Moteur récent avec vilebrequin conforme. **Prix** : 119 000 \$ CA.
Contactez Martin : 819-536-9803



Charette Assurances Aviation Inc.
CABINET EN ASSURANCE DE DOMMAGES



La référence en Assurance Aviation au Québec!

Nous assurons...



Avion privé



Hélicoptère



Risque commercial



Drone commercial



Ultra-Léger Avancé



Plan Groupe



Hangar

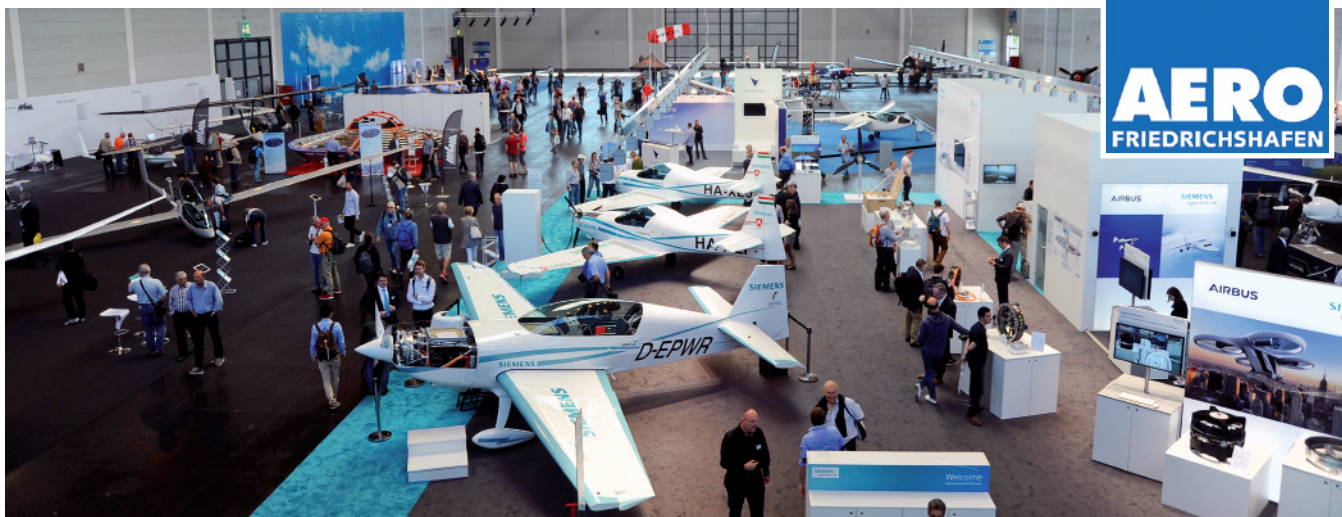
L'assurance d'être
entre **bonnes mains!**



1.800.580.3701 450.547.7979
www.charetteaviation.com

Aero Friedrichshafen 2018 en photos

Texte et photos : Richard Saint-George



AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Cette 26^e devanture de l'aviation générale réunit 630 exposants, venus de 38 pays différents. Sur les 31 100 visiteurs, originaires d'Europe, mais aussi d'ailleurs dans le monde, 60 % étaient des pilotes. Chacun pouvait voir, toucher et commenter les dernières nouveautés. Avions certifiés, jets, ultralégers, prototypes, planeurs, deltas motorisés, hélicoptères, autogires, drones – et bien sûr plusieurs *e-planes* – étaient en display. Le public put aussi apprécier nombre d'accessoires, de mégas simulateurs, d'avioniques dernier cri, de vêtements pour aviateurs, plus une pléthore de jouets et de gadgets aéros. Quatre jours ponctués aussi de conférences, d'événements commerciaux et de partys constructeurs. Tout ça dans le plus grand civisme, l'ordre et la bonne humeur ! Bravo au président Klaus Wellmann et à sa super équipe !

1- Antares E2

Ce concept de motoplaneur à autonomie maximale, soit jusqu'à 40 heures, cible les armées et les organismes gouvernementaux. Multimission, l'aéronef de 75 pi (23 m) d'en-

vergure est étudié pour voler seul ou avec un pilote. Ses 6 petits moteurs électriques entraînent des bipales propulsives. L'originalité de cette super machine réside aussi dans l'alimentation de ses moteurs par des piles à combustible. Quatre réservoirs sont implantés sous les ailes. Développé par la société allemande Lange research Aircraft GmbH, ce géant des airs devrait valoir entre 2 et 3 M€.

www.lange-research-aircraft.com

2- Aquila

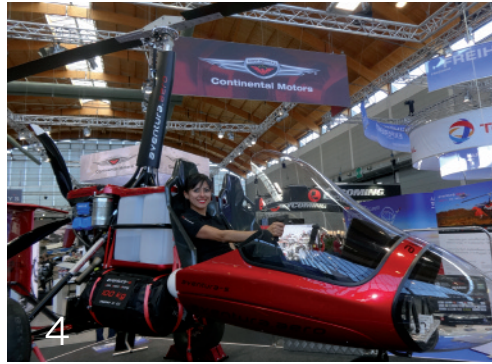
En 20 ans d'existence, cette compagnie basée près de Berlin a produit quelque 260 machines. Elle est dirigée avec brio par le Turc Aydogan Koc (debout près du cockpit, sur la photo). Dernier-né de la gamme, le biplace Aquila A212 Turbo devrait obtenir sa certification CS-VLA en septembre prochain. Tarif : ± 250 000 €. À Friedrichshafen, les modèles Aquila étaient présentés sur un podium circulaire tournant Aerodisc. Ce robuste méga disque peut aussi servir de stationnement pour 8 petits avions. Tarif : 55 000 €.

www.aquila-aviation.de / www.aero-disc.com





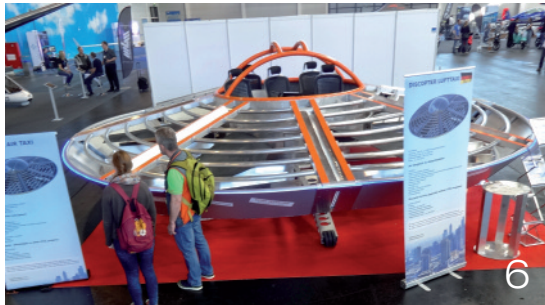
3



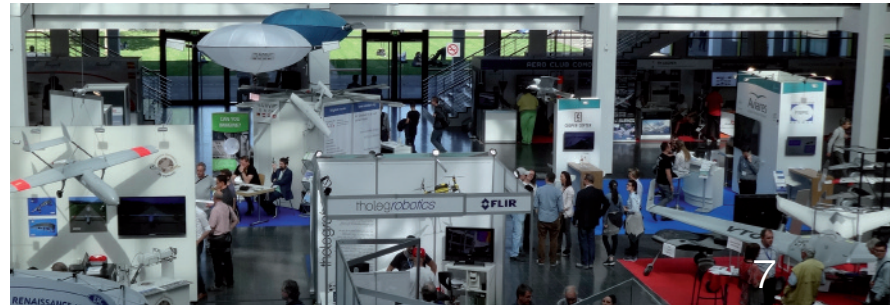
4



5



6



8

3- Atol 650 Avion

Ce petit LSA amphibie a un nom qui évoque le Pacifique sud. Pourtant, il est originaire de Finlande : un pays formé d'une péninsule et de nombre-

baptisée Gabriel – complète la gamme. Plus volumineux et motorisé par un Lycoming O-320 développant 160 ch, ce nouveau biplace en tandem séduira une clientèle ciblée. Tarif de lancement : 262 000 €. www.blackshapeaircraft.com

6- Discopter Air Taxi

Les soucoupes volantes font leur *comeback* ! Populaires dans les années 1960, les disques volants des séries de science-fiction seraient bientôt commercialisés. Enfin, si des investisseurs daignent se manifester ! Mû par 2 moteurs de 450 ch, ce Discopter pourrait emporter de 5 à 9 personnes à 135 kts (250 km/h) et sur une distance de 540 nm (1000 km). Altitude non communiquée. Prix approximatif : 150 000 €. À surveiller ! www.discopters.com

7- Drones et jouets volants

En marge des 10 hangars d'exposition, le hall principal accueillait de nombreux conférenciers sur la scène érigée le temps du salon Aero. Un large espace était également dédié aux inventeurs et autres fabricants de drones, mini-dirigeables, oiseaux télécommandés et jouets volants techniques. La présence du magazine allemand *Drohnen* prouvait que l'aviation se conjugue désormais avec ces *Unmanned Aerial Vehicles*. www.aero-expo.com

8- Dynali

Fabriqué en Belgique, près de Bruxelles, le H3 est l'évolution aboutie du modèle H2. Équipé d'un rotor semi-rigide et motorisé par un Rotax 912 ULS, voire un 914, ce biplace ultraléger plaît aux pilotes privés et satisfait nombre d'écoles de pilotage européennes et australiennes. Au pays, cette catégorie d'hélicoptères fait défaut car Transports Canada ne semble pas suivre la mouvance... Tarif : 120 000 à 130 000 € en fonction de l'équipement. Délai de livraison : 3 mois. www.dynali.com

ses îles. L'expérience marine et aérienne des concepteurs, depuis 1988, est notable. On remarquera la présence de ballonnets rétractables et d'une large verrière. La propulsion est assurée par un Rotax 912 iS couplé à une tripale à pas fixe. Un exemplaire vole au Canada. Prix de base : 149 000 €. www.atol.fi

4- Aventura Aero

Une fois n'est pas coutume, ce gyrocoptère Aventura S nous vient de Suisse. Bien que demeurant encore à l'état de prototype, sa finition est ultra-soignée. La certification devrait se profiler en 2019. Selon Diomari Montoya, la représentante (sur la photo) de la jeune compagnie, une douzaine d'intentions d'achats sont enregistrées. Tarif suggéré : 75 000 €. Une représentation future au Canada serait souhaitable. Avis aux intéressés ! www.ventura.aero

5- Blackshape an Angel Company

Présenté dans nos colonnes au printemps 2014, le superbe Blackshape Prime est distribué au Québec par Aircité (aéroport de Lachute). Au Canada, cette machine est classée AULA. Présentée en primeur, en Allemagne, une version CS-VLA -



9



10



12



11



13

9- EDM Aerotec CoAX 2D

Les hélicoptères radiocommandés, à rotors coaxiaux, sont des jouets techniques fort populaires. Faciles à contrôler et bon marché, ils amusent petits et grands. Cette formule se décline désormais au format humain. Le constructeur allemand EDM Aerotec vient de mettre sur le marché son CoAX 2D. Ce superbe biplace en composites ne possède donc pas de rotor de queue. Néanmoins, son pilotage demeure semblable à celui d'un hélico classique (le lacet se contrôle encore au palonnier). Prix : ± 260 000 €.

www.edm-aerotec.de

10- Electric Aircraft Concept

Initié en 2014, le projet Whisper – au coût estimé à 2 M€ – paraît en bonne voie. Ce multicoptère ULM intègre 8 moteurs électriques indépendants d'une puissance 30 kW chacun. Les 8 batteries embarquées assurent 30 minutes d'autonomie ou une distance franchissable de 50 km (± 27 nm). La recharge est express : 20 minutes. Ce biplace, pouvant voler sur 7 moteurs, dispose aussi d'un parachute balistique. Les premiers tests passés, sans pilote, semblent concluants. Suivront, dès juin prochain, une longue série de vols d'essai habités. La commercialisation est prévue en 2020. Tarif estimé : 200 000 €. www.eac-whisper.com

11- Extra (Siemens)

À l'été 2012, je présentais l'Extra 330 LT Tourer dans la rubrique *Essai en vol*. À l'époque, j'eus le privilège de voler avec Walter Extra puis avec Walter Kampsman – tous deux champions nationaux de voltige. Six ans plus tard, les avions acrobatiques Extra sont toujours aussi populaires auprès des initiés et les deux Walter officient encore entre ciel et terre. L'exposition d'un Extra 330 LE, électrifié par Siemens

(moteur de 260 kW), draine une foule assidue sur le vaste stand du motoriste. D'après W. Kampsman, le 330 LE jouit d'excellentes performances : couple, vitesse et manœuvrabilité. En revanche, ce qui n'est encore qu'un prototype requiert une surveillance constante des températures (accumulateurs, composants, etc.) et des survitesses possi-

bles. Commercialisation et tarifs non encore confirmés.

www.extraaircraft.com

[https://www.siemens.com/press/en/feature/2015/corporate/2015-03-electromotor.php?content\[\]=Corp](https://www.siemens.com/press/en/feature/2015/corporate/2015-03-electromotor.php?content[]=Corp)

12- Flight Training Devices

D'origine polonaise, le simulateur B738 FNPT II/MCC se décline en 2 versions : *training* (certifiée selon critères EASA) et *entertainment* (privé). Son réalisme, ses systèmes et son visuel en font un outil pratique et performant. Idéal pour toute compagnie aérienne affrétant des Boeing B737 NG, il facilite le recrutement de pilotes et maximise leur future formation. Déjà 10 exemplaires sont employés à l'échelle mondiale. Pour info, le constructeur recherche des distributeurs aux USA et au Canada. Tarif : 450 000 € (modèle certifié).

www.ftd.aero

13- Flybox Avionics

Compétiteur à Dynon, cet équipementier italien propose une large gamme d'instruments numériques (non certifiés). La qualité graphique de chaque cadran, moniteur ou écran est impressionnante. Les délais de réponse sont instantanés. Les prix publiés demeurent raisonnables et les garanties offertes semblent sérieuses. À considérer doublement : en tant que client en devenir mais également comme distributeur potentiel. En effet, Flybox Avionics cherche à s'implanter au Canada. Une représentation serait donc appréciable.

www.flyboxavionics.it/en

14- Ikarus ePower

Dérivée du C42 CS allemand, la version *ePower* est motorisée par un Geiger Engineering de 44 kW (puissance maximale au décollage) ou 32 kW (puissance continue en croisière).



14



15



17



16



18



19

Un pack de 6 batteries lithium assure 90 minutes d'autonomie à ce prototype. Un premier vol, la semaine précédant Aero Friedrichshafen, a permis de valider une partie du cahier des charges. Aucune date de production ni tarif ne sont encore avancés. www.comco-ikarus.de

15- Jihlavan Airplanes, s.r.o.

Le Skyleader 400, mû électriquement par un MGM Compro RE80 (80 kW), peut atteindre 220 km/h ou 111 kts. Ses batteries sont rechargeables en 20 minutes avec un *Nicola Super Charger*. Cet avion tchèque, classé LSA, est équipé originellement d'un Continental O-200-D (100 ch). L'option électrique viendra à court terme élargir les choix sous le capot. www.skyleader.aero

16- Junkers F 13

Un antique de 99 ans... flambant neuf, c'est désormais possible ! L'avionneur remet en effet en production limitée son gros monomoteur en tôle ondulée, greffé d'un radial Pratt & Whitney R-986-AN-14B. La certification – délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile suisse (BAZL) – autorise désormais la fabrication de ce réplique. Présenté en vedette sur le salon, cet avion assemblé à la main séduit 3 acheteurs. Prix de lancement : 2,5 M€. www.junkers-f13.com

17- Konner Srl, K 1 hybrid

Ce constructeur italien propose sur ses hélicos 2 et 4 places une assistance électrique d'appoint, voire de secours. Intercalé entre la boîte de transmission principale (BTP) et la turbine Konner TK-250, le *Hybrid Assistant System* fournit 90 ch additionnels. Cet ingénieux système permet de disposer d'un apport de puissance immédiat en conditions dégradées ou encore d'assister une autorotation. Concrètement, ce sont de 5 à 7 minutes de puissance extra garantie. Un sacré plus, en cas d'urgence ! www.konnerhelicopters.com

18- Magnus Aircraft eFusion

Electrifié par Siemens, en partenariat avec Airbus Group, le Magnus eFusion dispose d'une autonomie d'une heure. Encore en développement, il pourrait devenir très bientôt le premier ULM de vol-tige électrique commercialisé. Cet aéronef, tout comme l'Extra 330 LE, sert de banc d'essai pour des projets plus ambitieux, menés par l'ingénieur et pilote Frank Anton – directeur du programme eAircraft chez Siemens –, soit faire voler un avion hybride, capable d'emporter 100 pax sur 1000 km (540 nm). Un super défi prévu pour 2030 !

www.magnusaircraft.com / www.siemens.com

19- Magnus Aircraft eFusion Hybrid

Une double motorisation anime cet autre Magnus, issu du modèle de série 262 : un trois-cylindres diesel FlyEco (équipant les voitures Smart) + un moteur électrique Siemens SP55D (puissance 55 kW). Le premier entraîne une génératrice rechargeant un set de batteries alimentant le second. L'hélice est entraînée uniquement par le Siemens. Ce système offre l'avantage d'augmenter significativement l'autonomie de l'appareil. Pas encore dévoilée, sa commercialisation ne devrait certainement pas tarder.

www.magnusaircraft.com / www.siemens.com

20- Niki Rotor Aviation

Le Lightning dispose d'un empennage cruciforme. Plus *tendance* et certainement plus rigide que les queues à triple



20



dérive traditionnelles, ce concept permet d'intercaler l'hélice composites à 6 pales. Fabriqué en Bulgarie, cet autogire *state-of-the-art* fait partie d'une gamme étendue et tout autant soignée. Tarif : de 75 000 à 78 000 €. www.nikiaviation.com

21- Ønix

Ce motoplaneur, aux ailes allongeables (11, 15 et 18 m – 36, 49 et 59 pi), est tracté – tout comme le Skyleader 400 – par un groupe moteur électrique MGM. L'hélice est un Woodcomp à 2 pales réversibles. En croisière, l'aéronef peut atteindre 200 km/h (108 kts). Bientôt certifié, ce biplace côte à côte, avec glass cockpit intégral, se détaillera 250 000 €. www.mgm-compro.com

22- Pelegrin Ltd

Le Tarragon – cet autre avion *requin* – débarque de Lettonie. Son gabarit dépasse largement celui des Blackshape Prime, Shark Aero et TL-Ultralight Stream. Élégant, voire éclatant, ce confortable biplace en tandem invite au voyage. Toutefois, sa vitesse demeure moindre que celle de ses concurrents précités. Déjà 20 unités volent dans le monde en catégorie construction amateur. Prochainement, cette machine devrait recevoir la certification... *microlight* (masse maxi : 600 kg ou 1 323 lb), en Allemagne ! Aux États-Unis, celui-ci entre dans la catégorie *Experimental*. Et au Canada ? À vérifier ! Tarif : de 157 000 à 200 000 €, en fonction des options choisies. www.tarragonaircraft.com

23- Pipistrel

L'Alpha Electro, essayé dans le numéro de mai/juin 2015, demeure l'avion électrique de référence. La performance de ses batteries permet aux écoles de pilotage innovatrices de gérer durablement les vols en tours de piste. Certifié, ce biplace slovène coûte 150 000 €. Une option écoresponsable à considérer au Québec et ailleurs au Canada ! www.pipistrel.si/plane/alpha-electro/overview

24- Robin Aircraft

Après des années difficiles – ponctuées par une faillite et moult déboires – la marque emblématique française (fondée en 1957) est enfin de retour. Son DR401, au 375 lb (170 kg) de pin d'Oregon et 90 pi (30 m) de toile, ne pouvait que renaître un jour. Ce fin biplace, à aile basse biseauté, peut recevoir une motorisation essence (120, 160 ou 180 ch) ou diesel (135 ou 155 ch). Malheureusement non certifiée aux USA ni au Canada, la gamme Robin se voudrait pourtant une



alternative économique et endurante aux Cirrus, Piper et Cessna. Prix du modèle basique : 140 000 €. www.robin-aircraft.com

25- Rotorflug Helicopters

Cette compagnie spécialisée dans le travail aérien opère une flotte variée. Elle propose, entre autres, un service d'élagage d'arbres bordant des lignes électriques. Les missions s'effectuent à l'élingue avec un Airbus B1 biturbine. La scie verticale, pesant quelque 1100 lb (500 kg) et dotée de 8 lames circulaires (Ø 60 cm – 23½ po), est entraînée par 2 gros moteurs électriques. Autonomie : 60 minutes. Temps de recharge : 50 minutes. Coût facturé au client, hors convoyage : 40 €/min. Séquences originales à visionner sur YouTube ! www.rotorflug.com

26- Shark Aero

Originaire de Slovaquie, ce *requin volant*, configuré en tandem, est animé par un Rotax 912 ULS (100 ch). Sa vitesse de croisière maximale – soit 300 km/h ou 159 kts – et son look offensif en font une machine très attractive. Depuis son lancement en 2009, on recense 64 unités livrées. Plus léger que le Blackshape Prime – car construit en carbone et fibre de verre laminée non préimprégnée – et bien plus petit que



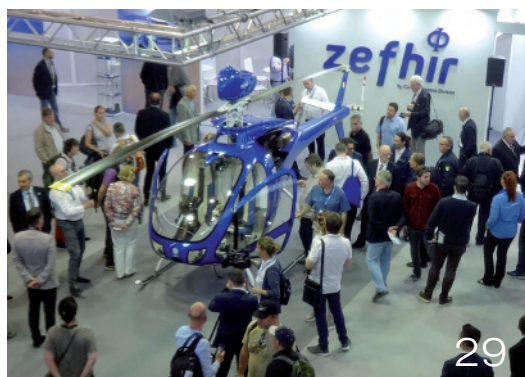
26



28



27



29



30

le Pelegrin Tarragon, le Shark se veut réellement plus vélocé mais aussi plus flexible en vol. Cela permet de mieux absorber les turbulences et de moins malmener pilote et passager. Deux versions sont commercialisées : l'une en kit pour le marché américain (catégorie expérimentale), l'autre clé en main pour l'Europe (ULM). Prix du kit, hors moteur et instruments : 78 000 \$ US. www.shark-aviation.com

27- Sonaca Aircraft

Très médiatisé, le Sonaca 200, à vocation école, est bâti en matériaux conventionnels : alliage léger et rivets composent sa cellule. Son design s'inspire d'un modèle antérieur, d'origine sud-africaine. La motorisation fait appel à un Rotax 914 F de 115 ch. Le tableau de bord autorise une avionique modulable : cadrans ou glass cockpit intégral. Certifié CS-VLA, ce biplace à aile basse et train cantilever dispose de \pm 8 heures d'autonomie. Il peut accommoder 2 robustes pilotes et emporter 77 lb (35 kg) de bagages. Prix : 177 000 €. www.sonaca-aircraft.com

28- TL-Ultralight Stream (DSC01615)

Encore un dérivé du Shark allemand ! Le Stream, originaire

de Tchèque, est issu du savoir-faire aéronautique national. Cet avionneur, à qui l'on doit une lignée d'avions légers de qualité, propose ce racer en carbone, motorisé par un incontournable Rotax (912 ULS). Vitesse symbolique annoncée : 300 km/h, soit 162 kts. Tarif de lancement : 175 932 €. Une version turbopropulsée est

également à l'étude (voir le prototype en livrée camouflée apparaissant en arrière-plan sur la photo).

À suivre de près ! www.tl-ultralight.cz

29- Zefhir

Nouveauté présentée en grande pompe, cet hélico concept italien est équipé d'un parachute balistique surmontant le rotor principal. Sa turbine délivre 141 shp. Les courbes fluides du Zefhir sont rendues possibles grâce aux matériaux composites formant sa cellule. Conçu pour voler à une vitesse de croisière de 87 kts (161 km/h), ce biplace en devenir se voudra silencieux, confortable et endurant. Prix non encore établi. www.zefhir.eu

30- Zeppelin

Attendant au site même d'Aero Friedrichshafen, un musée invite le public à (re)découvrir les dirigeables créés par le comte Ferdinand von Zeppelin. Une reconstitution partielle du *Hindenburg* qui s'est crashé à New York, en mai 1937, est même exposée. Un tour du lac de Constance (Bodensee) à bord de D-LZFN *Friedrichshafen* – un Zeppelin NT à enveloppe semi-rigide et mesurant 75 m (246 pi), versus 247 m (810 pi) pour le géant *Hindenburg* – était aussi au programme (du 18 au 21 avril dernier). Rappelons que la firme Luftschiffbau Zeppelin GmbH produit encore des petits dirigeables. L'usine principale se trouve au centre-ville. Une visite autorisée serait sûrement intéressante... Enfin, Hotel Zeppelin®, un établissement 3 étoiles – situé à quelques encablures dudit lac – dispose de chambres modernes, plébiscitées autant par les congressistes que les touristes.

www.zeppelin-lz.com / www.aero-expo.com / www.hotel-zeppelin.de •

A@Z Aviation

Des services en quantité... et en qualité!

Déjà reconnue comme l'une des entreprises les plus diversifiées qui soient dans le monde de l'aviation générale, A@Z Aviation vient d'élargir encore son champ d'intervention en ajoutant récemment trois des rares services qu'elle n'offrait toujours pas : ceux de peinture, de réfection d'intérieur et d'avionique.

« Ces ajouts s'inscrivent dans cette volonté que nous avons toujours eue depuis notre fondation, en 2010, de desservir le créneau de l'aviation générale en un seul endroit et à coût raisonnable, précise Alain Guillemette, président. Habituellement, ces services sont dispersés sur des aéroports importants où il s'avère coûteux de faire affaire : A@Z Aviation est une des entreprises qui remédient le mieux à la situation. »

Au-delà des coûts réduits, cette approche globale présente de nombreux avantages. Le principal? Lorsqu'ils effectuent une intervention précise sur un avion, les spécialistes d'A@Z Aviation peuvent aisément s'assurer que celui-ci ne présente pas d'autres troubles sous-jacents. Le cas échéant, ils sont en mesure de bien conseiller le client sur les mesures à prendre pour en maintenir l'état optimal et en maximiser la durée de vie. « En même temps, le fait de pouvoir tout effectuer sous un même toit nous permet de mieux contrôler la qualité générale du travail, tout en simplifiant grandement la vie de la clientèle, qui ne fait affaire qu'avec un seul intermédiaire. »

Ce souci de réduire les tracas de ses clients se retrouve derrière une autre grande particularité d'A@Z Aviation : celle de pouvoir se rendre aux quatre coins du globe pour offrir la plupart de ses services. « À l'exception peut-être des gros travaux de peinture, qui nécessitent des équipements difficiles à déplacer, nous sommes en mesure d'offrir plusieurs services spéciaux là où nos clients le souhaitent! C'est un avantage évident car, pour eux, le temps s'avère souvent une denrée rare. Au fil de nos multiples mandats à l'extérieur du pays, nous avons appris à bien connaître les particularités d'affaires et les réglementations locales. Ainsi, nous possédons toutes les connaissances requises pour inspecter un avion tant d'un point de vue mécanique que réglementaire. »

Un nom qui dit tout!

Chez A@Z Aviation, basée à l'aéroport de Bromont, cette clientèle choyée est constituée de propriétaires et opérateurs – privés et commerciaux – d'une vaste gamme d'appareils de type bimoteur, à turbine ou pressurisé. En fait, l'entreprise peut pratiquement intervenir sur tous les types d'avions à pistons et à certains turbopropulseurs de moins de 18 000 lb ainsi que sur certains jets d'affaires de moins de 50 000 lb, quand ces derniers peuvent entrer dans ses hangars.



Polissage de fenêtres, peinture et aluminium.



Inspection section chaude.

« Pour chacun d'eux, nous offrons l'ensemble des services liés à l'entretien général, aux modifications, réparations structurales et composites, au polissage de peinture et de fenêtres, au remplacement de petits, moyens et gros moteurs à pistons et à turbine, au nettoyage d'intérieur, de même qu'à l'inspection et aux services (des sections chaudes) des types de moteurs Garrett TFE 731, TPE331, PT6 & JT15, incluant au besoin la section chaude sur PT6 et JT15. S'ajoutent à cela l'installation d'avionique et la certification 24 mois ainsi que les services et expertises pour l'évaluation avant l'achat, la vente, l'importation et l'exportation. »

Bref, A@Z aviation est vraiment en mesure de répondre à tous les besoins des clients qui ont déjà des appareils, mais aussi de ceux qui souhaitent s'en procurer ou s'en départir! Rarement une entreprise n'aura été aussi bien nommée...

Pour obtenir plus de détails :
514 830-3657 ou aazaviation.com

L'entretien au sol pour votre sécurité en vol



AVIATION

www.aazaviation.com

Tout sous le même toit!

- AVION À PISTON
- TURBO HÉLICE
- TURBO FAN
- INSPECTION
- ACHAT/VENTE
- DÉPANNAGE
- MAINTENANCE
- STRUCTURE
- AVIONIQUE
- PEINTURE
- ESTHÉTIQUE
- PIÈCES
- HANGAR



Peinture complète



Finition intérieure complète

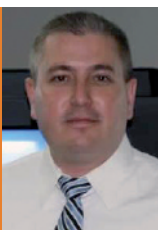


Installation avionique complète

514 830-3657

CZBM - Unicom 122:15 AMO 26-12

107-23, rue du Ciel, Bromont, QC, Canada, J2L 2X4



Par Roger Samson | Président et instructeur classe 1 chez Orizon Aviation Québec | www.oaqc.ca et www.laviateur.ca

Devenir pilote au Canada

Les écoles de pilotage

Tout le monde peut voler! Que ce soit pour le plaisir, les affaires ou en faire profession, l'aviation est un monde merveilleux qui vous poussera à vous dépasser, réaliser vos objectifs et prendre confiance en vous. Vous désirez en faire partie?

Voici quelques éléments que vous devez connaître avant de débiter, soit le cheminement ou le parcours que tous les pilotes ont suivi :

1) L'examen médical

Tous les pilotes doivent se soumettre à un examen médical. Cet examen n'est pas très compliqué, mais il permet de s'assurer que vous serez en mesure de piloter jusqu'à destination en toute sécurité. Cet examen valide votre licence et possède une date d'expiration ou de validité. Tout dépend de l'âge et du type de licence. Il y a quatre catégories. Voici des exemples reliés à chacune : la catégorie 1 est reliée aux pilotes professionnels ou de ligne; la catégorie 2 pour les contrôleurs aériens ou ingénieurs de vol; la catégorie 3 pour les pilotes privés; et la catégorie 4 pour le permis de loisir ou le pilotage d'avions ultralégers. La catégorie 4 est un formulaire que votre médecin de famille peut remplir. Les autres catégories demandent une rencontre avec un médecin examinateur de l'aviation civile. Votre école de pilotage vous référera à un médecin en temps opportun ou avant votre inscription. Personnellement, je vous conseille fortement de passer votre examen médical avant d'aller plus loin dans votre inscription.

La période de validité du certificat médical

Le pilote privé (ou de loisir) qui a moins de 40 ans voit son certificat médical valide pour 5 ans ou 60 mois. S'il a plus de 40 ans, il est valide pour 2 ans ou 24 mois. Le pilote professionnel ou de ligne de moins de 40 ans a un certificat médical valide pour une période de 12 mois. S'il a plus de 40 ans, le certificat est valide pour 6 mois. Les coûts reliés à l'obtention du certificat médical sont de +/- 160 \$ et 55 \$ pour Transports Canada.

Pour trouver un médecin examinateur de l'aviation civile dans votre région, consulter le site Web suivant : <http://www.apps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/2/came-meac/s.aspx?lang=fra&l=124>.

2) Piloter un aéronef pour le plaisir

En fait, vous avez deux choix (ces choix ont pour but de piloter un aéronef; plus loin dans cet article, nous parlerons des ultralégers et autres catégories) : la licence de pilote privé ou le permis de loisir. La différence entre les deux est très simple. Le pilote privé obtient une licence de vol, tandis que le pilote de loisir a une permission sous certaines restrictions. Voici les différences :

Le **pilote de loisir** peut piloter un avion monomoteur avec quatre sièges à bord, mais uniquement avec un passager. Ce vol s'effectue au Canada et de jour seulement.

Aucune possibilité de voler de nuit ou d'ajouter des « options » comme le vol aux instruments ou le multimoteur. L'expérience requise par Transports Canada est la suivante : L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider le permis.

Partie théorique : Le candidat doit réussir un examen écrit à Transports Canada et obtenir la note de 60 % ou plus. Il n'y a pas de minimum d'heures de formation théorique pour se présenter à l'examen écrit de Transports Canada.

Partie vol : un total de 25 heures de vol dont 15 heures en double commande ainsi que 2,5 heures de vol-voyage en double commande et 5 heures de vol solo. La réussite d'un test en vol à la fin de la formation est nécessaire.

La licence de **pilote privé** permet de voler de jour, partout dans le monde, avec un aéronef monomoteur immatriculé canadien. Vous pouvez ajouter des qualifications comme le vol de nuit, le vol aux instruments, l'hydravion ou le multimoteur. Les minimums selon Transports Canada sont les suivants :

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat médical de catégorie 3 est nécessaire.

Partie théorique : Le candidat doit compléter 40 heures de formation théorique sur la navigation, la météorologie, le Règlement de l'aviation canadien et la théorie de vol, et obtenir 60 % à l'examen théorique de Transports Canada.

Partie vol : 45 heures de vol au total, dont 5 heures peuvent être complétées sur simulateur de vol. Les heures de formation en vol doivent comprendre au moins : 17 heures en double commande, dont 5 heures de vol aux instruments, 3 heures de navigation en double commande, 12 heures de vol en solo dont 5 heures de navigation en solo.

Dans les deux cas mentionnés ci-dessus, avant d'avoir votre licence ou permis, vous devrez voler en solo. Pour cela,

il vous faut le **permis d'élève-pilote**. C'est votre instructeur qui le délivre sous certaines conditions. L'âge minimal est de 14 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour ce permis.

Un minimum de 3 à 6 mois est nécessaire pour compléter la formation de pilote de loisir ou privé et avoir son permis ou sa licence en poche.

Saviez-vous que le titulaire d'une licence de pilote privé (pas de loisir, mais privé) peut se faire rembourser les frais occasionnés par un vol relié aux fonctions de son emploi? Exemple : vous êtes à l'emploi d'une entreprise X à Gatineau et vous devez vous rendre à Gaspé. Vous avez le droit, si vous êtes pilote privé et que vous n'effectuez pas le vol dans le but de recevoir une rémunération, de vous faire rembourser les frais d'exploitation de l'aéronef ou le prix de location de celui-ci pour le déplacement.

L'ajout d'annotation à la licence de pilote privé

Vol de nuit

Si vous désirez poursuivre votre formation et ajouter une qualification de plus à votre licence de pilote privé, celle de vol de nuit est sans doute la plus facile et agréable à faire. De plus, avec nos hivers et nos changements d'heures, cela vous permet de voler plus longtemps lors des saisons froides. Le vol de nuit est très agréable et normalement plus calme puisqu'il y a moins de trafic.



Pour obtenir la qualification de vol de nuit, le candidat doit avoir accumulé sur avion au moins 20 heures de vol en qualité de pilote, dont au moins :

- 1) 10 heures de vol de nuit comprenant au moins : 5 heures de vol en double commande et 5 heures de vol en solo;
- 2) 10 heures de temps aux instruments en double commande.

**Vous rêvez de voler ?
À vous les commandes !**

PILOTE PRIVÉ / PPL
PILOTE PROFESSIONNEL / CPL
QUALIFICATION IFR / IR
QUALIFICATION MULTI / ME
QUALIFICATION INSTRUCTEUR
HYDRAVION
PILOTE DE LIGNE / ATPL
FORMATION ACCÉLÉRÉE,
PERSONNALISÉE ET BILINGUE

NOUVEAU : Pilotes professionnels, démarquez-vous et préparez-vous à l'embauche en effectuant un stage sur notre nouveau simulateur de vol. Communément appelé « Jet Transition », ce stage vous permettra de vous familiariser avec les systèmes d'un Boeing 737, tels que le FMS, les moteurs turbo jet, la pressurisation, l'autopilote, l'électricité et bien d'autres. Le stage est offert par un instructeur ayant plusieurs années d'expérience sur des avions de ligne de transporteurs. Coût : 2900\$/personne. Le simulateur est aussi disponible en location au coût de 195\$/heure.

COLLÈGE AIR RICHELIEU
MONTREAL FLYING CLUB / AÉROCLUB DE MONTRÉAL

5800, route de l'Aéroport, St-Hubert, Québec J3Y 8Y9
450 445-4444 / www.airrichelieu.com

Centre d'examen FAA approuvé

5945

MOTEURS D'AVION ET D'HÉLICOPTÈRE

AÉRO ATELIER C.M. INC.
Guy-Paul Mongrain
Manuel Mongrain

819-538-6768
EASA.145.7239
AMO.303.91

- ▶ Révision de moteurs
Lycoming et Continental
- ▶ Carburateur - Magnéto
- ▶ Cylindre - Tuyau flexible
- ▶ Modification **GAMjector**
- ▶ Modification P. Ponk
- ▶ Vente Pièces et Moteurs

AMO.303.91 EASA.145.7239

1281, chemin de la Vigilance C.P. 2018
Shawinigan (Québec) G0X1L0
Tél. : 819 538-6768
Télé. : 819 538-6710
aeroateliercm@bellnet.ca
aeroatelier.aero

7086

Aucun test en vol ou examen écrit n'est nécessaire. Votre instructeur remplit un formulaire de demande d'annotation et le tour est joué.

Hydravion

Il s'agit d'une autre belle annotation. Beaucoup de Québécois aiment la chasse et la pêche. C'est pourquoi ils préfèrent l'hydravion comme moyen de transport! Pourquoi ne pas avoir le vôtre et partir à l'aventure?



Pour être qualifié sur hydravion, le demandeur doit faire 7 heures de formation sur hydravion comprenant un minimum de 5 heures d'instruction en double commande avec cinq décollages et cinq atterrissages effectués comme seul occupant. La formation sur hydravion comprendra certains exercices : par exemple, la circulation sur l'eau, les déplacements à l'aide du vent, l'accostage, les décollages et les amerrissages, les amerrissages et décollages sur plan d'eau miroitante, sur plan d'eau agitée et par vent de travers.

École de vol



AVIATION
MH

Flexibilité, qualité, sécurité et diversité !

Apprenez à piloter dans le Bas-St-Laurent
à un coût très avantageux.



Aéroport de Rivière-du-Loup
aviationmh.com

Martin Hivon
418 894-7492

J'ai fait ma classe hydravion lorsque j'étais actif comme pilote sur le nolisement et je dois avouer que j'aurais dû la faire avant. J'y ai appris des trucs qui me servent encore aujourd'hui et que j'aime bien enseigner à mon tour.

VFR OTT

Je vais commencer par vous dire les vraies choses... Les conditions requises pour le VFR OTT, ça n'arrive pas souvent au Québec. Dans les États plus au sud peut-être, mais pas ici. Pour votre information, le pilote professionnel est automatiquement annoté pour le vol VFR OTT. Le candidat doit avoir une licence de pilote privé et accumuler un minimum de 15 heures de vol aux instruments en double commande, dont pas plus de 5 heures de temps aux instruments sur simulateur de vol. Il n'y a pas d'examen écrit ou de test en vol pour obtenir cette annotation.

VFR OTT signifie « VFR Over The Top »... L'aéronef peut être utilisé, au cours de la partie en vol de croisière, le jour seulement, si les conditions suivantes sont réunies : (extrait du R.A.C. article 602 116)

- a) l'aéronef est utilisé à une distance par rapport aux nuages d'au moins 1000 pieds, mesurée verticalement;
- b) lorsque l'aéronef est utilisé entre deux couches de nuages, la distance entre les couches est d'au moins 5000 pieds, mesurée verticalement;
- c) la visibilité en vol à l'altitude de croisière de l'aéronef est d'au moins cinq milles;
- d) selon les prévisions météorologiques à l'aérodrome de destination, l'état du ciel sera clair ou avec des nuages épars et la visibilité au sol sera de 5 milles ou plus, sans précipitation, brouillard, orages ou rafales de neige, et ces prévisions couvrent les périodes suivantes :

- (i) dans le cas d'une prévision d'aérodrome (TAF), la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant deux heures après celle-ci,
- (ii) dans le cas d'une prévision régionale (FA), lorsqu'une prévision d'aérodrome (TAF) ne peut être obtenue, la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant trois heures après celle-ci.

Noter qu'en aucun temps, le pilote ne vole dans un nuage ou traverse une couche nuageuse lors de sa montée ou descente. Il peut voler au-dessus, et ce, en croisière uniquement. Il doit faire beau au départ et à destination.

Multimoteur (moteur à tandem inclus)

Pour obtenir la qualification multimoteur, le candidat doit réussir un test en vol à titre de commandant de bord. Il n'y a pas de minimum d'heures requis par Transports Canada. Encore là, le fait de choisir une école avec des instructeurs expérimentés fait toute la différence. Normalement, vous devez compter entre 7 et 10 heures pour compléter votre qualification.

Vol aux instruments

L'IFR est la qualification qui permet de voler dans ou au-des-

sus des nuages, c'est-à-dire sans références visuelles au sol. Tout au long de ma carrière d'instructeur, j'ai constaté que tous les élèves qui envisagent de débiter cette qualification ont une certaine crainte vis-à-vis l'IFR. Pour eux, cela représente beaucoup d'éléments à apprendre en peu de temps. Cependant, avec un instructeur expérimenté, vous découvrirez un monde encore plus fascinant. Oui, cela exige un peu plus de temps et d'argent, mais ce type de qualification peut vous sauver la vie en cas de mauvais temps. Pratiquement tous les pilotes de vols commerciaux utilisent les règles de vol aux instruments.

Pour l'obtenir, voici ce qu'il vous faut savoir avant : il y a 4 groupes concernant l'IFR. Le groupe est écrit sur votre licence et détermine quel est le genre d'avion que vous pouvez voler en IFR. Le groupe 1 concerne tous les avions multimoteurs. Le groupe 2 inclut tous les avions à moteurs en tandem, c'est-à-dire un moteur à l'avant et un moteur à l'arrière. Le groupe 3 inclut tous les monomoteurs et le groupe 4 concerne tous les hélicoptères.

Note : Le groupe 1 peut exercer les avantages des groupes 1, 2 et 3. Le groupe 2 peut exercer les avantages du groupe 3, mais pas du groupe 1. Le groupe 3 est limité aux monomoteurs et ne peut pas exercer les avantages du groupe 1 ou 2.

Partie théorique : Le candidat doit réussir un examen écrit de Transports Canada avec une note de 70 % ou plus.

Évidemment, suivre une formation théorique dans une école est préférable, mais vous n'êtes pas obligé et il n'y a pas de minimum d'heures à compléter selon Transports Canada.

Partie vol : Le demandeur doit avoir accumulé au moins 50 heures de vol-voyage en qualité de commandant de bord sur avion ou hélicoptère, dont 10 heures dans la catégorie appropriée. De plus, il doit accumuler 40 heures de temps aux instruments dont pas plus de 20 heures sur simulateur approuvé et un vol-voyage d'au moins 100 NM, dans des conditions simulées ou réelles, conformément à un plan de vol IFR comportant une approche aux instruments selon les minimums, à deux endroits différents.

3) Pour faire carrière

La pénurie de pilotes est là! Plusieurs entreprises aériennes engagent massivement et cela va durer encore quelques années selon plusieurs reportages faits récemment. Vous rêvez de piloter un gros-porteur vers des destinations tropicales? C'est le moment et pour cela, il vous faut poursuivre avec l'obtention de la licence de pilote professionnel. Beaucoup de personnes me demandent comment y arriver. Il y a deux choix possibles : l'école publique (Cégep de Chicoutimi) ou l'école privée.

Le Cégep de Chicoutimi offre l'avantage de la gratuité scolaire. Étant donné qu'il s'agit de la seule école à offrir un DEC en pilotage au Québec, l'établissement reçoit chaque année

La seule école basée à l'aéroport international
Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

DORVAL AVIATION
CENTRE DE FORMATION AU PILOTAGE



FORMATIONS BILINGUES FRANÇAIS / ANGLAIS :
Pilote avion loisirs et privé

Hydravion / Professionnel / IFR / Instructeur

FORMATION
HYDRAVION
À MONTRÉAL

9025, ave. Ryan, Bureau 202, Montréal (QC) H9P 1A2
Téléphone : 514 633-7186
Télécopieur : 514 633-6719
www.dorvalaviation.com / info@dorvalaviation.com

AEROPRO AVIONIQUE

INSTALLATIONS
GPS, ELT, Radio

CERTIFICATION
Altimètre, Transpondeur, ELT, 24 mois

MAINTENANCE
Piper, Cessna, King-air 90-100-200

territoires
SEPT-ÎLES / QUÉBEC

DEMANDEZ UNE SOUMISSION
Thomas **418-781-2393**

un nombre d'inscriptions supérieur à sa capacité de formation. Seuls les meilleurs, selon les critères de sélection du ministère, seront choisis. La formation est d'une durée de trois ans. Vous avez accès au programme de prêts et bourses et la formation est reconnue comme l'une des meilleures. Les finissants en sont très fiers d'ailleurs!

Pour ce qui est de l'école privée, il n'y a pas ce genre de critères de sélection. Après avoir choisi votre école et fait votre inscription, les cours débutent. Bien sûr, la formation n'est pas gratuite. La différence est là. Par contre, un élève à temps plein peut compléter sa formation en 12 à 18 mois. Certaines écoles sont en mesure de vous proposer des plans de financement pour compléter votre formation et certaines offrent même un programme de cours intégrés, menant à la licence de pilote de ligne avec une attestation d'études collégiales.

Personnellement, je connais quelques écoles qui offrent un très bon programme et une qualité d'enseignement équivalente à celle du cégep. De plus, certaines offrent même un emploi à leurs finissants, sous certaines conditions.

Dans le choix de votre école, faites le tour et prenez le temps de vous renseigner! Ce n'est pas tout de trouver l'ambiance chaleureuse et les instructeurs « cool »! Il vous faut des instructeurs avec de l'expérience et reconnus dans le monde de l'aviation. Informez-vous sur leur expérience et leurs compétences. Posez des questions, ne vous gênez pas! Comparez bien les programmes de formations offerts. Normalement, une école qui offre l'A.E.C. ou bien le cours intégré ATP-A est généralement plus structurée qu'une école traditionnelle. Les instructeurs y sont plus nombreux aussi.

Devenir pilote professionnel

Cette licence vous permettra, dans le cadre d'un service aérien commercial, d'agir en qualité de commandant de bord de l'avion si le document portant sur l'équipage de conduite minimal de l'avion précise que l'équipage de conduite peut être composé d'un seul pilote, ou agir en qualité de copilote d'un aéronef plus complexe. Pour votre information, le pilote de ligne, qui possède la licence supérieure, peut agir en qualité de commandant de bord sur un aéronef nécessitant deux pilotes. Cependant, tous les pilotes de ligne ont auparavant



obtenu la licence de pilote professionnel. Voici ce qu'il vous faut pour l'obtenir :

Le ou la candidate doit avoir 18 ans avant l'obtention de la licence. Un certificat médical de catégorie 1 valide est nécessaire pour valider la licence.

Partie théorique : Le demandeur doit avoir réussi un cours théorique de pilote professionnel d'avion d'au moins 80 heures et obtenir une note d'au moins 60 % à l'examen général écrit en vue de l'obtention de la licence de pilote professionnel - avion.

Partie vol : Le demandeur doit avoir accumulé au moins 200 heures de vol à bord d'avions, dont au moins 100 heures de vol en qualité de commandant de bord comprenant 20 heures de vol-voyage en qualité de commandant de bord. Les heures accumulées pour la licence de pilote privé comptent dans le total des heures. Mais après l'obtention de la licence privée, le ou la candidate doit avoir accumulé 65 heures de formation en vol de pilote professionnel à bord d'un avion, dont au moins 35 heures de vol en double commande sous la direction et la supervision d'un titulaire d'une qualification d'instructeur de vol et 30 heures de vol en solo.



→ École de pilotage d'avion ultraléger
→ Matériaux pour le constructeur amateur
→ Agent autorisé Aircraft Spruce

Pierre Yves Girouard
www.vortexaviation.ca
info@vortexaviation.ca

2250, rue de l'Aéroport,
Saint-Mathieu de Beloeil
Québec J3G 0C9
(Sortie 109, Autoroute 20)

Tél. : 450 446-7400
Télé. : 450 446-8069








IFR - IATRA - ATPL
Formation théorique intense

- Préparation complète aux examens de Transports Canada
- Technique d'analyse de systèmes et messages météorologiques
- Approche pratique et efficace
- RENSEIGNEMENT ET INSCRIPTION

MARK PERRON
Tél. : 514 923-6275
markperron@sympatico.ca

Qualification d'instructeur de vol

Un peu comme l'IFR, la qualification d'instructeur comporte 4 classes (4, 3, 2 ou 1) qui sont inscrites sur la licence. Tous les instructeurs de vol débutent par la classe 4. Ensuite, ils vont « gravir » les échelons pour passer aux classes 3, 2 et 1. L'instructeur classe 1 est normalement le plus expérimenté et est autorisé à former des instructeurs de vol. Pour obtenir la qualification d'instructeur de vol classe 4, le demandeur doit détenir une licence de pilote professionnel ou de ligne et :

Partie théorique : Avoir suivi 25 heures de formation au sol et réussir l'examen de Transports Canada avec la note de 70 % ou plus.

Partie vol : Avoir accumulé un minimum de 30 heures de formation en vol avec un instructeur classe 1, dont au moins 5 heures sur l'enseignement des techniques de vol aux instruments. Cinq heures des 30 heures peuvent être effectuées sur simulateur de vol. Évidemment, un test en vol est nécessaire à la fin de la formation.

4) Les autres « types » de permis

Permis de pilote ultraléger (incluant le paramoteur)

L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider le permis. La formation de base permet de piloter un ultraléger sans passager à bord. Il existe une qualification permettant le transport d'un passager supplémentaire. Il s'agit de faire des heures de vol, en plus de la formation initiale, pour l'obtenir. Le pilote d'ultraléger ne peut piloter que de jour et en vol à vue uniquement.

Partie théorique : Un minimum de 20 heures de formation théorique sur un avion ultraléger portant sur différents sujets tels que le droit aérien et la navigation ou la météorologie. Obtenir au moins 60 % à l'examen écrit de 80 questions de Transports Canada.

Partie vol : (Extrait du RAC 421.21 (3))

Dans les 24 mois qui précèdent la date de la demande, le demandeur doit avoir totalisé, à bord d'un avion ultraléger et sous la direction et la surveillance du titulaire d'une qualification d'instructeur de vol – avion ultraléger ou – avion, au moins 10 heures de vol comprenant :

a) un minimum de cinq heures en double commande et deux heures de vol en solo, et

b) au moins 30 décollages et atterrissages dont 10 au minimum doivent être effectués comme seul occupant de l'avion.

Qualification transport de passager : Le demandeur doit avoir suivi au moins 25 heures de formation pratique en vol. Les heures de formation comprennent au moins :

a) 15 heures de temps d'instruction de vol en double commande, dont au moins deux heures de vol-voyage, et;

b) 5 heures de temps de vol en solo.

(Cette qualification permet le transport d'un passager seulement si l'aéronef ne fait l'objet d'aucune restriction.)

Le paramoteur ou parachute motorisé demande une licence-avion ultraléger restreint aux parachutes motorisés. La formation théorique est identique, mais la formation en vol est réduite à un minimum de 5 heures sous la supervision d'un instructeur de vol.

Permis de pilote – Autogire

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat médical de catégorie 3 est nécessaire pour valider cette licence.

Partie théorique : Une formation de 40 heures est demandée, en plus de la réussite d'un examen écrit à Transports Canada avec la note de 60 % ou plus.

Partie vol : Avoir suivi un cours d'au moins 45 heures de formation pratique de pilote à bord d'un autogire. Les heures de formation doivent comprendre au moins :



**NOUVEAU
À JOLIETTE
CSG3**



Centre de services
autorisé **R22 et R44**

20%
de rabais

**SUR LE TAUX HORAIRE EN VIGUEUR
POUR VOTRE PREMIÈRE INSPECTION
ANNUELLE AVEC NOUS.***

**FRANÇOIS
LACHAPELLE**

WWW.VORTEXHELICORP.COM

f.lachapelle@vortexhelicorp.com

**TÉLÉPHONE
450-365-1284**

501-2B, rang Double, Saint-Ambroise-de-Kildare, Qc J0K 1C0

* RABAIS APPLICABLE SUR LES 20 PREMIÈRES HEURES DE TRAVAIL SEULEMENT.

7067

Sur autogire biplace ou plus :

- a) 12 heures de vol en double commande, dont deux heures de vol-voyage;
- b) 12 heures de vol en solo, dont trois heures de vol-voyage comprenant un parcours d'au moins 60 milles marins et deux atterrissages avec arrêt complet effectués à d'autres points qu'au point de départ.

Sur autogire monoplace :

Dans le cas d'un demandeur qui reçoit sa formation à bord d'un autogire monoplace, les 45 heures de vol prévues doivent inclure 15 heures de vol remorqué et trois heures de vol-voyage d'au moins 60 milles marins, qui comporte deux atterrissages avec arrêt complet effectués en d'autres points qu'au point de départ.

Licence de pilote – Planeur

L'âge minimum est de 16 ans et un certificat médical de catégorie 4 est nécessaire pour valider cette licence.

Partie théorique : Une formation de 15 heures au sol est demandée.



Partie vol : Le demandeur doit avoir réussi au moins 6 heures sur planeur. La formation en vol doit comprendre un minimum d'une heure d'instruction de vol en double commande et 2 heures de vol en solo, dont 20 décollages et 20 atterrissages.

Licence de pilote – Ballon

L'âge minimum est de 17 ans et un certificat de catégorie 3 ou plus est nécessaire.

Partie théorique : Une formation théorique de 10 heures est demandée.

Partie vol : 16 heures de vol en ballon en qualité de pilote, dont au moins 11 heures à bord d'un ballon libre sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol-ballon. Les heures de vol à bord d'un ballon libre doivent comporter au moins :



- (i) six vols en double commande d'au moins 30 minutes chacun, dont une ascension d'au moins 5000 pieds au-dessus du sol;
- (ii) deux vols d'au moins 30 minutes chacun entre le décollage et l'atterrissage effectués comme seul occupant.

Pilote de drone

ATTENTION! CHANGEMENT À PRÉVOIR EN 2018

Pour devenir pilote de drone, l'âge minimum est de 18 ans. Vous devez suivre une formation théorique qui est conforme au guide TP15263 de Transports Canada. Elle doit comprendre un examen et une attestation de réussite, en plus de votre certificat restreint de radiotéléphoniste.

Cette formation permettra l'usage d'un drone pour des activités commerciales et permet d'accélérer votre demande de COAS (Certificat d'opérations aériennes spécialisées) avec Transports Canada.

Les sujets couverts sont les suivants (selon le TP15263F) :

- 1 Règlement de l'aviation canadien
- 2 Météorologie
- 3 Navigation
- 4 Théorie de vol
- 5 Cellules, moteurs et systèmes
- 6 Instruments de vol
- 7 Opérations aériennes
- 8 Le C.O.A.S.
- 9 Certificat restreint de radiotéléphoniste (aviation)
- 10 Facteurs humains

Il n'y a pas de minimum d'heures à faire ou demandé pour la théorie. Cependant, je vous recommande fortement de vous diriger vers une école de pilotage déjà reconnue par Transports Canada.

AVION – Permis de loisir ou licence de pilote privé

DEVENIR PILOTE POUR S'AMUSER!

Les étapes de qualifications requises

PILOTE DE LOISIR

Minimum requis par Transports Canada :

- 25 heures de vol
- Réussite à l'examen de Transports Canada avec la note de 60 % ou plus

Aucune autre option possible.

Le pilote ne peut ajouter l'annotation vol de nuit ou l'IFR (vol aux instruments, par exemple).

- Avion certifié 4 passagers maximum et 1 passager se trouve à bord lors du vol.

- Vol au Canada de jour uniquement.

- Si vous désirez voyager à votre condo en Floride, optez pour la licence de pilote privé.

- Cette licence est idéale pour les pilotes d'ultraléger qui désirent être plus confiants en vol.

PILOTE PRIVÉ

Minimum requis par Transports Canada :

- 45 heures de vol
- 40 heures de formation théorique
- Réussite à l'examen de Transports Canada avec la note de 60 % ou plus

Il est possible d'ajouter les qualifications suivantes sur votre licence de pilote privé : vol de nuit, IFR, multimoteur, hydravion.

Il est possible d'ajouter les qualifications suivantes sur votre licence de pilote privé :

- Vol de nuit
- IFR
- Multimoteur
- Hydravion

AVION – DEVENIR PILOTE PROFESSIONNEL

JE VEUX TRAVAILLER COMME PILOTE D'AVION

La première étape est d'obtenir la licence de pilote privé.

Pour la licence de pilote privé, un certificat médical de catégorie 3 est demandé.

Après l'obtention de la licence de pilote privé, vous devez choisir quel type de pilotage vous désirez pratiquer :

- La brousse
- L'instruction de vol
- Le nolisement
- La ligne aérienne

Dans tous les cas, vous devez avoir un certificat médical classe 1 pour valider votre licence de pilote professionnel.

VOUS DEVEZ MAINTENANT COMPLÉTER LES ANNOTATIONS SUIVANTES SELON VOTRE CHOIX

JE VEUX DEVENIR PILOTE DE BROUSSE

- Annotation vol de nuit
- Qualification hydravion
- Licence de pilote professionnel

JE VEUX ÊTRE INSTRUCTEUR DE VOL

Les qualifications multimoteur et IFR ne sont pas obligatoires mais préférables selon l'employeur.

- Vol de nuit
- Multimoteur (pas obligatoire)
- IFR (pas obligatoire)
- Licence de pilote professionnel
- Qualification instructeur de vol

JE VEUX PILOTER SUR LA LIGNE

- Vol de nuit
- Multimoteur
- IFR
- Licence de pilote professionnel

Atteindre 1500 heures et plus de vol dans le nolisement ou le travail aérien et devenir pilote de ligne.



Pourquoi avons-nous beaucoup de pilotes étrangers en formation au Canada? Pourquoi pas le contraire?

Tout simplement parce que notre formation et notre expérience sont réputées parmi les meilleures. Les pilotes canadiens ont une bonne réputation à travers le monde. Nous avons la chance de piloter en été comme en hiver, de naviguer à travers tous les types de conditions météorologiques en vol, d'avoir des aéroports d'envergure internationale comme des aérodromes et/ou hydrobases reculés dans le Grand Nord, de piloter dans les Prairies ou à travers les Rocheuses. Notre expérience, en tant que pilotes, est vaste et riche. De plus, Transports Canada assure une sécurité accrue de nos entreprises aériennes par des inspections et auditions en compagnie et des formations que l'organisme fédéral nous délivre par différents moyens. Certains trouveront ces contraintes exigeantes et exagérées, mais elles visent un but très précis : la sécurité.

Une autre raison majeure est le coût de la formation. Par rapport à l'Union européenne ou d'autres pays, le coût de l'essence est plus faible ici (eh oui!)... Ce fait représente un impact direct sur le prix des devis que nous offrons aux étrangers.

Personnellement, je ne connais aucun pilote canadien qui est allé suivre sa formation à l'étranger pour ensuite revenir travailler ici.

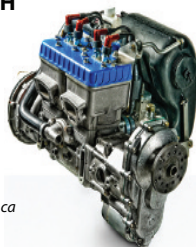
Voici maintenant quelques faits intéressants sur l'aviation dans le monde. Attachez vos ceintures!

- En 2017, on a dépassé le nombre de 4 milliards de passagers transportés par l'aviation civile dans le monde.
- Chaque seconde, 127 passagers prennent l'avion dans un des aéroports de la planète.
- La croissance du trafic aérien continue : + 6,3 % en 2016.
- Selon l'IATA, le transport aérien va connaître une croissance forte. Le nombre de passagers transportés pourrait atteindre 6,7 milliards en 2032, 7,3 milliards en 2034 et même 16 milliards peut-être en 2050 !
- Il se produit, en moyenne, un accident pour moins de 7,4 millions de vols. Il faudrait voler sans interruption pendant 65 000 ans avant de risquer un accident.
- Il y a eu seulement 10 accidents en 2017. Il s'agit du plus faible nombre d'accidents d'avions depuis 72 ans. C'est ce qu'a constaté l'Aviation Safety Network. •

CENTRES DE SERVICE AUTORISÉS ROTEXH OUEST DU CANADA

DOUGLAS EAGLESHAM
CAYLEY, AL
403-498-9522
eaglesham.de@gmail.com

LIGHT ENGINE SERVICE
SALMON ARM, BC
250-832-8786
lightengine@airspeedwireless.ca



65ch Rotax®
582 Model 99

ROTECH MOTOR LTD.

6235, Okanagan Landing Rd., Vernon BC V1H 1M5 TÉL. : 236-600-0137

Distributeur autorisé au Canada pour les moteurs d'avions Rotax®
Courriel : sales@rotech.ca www.rotechmotor.ca

Les formations ROTAX iRMT du printemps sont complètes
Les dates des formations d'automne seront annoncées bientôt
Visitez <http://Train.Rotech.ca> pour plus de détails

915 IS **141 HP!**
(MAINTENANT DISPONIBLE!)



CENTRES DE SERVICE AUTORISÉS ROTEXH EST DU CANADA

**AERO PROPULSION
TECHNOLOGIE**
LACHUTE, QC
450-510-1551
info@rotaxservice.com

AIR-PRO GYRO INC
ST-APOLLINAIRE, QC
418-580-8912
www.airprogyro.com

MARK LYNCH iRMT (RS)
WELLINGTON, NS
902-860-3427
marklynch04@gmail.com

CASAIR (UL/Certified)
VALCOURT, QC
450-532-5380
casair@cooptel.qc.ca

JOHN BAKER (RS)
WHITBY, ON
905-433-4180
RotacRepair.ca

COMPOSITE AVIATION
ALMA, QC
418-321-0743
composite-aviation.com

5784



Consultez ROTECHMOTOR.CA pour nos offres spéciales
Communiquez avec notre réseau de détaillants ou contactez-nous par courriel

Alm Par avion

Quand la rigueur rencontre le plaisir

Véritable monument dans le monde de l'aviation générale, alm Par avion a su démontrer, au fil des ans, que les notions de rigueur et de sécurité sont loin d'être incompatibles avec celles... de plaisir et d'amitié!

« Nos formations surpassent toujours les critères de base de Transports Canada et sont offertes avec un très grand professionnalisme, confirme Yvan Albert, président. Cela dit, la plus grande distinction d'alm Par avion réside probablement dans l'ambiance assez unique, de style club-école, qu'on y retrouve. »

C'est que, chez alm Par avion, on est fermement convaincu que rien n'est plus susceptible d'aider un élève à se surpasser, à aller au maximum de ses capacités, que de lui permettre d'apprendre dans un environnement fraternel, chaleureux et convivial. « Ici, l'accent est vraiment mis sur l'entraide, les échanges, le soutien et le plaisir! »

Une autre grande distinction d'alm Par avion réside dans sa



piste, qui propose un certain nombre de défis aux apprentis-pilotes en raison de sa longueur relativement courte et de son exposition aux vents latéraux. « Au niveau de la formation pratique, cela contribue assurément à amener les pilotes à un niveau supérieur et à mieux les préparer à la variété de conditions qu'ils rencontreront dans le cadre de leur travail ou de leur loisir. »

Rappelons en terminant qu'alm Par avion propose une vaste gamme de formations et de qualifications : licences de pilote privé et commercial, permis de pilote loisir et qualifications *Vol aux instruments*, *Vol de nuit*, *Vol au-dessus de la couche nuageuse* et *Instructeur de vol*. Ses activités, qui se déroulent présentement à l'aéroport de Beloeil et, depuis peu, à l'aérodrome Les Cèdres, devraient également pouvoir reprendre à Mascouche vers le

printemps prochain...

Pour obtenir plus de détails :
450 339-4399 ou www.almparavion.com

7106

Aviation rime avec Passion. Passion de voler !

alm Par avion

Permis loisir
Licence privée
Licence professionnelle
Qualification multimoteur
Qualification IFR
Qualification instructeur
Annotation vol de nuit
Annotation VFR over the top

Chez **alm Par Avion**, étudiants et pilotes sont chez-eux.
Cette culture, elle carbure à l'esprit d'aéroclub.
On vient chez **alm Par Avion** autant pour voler que pour les activités, l'atmosphère, l'amitié.

De plus, **alm Par Avion** est la seule école au Canada à offrir de filmer vos envolées. Nos avions sont tous équipés de caméras.

école de pilotage



Beloeil : 450 339-4399 • almparavion.com • Mascouche : 450 474-0975

La pénurie de pilotes d'hélicoptère : un réel problème

Par Marcel Boutin

Pour connaître les perspectives du marché pour les pilotes d'hélicoptère, vous n'avez qu'à faire une recherche Google du type « Helicopter Pilot Jobs » et vous pourrez remarquer que la presque totalité des opérateurs canadiens sont à la recherche de pilotes.

Récemment, j'ai discuté avec trois opérateurs majeurs du Canada et, dans les trois cas, les mots d'ordre sont l'embauche et un programme de rétention de leurs pilotes. Le manque de pilotes est un problème réel qui limitera notre croissance. D'ici 2025, nous aurons besoin de plusieurs centaines de pilotes pour remplacer ceux qui prendront bientôt leur retraite et pour répondre à la demande croissante des clients.

Depuis plusieurs années, nous parlions d'une pénurie éventuelle. Eh bien, elle est arrivée. Les prochaines années seront intéressantes pour les jeunes qui veulent devenir pilotes d'hélicoptère. Au Canada, nous sommes privilégiés, car nos centres de formation sont reconnus et offrent des programmes de plus en plus adaptés aux besoins des opérateurs. Il y a deux pôles de centres de formation : l'Ouest canadien et le Québec. Si on examine de près la situation, le nombre de pilotes formés chaque année devrait combler les besoins de l'industrie. Alors, pourquoi y a-t-il pénurie?

J'ai donc consulté des dirigeants de nos centres de formation.

Pourquoi y a-t-il une pénurie de pilotes?

« Au niveau international, la licence canadienne bénéficie d'une excellente réputation. Il est très facile par la suite de convertir une licence obtenue ici vers un autre pays. Ce qui entraîne que nous formons plusieurs pilotes en provenance de marchés étrangers. Ils viennent ici pour obtenir leur licence et prendre un peu d'expérience. Par la suite, ils retournent dans leur pays d'origine.

L'élément qui affecte de façon importante l'arrivée de nouveaux pilotes est le coût de la formation et les difficultés d'accumuler de l'expérience en début de carrière. Le Canada offre des formations à des prix nettement compétitifs. Lorsque nous nous comparons à ce qui est offert sur les marchés français, nos prix sont au moins de 50 % inférieurs.

Pour ce qui est de l'expérience en début de carrière, à nouveau nous offrons des programmes qui permettent aux jeunes pilotes d'accumuler rapidement de l'expérience. Je sais que je ne dois pas faire de publicité pour notre centre de formation, mais nous sommes les seuls à garantir à nos nouveaux diplômés d'accumuler l'expérience nécessaire en début de carrière. »

– Yves Le Roux, *Passport Hélico*

Pourquoi nos centres de formation du Québec bénéficient-ils d'une telle réputation?

« Premièrement, une réputation ne se bâtit pas sur une campagne publicitaire, un nouveau slogan, de beaux bureaux, etc. Ça prend des années. Prenez notre centre de formation qui est en opération depuis plusieurs années (1969) et c'est la même chose chez nos compétiteurs du Québec.

Durant cette période, nous avons formé plus de 1500 pilotes qui aujourd'hui se retrouvent un peu partout dans le monde à des postes clés. D'ailleurs, lors de ma récente tournée en France, deux étudiants m'ont été référés par un ancien étudiant qui travaille maintenant en Suisse.

Deuxièmement, nos programmes ont été adaptés aux besoins du marché. Notre relation privilégiée avec Heli Inter, qui exploite près de 100 appareils à travers le Canada, nous a permis avec les années de bien comprendre ses besoins et ceux de ses clients. Ce qui a permis d'adapter nos programmes pour répondre à ses besoins. D'ailleurs, chaque année, nous avons quelques finissants qui ont la chance de se faire embaucher chez notre partenaire. C'est un bon signe. »

– Jimmy Joubert, *Helicraft*

Comment voyez-vous le futur des centres de formation au Québec?

« Avec enthousiasme. Bien que nous sommes le petit nouveau de l'industrie, nous fêterons notre 10e anniversaire bientôt. Par contre, nous pouvons compter sur des instructeurs d'expérience. Certains ont plus de 15 ans d'expérience et plus de 9000 heures de vol, et ce, en grande partie en ayant travaillé dans l'industrie, ce qui se traduit pour nos étudiants en une formation plus pratique.

Il est clair que l'industrie de la formation sera en forte demande au cours des prochaines années et nous sommes heureux de pouvoir offrir à ces nouveaux étudiants une gamme complète de services uniques et de qualité. Dans notre cas, nous sommes en mesure d'offrir une licence qui peut être convertie en Europe. Je m'en voudrais de ne pas mentionner la qualité de vie que nous offrons au Québec. »

Stéphanie Huot, *Capitale Hélicoptère*

Je pense que mes discussions avec les différents intervenants du marché résumant bien la situation.

- 1-Il est clair que la pénurie de pilotes n'est plus un problème futur, mais une réalité.
- 2-Le Canada et le Québec en particulier bénéficient d'une excellente réputation et cela n'est pas le résultat d'actions temporaires. Si on examine nos trois centres de formation du Québec, on parle de près de 50, 30 et 10 ans d'existence.
- 3-Les liens privilégiés de ces centres de formation avec les opérateurs ont permis de développer des programmes bien adaptés aux besoins de ces derniers.
- 4-Chaque centre de formation a développé des programmes d'accès au marché avec différents programmes d'accumulation d'heures.
- 5-Le nombre d'étudiants formés chaque année permet d'offrir des formations à des prix très compétitifs.

Maintenant, je peux comprendre pourquoi le Québec est devenu un lieu aussi intéressant pour les futurs pilotes d'hélicoptère. •

Exact Air

Déterminée à retrouver toutes ses lettres de noblesse...

Chez Exact Air, on ne s'en cache pas : en raison d'un fort phénomène d'aspiration de ses employés vers diverses compagnies du secteur, l'école a peiné, ces derniers mois, à maintenir la grande stabilité qui l'a toujours caractérisée sur le marché. « *Nous déployons présentement beaucoup d'efforts afin de stabiliser les opérations de l'école* », confie David Gagnon.

« *Plusieurs changements significatifs sont en cours de réalisation et permettront à Exact Air de demeurer le fiable partenaire de l'industrie qu'il a toujours été depuis sa fondation* », assure celui qui s'apprête à prendre les rênes de l'entreprise en compagnie d'un groupe de six autres actionnaires. « *Entre autres, nous pourrions compter, dès le mois de juin, sur un nouveau chef instructeur réputé, déterminé à implanter ici de nouvelles approches de formation prometteuses.* »

Cette nouvelle recrue compte plus de 20 ans d'expérience dans le domaine, tout comme David Gagnon d'ailleurs! Ainsi, pour les étudiants qui choisiront Exact Air dans le futur, non seulement la qualité attendue de formation sera au rendez-vous, mais celle-ci s'accompagnera de possibilités alléchantes sur le plan professionnel...

« *Dans un premier temps, nul doute que cette stabilité plus*



grande à laquelle aspire Exact Air ouvrira des portes très intéressantes pour nos étudiants qui visent une carrière d'instructeur. Et par ailleurs, il ne faut pas oublier que notre entreprise est un joueur majeur au niveau des opérations : une grande variété d'options s'offre donc – et continuera de s'offrir! – à nos finissants qui souhaitent toucher un peu à tout et accroître leur expérience de vol. »

Nouveau dynamisme, nouvelles idées, nouveaux propriétaires : à n'en pas douter, Exact Air prépare son retour au sommet, pour le plus grand bénéfice de toute l'industrie...

Pour obtenir plus de détails :

1 877 673-3522 ou www.exactair.ca

ExactAIR

prenez la voie des airs !

NOTRE PLUS GRAND AVANTAGE : UNE ÉCOLE DE PILOTAGE AU SEIN D'UNE COMPAGNIE DE TRANSPORT AÉRIEN



CONTACTEZ-NOUS :

850 chemin Volair, St-Honoré

Tél. : 418-673-3522 / 877-673-3522

emmanuelcarpentier@exactair.ca / www.exactair.ca 

NOUS FORMONS, NOUS EMBAUCHONS

Formation complète. Inscriptions en tout temps

LICENCES :

Loisirs / Privées / Professionnelles / Multi / IFR / Instructeurs

Lachute Aviation

Des formations qui survolent les standards

Petite école à la grande réputation, Lachute Aviation n'a jamais eu comme objectif premier de préparer ses élèves aux tests théoriques et pratiques de Transports Canada : elle cherche plutôt à en faire les meilleurs pilotes possible, point. Une approche différente, à l'efficacité déjà bien démontrée...



« Dit autrement, notre école ne se contente pas d'enseigner la matière la plus susceptible de se retrouver dans les examens : elle vise vraiment à fournir à ses élèves un niveau de connaissances et de compétences largement supérieur aux standards minimums requis », confirme François Vrana, président.

La conséquence directe de cette façon de faire? En règle générale, les élèves de Lachute Aviation affichent des résultats bien supérieurs à la moyenne québécoise, comme en témoigne d'ailleurs le Prix de la meilleure école au Québec, reçu par l'établissement à quelques reprises déjà...

« C'est une réussite d'abord attribuable à notre équipe d'instructeurs très qualifiés, tant en termes de connaissances techniques que d'habiletés de vol. Et comme Lachute Aviation est une petite école aux dimensions humaines, nos instructeurs sont très accessibles et réussissent à tisser de solides relations de confiance avec les élèves. Ainsi, ces derniers n'hésitent jamais à venir discuter avec eux et à poser toutes les questions qui leur viennent à l'esprit. »

Une qualité élevée, à des coûts compétitifs

La solidité de cet encadrement sera ressentie par chaque élève, et ce, qu'importe la formation suivie parmi la vaste gamme offerte : pilote de loisir, pilote professionnel, pilote privé, vol aux instruments sur multimoteur, instructeur et vol de nuit. À ces formations relativement traditionnelles s'ajoute un programme exclusif, qui témoigne bien de la volonté de Lachute Aviation d'en offrir toujours un peu plus aux apprentis-pilotes : son attestation d'études collégiales (AEC) *Pilote professionnel, avion*.

« Destiné aux élèves qui sont passionnés de l'aviation et qui veulent en faire une carrière, le programme fournit l'ensemble des connaissances et des compétences requises pour postuler dans les compagnies aériennes. Une fois son diplôme en poche, l'élève cumulera un minimum de 200 heures et il possédera notamment sa licence professionnelle et ses qualifications de vol de nuit et de vol aux instruments sur multimoteur. »

Mieux encore, chacun aura le droit, dans le cadre de ce programme, à cinq heures de voltige et à cinq heures de train classique – une rareté au Québec! D'un niveau très élevé, cette formation est offerte soit sur un Aerobat ou sur un Pitts spécial de production récente, par un instructeur de grande réputation. « Seul pilote de ligne à agir comme instructeur en voltige au Québec, celui-ci a même remporté plusieurs prix dans des compétitions de voltige partout à travers le Canada et les États-Unis. »



Enfin, il est bon de rappeler que Lachute Aviation est propriétaire de ses installations. Cette particularité lui permet non seulement de limiter ses coûts d'exploitation – ce dont bénéficient directement ses élèves! –, mais aussi d'éliminer les délais d'attente. « Nos élèves n'ont donc pas à payer pour du temps passé au sol, comme c'est le cas dans la plupart des gros aéroports. En outre, la zone d'entraînement est située à tout juste cinq minutes de vol de nos installations, ce qui contribue à minimiser les coûts de vol. »

Bref, chez Lachute Aviation, les élèves ont accès à des formations de la meilleure qualité, à des coûts très compétitifs. Difficile pour eux de trouver une combinaison plus intéressante...

Pour obtenir plus de détails :
450 562-1330 ou www.lachuteaviation.com

LACHUTE AVIATION

www.lachuteaviation.com



FORMATION

- . Pilote d'un jour, pilote de loisir, pilote privé, pilote professionnel
- . Vol aux instruments (sur glass cockpit), vol de nuit, instructeur, multi-moteurs
- . Examens écrits de Transports Canada
- . Cours théorique à distance en français pour le pilote privé et le pilote professionnel
- . AEC pouvant être complétée en 1 ou 2 ans



AÉROBATIE

LA SEULE ÉCOLE DE FORMATION POUR INSTRUCTEURS DE VOLTIGE AU QUÉBEC

- . Voltige avancée sur Pitts Spécial, classe *unlimited* (exclusif au Québec)
- . Formation sur Aerobat pour figures de voltige de base
- . Programme de formation en vol aérobatique, 10 heures
- . Rattrapage d'assiettes inusitées
- . Formation aérobatique à partir de 195 \$ / h (A152)



SERVICES

- . Tours d'avion
- . Restaurant / Boutique / Douanes
- . Stationnement
- . 100 LL / Jet A1A
- . Maintenance (OMA)

480, boulevard de l'Aéroparc
Lachute (Québec)

Téléphone : 450 562-1330

info@lachuteaviation.com

Hiver : 8 h à 17 h • Été : 8 h à 19 h

Passport Hélico

L'innovation au service de la formation

Vous croyez que les formations sont partout pareilles, compte tenu qu'elles sont rigoureusement encadrées par Transports Canada? Dans le monde de l'hélicoptère, une école réussira assurément à ébranler vos certitudes : Passport Hélico, ce leader bien établi à Mascouche depuis 1989.

«L'excellence de leur réputation contribue certainement à expliquer que, certaines années, notre école forme jusqu'à 80 % des pilotes d'hélicoptères privés au Québec et près de 50 % des pilotes professionnels au Canada! Autant de gens qui, pour nous, deviennent éventuellement des ambassadeurs contribuant à notre notoriété et notre succès futur...»



Cela dit, dans le domaine de l'hélicoptère, le nombre d'élèves formés chaque année n'a rien de comparable avec ce qui se fait dans l'avion. Ainsi, Passport Hélico a toujours su demeurer une école à l'échelle humaine, très proche de chacun de ses élèves. Une école accommodante et flexible, qui accepte d'adapter son horaire à celui de ses clients et qui peut même, au besoin, se déplacer chez eux pour donner la formation. Une école, également, qui prend sincèrement leur succès à cœur et qui fait tout ce qu'elle peut pour y contribuer.

«C'est dans cette optique que nous nous efforçons, par exemple, d'engager ou de placer un maximum de jeunes pilotes au

«À défaut de pouvoir varier énormément le contenu, nous cherchons constamment à développer de nouvelles façons de faire et des approches avant-gardistes contribuant à le transmettre d'une façon plus simple, plus efficace et plus intéressante pour nos élèves», confirme Yves Le Roux, président et directeur des opérations.

Quelques exemples parmi tant d'autres : au cours des dernières années, l'entreprise s'est tournée vers Skype, ce qui lui a permis d'accroître davantage encore la flexibilité de ses formations. Lors de ses examens, elle a par ailleurs éliminé complètement le support papier afin de mieux préparer psychologiquement ses élèves à la formule en vigueur chez Transports Canada.

«En apparence simples, ces petites améliorations – et bien d'autres! – permettent néanmoins de maximiser l'efficacité de nos formations. À ce chapitre, les résultats obtenus par nos élèves parlent d'ailleurs d'eux-mêmes : lors des deux dernières années, Passport Hélico a reçu le Trophée Roland-Simard, remis par l'AQTA à l'école de pilotage d'hélicoptères dont les élèves réussissent à maintenir la meilleure moyenne combinée aux tests théoriques et pratiques...»

Une expérience inégalée

Parmi les autres grandes forces reconnues de Passport Hélico, on retrouve assurément la qualité de ses formations, de même que l'expérience exceptionnelle de ses formateurs, qui cumulent plus de 45 000 heures de vol! En fait, quelques-uns d'entre eux sont dans le milieu depuis si longtemps qu'ils ont formé une forte proportion... des formateurs les plus expérimentés des autres écoles!



terme de leur formation professionnelle. Chaque année, au moins sept d'entre eux – un sommet au Québec! – ont ainsi la chance de débiter leur carrière dans l'une de nos trois bases ou chez l'un de nos partenaires. Embauchés pour une période généralement comprise entre un et deux ans, ils ont alors la chance de cumuler une moyenne d'environ 500 heures de vol, ce qui leur donne un bon coup de pouce pour la suite des choses.»

Bref, on retrouve, chez Passport Hélico, tout le professionnalisme et le savoir-faire cumulé des plus grandes écoles, en même temps que la convivialité des plus petites. Le meilleur de deux mondes souvent irréconciliables, quoi!

Pour obtenir plus de détails :

1 888 810-5290 ou www.passport-helico.com

Allez au bout de votre passion!



NOUS FORMONS 80% DES PILOTES PRIVÉS D'HÉLICOPTÈRE AU QUÉBEC
LICENCE PRIVÉE • LICENCE PROFESSIONNELLE • CONVERSION DE LICENCE
FLOTTE D'HÉLICOPTÈRES MODERNES ET PERFORMANTS • GROUPES RESTREINTS
École de pilotage accréditée par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur du Québec

Pro Access
CARRIÈRE

*Programme unique
au Québec.*



PASSPORT
HÉLICO

450 474-4888

passport-helico.com

info@passport-helico.com



NAV CANADA

Sortez de l'ordinaire

Par **Olivier Couture** | Gestionnaire, Formation en milieu de travail et **Julie Germain** | Gestionnaire, conseillère, Acquisition de talents

Visez l'excellence. Afin d'être un chef de file mondial dans la prestation de services de navigation aérienne sécuritaires, efficaces et rentables, NAV CANADA a fait de l'excellence l'une de ses valeurs les plus importantes. Fournisseur de services de navigation aérienne au Canada, NAV CANADA compte 4600 employés dans différents domaines.

Parmi ses employés, on trouve au premier plan les contrôleurs régionaux et d'aéroport et les spécialistes de l'information de vol, qui vous diront avoir le plus beau métier du monde. Ils guident des millions d'aéronefs qui parcourent le ciel de façon efficace et sécuritaire. Chaque minute de leur journée est déterminante quant à l'avenir de millions de personnes.

Certaines qualités recherchées ont été ciblées afin de trouver les bons candidats pour une formation. Pour réussir dans ce métier, un bon jugement, d'excellentes aptitudes à la résolution de problèmes et une habileté à prioriser les tâches sont essentiels. De plus, les contrôleurs et spécialistes de l'information de vol étant en communication constante avec les pilotes, un timbre de voix clair et bonne ouïe sont des outils de travail nécessaires. Enfin, une excellente mémoire est requise.

Le processus de sélection de NAV CANADA met l'accent sur ces qualités. Toute personne ayant postulé par l'entremise de notre site web (<https://prenezlecontrôle.navcanada.ca/>) devra tout d'abord passer des tests en ligne. Ces tests cognitifs doivent être pris au sérieux; environ 40 % des postulants franchissent cette étape.

Tout(e) candidat(e) qui aura obtenu des résultats satisfaisants pourrait être invité(e) à une séance de tests plus poussés en personne. Suivra ensuite une entrevue téléphonique. Les postulants à la FIR de Montréal devront aussi subir une évaluation du bilinguisme. Par la suite, le (la) candidat(e) pourrait être convoqué(e) en entrevue si les résultats à toutes les étapes antérieures sont satisfaisants.

Une fois le processus de sélection complété, le Centre de formation régional s'occupe de la formation complète des étudiants. La formation durera en moyenne de 1 à 2 ans selon la spécialisation. La formation est rémunérée dès le jour 1.

Chez NAV CANADA, les étudiants bénéficient d'un réseau d'instructeurs et d'intervenants experts des plus investis. Toute la formation est offerte par des contrôleurs d'expérience et par des experts en facteurs humains et en apprentissage qui répondent aux plus hauts standards de Transports Canada et de l'OACI.

Dès le segment initial, l'étudiant suivra les cours nationaux, dont plus de la moitié prévoient des exercices de simulation. Nos simulateurs plongent l'étudiant(e) dans une réalité immersive complète. Avec un ratio d'un(e) instructeur(trice) par étudiant(e) lors de la formation pratique, les étudiants bénéficient d'un enseignement personnalisé d'une grande qualité qui les préparera adéquatement pour les prochains segments de la formation.

Les étudiants poursuivront une formation plus pointue dans une unité du Centre de contrôle régional, dans une tour de contrôle ou dans une station d'information de vol, selon la formation initiale. C'est le segment de formation le plus excitant et le plus enrichissant. Dès le jour 1, chaque étudiant(e), sous la supervision de son (sa) formateur(trice) en milieu de travail, parle aux pilotes et assure une coordination avec d'autres contrôleurs/spécialistes du Centre de contrôle régional de Montréal ou des centres voisins canadiens et américains.

NAV CANADA offre un contexte de formation sans égal : rares sont les endroits qui garantissent un emploi une fois la formation réussie. Le salaire et les avantages sociaux qu'offre la Société sont compétitifs. Pour quelqu'un qui aime une carrière dynamique où l'excellence est priorisée, la responsabilité est de mise et des technologies de pointe sont présentes, NAV CANADA est l'emploi idéal!





Sortez de l'ordinaire

Joignez-vous à une équipe qui assure le mouvement **sécuritaire** et **efficace** des aéronefs dans l'espace aérien du Canada.

Postulez aujourd'hui à
prenezlecontrole.navcanada.ca



Hélico Pro

Pour une formation moderne et personnalisée

Une formation de haut niveau adaptée à vos besoins et votre horaire, offerte dans un environnement convivial et chaleureux, et mise en pratique dans le biplace le plus récent qu'il soit aujourd'hui possible de trouver dans n'importe quelle école de pilotage du Québec : voilà la recette gagnante élaborée par Hélico Pro.

« Chez nous, un des grands mots d'ordre a toujours été de simplifier au maximum le processus de formation pour la clientèle, dont l'agenda est parfois bien rempli, débute Christian Assad, président et directeur des opérations. Dans cette optique, non seulement nos instructeurs ont adapté leurs horaires pour couvrir la matière au rythme de chaque client, mais l'enseignement est personnalisé au point de pouvoir offrir le programme théorique à l'endroit et aux heures qui lui conviennent le mieux, de jour comme de soir, y compris les fins de semaine. »

Cette grande flexibilité découle d'une décision prise dès le départ par les dirigeants d'Hélico Pro et toujours bien assumée aujourd'hui : celle de ne jamais chercher à grossir outre mesure la taille de l'école, qui est basée à l'aéroport de Saint-Mathieu-de-Beloeil. « Suivre une formation de pilote d'hélicoptère est une démarche sérieuse et importante dans la vie de nos élèves. Nous voulons donc que chacun sente bien que notre objectif premier est vraiment de faire tout le nécessaire pour les placer dans les meilleures conditions d'apprentissage qui soient. »

Une rencontre entre le plaisir et le professionnalisme

Un engagement ferme qui s'est d'ailleurs traduit, au cours des derniers mois, par l'acquisition d'un très moderne Guimbal Cabri G2 – une grande première en sol québécois. Approuvé tout récemment par Transports Canada, l'appareil demeure le seul biplace encore en fabrication dans le monde.



« Concrètement, cela signifie que toutes les autres écoles de pilotage offrent dorénavant des formations sur des appareils biplaces (les R22 ou les Hughes 300) qui ne sont plus fabriqués aujourd'hui et qui datent souvent de plus d'une trentaine d'années, poursuit Christian Assad. Face à eux, les avantages du Cabri G2 apparaissent aussi nombreux qu'évidents. Entre autres, mentionnons seulement que cet appareil – qui est entièrement fabriqué en matériaux composites – est doté d'un cockpit et d'équipements à la fine pointe de la technologie qui accroissent considérablement sa sécurité d'utilisation. »

Chez Hélico Pro, chaque élève aura donc le privilège de réaliser ses heures de vol sur ce magnifique appareil. Vous possédez votre propre hélicoptère? Si vous le désirez, un instructeur certifié pourra vous accompagner directement sur celui-ci, et ce, qu'importe le type de formation que vous désirez.

« Privé, commercial, vol de nuit, instructeur, IFR..., chez nous, une vaste gamme de cours est offerte par une équipe cumulant un impressionnant nombre d'heures de vol et, surtout, une très grande variété d'expériences : civil, militaire, tactique, police, feux... En fin de compte, ce sont nos élèves qui en bénéficient directement, car nous n'hésitons pas à les placer dans toutes les situations susceptibles de se présenter à eux lorsqu'ils se retrouveront seuls aux commandes d'un hélicoptère. »

Expérience, professionnalisme, plaisir : décidément, Hélico Pro fournit à sa clientèle tous les outils requis pour atteindre ses objectifs, mais également la chance de le faire dans un milieu toujours agréable et stimulant.

Pour obtenir plus de détails :
450 536-0880 ou www.helicopro.com



NOTRE EXPERTISE
VOTRE CONFIANCE

HELICO
PRO



ÉCOLE DE PILOTAGE
CONSULTATION ACHAT, VENTE, HÉLIPORTS
TOURISME, LOISIRS, DÉCOUVERTES ET AVENTURES
SERVICE D'HÉLICOPTÈRE D'AFFAIRES ULTRA-RAPIDE
PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE, TRAVAIL AÉRIEN

Helico Pro, c'est le choix no 1 dans le transport
hélicopté et la meilleure adresse pour tous les
services entourant ces incomparables aéronefs.


GUIMBAL
www.guimbal.com


SPARFELL & PARTNERS
www.sparfell-partners.com

2343, de l'Aéroport, St-Mathieu-de-Beloeil, Québec, Canada J3G 0C9
450 536-0880 / info@helicopro.com / www.helicopro.com

Eid Air Aviation Quand formation rime avec travail...



Donner la chance aux jeunes pilotes d'accéder rapidement à un monde de possibilités professionnelles, grâce au programme de formation

le plus complet qui soit au Québec, voilà l'objectif ambitieux affiché par la toute nouvelle attestation d'études collégiales (AEC) d'Eid Air Aviation, démarrée il y a moins d'un an à Bromont...

« Quatrième école de pilotage au Québec à obtenir le titre de collège en aviation, Eid Air Aviation a spécifiquement conçu cette formation à l'intention d'une clientèle déterminée à mener une belle carrière de pilote d'avion, confirme André Vadeboncoeur, président. Surpassant largement les exigences de Transport Canada, elle a reçu, dès son lancement, un accueil très positif du milieu de l'aviation, qui s'arrache d'ailleurs nos premiers étudiants! »

Et pour cause! Afin d'approfondir les connaissances et les compétences des apprentis-pilotes, la formation totalise plus de 975 heures d'enseignement! Du nombre, 250 heures sont réservées à la formation pratique, incluant 50 heures sur un multimoteur. « Ce dernier élément fait une différence énorme pour nos étudiants, qui disposent ainsi de tous les outils nécessaires pour bien démarrer leur carrière. De fait, en ajoutant simplement une qualification d'instructeur, ils seront en mesure d'enseigner directement sur le multimoteur. »

Autre avantage non négligeable de cette formation : bien qu'elle soit aussi complète, elle est suffisamment condensée pour permettre aux étudiants de la compléter dans des délais très raisonnables. En fait, après seulement trois sessions, réparties sur un an, tous auront déjà la possibilité de prendre d'assaut le marché du travail! « Détenant alors leur qualification IFR groupe 1, ils pourront s'installer sans plus de délai aux commandes de l'avion de leurs rêves », précise André

Vadeboncoeur, qui ajoute qu'Eid Air Aviation démarre trois cohortes d'étudiants par année – à la fin du mois de mars et au début des mois de septembre et janvier.

Pour les étudiants étrangers... mais pas seulement!

Entre bien d'autres avantages, mentionnons que cette nouvelle AEC permet à Eid Air Aviation de s'imposer comme une porte d'entrée de choix pour les étudiants étrangers désireux de venir étudier au Canada. C'est que, depuis le 1^{er} juin 2017, il est obligatoire, pour les écoles désireuses de recevoir de tels étudiants, d'être inscrites comme « établissements d'enseignement désignés (EED) »...

« Eid Air Aviation leur permet donc de venir étudier au Canada et, surtout, de le faire dans un établissement reconnu pour offrir l'une des plus solides formations au monde. Au surplus, comme il s'agit d'une licence très étoffée, ils auront l'opportunité de la suivre avec nos instructeurs les plus expérimentés. »

Cela dit, André Vadeboncoeur tient à préciser que, par ce programme, l'école vise en tout premier lieu une clientèle locale trop souvent négligée par les autres centres de formation : les jeunes en voie de terminer leur formation secondaire. « À court terme, nous serons d'ailleurs présents dans un grand nombre de journées d'orientation organisées à leur intention afin de leur faire réaliser qu'il est possible, même à un si jeune âge, de prendre une tangente directe vers le monde de l'aviation. »

Enfin, bien qu'Eid Air Aviation souhaite mettre fortement l'accent sur ce nouveau programme de grande qualité dans l'avenir, mentionnons que la formation menant à la licence de pilote privé y demeure toujours aussi accessible, tout comme l'ensemble des qualifications qu'il est possible d'y greffer : vol de nuit, vol aux instruments, instructeur de vol, etc.

**Pour obtenir plus de détails :
450 534-0335 ou www.eidair.net**



Collège

Eid Air Aviation

ÉCOLE DE PILOTAGE

ATTESTATION D'ÉTUDES COLLÉGIALES (AEC) EN PILOTAGE PROFESSIONNEL D'AÉRONEFS - MULTIMOTEUR

- Formation complète de 975 heures / 1 an en 3 sessions qui vous amènera directement sur le marché du travail;
- Incluant 250 heures de vol;
- Dont 50 heures sur multimoteur (Seneca 1)

Début de la prochaine session : 4 septembre



AÉROPORT DE BROMONT

450 534-0335

AÉROPORT DE SHERBROOKE

819 832-1010

www.eidair.net

Orizon Aviation

Des formations... et des bons coups de pouce!

Durant sa carrière de pilote, Roger Samson a vécu plusieurs situations particulières qui ont bien exposé les lacunes des formations qu'il avait reçues! C'est en gardant cette réalité à l'esprit qu'il dirige Orizon Aviation, école de pilotage reconnue depuis 2004.

« Concrètement, cela se traduit d'une multitude de façons dans notre approche. Que ce soit, à titre d'exemple, par l'embauche d'instructeurs dotés d'expériences variées dans les opérations et capables d'enseigner aux élèves les « vraies affaires »! Ou encore par la mise en place d'un programme de financement exclusif et très avantageux, susceptible de fournir un petit coup de pouce à ceux qui en ont besoin... »

Figurant parmi les plus importantes écoles de la ville de Québec, Orizon Aviation propose une vaste gamme de formations et de qualifications à des élèves provenant de partout dans le monde : de 40 % à 50 % de sa clientèle serait internationale! Une réalité d'abord liée au fait qu'elle a développé sa propre attestation d'études collégiales (AEC), en collaboration avec le Collège Mérici. « Très complet et intégré, ce programme a été élaboré sur une période d'environ deux ans. Offert depuis l'an dernier, il permet d'accompagner les élèves jusqu'à l'obtention de leur licence de pilote de ligne (ATP(A)). »

L'autre grande raison pour laquelle Orizon Aviation – la seule



école de pilotage à Québec à pouvoir offrir ses cours théoriques en ligne! – est si populaire par-delà nos frontières, c'est qu'elle possède deux simulateurs de vol perfectionnés, incluant le seul vrai simulateur à Québec approuvé pour les renouvellements IFR. « De nombreux pilotes qui détiennent une licence canadienne, mais volent ailleurs dans le monde, choisissent donc de venir la renouveler ici le moment venu. »

Enfin, il est bon de spécifier qu'en dépit de sa taille, l'établissement a su conserver, entre ses murs, une ambiance familiale et chaleureuse. Bref, ses élèves y ont vraiment accès au meilleur des grandes et des petites écoles...

Pour obtenir plus de détails :
418 877-2699 ou www.orizonaviationqc.com

PRENEZ VOTRE ENVOL

DEVENEZ PILOTE DE LIGNE

Attestation d'études collégiales (A.E.C.)

Nouveau programme de financement

_ Pilote privé pour moins de 60 \$ par semaine

_ Pilote loisir pour moins de 40 \$ par semaine

RENOUVELLEMENT IFR
SUR SIMULATEUR DE VOL APPROUVÉ

ORIZON
AVIATION!
Québec
École de pilotage

WWW.OAQC.CA • 418.877.2699
611, 6^e avenue de l'Aéroport, Québec

Alm Par avion acquiert Laurentide Aviation

Alm Par avion poursuit sa croissance rapide! Un an à peine après avoir démarré une base à Beloeil, la dynamique école vient en effet de compléter l'acquisition de Laurentide Aviation, ce vénérable établissement fondé en 1946 et basé à l'aérodrome Les Cèdres.

« Cette nouvelle acquisition s'inscrit bien dans le cadre de notre plan stratégique de développement, qui vise à desservir l'ensemble du marché de Montréal et ses couronnes, confirme Yvan Albert, président. Avantagusement située dans l'Ouest de l'île, Laurentide Aviation présente plusieurs forces et caractéristiques qui nous aideront à devenir une organisation encore plus incontournable dans notre sphère d'activité. »

L'une d'elles, c'est qu'environ deux tiers de sa clientèle est anglophone. Ainsi, non seulement chacun de ses vols s'effectue de façon bilingue, mais l'ensemble de sa documentation est traduite dans les deux langues officielles. « Pour nous, cette documentation présente donc une grande valeur, puisqu'elle pourra éventuellement servir dans nos bases de Beloeil et Mascouche. »

Selon Yvan Albert, de tels partages ne se feront toutefois pas de façon unilatérale. En effet, son objectif est d'en arriver à ce que tout le personnel développe le réflexe de partager, d'une base à l'autre, ses meilleurs outils et façons de faire. « Par exemples, on envisagera sans doute la possibilité de sou-



tenir les gens de Laurentide Aviation dans le développement de cette ambiance de club-école propre à alm Par avion, ou encore dans la mise en valeur de ce populaire produit qu'est Pilote d'un jour. »

Précisons qu'en vertu de cette transaction, alm Par avion acquiert le certificat de l'école de pilotage, mais aussi un certificat de maintenance et une flotte de C152, C172 et multimoteurs. Elle devient en outre l'exploitant de l'aérodrome Les Cèdres, qui d'ailleurs fera l'objet d'investissements majeurs dans un proche avenir..

Pour obtenir plus de détails :
450 339-4399 ou www.almparavion.com

711

Permis Loisir
Licence Privée
Licence Professionnelle
Qualification Multimoteur
Qualification IFR
Qualification Instructeur
Annotation Vol de Nuit
Annotation VFR OTT
Tour de Ville

514-875-6669

LAURENTIDE AVIATION



WWW.LAURENTIDEAVIATION.COM

Gyro Aventure

Une formation menant... au plaisir et à la liberté!!



Appareil relativement méconnu au Québec, mais combien fascinant, l'autogire ouvre des horizons quasiment illimités pour ceux qui prennent la peine de bien s'y former. Pour atteindre cet objectif, un nom s'impose de lui-même dans la province : celui de Gyro Aventure.

« La principale distinction de notre école réside certainement dans la grande expertise de son personnel, estime Denis Anctil, copropriétaire. Ses principaux instructeurs – Bruno Anctil, Jacques Pelletier et moi-même – cumulons en effet des centaines d'heures de vol sur autogire et des milliers d'autres sur avion et hélicoptère. »

Cette expertise dans l'aviation générale s'avère fort rassurante compte tenu que la formation sur autogire s'apparente fortement, somme toute, à celle d'un pilote privé sur avion. Comprenant 40 heures de théorie et 45 heures de vol, elle

mène à l'obtention d'un permis de pilote autogire, moyennant la réussite préalable des tests théoriques et pratiques de Transports Canada.

« Pour assurer la réussite de nos élèves à ces examens, aucun sujet n'est négligé par nos instructeurs : réglementation de l'aviation canadienne, aérodynamique et mécanique de vol, météorologie, cellule moteur, instruments de vol, théorie de la radio, navigation, opérations aériennes et facteur humain. »

Disponible à l'année dans des installations modernes situées à l'aéroport de Neuville, cette formation permet à l'élève de voler sur autogire pour ses loisirs seulement. Car, il est bon de le spécifier, aucune opération commerciale n'est présentement autorisée au Canada, à l'exception des vols de familiarisation du style *Pilote d'un jour* – produit d'ailleurs très populaire chez Gyro Aventure!

« Lorsqu'ils acquièrent de l'expérience, les plus passionnés peuvent décider de suivre leur cours d'instructeur, qui est aussi offert chez nous. Cela dit, l'autogire demeure, essentiellement, un appareil qu'on pilote par pur plaisir. Et à ce chapitre, on n'est jamais déçu! »

Pour obtenir plus de détails : 418 559-4422 / 418 473-5359 ou www.gyroaventure.com



NOUS VOUS OFFRONS :

- Centre de formation au pilotage Autogire
- Vol Aventure /Pilote d'un jour
- Chèques-cadeaux
- Vente des appareils DTA, Magni et usagés
- [NOUVEAU] Financement disponible
- Maintenance d'autogires
- Entreposage

SITUÉ DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

GYROAVENTURE.COM

Aéroport de Neuville (CNV9)
521 route Gravel, Hangar A, Porte 4, Neuville
Tél. : 418 559-4422 / 418 473-5359



Hélicoptère

Une formation qui s'accompagne d'une proposition...

Dénicher un premier travail dans l'industrie constitue un défi complexe pour tout jeune pilote d'hélicoptère qui ne cumule pas un minimum de 100 heures de vol sur type, en particulier sur un appareil à turbine. Consciente de cette difficulté, Hélicoptère a formulé, à l'intention de ses finissants, une proposition unique au Canada.

« Dans le monde de l'hélicoptère, cette expérience sur turbine est exigée presque partout, mais à plus de 1 200 \$ l'heure, elle s'avère plutôt difficile à acquérir pour des jeunes qui débutent dans le domaine, constate David Godment, président. Depuis un peu plus d'un an, nous offrons donc à nos finissants qui le souhaitent l'opportunité de travailler sur nos opérations durant un an dans l'Ouest canadien, juste au pied des Rocheuses. »

Dans ce décor paradisiaque, ces nouveaux pilotes ont la chance de voler en moyenne 200 à 300 heures sur turbine tout en étant rémunérés. En général, l'expérience acquise est suffisante pour ouvrir plus facilement, par la suite, les nombreuses portes de l'industrie aéronautique. « Chaque année, nos besoins dans l'Ouest sont à ce point importants que l'ensemble des finissants intéressés peuvent se prévaloir de cette opportunité. L'an dernier, par exemple, nous avons embauché cinq jeunes pilotes; cette année, ce nombre devrait plutôt tourner autour de huit à dix. »



Enfin, rappelons qu'en plus de former et d'accompagner ainsi ses élèves professionnels, Hélicoptère propose aux pilotes privés une grande variété de formations et de qualifications, de même que la conversion de licences. Dans tous les cas, l'école se distingue par son approche très personnalisée. Les cours théoriques, entre autres, ne sont jamais offerts à plus de deux élèves à la fois, de façon à en maximiser l'efficacité et à mieux respecter le rythme de chacun.

Pour obtenir plus de détails :
450 435-4267 ou www.helicoptere.com

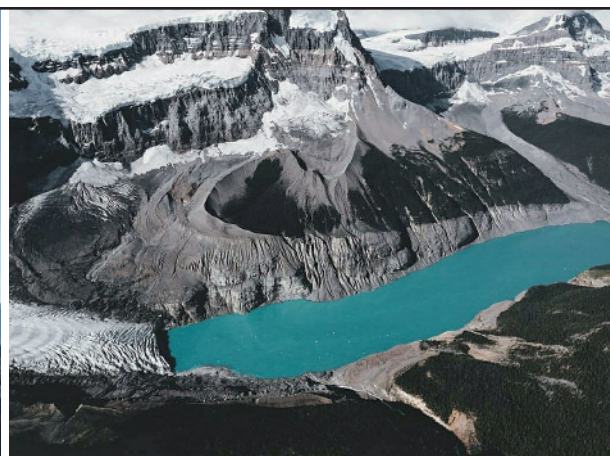
HELIPTER

UNIQUE AU CANADA

Obtenez votre licence professionnelle chez Hélicoptère et perfectionnez-vous lors d'un stage rémunéré pour une période d'un an en effectuant des vols touristiques et des vols de montagne sur turbine dans les Rocheuses.*

*La formation initiale est sur pistons (R22 et R44). 8 à 10 étudiants seront sélectionnés pour une première cohorte qui débutera en septembre 2018. Il est nécessaire d'avoir une bonne maîtrise de la langue anglaise.

info@helicoptere.com
12 820, Chemin Bélanger, Mirabel (Autoroute 15 - Sortie 31)
GPS : 45°41'45.77"N - 73°57'06.26"O



helicoptere.com

Académie de l'aviation de Joliette (AAJ)

Des formations conçues pour la « vraie vie »

Longtemps pilote professionnel, Gigi Shamba est bien au fait des connaissances requises pour répondre aux exigences de Transports Canada, mais aussi de celles permettant de réagir avec assurance dans toute situation susceptible de se présenter dans la « vraie vie ». Une distinction qui transparaît dans l'ensemble des formations offertes à son école...

« En plus de bien préparer les élèves aux tests de Transports Canada, les formations offertes à l'Académie de l'aviation de Joliette (AAJ) poursuivent toujours l'objectif de les faire régulièrement sortir de leur zone de confort. Pour nous, c'est essentiel que chaque élève rencontre, durant sa formation, la plus grande variété possible de situations et de défis. »

Ce souci d'offrir une formation complète et réaliste est tout aussi perceptible à travers les cours théoriques de l'AAJ. Par exemple, celle-ci est probablement la seule école au Québec à avoir des instructeurs qui n'enseignent que la théorie... et qui n'auront donc pas tendance à tourner les coins ronds pour pouvoir aller voler!

« En outre, nous n'acceptons jamais plus de cinq élèves par cours théorique. Ce faible ratio fait une différence énorme dans le cheminement de nos élèves, car nos instructeurs peu-



vent s'attarder autant qu'il faut à la matière plus complexe et prendre tout le temps nécessaire pour bien répondre aux questions qui leur sont posées. »

Enfin, il est bon de savoir qu'en plus des formations les plus courantes dans le domaine, l'AAJ propose régulièrement des cours avancés portant sur des notions souvent méconnues et mal desservies ailleurs, mais néanmoins essentielles pour maximiser ses compétences de pilote : navigation aux nouvelles technologies, vols transfrontaliers, vols à haute altitude, etc.

Bref, une jeune école qui sort des sentiers battus... pour le plus grand bonheur des pilotes qui souhaitent en faire autant!

Pour obtenir plus de détails :

1 450 386-1161 ou www.academieaviationjoliette.com



- Pilote loisir
- Pilote professionnel
- Multi moteur
- Vol aux instruments
- Vol de nuit
- VFR OTT
- Instructeur de vol

Informez-vous sur notre
CAMP D'INITIATION À L'AVIATION
durant l'été pour les jeunes
de 12 à 17 ans



FIÈRE PARTENAIRE À LA FORMATION DES CANDIDATS PILOTES
DE **SKYWAYS AVIATION**

501 Rang Double
St-Ambroise-de-Kildare
Québec, Canada, J0K 1C0
450 386-1161

academieaviationjoliette.com



Tu as trouvé les meilleurs pour
accomplir ton rêve de voler

MAGAZINE L'AVIATEUR

Le magazine des aviateurs **AU** Québec

mai / juin 2018

Volume 32 Numéro 3

aviateurs.quebec



CH 601

ESSAI EN VOL - PAGE 12

Photo : Alain Ducas



*La plus grande association
francophone de pilotes des Amériques*



MOT DU PRÉSIDENT



Par Gilles Jean / president@aviateurs.quebec
1-877-317-2727

C'est avec beaucoup de fierté et d'humilité que j'ai accepté de prendre la présidence d'Aviateurs.Québec. Je suis sûrement un illustre inconnu pour vous, donc permettez moi de me présenter. Je viens de terminer une carrière de 35 ans au gouvernement fédéral, dont 26 ans comme directeur-général du centre de recherche CanmetÉnergie. Dans mes fonctions comme directeur-général, j'ai fait partie de plusieurs conseils d'administration; de petites, comme de grosses organisations. C'est donc toute cette expérience de gestion que j'amène.

Je suis relativement nouveau dans le domaine de l'aviation. J'ai obtenu ma licence en 2015; comme quoi il n'est jamais trop tard pour réaliser ses rêves. Je pilote un Champion sur roues et un Maule M-5-235 sur flotteurs. Ma principale passion est de voler dans le grand nord.

Plus que jamais, Aviateurs.Québec a un rôle extrêmement important à jouer. Nous ne pouvons pas prendre pour acquis notre droit de voler, ni que nous aurons un aéroport à proximité. La fermeture de l'aéroport de Mascouche en est un exemple criant. Aviateurs.Québec continuera de vous représenter et de défendre vos droits. Mais au-delà de la représentation, Aviateurs.Québec vise à rassembler afin de promouvoir l'aviation en général mais aussi la sécurité. L'association vise à vous offrir des ressources de toute sorte; formations, information, programme d'assurance vraiment avantageux et opportunités de réseautage. Cette année, nous allons travailler très fort pour vous en offrir plus.

Nous lançons officiellement l'initiative **Aviateurs.Québec 2.0**. Cette initiative vise à repenser tous les éléments de notre programme pour vous en offrir plus. Mais nous allons avoir besoin de votre implication. Premièrement, nous voulons mieux comprendre vos besoins. Nous allons donc faire de petits sondages tout au long de l'année. Prenez-donc le temps de répondre car cette information nous permettra de mieux cibler nos interventions. Aussi «le nombre fait la force». Prenez donc le temps de parler d'Aviateurs.Québec à tous les pilotes que vous rencontrez. Ce petit geste pourrait nous assurer d'avoir les moyens de vous en offrir plus.

Aviateurs.Québec 2.0 est présentement en développement mais, afin de vous mettre l'eau à la bouche, voici quelques brides.

Des programmes ciblés : Nous comptons une grande diversité de pilotes ayants des intérêts différents. Nous examinons donc la possibilité de développer des programmes ciblés afin de mieux répondre à vos besoins et intérêts.

Le premier programme sera le programme «Brousse». Et pourquoi pas puisque ce sont là les origines d'Aviateurs.Québec. Ce programme comprendra : une section dédiée sur le site web; une base de données de pourvoiries dans le nord, incluant celles qui sont accessibles sur roues; un forum de discussions permettant aux adeptes d'échanger entre eux; des articles de fond sur les voyages et expériences vécus; des sorties de groupes organisées; et, nous l'espérons, des tarifs préférentiels dans des pourvoiries. Nous allons créer un Comité Brousse qui sera responsable de développer le programme. Nous avons besoin de volontaires qui ont un peu de temps à nous donner. Ça vous intéresse de participer au développement de ce programme? Communiquez avec nous (secretariat@aviateurs.quebec).

Une emphase sur la sécurité : La sécurité est au cœur de notre mandat. Nous allons repenser notre programme pour aller au-delà de la formation. Il y a beaucoup d'opportunité de fournir de l'information pertinente touchant la sécurité. Prenons l'exemple des zones de parachutage qui sont mal comprises et que plusieurs finissent par ignorer. Nous allons avoir plus d'articles portant sur la sécurité et en faire une promotion accrue. Nous nous penchons présentement sur la sécurité pour les RVA et nous offrons déjà un programme d'assurance pour ces événements.

Plus de formation : La formation est un des éléments important dans le dossier sécurité. Nous voulons en offrir plus, et ce, dans toutes les régions du Québec. Nous examinons les façons de faire qui nous permettrait d'en offrir plus tout en respectant notre budget.

Et il y a beaucoup plus sur la planche à dessin. Restez aux aguets, nous allons vous tenir informés au fur et à mesure. Mais tout ça ne sera pas possible sans votre implication. Portez-vous volontaire. Tout au long de l'année, nous allons faire appel à vous. Votre engagement est essentiel.

Dans quelques jours, nous avons rendez-vous à notre traditionnel souper aux homards et l'encan annuel. Cette soirée toujours prisée est au centre de notre financement qui nous permet d'offrir une grande partie de nos services aux membres. Cette soirée du 27 mai se tiendra à la cabane à sucre d'Amours à Ste-Anne-des-Plaines. Les billets sont disponibles sur notre site Internet dans notre module sécurisé. Les commerçants, commanditaires et annonceurs qui souhaitent profiter de la visibilité offerte via notre encan virtuel accessible partout au Québec, peuvent communiquer avec notre secrétariat pour nous proposer vos produits et services.

On se revoit le 27 mai!

Le magazine L'Aviateur est publié tous les deux mois par AVIATEURS.QUEBEC en collaboration avec le magazine Aviation.

AVIATEURS.QUEBEC

CP 89022, CSP Malec
Montréal, Québec, H9C 2Z3
Téléphone : 514 255-9998
Télécopieur: 450 486-3711
Sans frais : 1 877 317-2727
aviateurs.quebec

ÉDITEUR ET RÉDACTEUR EN CHEF

Patrice Lacaille webmestre@aviateurs.quebec

RÉDACTEURS ET REPORTERS

Gilles Lapiere expresident@aviateurs.quebec
Jean-François Bellemare belmare@videotron.ca
Denis Veilleux dyanegagnon@videotron.ca
Stéphan Schneider stephan.schneider@cgocable.ca
Pierre-Yves Girouard info@vortexaviation.ca
Jean-Pierre Bonin photos@aviateurs.quebec

ONT COLLABORÉ À CETTE ÉDITION

Merci à : Ed McNeil, Hélène Lavigne, Alain Ducas, Marie-Eve Ducharme, Alexandra Cauchon-Letellier, Emilie Tremblay-Séguin

RÉVISION DES TEXTES :

Marie-Michèle Parent

IMPRESSION ET DISTRIBUTION :

Solisco

CONCEPTION GRAPHIQUE

Nathalie St-Pierre production@smmedias.ca

RÉALISATION :

Transcom

ADHÉSION ET RENOUVELLEMENT

Marie-Eve Ducharme secretariat@aviateurs.quebec
514-255-9998 ou 1-877-317-2727

PUBLICITÉ

Pierre Harvey 1-866-392-3330, poste 221
p.harvey@smmedias.ca

DÉPÔT LÉGAL : Bibliothèque nationale du Québec

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Chartier, Maurice Drouin, Éric Fauteux, Rémi Girard, Gilles Jean, Normand Lajeunesse, Gilles Lapiere, Claude Laplante, Sylvain Larivière, Yves Le Roux, Marcel Martineau, Pierre Nadon, Véronique Ouellet, Pierre-Paul St-Pierre, Marc-André Théorêt

DISTRIBUTION :

Solisco

SOUPER HOMARDS et ENCAN ANNUEL DIMANCHE 27 MAI 2018 à 18 h à la Cabane à sucre d'Amours

Encan silencieux sur vos téléphones mobiles

HORAIRE

17h00 - Cocktail
18h30 - Souper
19h30 - Encan crié et Internet
22h00 - Fin

AU MENU :

Homards chauds et Homards froids

Sauce froide – Bar à salade – Marinades – Chaudrée de palourde – Soupe aux légumes – Mèchoui d'agneau – Longe de porc aillée – Roastbeef marinée – Légumes de saison – Fettuccini – Sauce fruits de mer – Desserts variés – Salade de fruits – Café, thé, tisane

HOMARD À VOLONTÉ

CABANE À SUCRE D'AMOURS

427, 5^e avenue, Sainte-Anne-des-Plaines
Tél. : (450) 478-1377 • info@damours.ca



Gaston Lepage
sera notre encanteur

GRILLE TARIFAIRE

Jusqu'au 2 avril	85 \$	1-9 personnes – 10 personnes (table complète)	800 \$
3 – 20 avril	90 \$	1-9 personnes – 10 personnes (table complète)	850 \$
21 – 30 avril	95 \$	1-9 personnes – 10 personnes (table complète)	925 \$
1 ^{er} – 21 mai	100 \$	1-9 personnes – 10 personnes (table complète)	950 \$

Les prix incluent les taxes

**Vous pouvez obtenir vos billets
au secrétariat dès maintenant au :
514-255-9998 ou 877-317-2727**

SOMMAIRE

4.....	RVA Chez Mo 2018
6.....	Calendrier
8.....	Une première journée de vol pour la Maison des Jeunes de La Minerve
9.....	Calendrier
12.....	Essai en vol sur CH 601
16.....	Procédure pour éviter le transport d'espèces envahissantes par hydravion
21.....	Règles du concours photos 2018
22.....	RVA hivernal de Sainte-Anne-du-Lac 2018
24.....	Annonces classées

RVA Chez Mo 2018

Texte et photos Jean-Pierre Bonin

Après deux RVA pour lesquels je suis allé par la route, j'avais le goût de m'envoyer en l'air. Un appel sur Internet et j'ai reçu une offre de nul autre que mon ami René Warnet. C'est donc par la voie « normale » que je suis allé voir Maurice (Mo) Prud'homme. Ce fut bon de retrouver Mo en santé, avec le sourire et entouré de ses amis et de ses bénévoles.

Pas de grosse période d'arrivées massives en cette journée, même que les aéronefs se sont quelque peu fait attendre pour, par la suite, voir s'étaler les arrivées sur plusieurs heures. Au total, une soixantaine d'aéronefs, dont 5 hélicoptères, se seront présentés.

J'ai hâte à l'an prochain, trentième année de ce RVA hivernal, le plus ancien tenu en hiver, je crois, et certainement l'un des plus connus et populaires au Québec.



Il faut dire que Miss Météo nous avait réservé tout un cocktail dans les jours précédents avec des températures douces et de fortes pluies. À voir certains appareils entreposés à l'extérieur à mon arrivée à Lachute ce matin-là, il n'est pas surprenant que quelques-uns n'aient pu venir.



J'aime bien voler et voir différents sites que je trouve spéciaux, comme cette forêt plantée près (côté est) des étangs d'épuration à Thurso. Ils me font penser à l'un de mes profs au secondaire qui s'était fait faire une transplantation capillaire alors que cette technique était encore... rudimentaire.



J'aime bien être photographe dans un RVA, ça vous donne une excuse pour ne pas pousser l'avion...



En prime, nous sommes arrivés tout juste avant le Beaver d'Air Tunilik que j'ai ainsi pu photographier à son arrivée avec, à son bord, une équipe française de tournage.



Belle brochette d'hélicos.



C-GSXN guidé par les signaleurs. J'étais habitué de voir ce groupe à Gatineau aux événements des Ailes d'Époque (Vintage Wings of Canada), mais depuis quelques années, nous les retrouvons dans différents événements. Un groupe apprécié, car expérimenté, et agissant de façon très professionnelle.



À gauche sur la photo, un pilote tout sourire à son premier RVA hivernal... en prime sur piste glacée!



Maurice entouré de bénévoles servant, entre autres, son célèbre (et excellent!) chili.



Yves Le Roux en compagnie de Gilles Lapierre fait connaissance avec Mo.



Pas tous les jours qu'on voit un Lake sur la glace.



Arrive un moment où l'on doit quitter.



Il y a quand même des arrivées tardives et encore un peu de chili!



La piste chez Mo alors qu'on quitte parmi les derniers (Gatineau-Ottawa en arrière-plan).

CALENDRIER 6 mai 2018

FORMATION MAJC À TROIS-RIVIÈRES

MAGAZINE
L'AVIATEUR



Terminal de l'Aéroport à compter de 9h le matin et les sujets sont :

- Règlementation Aérienne
- Vol de Nuit avec J.C Grenier
- Vol VFR en conditions IMC avec Philippe Lucas

CALENDRIER 9 juin 2018

RVA ET PORTES OUVERTES À RIMOUSKI

Une grande journée de portes ouvertes à l'aéroport de Rimouski-Est est organisée samedi 9 juin de 10 h à 16 h avec au programme, tours en avion et démonstration du déroulement d'une opération de recherche et sauvetage.

Cette journée réunira neuf exposants dont deux compagnies d'aviation qui proposeront des tours de 15-20 minutes dans de petits avions, Chrono Aviation et Grand Falls Aviation, qui propose une école de pilotage à l'aéroport de Rimouski : « Nous voulons faire la promotion de l'aviation en général, et faire connaître les installations mises à la disposition de tous par la ville de Rimouski, les hangars, les avions, les bâtiments », explique Richard Déry, président de l'Association Aéro Sportive de Rimouski, qui compte 64 membre répartis dans le Bas-Saint-Laurent, de Matane à Causpascal, en passant par Mont-Joli ou Rivière-du-Loup.

Le groupe SÉRABEC fera un exercice de recherche et sauvetage, incluant toutes les opérations, du pré-briefing au post-briefing.

« C'est l'occasion pour tous de poser des questions à ces passionnés d'aviation. Les cadets de l'air l'escadron 697 seront aussi présents.

Liste des exposants présents :

- Le Club des Radio Modélistes

- Grand Falls Aviation
- SÉRABEC
- Escadron 697 des cadets de l'air
- Le Club Paramoteurs
- Nav-Canada (contrôle aérien)
- Chrono aviation
- SOPFIM (arrosage aérien)
- AASR (Club aviation et kiosque de construction amateur)

Les tarifs pour les tours d'avions partent à 40 \$/personne pour un avion 4 places et jusqu'à 49,95 \$ pour un avion un peu plus gros. En cas de temps défavorable, la journée sera reportée au dimanche.



AÉROPORT RÉGIONAL DE ROUYN-NORANDA (CYUY)

Un ENVOL vers un monde de ressources

 Ville de Rouyn-Noranda

- Piste certifiée de 7500' x 150'
- Nouvelle approche de précision de catégorie 1 piste 08
- FSS 24 heures
- Pour la gamme complète des services, consultez le www.rouyn-noranda.ca

Administration : 819 762-8171 → Opérations : 819 797-7141 → any.bourassa@rouyn-noranda.ca

La 3^e édition du Rendez-vous aérien à Maniwaki arrive à grand pas! Marquez le dimanche, 10 juin 2018 de 10h00 à 16h00 à votre calendrier: nous vous attendrons en grand nombre!

L'année passée, malgré les forts vents, nous avons reçus plus de 30 avions et quelques 1500 visiteurs. La région a vibré de vivre la petite aviation le temps d'un weekend et ce grâce à vous. Les gens en redemandent, haut et fort.

Maniwaki offre une belle piste, repavé en 2011, de 4921' par 150' et beaucoup d'espace de stationnement GRATUIT. Vous pouvez arriver plus tôt et camper sous l'aile. Nous avons une salle pour les pilotes, incluant une salle de bain, une douche, un petit frigo et un micro-onde. Nous offrons également gratuitement du transport en voiture pour les pilotes.

Nous aurons une personne bilingue qui vous donnera des informations (piste, trafic, etc.) à la radio sur 122.8.

Vous pourrez vivre une expérience de vol acrobatique à bord d'un Yak52 avec l'instructeur Raphael Langumier (vous vous rappelez peut-être la petite Léa "Encore papa!"). Pour les pilotes, 200\$ pour 20 minutes, et vous pourrez l'inscrire dans votre carnet de vol.



© Jean-Pierre Bonin

Nous vous réservons d'autres surprises mais vous pourrez compter sur les délicieuses saucisses de charcuterie à Roger comme l'année passée, avec les accompagnements, pour vous régaler.

Communiquez avec moi par courriel ou par téléphone au 613-277-2166 pour toutes questions, ou avec le directeur de l'aéroport, Michel Lachapelle au 819-449-6103.

Serez-vous avec nous? Au plaisir de vous y voir en grand nombre!

PRODUITS Aviatech
OMA 27-13

345, chemin de l'Aéroport,
Alma (Québec)
418 480-3999
www.produitsaviatech.com

MAINTENANCE

SERVICES
Inspection annuelle
Entoilage d'aéronef
Opération et récupération d'aéronef
Peinture complète
Inspection périodique
Suivi de maintenance
(commerciale et privée)

MANUFACTURIER : **Cyclone**

PILATUS PC-12 **Piper** NAVAJO

7073

LES SERVICES DE PORTES CANADA INC.
CANADA DOOR INC.

Fabrication, vente, installation et réparation de portes de garage et de hangar.

Des travaux impeccables, partout au Canada!
Chez Les Services de Portes Canada inc., nous offrons un service clé en main qui assure la paix d'esprit de nos clients.

Nous vous proposons les portes Econotherm fabriquées au Canada à 100 % qui offrent une qualité nettement supérieure à ceux de la concurrence.

2170, rue Bellerive, Carignan, (QC) J3L 4Z6
450 658-7581 / 800 363-7581
www.portescanada.ca

Serge Bouthillier

7101

Une première journée de vol pour la Maison des Jeunes de La Minerve

Par Emilie Tremblay-Séguin

Le 17 février dernier a eu lieu, sur le lac Chapleau, une journée de vol en collaboration avec Aviateurs Québec, l'Association des aviateurs de la région de Mont-Tremblant, ainsi que le club de motoneige Les Maraudeurs, et ce, au profit de la Maison des Jeunes de La Minerve. Cette journée avait pour but d'amasser des fonds pour un voyage de coopération au Nicaragua prévu le 3 mars prochain. Cette journée fut un grand succès : plus de 6 aviateurs sont venus soutenir l'organisme et ont fait voler une soixantaine de passagers. Cette journée de vol a permis d'amasser 2 829\$ au profit de la Maison des Jeunes de La Minerve. Les jeunes et l'équipe de la Maison des Jeunes tiennent à remercier tous les collaborateurs sans qui cette journée n'aurait pas été une telle réussite. L'équipe pense d'ailleurs fortement à faire de cette journée un rendez-vous annuel.



CALENDRIER

16-17 juin 2018

LES FAUCHEURS DE MARGUERITES

MAGAZINE
L'AVIATEUR



UN RASSEMBLEMENT POUR LES PASSIONNÉS D'AVIATION À NE PAS MANQUER.

Les Faucheurs de Marguerites du Québec, c'est d'abord un événement mais c'est aussi une société à but non lucratif incorporée en 1995 qui a été formée par des membres de divers chapitres du RAA du Québec, afin de structurer et d'organiser cet événement annuel majeur sur le territoire du

Québec. Cette société est dirigée par un conseil d'administration élu par les membres du RAA participants et ayant la volonté de poursuivre ce projet.

Tous les dirigeants, les responsables et les exécutants font leur part de travail à titre de bénévole. Seules certaines dépenses tel que: secrétariat, frais de transactions bancaires, frais d'incorporation, frais publicitaires, location d'équipement, fournitures, médailles et trophées sont admises. Aucun salaire n'est versé aux administrateurs et responsables. Cet événement unique en son genre apporte son lot de rencontres inoubliables à chaque année. Les commerçants et les fabricants y voient un véhicule exceptionnel pour rejoindre une clientèle éparpillée un peu partout au Québec.

Les éditeurs de magazines présents à cette occasion entrent en contact direct avec leurs lecteurs. Les jeunes et les moins jeunes du grand public peuvent enfin s'approcher de ces merveilleuses mécaniques qui défient les lois de la gravité et qui font rêver de liberté. Voilà un peu de l'esprit qui règne à cette grande fête annuelle.

Notre président honoraire 2018 est Gilles Lapierre
lesfaucheurs.com

CALENDRIER

11 août 2018

JEUNES EN VOL À STE-ANNE-DU-LAC (CAL8)

- Pilotes bénévoles avec aéronef demandés
- Repas, carburant et huile, fournis
- Pour information: Pierre ou Manon: 819-586-2234
- ampmgodon@outlook.fr



7089

Licence # OMA 321-91

AVIAMAX INC.

ENTRETIEN ET INSPECTION
D'AVIONS PRIVÉS ET COMMERCIAUX

ÉRIC LANDRY
HUGUES THÉRIAULT

2440, de l'Aéroport, St-Mathieu-de-Beloeil,
Québec, Canada

Téléphone : (450) 446-2570

Télécopieur : (450) 467-1694

www.aviamax.ca

Certification ELT - 24 mois

- Unité mobile
- Changement roues-skis-flottes
- Licence structure
- Modifications de tous genres
- Réparations majeures
- Récupération d'aéronefs endommagés (salvage)
- Avionique
- Certification transpondeurs, ELT
- Intérieurs d'avions et d'hélicoptères

Des spécialistes terre à terre. Vous y avez droit.

Nos spécialistes en droit aérien,
Me Michel St-Pierre et Me Caroline Desbiens.

BEAUVAIS TRUCHON

AVOCATS

beauvaistruchon.com

7091

CALENDRIER
24-25-26 août 2018

RVA ULM QUÉBEC À ST-CUTHBERT

Grand public: Venez découvrir en famille ou entre amis le monde de l'aviation de loisirs. Plusieurs avions mythiques en exposition, des véhicules militaires, compétitions de Dragonfly et drones, jeux gonflages, ambiance musicale, restauration, bref un événement à ne pas manquer.

Aviateurs : RVA (aérodrome CCU2) du vendredi 24 août au dimanche 26 août 2018. Camping gratuit pour les aviateurs. Notre piste en herbe 1350'/80' vous attend.

Exposants : Dégustation gastronomique locale, kiosque d'aéronautique et bien plus.

Tarif: 10\$/personne

- * Enfants 12 ans et moins: Gratuit
- * Aviateurs & bénévoles: Gratuit
- * Résidents de Saint-Cuthbert: Gratuit

Programmation :

Vendredi 24 août 2018 :

- * RVA (rassemble aérien)
- * Plus à venir

Samedi 25 août 2018 :

- * RVA (rassemble aérien)
- * 15:00 à 17:00 Compétition Dragonfly
- * 17:00 à 18:00 Compétition Drone NAFPV
- * 18:00 à 20:15 Envolé des paramoteurs
- * 20:15 dernier vol (fin du crépuscule civil)
- * 20:00 à minuit Chanteur/guitariste Mathieu Grégoire

Plus à venir

Dimanche 26 août 2018 :

- * RVA (rassemble aérien)
- * Plus à venir

VIDÉOS :

<https://youtu.be/d27WIFEvDhA>

<https://youtu.be/cA4vXmyVGkE>

<https://youtu.be/LY2gWTJbDxk>

Exposants:

- * 12^e RBC Forces canadiennes
- * Gyro Aventure
- * PM Aviation Canada
- * Resto-bar Saint-Cuthbert

<https://www.facebook.com/events/1248297488648571>

CALENDRIER
31 août 2018

RVA-CAMPING À CASEY



Le RVA-Camping Casey est le plus GROS rassemblement d'avions sur roues pour du camping & pique-nique au Canada. 104 aéronefs en 2016 et 114 en 2017 ne peuvent se tromper. Sortez de votre zone de confort et survolez la Haute-Mauricie (62 mn NO de CYLQ).

Les couples sont les bienvenus, près d'une dizaine sont déjà venus camper sur les lieux en 2016 et 2017 et ont été enchantés. Étant donné la nature de ce RVA-Camping vous devez lire attentivement les instructions sur ce site Web avant de vous y rendre.

<https://campingmaster.weebly.com/rva-camping-casey.html>

CALENDRIER
8 septembre 2018

JEUNES EN VOL AU MONT-TREMBLANT

Le comité organisateur est déjà à l'œuvre pour réaliser cette activité.

Nous aurons besoin:

- Pilotes avec appareil certifiés
- Bénévoles au sol
- Commanditaires

Communiquez avec Normand Lajeunesse :
lajeunessen@aviateurs.quebec





d'aviation adoreront voir voler plusieurs avions d'époque de la collection de Warbirds de Michael Potter et d'autres exposés au sol, ainsi qu'une démonstration passionnante de recherche et de sauvetage comprenant un CC-130 Hercules et un hélicoptère CH-146 Griffon! Ceux-ci et beaucoup d'autres aéronefs ont été invités à faire partie d'Aéro Gatineau-Ottawa 2018.

Pour les photographes d'aviation, des billets d'accès au Photo Pit sont disponibles, pour un accès surélevé avec vue dégagée, pour assister au spectacle.

Soyez des nôtres le 15 septembre 2018 pour Aero Gatineau-Ottawa, vivez une après-midi riche de performances exceptionnelles et amusez-vous en famille!

Pour ceux qui préfèrent apprécier le spectacle en grande détente, la tente Hawk One avec service d'un magnifique repas de traiteur et bar payant sera disponible.

Tout le monde se réjouira de voir nos icônes canadiens, les Snowbirds, revenir dans le ciel de Gatineau, et le CF-18 Hornet démo 2018 de l'ARC peint de sa nouvelle livrée pour célébrer le 60e anniversaire du NORAD. Les passionnés

Horaire préliminaire d'Aéro Gatineau-Ottawa 2018

Ouverture des portes : 9 h 00
Spectacle aérien : midi à 16 h 00
Fermeture des portes : 17 h 00




RÉPARATION - RÉVISION - CERTIFICATION - VENTE
REPAIR - OVERHAUL - CERTIFICATION - SALES





AMO 27-91



EASA.145.7189























600, 3^e Avenue, Laval (QC)
Téléphone : 514 631-2173 - Télécopieur : 450 627-2199
www.aeroneuf.com - info@aeroneuf.com

EXPLORER

en toute **liberté**





Floteurs Wipline • Skis pour avion
Modifications • Vente d'avions • Avionique
Peinture et finition intérieure • Entretien

South St. Paul, MN - 651.451.1205 • Leesburg, FL - 352.323.4809 • www.wipaire.com

CH 601

Texte : Pierre Yves Girouard / Photos : Alain Ducas



601 au repos, prêt à faire feu.



Un heureux propriétaire, Raynald Landry.

Comme toute bonne chose a une fin, l'hiver semble finalement céder sa place au printemps. C'est donc par ce qui est, sans doute, l'une des premières belles journées de printemps que je ferai pour vous l'essai en vol du CH 601 XL.

Mon ami Raynald a bien voulu me prendre à bord afin que je puisse vous en faire le compte rendu. Et, en prime!, l'idée de se « taper » un petit vol ensemble n'a rien pour nous déplaire.

Parlons d'abord du concepteur et de ses appareils, Mr. Chris Heintz, créateur de tous les modèles CH (pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué?). Cet ingénieur européen a donc conçu, comme vous le savez peut-être, toute une panoplie de modèles. La série des 600 commence évidemment par le CH 600, qui fut créé en 1984. Vint ensuite le 601 UL avec un poids maximal de 1058 lbs. C'est lorsque la Réglementation canadienne le permit qu'on en augmenta le poids maximum légal à 1200 lbs. Souvenez-vous que Zénair était, à l'époque, une compagnie basée en Ontario. Ensuite, le 601 HD, plus « Heavy Duty », avec un poids maximum supérieur mieux adapté au marché américain. Le HDS (S pour speed wing) avec une surface alaire réduite à 98 pieds carrés afin de permettre une plus grande vitesse de croisière. Finalement, le 601 XL qui signifie simplement eXtra Large. Au risque de me répéter : « Pourquoi faire simple!.... » Donc, plus long et plus large avec un habitacle plus spacieux. Il n'y a pas que la série des 600; il existe aussi les séries 200, 300, 400, 700 et 800. Ne vous méprenez pas, il y existe tout près de 25 modèles différents de CH. Plutôt prolifique, n'est-ce pas??

L'avion de Mr. Landry est le modèle XL, soit la version allongée et « extra large » du CH 601. Le principe très simple de construction des structures ne variant à peu près pas entre les modèles 600, il est facile pour le concepteur de faire un



Tableau de bord VFR.



Bout d'aile.



Essoufflé, c'est loin Les Alents.



eXtra Large, comme la pizza.

modèle plus performant sans avoir à tout reprendre à partir de zéro. L'appareil complet est fait à partir de tôles d'aluminium rivetées sur des longerons. Les points névralgiques sont parfois renforcés par des plaques d'acier et peuvent aussi être assemblés à l'aide de rivets solides. Les pièces nécessitant moins de solidité, comme le recouvrement des ailes, le sont à l'aide de rivets Avex. Ces rivets sont largement utilisés par Mr Heintz sur plusieurs de ses modèles. La suspension du train principal permet d'amortir les chocs de l'atterrissage grâce à une lame de fibre de verre, celle de la roue de nez, d'un bungee. Des carénages de roue agrémentent l'allure de l'appareil.

Bien entendu, la structure est modifiée et renforcée à mesure que le modèle augmente en taille et en performance. Pour le XL, il y a eu cependant un petit « hic ». Ce dernier a été la source de bien des maux de tête de son concepteur. À la suite

de regrettables accidents, certains pays l'interdirent de vol à cause de ce qui sembla être en lien avec des bris structuraux ou des pertes de contrôle en vol en raison des flottements des ailerons. Il est toutefois à noter qu'aucune des nombreuses analyses en profondeur ne purent rien prouver de concluant. Zenair vint tout de même émettre certaines précisions quant à la tension des câbles d'ailerons, il exigea aussi l'installation de contrepoids sur les ailerons. Dans un deuxième temps, on apporta des modifications aux spars, à leurs points d'attache sur certains emplacement de la structure, ainsi qu'aux contrôles des ailerons. Dans bien des pays, ces avions ne purent voler qu'une fois toutes les modifications effectuées, ce qui n'était pas une mince affaire. La compagnie mit donc sur le marché un kit, de même que les instructions nécessaires aux modifications. Raynald a donc eu à enlever le revêtement supérieur des ailes pour avoir accès au spar et aux attaches des belcranks des ailerons. Il a également fallu défaire la moitié du poste de pilotage, car le spar box se situe en-dessous des sièges, ce qui donne accès à la structure, soit pour ajouter ou remplacer des pièces.

L'avion de Raynald a été importé en 2012 et fut immatriculé comme construction amateur. Ce n'est qu'à la suite de l'approbation du MDRA des travaux effectués que notre ami pu enfin s'envoler vers l'azur infini.

Comme plusieurs d'entre nous, il rêvait déjà tout jeune de pouvoir voler. 2006 fut pour lui une année tranquille sur le

Le bonheur...



plan professionnel. Il tira donc partie de cette période plus calme afin de donner suite à son rêve. Il compléta sa formation de pilote d'avion ultra léger chez Vortex Aviation qui est, soit dit en passant, une excellente école de pilotage. C'est même lorsqu'il était toujours en train de suivre sa formation qu'il fit l'achat de son premier 601, la version UL.... Eh oui! Il en est à son deuxième 601*! C'est même à bord de ce dernier qu'un an plus tard, il obtint son annotation d'emport de passager. Sa charmante épouse peut donc maintenant partager avec lui sa passion pour le survol des grands espaces.

Depuis qu'il vole, notre ami totalise quelques 350 heures de vol, dont la très grande majorité sur 601, ce qui lui fait une moyenne d'une trentaine d'heures par année. Comme il le dit lui-même, il n'est pas le pilote qui vole le plus à Beloeil, mais on s'amuse quand on peut. Quand on lui demande sa destination principale, c'est avec un grand sourire qu'il nous répond qu'il va souvent « Aux Alents »! C'est une destination plus populaire qu'on pense**. Comme sa famille et celle de la charmante France (si on vous le demande, c'est son épouse) sont tous deux originaires de la Gaspésie, il arrive parfois qu'il s'envole jusqu'à Ste-Anne-Des-Monts pour aller voir la parenté.

Comme la péninsule gaspésienne est un peu loin pour faire un essai en vol, nous nous contenterons aujourd'hui de faire un petit saut « Aux Alents ». Commençons par prendre place à bord. Passager avec embonpoint prononcé ou manque de souplesse, s'abstenir. Monter à bord d'un 601, quelque soit le modèle, nécessite prudence et souplesse. Monter sur l'aile : facile. Mettre un pied sur le siège : encore facile. S'appuyer sur le dossier d'une main et l'autre.... quelque part ailleurs : déjà moins facile. Laisser glisser ce qui reste sur le siège :

pas nécessairement élégant. J'exagère un peu, mais il n'en demeure pas moins que ce n'est pas l'avion le plus facile lorsqu'il s'agit de monter à bord. Ça fait toutefois déjà partie du plaisir. Une fois installé, on se croirait dans notre fauteuil préféré. La verrière s'abaisse doucement, elle est plus spacieuse que les autres modèles de 601 (plus petits). Même les pilotes de grande taille y seront confortables. C'est d'ailleurs l'une des améliorations d'avec les modèles antérieurs. Le verrou de la verrière, quant à lui, est du côté pilote. Le groupe motopropulseur*** est un Rotax 912S et une hélice trois pales, ajustable au sol de marque Woodcomp.

Ledit groupe machin truc démarre au quart de tour : « Ça parle pas, pis c'est juste... » Au point fixe, comme la température extérieure frôle le

point de congélation, il faut laisser le temps aux liquides vitaux d'atteindre leurs températures optimales. Point fixe, vérifications d'usage. Raynald a visiblement eu un bon instructeur. Les instruments de vol et le moteur sont tous conventionnels; le support pour le GPS ou le I pad sont sur le panneau central, ainsi que les radios et l'intercom, juste au dessus des commandes moteur. Volets et compensateur électrique, le(s) commutateur(s) de ce(s) dernier(s) est bien à portée de pouce sur le manche du pilote. La course au décollage s'effectue sur environ 500 pieds, ce qui est la norme pour ce genre de machine. Le taux de montée est tout de même remarquable, plus de 1200 fpm. 100 pigeons vapeur, ça tire! Pour la croisière, notre pilote laisse tourner le moteur à 4800. Bien que ce soit peu pour ce moteur, ce régime nous donne tout de même une vitesse indiquée de 125 mph. L'avion a aussi des compartiments bagage qui sont situés dans les ailes et qui ont une capacité de 20 lbs chacun. On peut aussi mettre quelques bagages derrière le pilote, mais seulement de très légers, centre de gravité oblige. Les réservoirs, aussi situés dans les ailes, assurent une autonomie de près de 5 heures. C'est plus que suffisant pour tout vol vers « Les Alents » ou même pour se diriger vers sa Gaspésie natale.

À moi les commandes, qu'on s'amuse un peu. Tangage : juste assez sensible. Roulis? Je dois avouer que j'ai trouvé les ailerons un peu lourds à opérer. Rien d'outrageusement désagréable, mais Raynald me dit qu'il va éventuellement remédier à ce problème. Lacet : standard. Pendant les virages, peu de lacet inverse. On a bien entendu besoin d'un peu de palonnier pour l'entrée et la sortie de la manœuvre, mais le tout est facilement à la portée de tout pilote digne de ce nom.

Procédure pour éviter le transport d'espèces envahissantes par hydravion

Par Ed McNeil

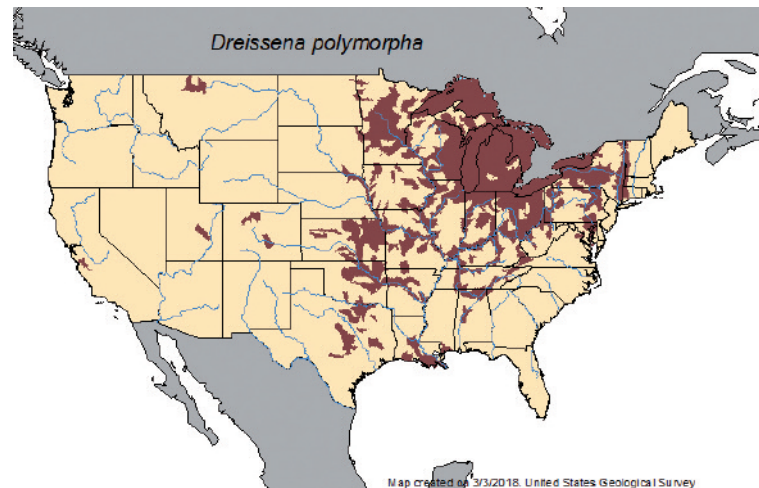
Planification

Lorsque nous planifions un vol, nous pensons au point de départ, à la destination, au carburant requis, au poids de l'avion, etc. La meilleure façon d'éviter le transport d'espèces envahissantes est de réfléchir au problème avant le vol et d'intégrer les connaissances disponibles dans notre planification comme un besoin « Procédure supplémentaire ». Par exemple, si nous partons du Lac Champlain après avoir déjeuné à Basin Harbour, dans le Vermont, nous voulons considérer que nous pouvons porter des larves de moules zébrées dans toute eau de cale qui a coulé dans les flotteurs ou dans la coque de notre avion. Nous voudrions également inspecter la coque et les flotteurs (en particulier les gouvernails de l'eau) pour tout fragment de matière végétale comme le myriophylle.

En partant d'un lac qui a un lourd trafic de bateaux vers un voisin qui a des lancements de bateaux et du trafic motorisé de bateaux, les chances sont que les deux lacs soient quelque peu homogénéisés, en raison du transport de bateau entre eux, et nous pourrions faire le vol après avoir inspecté la coque et les flotteurs pour toute mauvaise herbe, algue évidente, matériel végétal ou boue. Si le lac de départ a une population de moules zébrées ou de quagga et que nous avons été dans un tel lac pendant une courte période, la probabilité de fixation de la moule est faible, mais l'eau de cale devra être traitée afin de tuer toutes les larves de moules. Si nous étions sur un tel lac pendant plus de quelques heures, une inspection et un nettoyage supplémentaires seront nécessaires.

Nous avons besoin d'un outil facilement disponible pour nous montrer l'emplacement de ces espèces envahissantes et, nous l'espérons, avec le temps, un tel outil sera développé. En attendant, nous pouvons éviter le transport d'espèces envahissantes en vérifiant les liens sur le site Web du SPA, en recherchant les connaissances locales et en appliquant le bon sens à notre planification.

Remarque: pour une carte actuelle montrant la distribution de moules zébrées et quagga, allez à: [Http://nas.er.usgs.gov/taxgroup/mollusks/zebramussel/](http://nas.er.usgs.gov/taxgroup/mollusks/zebramussel/)



Observation

Le myriophylle d'Eurasie n'est pas facilement identifié en volant au-dessus d'un lac et il est souvent difficile, même pour un biologiste, de se distinguer des milieux naturels. Survoler un lac pour localiser des taches de plantes aquatiques est l'un des meilleurs moyens d'éviter de ramasser des morceaux de plantes sur la coque ou sur les flotteurs. La plupart ne seront pas des plantes envahissantes, mais comme il est difficile pour nous de savoir ce qui est envahissant et ce qui ne l'est pas, nous pouvons planifier notre piste d'atterrissage et le chemin de taxi vers la rive de l'air pour éviter de recueillir des fragments de plantes sur les flotteurs ou sur la coque, tant sur le chemin d'entrée ou de sortie.





Les lacs sans bateaux à moteur peuvent signifier une zone sauvage, une forêt sauvage ou un lac privé sur lequel les bateaux à moteur sont interdits. Parce que les bateaux et les remorques de bateaux sont une voie importante pour le transport d'espèces envahissantes, ces lacs contiennent souvent peu, ou pas, d'invasions. Si, par observation, un lac n'a pas de bateaux à moteur, on devrait supposer qu'il soit fermé à l'embarcation motorisée, à moins que des connaissances locales ou des recherches ne vous indiquent qu'il en est autrement.

Inspection visuelle

L'inspection de la coque ou des flotteurs est notre première procédure pour vérifier que nous ne transportons pas les espèces envahissantes. Une inspection visuelle du flotteur ou de la coque pour éliminer les matières végétales, les animaux, la boue ou les débris contribuera à ce que nous ne commençons pas à propager des espèces envahissantes.

En taxi, il faut oublier les taches de matériel de plantes aquatiques pour éviter d'attraper des fragments sur les gouvernails d'eau ou sur le train d'atterrissage. Si la végétation flottante ou souterraine est tellement épaisse qu'elle ne peut pas être évitée sur le taxi, allez vers le milieu du lac afin d'inspecter de nouveau les flotteurs et d'enlever les fragments de plantes collectés en sortie, en particulier dans les gouvernails d'eau. L'élévation et l'abaissement des gouvernails d'eau à plusieurs reprises après le départ aideront à s'assurer qu'aucun fragment de plante n'a été collecté.

Si nous sommes sur une étendue d'eau connue pour avoir des moules de quagga ou zébrées, et que nous allons sur un lac ou une rivière qui ne l'est pas, nous voulons entrer dans l'eau et essuyer à la main toute la surface du flotteur sous l'eau pour toute aspérité afin de s'assurer que nous n'avons pas de moules attachées. Nous allons vouloir essuyer la partie des puits des roues et des gouvernails d'eau qui se trouvent sous la ligne d'eau. Des flotteurs ou des coques qui ont passé des nuits ou des jours sur des eaux avec des populations de moules zébrées ou de quagga, comme les bassins hydrographiques des Grands Lacs ou du Mississippi, peuvent avoir des moules zébrées ou au quagga et l'avion doit être retiré de l'eau et inspecté visuellement. De telles coques ou flotteurs doivent être soigneusement nettoyés de toutes les moules et leur intérieur et leur extérieur doivent être traités avec un désinfectant (comme une solution d'eau de Javel) pour s'assurer que toutes les larves de moules ont été tuées avant de se déplacer vers un autre plan d'eau.

DÉMARRAGES ASSURÉS !

REPRÉSENTANT AUTORISÉ



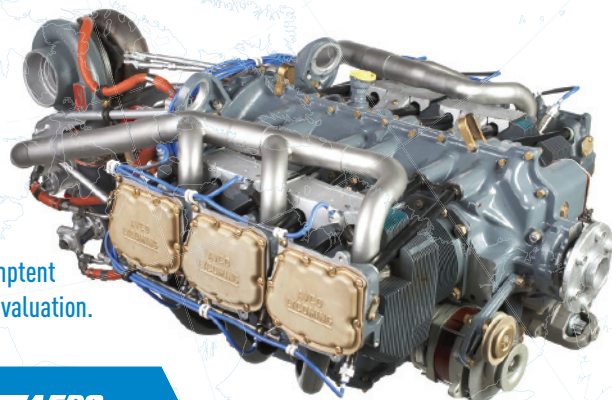
HELICOB3.COM
info@helicob3.com

MAINTENANCE • IMPORTATION • ACHAT • VENTE

Spécialisé dans les moteurs à injection et turbocompressés Continental et Lycoming

- Révision et réparation de votre moteur
- Échange disponible pour tous les modèles
- Révision et réparation de toutes les composantes
- Techniciens hautement qualifiés
- Service personnalisé et excellente garantie
- Assistance technique et support AOG 24 / 7

Nous sommes fiers de servir de nombreux opérateurs de flotte qui comptent sur notre expertise en tout temps. Communiquez avec nous pour une évaluation.



AERORECIP.COM | 1.800.561.5544 | INFO@AERORECIP.COM
SERVICE EN FRANÇAIS, DEMANDEZ JEAN | SERVICE EN ANGLAIS, DEMANDEZ DAVE



FILIALE DU GROUPE GREGORASH AVIATION

GREGORASH
AVIATION
ENGINES PARTS SUPPLIES
GREGORASHAVIATION.COM



ULTIMATE
Oil Centers



DYNO
POWER
EXPERIMENTAL



5862



Désinfection

Les œufs, les spores ou les larves d'invasifs comme les moules zébrées et les puces d'eau épineuses ne sont pas faciles à voir à l'œil nu; nous avons donc besoin d'une méthode pratique pour les tuer lorsque leur présence est soupçonnée. Une tasse d'eau de Javel mélangée dans un gallon d'eau produira une solution d'eau de Javel de 6%, soit une concentration suffisante pour tuer les invasions dans un court laps de temps. Il est important de ne pas mélanger la solution jusqu'à ce qu'elle soit prête à l'emploi, car la solution perd sa puissance au fil du temps).

Nous pouvons inspecter visuellement la coque ou les flotteurs, en cherchant les endroits où il peut y avoir de l'eau piégée. Nous vous recommandons de transporter un pulvérisateur à main et un contenant d'eau de Javel dans notre compartiment de flotteur et mélanger une tasse d'eau de javel à un gallon d'eau dans le pulvérisateur à main. Nous pouvons pulvériser toute zone d'eau piégée sur les flotteurs en accordant une attention particulière aux puits de roue, à l'engrenage du nez et aux pompes de la pompe à flotteur. Pour les compartiments de flottes ou les coques qui contiennent de l'eau pendant la sortie de la pompe, nous ouvrons les couvercles d'accès – si cela est facile à le faire – et nous estimons la quantité d'eau dans le compartiment. Nous ajoutons ensuite un agent de blanchiment non dilué dans la proportion d'une tasse à chaque gallon d'eau. Pour les compartiments qui ne sont pas faciles d'accès, nous versons plusieurs tasses, ou davantage de notre solution d'eau de javel à 6%, dans chaque compartiment à travers la cuvette de la pompe. Dans les deux cas, laissez la solution de blanchiment reposer pendant au moins 10 minutes avant de pomper. Nous pouvons laisser la solution dans les compartiments de flotteur jusqu'à la fin du vol, puis pomper les flotteurs sur terre où l'eau pompée peut s'évaporer; ou nous pouvons pomper les flotteurs dans un bidon ou autre conteneur approprié afin de contenir les éclaboussures.

L'eau de Javel est rapidement diluée et se décompose en eau et sel. Elle est désinfectante jusqu'à ce qu'elle soit décomposée et nous voulons donc minimiser la quantité d'excès de pulvérisation et de ruissellement de notre nettoyage qui pé-

nètre dans l'eau. Dans la mesure du possible, l'inspection et le nettoyage doivent être effectués hors de l'eau. Si nous allons à un aéroport pour faire le plein de carburant, avant de rentrer à la maison ou d'aller vers un prochain lac, ce sera le meilleur emplacement pour effectuer notre inspection et notre nettoyage. Trouvez un endroit plat sur le pavé ou sur le gravier, une place où le ruissellement s'évapore plutôt que de couler dans un drainage humide ou un plan d'eau.

Dans la mesure du possible, l'eau très chaude est une alternative appropriée à l'eau de Javel et peut être utilisée pour traiter les flotteurs et les compartiments de flotteurs pour tuer les espèces envahissantes. L'eau doit être d'au moins 140 degrés F°. Lorsqu'elle est utilisée dans les compartiments de flotteur, l'eau doit rester au-dessus de 120 degrés F° pendant au moins 5 minutes.

Procédures pour une « démarche échelonnée » (fondée sur le risque) à l'inspection et au nettoyage nécessaires pour éviter de transporter des espèces envahissantes.

Pensez aux espèces envahissantes dans le cadre de chaque plan de pré-vol de la même façon que vous recherchiez les longueurs de piste, le carburant requis, le poids et l'équilibre, etc. Les invasions ne sont qu'un autre élément de planification. Évaluez le niveau de « risque » et planifiez votre préparation en conséquence, avant le départ.

Niveau 1.

Très faible risque, effectuer à chaque vol

A. Si vous restez sur le même lac ou sur la même rivière, procédez comme suit: par précaution, si vous devez atterrir sur un plan d'eau proche.

B. Si vous partez d'un lac ou d'une rivière sans invasions connues ou sans présence des populations de moules de zèbre et de quagga, procédez comme suit:

Pour chaque départ d'un lac ou d'une rivière, inspecter visuellement les flotteurs ou la coque et enlever tous les fragments de plantes, les animaux, la boue ou d'autres débris.

Pomper les compartiments de la coque ou du flotteur pour enlever l'eau qui sera transportée ailleurs.

Si des matières végétales flottantes sont rencontrées en taxi, arrêtez-les dans une zone dégagée du lac et enlevez les fragments. Après le décollage, faites rouler les gouvernails de l'eau à plusieurs reprises sur le lac de départ afin d'éviter toute précaution contre la collecte des fragments de plantes.

Niveau 2.

Faible risque, mais attention requise.

Si vous partez d'un lac ou d'une rivière dans une forêt sauvage ou dans un cadre similaire, sans invasions connues ou populations de moules zébrées et quagga, et que le lac ou la rivière est «vierge», ne pas pomper votre eau de cale par-dessus bord, au cas où l'eau de cale ne contienne des larves d'invasions de votre corps d'eau de destination précédent, et, à la place, pompez votre eau de cale dans un bidon ou un autre récipient sans éclabousser l'eau de cale dans le plan d'eau et disposez-le sur le rivage dans un endroit où l'eau de cale peut s'évaporer et non faire un ruissellement vers le plan d'eau.

Inspecter visuellement les flotteurs ou la coque et enlever tous les fragments de plantes, les animaux, la boue ou les autres débris.

Si des matières végétales flottantes sont rencontrées en taxi, arrêtez-les dans une zone dégagée du lac et enlevez les frag-

ments. Après le décollage, faites rouler les gouvernails de l'eau à plusieurs reprises sur le lac de départ afin d'éviter toute précaution contre la collecte des fragments de plantes.

Niveau 3.

Risque modéré, procédures supplémentaires requises.

Si vous partez d'un lac ou d'une rivière connue pour avoir des espèces envahissantes autres que les moules de quagga ou de zèbre, ne pas pomper votre eau de cale par-dessus bord (dans le cas où l'eau de cale contient des larves d'espèces envahissantes provenant de votre corps d'eau de destination précédent). Casser l'eau dans un bidon ou un autre récipient sans éclabousser l'eau de cale dans le plan d'eau et l'éliminer sur le rivage dans un endroit où l'eau de cale peut s'évaporer et ne pas s'écouler dans le corps d'eau.

Inspecter visuellement les flotteurs ou la coque et enlever tous les fragments de plantes, les animaux, la boue ou d'autres débris.

Utilisez votre pulvérisateur à main avec un mélange d'une tasse d'eau de javel à un gallon d'eau pour pulvériser toute zone d'eau piégée sur les flotteurs en accordant une attention particulière aux puits de roue, à l'engrenage du nez et aux pompes de la pompe à flotteur. Laissez la solution d'eau de Javel reposer pendant au moins 10 minutes.

Si les lignes de quai ont été dans l'eau et sont humides, pulvériser également les lignes de quai avec la solution d'eau



JHL Aviation Services est distributeur exclusif des Bâtiments **ACERO** pour le domaine de l'aviation générale, et offre aussi les portes de hangar de 40 pieds et plus de style Bi-Fold en association avec Lafleur Portes de Garage. Les Services offerts sont : Consultation pour le choix des structures, fournitures des structures ou des kits complets, érection du bâtiment sur dalles de béton ou fondations.

Disponible : Hangars en copropriété à YQB Jean Lesage Québec.

****Un concept de bâtiment révolutionnaire entièrement composé d'acier! Le système **ACERO** Métal Sartigan, se démarque par sa solidité, par ses qualités thermiques surprenantes ainsi que par sa facilité et sa rapidité de montage exceptionnelles.*

7097



Hangars Rectangulaires
Hangars en T conventionnels
Hangars en T entrelacés



Hangars en rangée ou individuels, isolés ou non ; Quelque soit votre besoin nous avons un hangar pour vous.

Pour nous joindre: (514) 258-5480 - Courriel: janhlessard@sympatico.ca





de Javel à 6%. L'eau chaude de 140 degrés est une alternative appropriée à l'eau de javel si disponible.

Si des matières végétales flottantes sont rencontrées en taxi, arrêtez-les dans une zone dégagée du lac et enlevez les fragments. Après le décollage, faites rouler les gouvernails de l'eau à plusieurs reprises sur le lac de départ afin d'éviter toute précaution contre la collecte des fragments de plantes. Niveau 4. Risque élevé, précaution maximale requise.

Si le plan d'eau que vous quittez a des moules zébrées ou de quagga et que votre destination est destinée à un corps d'eau différent, procédez comme suit:

Taxi sur l'eau sur une rampe, ou entre dans l'eau et essayez les surfaces submergées des flotteurs ou de la coque, y compris les puits des roues et les gouvernails d'eau pour vérifier (et enlever) toute rugosité indiquant l'attachement des moules adultes ou larvaires.

Inspectez visuellement les flotteurs ou la coque et enlevez tous les fragments de plantes, les animaux, la boue ou d'autres débris.

Remplissez votre pulvérisateur à main avec un mélange d'une tasse d'eau de javel à un gallon d'eau et vaporisez toute zone d'eau piégée sur les flotteurs en accordant une attention particulière aux puits de roue, à l'engrenage du nez et aux pompes à flotteur. Pour les compartiments de flottes ou de coques qui contiennent de l'eau pendant la sortie de la pompe, ouvrez les couvercles d'accès (si cela est facile à le faire), estimez la quantité d'eau dans le compartiment et ajoutez de l'eau de Javel non diluée au taux de 1 tasse à chaque gallon d'eau dans le compartiment. Pour les compartiments qui ne sont pas faciles d'accès, versez plusieurs tasses de la solution d'eau de Javel à 6% dans chaque compartiment à travers la tasse de sortie de la pompe. Laissez la solution d'eau de Javel reposer pendant au moins 10 minutes. La solution dans les compartiments de flotteur peut rester jusqu'à ce que les flotteurs puissent être pompés sur un terrain où l'eau peut s'évaporer, ou sur de l'eau, où nous pouvons pomper les flotteurs dans un bidon (pour contenir des éclaboussures). L'eau chaude de 140 degrés est une alternative appropriée à l'eau de javel si disponible.

Si les lignes de quai ont été dans l'eau et sont humides, pulvériser également les lignes de quai avec la solution d'eau de Javel à 6%.

Si des matières végétales flottantes sont rencontrées en taxi, arrêtez-les dans une zone dégagée du lac et enlevez les fragments. Après le décollage, faites rouler les gouvernails de l'eau à plusieurs reprises sur le lac de départ afin d'éviter toute précaution contre la collecte des fragments de plantes. Dans la mesure du possible, naviguez vers un aéroport terrestre (avion amphibie) pour effectuer l'inspection et le nettoyage décrits ci-dessus. Pulvériser la solution de blanchiment à 6% sur toutes les surfaces extérieures des flotteurs et traitez les compartiments de flotteur intérieur avec la solution d'eau de Javel pendant au moins 10 minutes de la manière décrite ci-dessus. Pompez ou égouttez les compartiments du flotteur sur le pavé ou sur le gravier là où les fluides peuvent s'évaporer et ne pas couler dans un système de drainage vers un plan d'eau proche. Prenez l'engagement de ne pas pomper les flotteurs sur le corps d'eau de destination.

Correction de la corrosion

Tous les compartiments de flotteur traités avec de l'eau de Javel auront du sel résiduel provenant de la dégradation de l'eau de Javel et ces compartiments devraient être prétraités chaque année avec ACF50, Boeshield, LPS3 ou un produit anti-corrosion similaire pour éviter toute corrosion. L'ACF50 (ou produit similaire) doit être appliqué en quantité suffisante pour remplir les virages de la peau et les garnitures en acier et les raccords en acier.

Futures variations de nettoyage

Une bactérie commune qui attaque les moules zébrées et de quagga (œufs, larves et adultes) peut être utilisée à l'avenir, au lieu de l'eau de Javel, lorsque les moules sont la seule menace invasive qui doit être contrôlée. Une révision de cette procédure sera effectuée lorsque de telles bactéries seront disponibles sur le marché et seront connues pour être stables lorsqu'elles sont stockées à la gamme de températures des hydravions.

Pour envoyer vos suggestions de commentaires ou de corrections : en anglais, à Ed McNeil à edmcneil@edmcneil.com, ou, en français, à info@aviateurs.quebec.

Si la destination concerne un plan d'eau différent et que ce corps d'eau est « vierge » ou exempt d'invasions, volez vers un aéroport terrestre (si l'avion est amphibie) et effectuez l'inspection et le nettoyage décrits ci-dessus. Pulvériser la solution de blanchiment à 6% sur toutes les surfaces extérieures des flotteurs et traitez les compartiments de flotteur intérieur avec la solution d'eau de Javel pendant au moins 10 minutes de la manière décrite ci-dessus. Pompez ou égouttez les compartiments du flotteur sur le pavé ou le gravier là où les fluides peuvent s'évaporer et ne pas couler dans un système de drainage vers un plan d'eau proche. Faites l'engagement de ne pas pomper nos flotteurs sur le corps d'eau de destination.

Règles du concours photos 2018

MODIFIÉES ET MISES À JOUR 5 FÉVRIER 2018

Le concours se déroule en douze rondes qui se tiennent sur la page Facebook de l'Association.

Chaque mois, de janvier à décembre, nous vous invitons à soumettre vos photos à l'adresse photos@aviateurs.quebec. et elles seront mises sur la page Facebook simultanément aux autres, au plus tard dans la deuxième semaine du mois suivant.

Cette mise en ligne est suivie d'une semaine de votation. Celle qui aura récolté le plus de mentions « j'aime » remportera la ronde du mois. La photo gagnante sera affichée en entête sur la page Facebook d'Aviateurs.Québec. Le gagnant se méritera un prix parmi certains items de la boutique d'Aviateurs.Québec.

Les photos gagnantes de chaque mois plus les huit photos ayant cumulées le plus de mentions « j'aime » sur l'année, sans avoir gagné à un mois donné, seront en compétition afin de déterminer qui remportera le trophée Michel-Charette. Donc, vingt photos en compétition (ou plus s'il y a égalité en position 20).

Pour qu'une ronde mensuelle soit tenue, il faut avoir reçu au moins cinq photos, provenant d'au moins trois photographes différents (nouveau en 2018). Sinon, les photos reçues sont inscrites dans le ronde du mois suivant. Le nombre total de photo en finale reste à 20.

Le jugement des 20 photos finalistes sera fait au milieu du mois de janvier par un comité bénévole d'au moins trois photographes amateurs, sans lien avec le domaine de l'aviation, lequel déterminera les trois gagnants selon les modalités inscrites ci-dessous.

Afin de donner au plus grand nombre la chance de remporter un prix dans la ronde finale, les premières places seront déterminées de la façon suivante :

- Première place au photographe ayant eu le plus de points de la part des juges externes.
- Deuxième place au photographe (excluant le photographe en première place) ayant eu le plus de points de la part des juges externes, suivant le premier.
- Troisième place au photographe (excluant les photographes en première et deuxième places) ayant eu le plus de points de la part des juges externes, suivant le deuxième.

Pour participer, toute photo soumise doit être obligatoirement accompagnée des informations suivantes :

- Prénom et nom du membre soumettant la photo
- Numéro de membre (en règle)
- Prénom et nom de la personne ayant pris la photo
- (ATTENTION) si cette personne n'est pas le membre transmettant la photo, vous certifiez en soumettant la photo que l'auteur est au courant et d'accord pour sa participation au concours.)
- Le membre doit certifier que le ou la photographe n'a pas un statut de photographe professionnel (la photographie ne

lui rapportant pas plus de 50% de son revenu annuel

- Titre de la photo
- Lieu de prise de la photo
- Le ou la photographe autorise le coordonnateur du concours à recadrer ma photo, dans la mesure du possible, dans le cas où l'horizon serait visiblement croché.
- Les corrections "habituelles" faites en post-traitement (légère correction de couleur, recadrage, redressement, léger filtrage pour augmenter le piqué...) sont acceptées. Les manipulations excessives pourront être refusées par l'administrateur du concours lequel demandera alors que la photo soit re-soumise après "normalisation" des paramètres de retouche.
- Le ou la photographe autorise Aviateurs.Québec à utiliser les photos transmises dans le cadre du concours pour ses publications (revues L'Aviateur et L'Aviateur Express, site web, page Facebook, album flickr et autres publications officielles d'Aviateurs.Québec). Cette cession partielle de droits implique que le ou la photographe demeure par ailleurs pleinement propriétaire des droits sur les photos transmises et que celles-ci peuvent être utilisées par son auteur en tout temps pour publication, diffusion ou autre dans tout autre média ou plate-formes de diffusion.
- Le ou la photographe doit transmettre ses fichiers en haute résolution. Les photos au format inférieur à 1024 pixels de large (format paysage) ou de haut (format portrait) ne pourront pas être acceptées.

Si vous envoyez votre photo par téléphone ou tablette, veuillez vous assurer que les paramètres d'envoi sont réglés à la résolution la plus haute.

Veillez noter que :

Il n'y a pas de contrainte de date de prise de photo. C'est le moment de sortir vos trésors d'archives!

Il n'y a pas de "catégories". La photo la plus "aimée" de chaque mois gagne, peu importe la nature du sujet en autant qu'elle soit clairement reliée à l'aviation.



Texte Jean-Pierre Bonin / Photos H el ene Lavigne (sauf indication contraire)

C'était donc la 8^e année du RVA et je peux dire que j'aurai assisté à tous, sauf celui annulé en raison de la glace dange-
reuse. Dans les dernières années, ma conjointe H el ene m'y
accompagne pour mon plus grand bonheur, même dans des
conditions polaires. Cette année en fut une « bonne ». La m -
t e a enfin collaboré et tout était fin prêt pour accueillir les
visiteurs, tant par la voie des airs que terrestre (comme
nous). Voici un petit reportage tout en photos qui donne un
bel aperçu de cet  v nement, maintenant un véritable « clas-
sique » hivernal.



L'an dernier, le soleil a jou  des tours aux organisateurs et aux aviateurs
venus en avion sur roues en ramollissant la surface de la piste. Cette an-
n e, l'organisation a vu à préparer la piste dès que l'a permis la glace.
Une belle surface était disponible.   preuve, ce Pélican 700 sur flottes
amphibies circulant sans problème.



C'est dans un paysage de carte de Noël que
se déroule ce RVA sympathique.

Pas de RVA sans organisateurs ou bénévoles. Ici, Gina Tremblay manie avec aisance béton de signalisation et
radio.



Rachel Harrison a le sourire aux
lèvres et avec raison : ses muffins
maison se sont envolés au grand
plaisir des visiteurs. On ira se
cher l'une de ses divines tartes au
sucre si on passe par l'épicerie
Tapanee de Sainte-Anne-du-Lac un
de ces jours!



Le passager de Patrick Gilligan salue H el ene. Le Van's RV de Patrick
n'est plus le seul à être équipé de skis/roues, mais il restera pour
toujours le premier au monde à l'avoir été.



Hervé Martin, un habité des RVA, arrivant dans son Fly Italia MD3 Rider.
Gageons que ce type d'aéronef ne se voit pas souvent sur skis non plus.

Neil Bilodeau quittant le RVA dans C-FZIZ, un Pilatus Porter. S'il est impressionnant de voir un avion équipé d'une hélice à pas variable reculer, il l'est encore plus de voir un avion sur skis/roues reculer sur la neige tapée pour se stationner.



C-GBEZ Pegazair 80 STOL, édition 2017. Il y a toujours une surreprésentation (en proportion) de Pegazair lors de ce RVA. Ce n'est pas étonnant puisqu'ils ont été conçus et sont construits dans le village voisin de Mont-Saint-Michel. Celui-ci, propriété de Paul Desjardins, a été endommagé au sol lors d'une « micro-rafale » et les surfaces portantes ont dû être remplacées. Le concepteur Michel Lequin en a profité pour faire quelques améliorations, en faisant ainsi un appareil unique. Merci aux deux pour m'avoir permis de voler aux côtés de Michel pour quelques clichés aériens.



Vue aérienne du village de Sainte-Anne-du-Lac. On y voit à gauche le village et l'aire de stationnement pour le RVA, ainsi que la piste et la voie de circulation (taxiway) dans l'axe nord-sud de la baie. À droite, l'aérodrome Sainte-Anne-du-Lac (Aviation PLMG Inc.), CAL8 avec sa piste « perpendiculaire » à la baie. En ligne avec la piste, sur le bord du lac, l'hydrobase Sainte-Anne-du-Lac d'Air Melançon, CSP9. (Photo Jean-Pierre Bonin)

7006



HARTWIG
AIRCRAFT FUEL CELL REPAIR

Un service d'excellence
et de qualité depuis 65 ans!

RÉSERVOIRS D'ESSENCE

Informez-vous sur nos prix pour :

- Réservoirs d'essence Cherokee
- Réservoirs flexibles ou en métal
- Réparations sur reconditionnés et neufs
- Informations techniques ou auto-collants de grade d'essence gratuits

Bouchons d'essence Monarch
Premium en acier inoxydable pour votre Cessna 177 à 210

LA MEILLEURE PLACE AU MONDE POUR VOS FUITES!



www.hartwigfuelcell.com
info@hartwig-fulcell.com

EU : 1-800-843-8033 INTERNAT. : 1-204-668-3234
CAN. : 1-800-665-0236 TÉLÉC. : 1-204-339-3351



Un service de qualité depuis plus de 35 ans!

450.534.2881
www.aviationgoulet.com

- ▲ Inspection pré-achat ▲
- ▲ Entretien mécanique ▲
- ▲ Réparation structurale et modification (STC) ▲
 - ▲ Réparation matériaux composites ▲
 - ▲ Inspection annuelle ▲
 - ▲ Importation ▲
 - ▲ Installation avionique ▲
- ▲ Maintenance piston / turbo hélice ▲
- ▲ Réparation de planeurs ▲
- ▲ Transport Canada O.M.A #152-90 ▲

AÉROPORT DE BROMONT



PETITES ANNONCES

ANNONCES SUR LE NOUVEAU SITE WEB AVIATEURS.QUEBEC

Prenez note que toutes les annonces classées qui étaient sur l'ancien site de l'APBQ n'existent plus. Vous devez obligatoirement les refaire ou ajouter les vôtres à partir de votre page PROFIL. Si vous éprouvez des difficultés, communiquez par courriel sur webmestre@aviateurs.quebec

Procédures pour les annonces. Suivez ces consignes svp!

- Utilisez des MAJUSCULES que pour les abréviations.
- Votre annonce doit être rédigée en français. Sinon elle ne sera pas approuvée.
- Ne pas répéter le titre dans l'intro.
- Avec une photo, vos annonces attireront plus de gens. (c'est gratuit)
- Si vous souhaitez qu'une photo accompagne votre annonce dans le magazine papier, il y a des frais. Vous devez contacter le secrétariat au 514-255-9998 ou 1-877-317-2727

Vous avez jusqu'au 1^{er} juin 2018 à midi pour nous faire parvenir votre petite annonce qui paraîtra dans le prochain magazine de juillet / août 2018.



Aérodrome Saint-André-Avellin Inc.

Aérodrome Saint-André-Avellin Inc., situé entre Gatineau et Lachute. Voulez-vous être propriétaire actionnaire de votre aérodrome? Venez visiter nos hangars modèles et nos emplacements. Possibilité de « tie-down » situé entre Gatineau et Lachute. Venez visiter nos hangars modèles et nos emplacements. Possibilité de « tie-down ». 819-983-8454 après 18 h.

Location de stationnement avion, 50.00\$ + tx, Espace de stationnement situé à l'aéroport de Trois-Rivières (CYRQ). Accès direct à la piste, croisement Taxiway A & B. Disponibilité à partir de Mai 2018. Possibilité de stationnement hivernal avec électricité. 819-698-4521

Partenaire de vol recherché(e) pour voyage en Alaska en 2018. Partage des frais, Je recherche un(e) partenaire propriétaire d'aéronef pour un voyage en avion privé d'environ deux à trois semaines en Alaska idéalement via Vancouver, Juneau et Ketchikan à l'été 2018. Les dates finales sont à discuter et je suis très flexible. Je possède un Cessna 172 Cutlass RG (IFR) et cherche à m'associer avec un(e) autre pilote-propriétaire qui, comme moi, chérit ce vieux rêve. Si intéressé(e), contactez-moi. citationsimon@rogers.com

Siège arrière pour Cessna 185 185, 550 \$ 1979 à vendre ou échange-rais pour bushseat, Fly@bernardgron-

din.com

CSE4 - Stationnement extérieur pour avion disponible 75 \$ par mois, Stationnement extérieur disponible à l'aéroport de Lachute. Un stationnement extérieur disponible à l'aéroport de Lachute. Terrain clôturé et taxiway déneigé. 514-951-7542.

Radio NAV/COM, Bendix King KX-155 28V G/S 1 500 \$ Radio NAV/COM, Bendix King KX-155 28V avec Glide slope (pour jumeler avec ILS). Inclus support d'installation (tray) et prise de raccordement. Très bonne condition. À installer avec un master switch. Raison de la vente: installation avionique IFR. 819-692-5006

Je recherche Radio King 175 B ou slide in TKM Selon la radio, Possibilité d'échange pour transpondeur Narco 150 AT, 450-479-1165

Part de Cessna 172 à CYQB, à discuter, 1 part à vendre sur 3 (1/3) de Cessna 172i -1978, Hangar chauffé à CYQB, Pratiquement toujours à l'abris et au chaud. Kit de couverture pour le moteur et les ailes. LED landing light & beacon. 131MPH TAS en croisière, 895 lb de charge utile, IFR, Entretien A1, TTSN : 4950, Intérieur : 7/10, Extérieur : 6/10, Moteur : O-320-E2D (160 HP), TSMOH : 1200, hélice : McCauley, 2 pâles, GPS Garmin GNS-430, GPS Garmin map396, ILS, ADF, ELT406, Intercom 4 places, STOL kit, 418-572-5925

Cessna 182M 1969, TTSN6050 SMOH180, 55 000 \$, "Horton STOL kit 78 gallons us, Radio king kx70 lafcom viewer, Bendix king ky97a-tso, Transponder mode c Garmin 320a, 450-653-0729

Stinson 108 1946, TT2370, 7 000 \$, Possibilité de flotteurs Edo 24-25 (3 000\$), 450-653-0729

Toile d'hiver, 1 100 \$ Toile d'hiver pour PA38 Toile un an d'usure pour Hélices, Moteur, ailes, et élévateur. (514) 808-9089

Roues pour Cessna 180 et 185 5 500 \$ roues pour Cessna 180 et 185 Train d'atterrissage complet pour Cessna 185 et 185 en très bonne condition contacter Yvon Blackburn tel: 418-547-3440 merci ! (418-547-3440)

Hangar à vendre à Sorel, 55 000 \$, Hangar en T, adéquat pour un 182 ou même pour un petit bimoteur, avec dalle de béton et porte en acier pliante électrique. Extérieur aussi en bon état. Demande 55000\$. 514-2357351

Hangar à vendre, A discuter, Aéroport de Joliette construction 2013, Hangar de 1500' porte Lafleur 40'X 12'entrée 220 AMP chauffage électrique, puit artésien et fausse septique disponible. Prix à discuter 514-927-3224

Espace hangar CSU3, Appelez pour le prix, Espace dans un hangar neuf chauffé à CSU3 St-Hyacinthe. Bassin de 2000 pieds accessible pour hydravions. Porte de 18 pieds de haut par 50 pieds de large, rentre Cessna 185 sur flottes et plus gros. Porte hydraulique pour accès rapide. 514-292-7982

Avion à partager, sur demande, Cessna 172M 1975 à partager certifié pour le vol aux instruments et bien entretenu à partager. Club privé qui existe depuis déjà 16 ans Contactez-moi rapidement le nombre de place est limité (514) 232-0733

Camp de chasse et pêche, 3 500 \$, environ 50 milles à l'ouest de Manic 5, inclus mini ponton, génératrice et plus. Truites mouchetées. Pour bricoleur. Accessible en hydravion seulement. 418-723-8989 soirée et FDS

Toile Cessna 185, 375 \$, en bonne condition, 450-405-8950

Toile d'hiver, 325 \$, Toile d'hiver pour moteur Cessna c-172, comme neuve, a servi une saison. 450-452-4760

Lot d'instruments de vol, 200\$ pour le lot (sinon on discute pour un seul) Double tachymètre, double pression admission, double flot carburant, EGT, Indicateur vitesse, ADF, Loran (presse-papier finalement!) (Provenant d'un PA-30), Tachymètre: Consolidated PN: 57-25, SN: 7303, Manomètre: Cessna PN: C662006-0101 SN: 4511, Flot de carburant: United Instruments: PN: 6223 G.46 SN: 155342, EGT: Alcor (2 entrées): SN: 15703, Indicateur de vitesse: Sigma Tek: SN 73437, Récepteur ADF: Narco 841 SN: 3115, Indicateur ADF: Narco ID 841 (RMI manuel) SN12079, Loran C: Apollo 618. Idéal pour un musée et vos soirées avec les petits enfants. Tous les instruments fonctionnaient à la sortie du tableau de bord. Ils ont été manipulés avec soin. Le tableau de bord du PA-30 a été digitalisé. C. 514.862.1216

Whelen 45\$/chacune, 2 Post lights" de Whelen. TSO. 14V. Neuves dans leur emballage. marcarsenault@sympatico.ca

Glacière, 200 \$, glacière 12V-110V-Propane, 3 modes de fonctionnement 45l et utile pour chasse pêche bateau et camping comme neuve, R. 819-459-2116 C. 613-761-8706

Chaufferette, 80 \$, électrique 1500W, marque de Longhi model dragon safe heat" TRD0712T avec thermostat comme neuve. 819-459-2116 C. 613-761-8706

Chaloupe Pliante Porta-Bote, prix sur demande, sécuritaire, robuste, et légère, idéale pour pilotes, pêcheurs, chasseurs et pourvoyeurs, www.porta-bote.com Gilles Berthiaume, Rabais de 10% aux membres Aviateurs.Québec, 514-592-4186

Lift pour avion 8 500 \$ un lift d'avion idéal pour doubler la capacité de votre hangar (parfait pour les constructions en t), fonctionnement a1! -moteur 1hp, 110v -avec sa capacité de 4300lbs

et la base des roues pouvant aller de 90 à 142 pouces il peut s'adapter à la plupart des monos et des petits twin. Un lift d'avion idéal pour doubler la capacité de votre hangar (parfait pour les constructions en t), fonctionnement a1! -moteur 1hp, 110v -avec sa capacité de 4300lbs et la base des roues pouvant aller de 90 à 142 pouces il peut s'adapter à la plupart des monos et des petits twins.514 917-0272

Winter cover, 550 \$, cowling cover par aero covers pour Cessna 180, Neuf, acheté en 2016, à l'achat des skis il y en a un identique qui est venu avec. Payé \$650, 514-497-1297

Scout ADS-B - FOREFLIGHT météo gratuite dans le cockpit, 150\$US, Récepteur météo pour ForeFlight, Aucun abonnement requis. Bons pour tout le corridor du St-Laurent sur les antennes américaines. Neuf dans sa boîte jamais utilisé. Vend pcq plus d'abonnement FOREFLIGHT. <https://flywithscout.com/>, 514-448-1899


7099





ESSENCE HYDRAVION 100LL - ESSENCE BATEAU
LOCATION DE QUAI - PUMP OUT
(SERVICE DE NAVETTE AU VILLAGE POUR HYDRAVION)

GPS N:46°: 41 O:73°: 53
www.nautique-iv.com

Info avions : Benoit Dion 514 984-2833
Info Marina : Danielle Perron 514 953-2833

401, chemin du Lac-Taureau
Saint-Michel-des-Saints, QC
(sur le réservoir Taureau)



7101

Plus de 500 modèles de carénages extérieurs en composites pour avions disponibles sur : aerofairings.ca

Réparations en composites sur des carénages endommagés sur demande.

Communiquez avec nous par courriel à info@aerofairings.ca

Tél. : 819-375-1250

Avjet - Hangar à louer 75\$ - 150\$ / mois, Places limitées! ESPACES DISPONIBLE à ROBERVAL! Monomoteur : 75 \$ / mois, Bimoteur : 150\$ / mois, Entreposage d'hiver (de novembre à avril) sans possibilité de déplacement durant cette période. Non chauffé, sans connexion électrique. 418 275-2344

Hangar à vendre, À discuter, Hangar de grande dimension près d'Ottawa, idéal pour plusieurs avions, hélicoptères ou pour petit jet.

Dimension:88'X92', porte électrique de type bi-fold, très bien isolé et éclairé, bien situé sur l'aérodrome,20 minutes de voiture à l'ouest d'Ottawa, 514-914-9520 jour ou soir

Hangar location espace, Prix selon l'envergure d'aile, Espace hangar, Accès facile à l'année pour votre avion, hangar chauffé sécurisé, porte de 46 pieds, seulement 2 avions, Tow" à batterie. marcguytremlay@hotmail.com,

Hangar à vendre, 150 000 \$, Saint-André-Avellin, 40 X 84 pieds. Structure d'acier plus mini entrepôt. Atelier isolé 40 X 24 pieds. Avec grand terrain de 2 acres. Outillage, table de travail et compresseur inclut. Taxes municipales annuelle 360 \$, 819 983-8454 après 18 H.

Flotteurs Cap 3000 pour Cessna 180/185, 7 000 \$, Vendus avec Rigging, 418-572-2872 Michel Paré, 418-997-9100 Claude Careau

Cessna 180 sur flotteurs 99 000 \$, TT:6833 repeint 2004 int 810 ext 7/10 Flotteurs Edo 2870 réparé et repeint 2013 Moteur: Continental 0-470K 230 700 h 6 cylindre neuf et port + 15 HP 2013 90h depuis Hélice 0 tem refait 2018 Radio incom neuf de 2016 ELT

406 bat de 2016, Machine très propre et bien entretenu à voir, Raison de la vente Age 418-679-5597

C-150G, 69 900 \$, 1968 sur flotteurs Edo1650, 1956 TTSN moteur moins de 200h, Horton Stoll Kit, traitement anticorrosion du manufacturier, support du moteur inspecter certifié et repeint en septembre 2016, roues avec hélice, Très économique, et surtout très sécuritaire, prix réduit à 69,900\$, Robert 514-604-6142

Cessna 172M, 110 000 \$, 1975, TTSN2800h conversion 180hp 800h, flotte pk2300b, roues, Tres propre, ELT, Garmin 496, fuel flow 450-898-0310

Cessna 180H amphibie à vendre, 235k \$, avion performant, extérieur blanc -noir-orange. Peinture 8/10, intérieur 8/10. 1971, 285 HP ,2081 heures totales, maintenance a1, garder en hangar, moteur :0-470-50: modification p.ponk 285 HP, heures totales depuis la modification 2h. Hélice: black mac:3 palles, gouverneur neuf, flottes 2790 amphibies remises à neuf, Robertson STOL, extension d'ailes, réservoir d'essence: long range:5h, vitres latérales: bulles. etc. 514-914-9520, jour ou soir

PA-11 Wagaero 2014, 55,000 \$ CA, sur roues-négociable, 105 HP, excellent état, Moteur Continental 0-200 105 HP, excellents flotteurs EDO 1400, VHF, ELT 406, démarreur, excellent état et très performant; Utilisé seulement l'été pour annotation hydravion et ballades, sur roues dans hangar chauffé l'hiver à CYRQ; Cellule 600 heures, hélice Mc Cauley flotteurs 250h, moteur top o/h 250h; skis Federal neuf, OH disponible. 819-609-9358

Cessna 180-H 1965, à négocier, TBE avec annuelle/formation possible, Sur roues, skis ou flotteurs, Moteur et hélice mi potentiel, intérieur neuf, maintenance 100h/annuelle en cours, Inspections corrosion programme Cessna en cours, pilote@hydravion.ca

Cessna 172XP 1977, Temps de cellule : 3215 hres, hres moteur : 1744 hres, Flotteurs EDO 2440, Intérieur refait à neuf en excellente condition. Annuel fait, prêt à décoller. Pour plus d'info. 514-984-2833

Robotow Model 6303, 990\$ négociable, Robotow avec batterie 28V, chargeur et adaptateur pour Cessna. Acheté

neuf et ayant servi quelques fois. louis.parent@aircanada.ca

Skis Schneider SWS-4000, 6 500 \$, Penetration wheel-skis. Presque neuf. Pas de tail ski. Cessna 180, 185, 206, Helio, Maule, Citabria, Scout, Stinson. Le wheel-ski se transforme en ski plein en ajoutant la plaque métallique sous le pneu pour boucher le trou du ski. Pneus de 8.5 à 29 pouces. 8 19 - 5 6 8 - 2389

Téléphone satellite GSP-1700 Qualcomm Globalstar, 350 \$, Très peu servit depuis 2 ans, 514-293-5433, marbis59@gmail.com

Téléphone satellite vente et location, spécial 50% de rabais sur la location pour les membres d'Aviateurs.Québec, Contactez-moi au philcomm@sympatico.ca ou au 1-888-388-1416 ou au 514-705-2113

Terrain Aéroparc Lachute, À discuter, **Grand terrain zoné résidentiel à Lachute (CSE4)**, Grand terrain de 25433 pieds-carrées face à la piste. Situé dans le secteur résidentiel de l'Aéroparc de Lachute avec accès à la piste. Infrastructures (aqueduc, égout) payés. 514-793-8877

Avion ultraléger AULA X-AIR Hanuman 2007, 24 000 \$, 2 places côte-à-côte et contrôles doubles, croise à 82mph, 80L, moteur Jabiru 2200 85hp, 350h TTSN, hélice bipale ajustable au sol Sensenich, instruments analogiques de base, EIS, Icom A6 + intercom, pompe à essence, stroboscope de queue. Toujours couvert. Toutes les toiles neuves 2014-15, nouveau pare-brise 2016. Inclus: parachute balistique BRS et skis d'hiver. Basé à Les Cèdres (CSS3). eric.roberge@polymtl.ca ou 450-233-1048 (laissez un message).

Écouteurs David Clark H10-13S Stéréo. Pratiquement neuf, n'ont servis qu'une dizaine de fois. Valeur de 434.00\$ pour 295.00\$ 819-692-0992



Aviation et Pilote

LE magazine
qui vous donne des ailes !

DÉCOUVREZ L'ÉDITION NUMÉRIQUE !



Restez au courant
de l'actualité aéronautique
quel que soit l'endroit où vous
vous trouvez dans le monde.

Les rubriques du magazine Aviation et Pilote :
Essai en vol, Avionique, Pilotage, Safety, Carnet de vol,
Formation, Transport, Salon, Equipement...

Retrouvez toutes nos offres sur
www.aviation-pilote.com
ainsi que des vidéos, des carnets, des news...



facebook



HANGARS
DISPONIBLES À MIRABEL !



7047

HANGARS À VENDRE OU À LOUER

Situés au pied de la tour de contrôle,
accès rapide aux pistes 11/29 et 06/24

HANGARS de 60 X 55 (portes de 58 pieds de largeur et 17 pied de hauteur)

HANGARS de 44 X 34 (portes de 42 pieds de largeur et de 15 pieds de hauteur)

LE PLUS BEAU SITE AU QUÉBEC OÙ BASER SON AÉRONEF !

Pour plus d'informations : MIRA JET 514-825-0365

7095

QUÉBEC



Call us / Appelez-nous
1-800-771-5401



Royal Canadian Mounted Police Gendarmerie royale du Canada

Canada

AÉROPORT DE LACHUTE

Que vous soyez à la recherche d'un hangar, d'un terrain industriel, que vous ayez besoin de services techniques ou que vous soyez simplement visiteur, **vous serez bien servi !**

CSE4

Piste pavée 4000'

Douanes

Approches IFR

1 VOR/DME et 2 RNAV

ARCAL

Renseignements :

Dany Brassard :

450 562-8829 poste 2201

MRC d'Argenteuil :

1 800-489-6911



Aviation Services Inc.
info@haviation.com
(514) 258-5480

Vente de terrains, vente et location de hangars individuels ou en rangée



OMA 21-08



- Spécialiste en modification et mise à jour majeur de l'avionique
- Service professionnel de haute qualité et personnalisé
- Service avionique et structure

Tél. 514 715-8881
Serge Lagueux



Les professionnels en peinture aéronautique
Avion • Hélicoptère • Simulateur de vol • Accessoires • Pièces

Roger Ouellette
2, rue Ader,
Lachute (QC)
J8H 3R8
www.aeroger-peintre.com
aeroger-paint@hotmail.com
Tél. : 450 275-4577



Maintenance d'aéronefs
18, rue du Tutor
Lachute (QC) J8H 3R8
Tél. : 450 562-1811
gestionaerofax@gmail.com



Représentant Allegro 2000 et Puma
Jean-François Blanchet, instructeur chef / ultra-léger

250-9, boul. Bradford, Lachute (QC) J8H 3R8
www.ecoleavitas.ca / info@ecoleavitas.ca
Tél. : 450 562-7780

AIR LACHUTE INC.

Licences M1 et M2

Entretien et réparation d'avions • Inspection pré-achat et importation • Traitement anti-corrosion

André Desmarais • 514 974-7344
andredesmarais58@icloud.com

Denis Pothier • 514 705-4374
pothierrousseau@videotron.ca

1^{er} Aéroparc au Québec, venez y vivre ...

Terrains disponibles pour :

- hangar avec logement
- hangar avec maison
- hangar

Pour informations :

450 602-6168 / 514 949-3365

LACHUTEAVIATION

École de Pilotage - Privé / Professionnel / IFR / Multi / Instructeur
Maintenance (OMA) / 100LL Jet-A / Restaurant

480 de l'Aéroparc
Lachute (CSE4)

Tél. : 450 562-1330



Location hangar et bureaux

Up-draft Aviation

514-236-5775 | 450-562-7574

Représentants Stemma

Jet Version

CONDOS HANGARS
À VENDRE

Accès à la piste
www.mirajet.com
514 258-5480



AIR

Le magazine de l'AQTA

RÉSULTAT DU CONCOURS

**Nous vous présentons
FECTEAU, notre
harfang des neiges!**



DEPUIS LE CONGRÈS 2018, L'AQTA A LE VENT DANS LES AILES!

Merci de vous être prêtés au jeu!

Congrès de l'AQTA, 14-15 mars 2018 Québec



Depuis le Congrès 2018, l'AQTA a le vent dans les ailes!

Par **Jean-Marc Dufour** / Président-directeur général de l'AQTA

Le 43^e Congrès de l'AQTA, sous le thème *Les suites du Sommet...*, s'est tenu les 14 et 15 mars dernier et a été couronné de succès, selon les nombreux commentaires reçus.

Les membres du conseil d'administration et mon équipe se joignent à moi pour remercier d'abord les quelque 200 membres de l'industrie et exposants qui y ont participé. Un merci bien spécial ensuite à nos conférenciers et invités spéciaux, qui ont contribué de façon significative aux échanges d'informations et aux discussions dans le cadre des ateliers sectoriels et des présentations générales.

Des sincères remerciements vont également à nos invités d'honneur et coprésidents du Sommet sur le transport aérien régional, MM. les députés Serge Simard et Guy Bourgeois, ainsi qu'à notre conférencière invitée, la ministre déléguée aux Transports M^{me} Véronyque Tremblay; celle-ci nous a livré des messages encourageants pour le futur. Pour le futur de cette industrie qui, depuis trop longtemps a du plomb dans l'aile...

Enfin, ce succès, nous le devons en grande partie à nos généreux commanditaires et collaborateurs qui ont été au rendez-vous encore cette année. Votre contribution financière et votre implication nous permettent de présenter un programme tout aussi intéressant que divertissant, et ce, à un prix abordable. Au nom de tous les congressistes, je vous remercie!

FINALEMENT, l'Assemblée générale annuelle 2018 qui a clos le Congrès en fut une de tous les records, par le haut taux de participation, mais aussi par le vote unanime de confiance accordé au conseil d'administration et son PDG quant aux décisions prises au cours de la dernière année et à la direction que l'AQTA entend prendre cette année.



BIENVENUE À NOS
NOUVEAUX MEMBRES



Fondée par Pierre Handfield, **HANDFIELD AVIATION** dispose de l'expertise, des ressources et de la technologie nécessaires pour résoudre vos problèmes de maintenance. Handfield Aviation détient les certifications de Transports Canada et de la FAA sur la plupart des petits jets d'affaires, avions turbopropulsés et avions à moteur à pistons.

Handfield Aviation détient les certifications de Transports Canada et de la FAA sur la plupart des petits jets d'affaires, avions turbopropulsés et avions à moteur à pistons.

POLE AIR AVIATION est un organisme de maintenance agréé par Transports Canada et l'EASA avec des capacités de maintenance, réparation et mise à neuf dans trois catégories sur plus de 8000 articles : avionique, composants et instruments. Pole Air Aviation offre un rabais de **10 % aux membres de l'AQTA!**



MERCI À NOS COMMANDITAIRES!



DES NOUVELLES À PARTAGER?

Chers membres, n'hésitez pas à nous faire part de sujets, communiqués ou articles de presse et autres en communiquant avec Jorge Ransart au **418.871.4635** ou par courriel à aqta@aqta.ca.

CONGRÈS DE L'AQTA 2018
LA SUITE DU SOMMET...

Merci de votre participation à notre Congrès AQTA 2018. Notre prochain congrès aura lieu au Centre des congrès de Saint-Hyacinthe, les 13 et 14 mars 2019.

Soyez des nôtres!



L'Association québécoise du transport aérien voit d'un bon œil le dernier budget provincial...

Par ANDRÉ ALLARD

La première mesure que Québec avait annoncée lors du Sommet sur le transport aérien régional a été la mise en place d'un nouveau programme d'aide pour les infrastructures aéroportuaires régionales. Il s'agit d'ailleurs d'une des recommandations que l'AQTA avait proposées. Les municipalités et les MRC - majoritairement propriétaires et gestionnaires des aéroports régionaux - n'ont pas toujours les ressources financières suffisantes quand vient le temps de mettre à jour leurs infrastructures. Et quand elles le font, elles se voient souvent dans l'obligation de refiler ces dépenses aux utilisateurs, en haussant le coût des services.

Le dernier budget prévoit donc une somme de 100 M\$ à cette fin : la réfection des pistes d'atterrissage, de l'éclairage ainsi que l'acquisition d'équipements électroniques (ex. : les stations de météo automatisées) seront admissibles, tout comme les bâtiments. Puisque les frais aéroportuaires et autres taxes représentent une partie importante du prix du billet, il faudrait prévoir une disposition pour que les frais d'amélioration aéroportuaires n'augmentent pas, allant plutôt vers une diminution suite aux améliorations effectuées en vertu de ce programme d'aide. Sinon, les efforts du gouvernement pour améliorer l'accessibilité aux régions seraient diminués.

La deuxième mesure que Québec avait annoncée est la mise en place d'un programme d'aide pour la desserte aérienne régionale. Pour Québec, l'objectif est d'améliorer les services offerts par les transporteurs déjà présents et d'encourager la venue de nouveaux acteurs. La somme allouée dans le dernier budget est de 22,5 M\$. Il s'agit aussi d'une recommandation de l'AQTA. Il faudra maintenant voir comment cette mesure serait articulée, mais l'AQTA estime que la prudence est de mise, car l'offre actuelle des transporteurs est jugée suffisante et l'arrivée d'un nouveau joueur dans un marché, déjà restreint, ne serait pas nécessairement souhaitable. Québec doit mettre en place des moyens qui soutiennent de manière équitable les transporteurs aériens réguliers.

La troisième mesure annoncée est la simplification et la bonification du programme de réduction des tarifs aériens, qui est déjà en place. Québec y consacrerait la somme de 40 M\$ pour y arriver. Les destinations admissibles couvriraient une grande partie du territoire régional et le mon-



tant admissible serait de 30 % du prix du billet, avec un maximum de 500 \$. Pour certaines régions encore plus éloignées, le programme sera d'autant plus généreux. L'AQTA avait recommandé de bonifier ce programme; elle est satisfaite de cette mesure, puisque l'ancien programme, avec un budget

d'environ 1 M\$, était trop restrictif et souvent sous-utilisé. Le fait d'être maintenant accessible à toutes les régions éloignées et bonifié, tant dans le pourcentage de remboursement admissible que pour les plafonds de remboursement, devrait favoriser l'utilisation du transport aérien. Une campagne publicitaire sera nécessaire pour faire connaître le programme.

Le budget provincial met également de l'avant le programme « Découvrons le Québec » avec une enveloppe budgétaire de 10 M\$ qui sera consacrée à promouvoir et à rendre plus accessibles plusieurs destinations vacances éloignées : une façon d'inciter les Québécois à visiter leur Québec... Il s'agit là encore d'une mesure favorisant l'utilisation du transport aérien et l'AQTA ne peut que s'en réjouir.

Si ces quatre mesures, totalisant 173 M\$, représentent un engagement solide en faveur du développement du transport aérien régional, il faut se rappeler que le diable est dans les détails et qu'il faudra voir comment lesdites mesures seront appliquées. Pour l'AQTA et ses membres, il faudra suivre de très près les démarches et travaux des différents ministères responsables de la mise en œuvre. La création du comité de travail national et les comités régionaux constituent une occasion pour l'AQTA et les différents intervenants dans le transport aérien régional de continuer le dialogue avec Québec.

HOMMAGE À PASCAL GOSSELIN

Lors de la soirée-gala, nous avons rendu hommage à notre collègue Pascal Gosselin qui nous a quittés beaucoup trop tôt le 29 mars 2016, aux Îles-de-la-Madeleine.

Au nom des membres de l'Association, nous lui avons rendu hommage par l'entremise de ses deux fils, Liam et Tristan, en leur remettant un «Fecteau» (le nom que portera désormais notre harfang des neiges) en guise de témoignage de notre profonde appréciation pour sa contribution envers l'Association et l'aviation en général. Pascal nous manque énormément et son souvenir restera gravé dans nos mémoires.



Sur le Fecteau était inscrit «*Présenté à titre posthume à M. Pascal Gosselin, un visionnaire et leader de l'industrie*».

À L'UNANIMITÉ!

Un autre concours qui a fait beaucoup jaser lors du Congrès : **Trouvez un nom à notre harfang!**

Le harfang des neiges est l'emblème aviaire du Québec et l'AQTA l'a adopté. Il fallait lui trouver un nom...! Un comité de présélection, composé de M^{me} Nathalie Tousignant (Octant Aviation) et de MM. François Vrana (Lachute Aviation) et Marc Grenier (Hydro-Québec), membres de l'AQTA, a retenu trois noms parmi les quelques dizaines reçus.



Par la suite, le CA a choisi à l'unanimité le nom «Fecteau», qui a été soumis par Mme Catherine Hébert. Félicitations! Vous remportez 1 000 \$ en produits et services AQTA.

Rappelons que les membres de la famille Fecteau, dont Arthur et Thomas qui sont originaires de la Beauce, sont des pionniers dans le monde de l'aviation de brousse au Québec.

Ils ont grandement contribué au développement du Nord et des régions éloignées, stimulant ainsi le développement socioéconomique du Québec moderne.

GRAND TIRAGE AIR CANADA

Notre collaborateur et commanditaire Air Canada a offert un prix aussi prestigieux que convoité par les congressistes : deux billets n'importe où dans le monde... ou presque!

Le gagnant par tirage au sort a été l'Aéroport régional Roland-Désourdy de Bromont, pour lequel M. Robert Blais a reçu le prix. L'Australie serait peut-être LA destination de M. Blais, mais peu importe où... l'AQTA vous souhaite un bon voyage!



Sur cette photo, M. David Rheault, premier directeur – Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, remettant le prix au gagnant, M. Robert Blais, directeur général de l'aéroport Roland-Désourdy de Bromont.



LA FONDATION DU TRANSPORT AÉRIEN DE L'AQTA SOUTIEN LA RELÈVE!

Encore cette année, un élève méritant s'est vu décerner une bourse de 5 000 \$ lors du Congrès AQTA 2018 à Québec. La ministre déléguée aux Transports, M^{me} Véronyque Tremblay, a remis cette bourse à M. Mathieu Blanchette, qui a choisi de poursuivre sa formation en pilotage dans une école membre de l'AQTA : l'Académie de l'aviation de Joliette. Toutes nos félicitations!



Avis aux étudiants et étudiantes en formation dans une des Unités de formation en pilotage membres de l'AQTA... Préparez votre dossier de candidature pour l'an prochain!

Sur la photo : Le grand gagnant, M. Mathieu Blanchette, en compagnie de la ministre Véronyque Tremblay et de M^{me} Émilie Imbeault, présidente-gestionnaire supérieure, responsable de l'Académie de l'aviation de Joliette.

DEUX MEMBRES DE L'AQTA AU CŒUR DE L'AVIATION SHERBROOKEOISE

L'entreprise Grondair Aviation s'installe à l'aéroport de Sherbrooke. Le transporteur offre en effet, depuis le 2 avril, des services de vols nolisés au public et à la clientèle d'affaires sherbrookeoise avec des avions de six à neuf places.



Le président de Grondair, M. Enrico Lessard, se réjouit de ce partenariat avec la Ville de Sherbrooke. « Il était important pour nous de nous positionner comme étant un partenaire à part entière de l'aéroport de Sherbrooke. Nous serons davantage en mesure de répondre aux besoins des gens d'affaires et de la population en général [...] »

« L'intérêt de la compagnie Grondair pour l'aéroport de Sherbrooke démontre une fois de plus le potentiel de notre infrastructure. Il s'agit d'un pas supplémentaire qui pourra éventuellement nous mener à une prochaine étape de développement et, ultimement, à fournir un service plus large pour la population régionale », a indiqué le président de la Corporation de développement de l'aéroport (CDAS), M. Claude Charron.

L'aéroport de Sherbrooke a enregistré près de 11 000 mouvements en 2017 et sert de point de départ pour toutes les destinations au Québec et en Amérique du Nord. Il offre des services de ravitaillement en carburant et héberge deux écoles de pilotage ainsi que des services de restauration.



PROCHAINE SOIRÉE RÉSEAUTAGE CHEZ UN MEMBRE

Une première pour l'AQTA! Notez donc à votre agenda le 8 novembre 2018, dès 17h, au Complexe Airmedic de l'aéroport de Saint-Hubert. Cette soirée, formule 5 à 7, attire chaque année plus d'une centaine de personnes de l'industrie du transport aérien. Ce sera l'occasion de créer et de renforcer vos liens d'affaires... Plus de détails à venir et, en attendant, un gros merci à nos amis d'Airmedic! Peut-être aurons nous le plaisir de recevoir des "FECTEAU" lors de l'évènement?



Devenez commanditaire le plus tôt possible et maximisez vos chances d'obtenir une excellente visibilité dans le cadre de cet évènement, qui promet d'être exceptionnel! Contactez-nous au 418 871-4635 ou aqta@aqta.ca et visitez notre site AQTA.ca.

AIRMEDIC S'INSTALLE À SEPT-ÎLES

Airmedic est la seule entreprise au Québec qui exploite sa propre flotte d'avions et d'hélicoptères exclusivement dédiés au secours médical d'urgence et aux transferts entre hôpitaux. Quelque 150 employés ont pour mission de porter secours rapidement à tous les membres et clients en les transportant au centre hospitalier le plus approprié. Depuis 2012, Airmedic a préservé et sauvé plus de 2700 vies. Cette entreprise s'installe dorénavant à Sept-Îles avec un Pilatus PC12. Grâce à cet appareil basé à l'aéroport, Airmedic pourra intervenir encore plus rapidement dans les secteurs isolés de la Côte-Nord.

SIERRA
— ASSURANCE —

CABINET DÉDIÉ À L'AÉRONAUTIQUE

sierraassurance.com

YVES SAINT-LOUP
Courtier en assurance de dommages
Actuaire et pilote professionnel



Centre d'information de vol de Québec

Un appel rapide, un plan clair!

Par **MATHIEU GAGNÉ** / Surveillant d'équipe | FIC/CIV Québec

L'accès à des renseignements météorologiques et à des outils de planification de vol précis et à jour a augmenté considérablement au cours de la dernière décennie. Grâce aux améliorations apportées aux systèmes automatisés de collecte de données météorologiques et à la technologie des caméras météo, ainsi qu'à l'accès à Internet, les pilotes ont désormais plus de renseignements à portée de main que jamais auparavant.

Si on ajoute à cela les services offerts par l'entremise du réseau de centres d'information de vol (FIC) de NAV CANADA, un pilote entre dans le poste de pilotage sachant qu'il peut compter sur un plan de vol clair et qu'il possède une bonne compréhension des conditions de vol.

Les spécialistes possèdent une compréhension approfondie des conditions météorologiques, plus spécifiquement celles qui sont critiques à l'aviation. Ils ont également une bonne connaissance de la topographie, qui peut influencer les conditions locales. Ils sont au fait des renseignements sur les NOTAM, qu'il s'agisse d'une information importante à l'aérodrome de destination ou de l'information en route comme un espace aérien réglementé. Grâce à ces connaissances, les pilotes obtiennent un service interprétatif à valeur ajoutée qui rassemble toute l'information dont ils ont besoin pour la planification de vol ou le service consultatif en route. Que l'on parle à un pilote expérimenté ou à un élève pilote, l'objectif du spécialiste demeure le même : s'assurer qu'ils disposent de tous les renseignements nécessaires afin qu'ils prennent la meilleure décision possible pour que leur vol se déroule de façon sécuritaire.

En quelques minutes seulement, les spécialistes de l'information de vol d'un FIC peuvent fournir :

- les conditions météorologiques actuelles et prévues tout au long de votre route;
- la meilleure route à suivre pour atteindre votre destination;
- les NOTAM, l'espace aérien réglementé, les avis spéciaux et les informations d'aérodrome;
- de l'aide pour le dépôt, la mise à jour et la fermeture de votre plan de vol.

Chaque spécialiste suit un programme de formation intensive spécifique à la région dans laquelle il travaillera. En outre, l'expérience combinée de la plupart des FIC se chiffre en centaines d'années. Le FIC de Québec est également le seul centre au pays à offrir les services en français et en anglais. Certains phénomènes météorologiques préoccupants sont



presque exclusifs à l'aviation et ils sont parfois même propres à certaines régions (comme l'influence du fleuve Saint-Laurent et la vallée dans laquelle il s'écoule). Le spécialiste d'un FIC tire le meilleur parti des renseignements météorologiques et des ressources disponibles du système de navigation aérienne pour identifier des configurations météorologiques complexes à l'échelle locale. Il est également important d'obtenir le plus d'information possible sur le type de vol. Tous les phénomènes météorologiques n'influencent pas de la même manière les vols. Cela dépend entre autres du type d'aéronef, de l'équipement, de la route et de l'altitude. »

Les spécialistes du FIC offrent également un service d'alerte pour les pilotes ayant déposé un plan de vol ou un itinéraire de vol. Lorsqu'un aéronef est en retard, les spécialistes jouent un rôle primordial en matière de sécurité en avisant les services d'urgence et en contribuant aux efforts de recherche.

Le personnel des FIC du pays est résolument engagé envers les valeurs de sécurité et de service à la clientèle de NAV CANADA. Passez-nous un appel rapide et vous serez en route en un rien de temps avec un plan clair et l'esprit tranquille!

Composez le 1 866 GO-METEO (1 866 466-3836) pour communiquer avec le Centre d'information de vol de Québec.



UN APPEL RAPIDE UN PLAN CLAIR

OBTENEZ UNE VUE D'ENSEMBLE AUPRÈS
D'UN CENTRE D'INFORMATION DE VOL DE
NAV CANADA EN QUELQUES MINUTES

Les spécialistes de l'information de vol de NAV CANADA connaissent à fond la météorologie à l'aviation, la topographie et la planification de vol, et peuvent vous aider à vous mettre en route rapidement et en toute sécurité.

Deux minutes. C'est tout ce qu'il vous faut pour avoir la conscience tranquille en confirmant et en comprenant mieux ce qui suit:

- Les conditions météorologiques actuelles et prévues tout au long de votre route
- La meilleure route à suivre pour atteindre votre destination
- Les NOTAM, l'espace aérien réglementé et les avis spéciaux
- Louverture, la mise à jour et la fermeture de votre plan de vol



Composez le 1-866-GO-METEO
1-866-466-3836

Pour accéder au réseau des centres d'information de vol

NAV
CANADA

Examens d'obtention des licences européennes à l'École nationale d'aérotechnique

Par JEAN POTVIN / Responsable Assurance Qualité, Direction des études, ÉNA

Saviez-vous que l'École nationale d'aérotechnique (ÉNA) est le seul établissement d'enseignement certifié qui offre les examens de licences européennes B1 et B2 en Amérique du Nord?

Effectivement, depuis 2010, l'ÉNA est reconnue comme centre officiel d'examens par le Wallonie Aerotraining Network (WAN). Le WAN détient les approbations et le pouvoir de structurer des bases satellites au-delà des frontières de l'Union européenne, sous la juridiction de la Direction générale Transport aérien (DGTA) en Belgique.

La mise en place de cette structure a exigé temps et efforts. Il a fallu impliquer les organisations agréées et l'autorité belge de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), démontrer un système fonctionnel garantissant l'échange des communications entre les deux établissements, notamment la sécurisation des documents, l'efficacité des lieux des examens, et s'assurer de la traçabilité des documents grâce à des systèmes qualité de part et d'autre de l'Atlantique.

L'ÉNA est le seul centre d'examens permanent en Amérique du Nord. L'École reçoit des candidats provenant principalement du Canada et des États-Unis (côte est américaine, Massachusetts et New York).

Depuis sa mise en œuvre, plus de 250 examens, comprenant 17 modules, ont été distribués. À l'exception de la partie « Hélicoptère » B1.3 et B1.4, tous les modules B sont couverts. Un candidat a récemment terminé son parcours et a obtenu sa licence B1.1 par le biais de l'autorité hollandaise, alors qu'un autre candidat de Saint Pierre-et-Miquelon (archipel français du golfe du Saint-Laurent) vient de déposer sa demande par l'entremise de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en France.

Pour obtenir la licence européenne, il faut prouver ses connaissances et son expérience en aéronautique, en maintenance ou en avionique. La réussite des examens du WAN atteste des connaissances techniques du candidat et un certificat est délivré pour chaque module réussi.

Le participant devra également faire reconnaître son expérience professionnelle par un organisme de maintenance agréé certifié par l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA). Dans certains cas, l'expérience apparentée pourra être considérée, mais il relève directement de l'autorité qui traite le dossier d'en évaluer la validité. Le candidat peut choisir le pays où il déposera sa demande de licence. Le but est de faciliter le processus pour le demandeur, en termes de

proximité et de langue parlée. La licence européenne est valide dans tous les États membres ou associés à la norme EASA.

L'ÉNA propose trois sessions d'examens annuellement qui se déroulent aux mois de mars, juin et octobre afin de respecter l'intervalle de 90 jours en cas de reprise(s). En effet, le taux de réussite aux examens est d'environ 60 %. Les conditions européennes sont exigeantes et demandent beaucoup de rigueur tant pour les candidats que pour les centres de formation et d'examens.

Le processus d'examen pour la licence de technicien en entretien d'aéronefs EASA est valide durant dix ans à partir de la date du premier examen.

Les personnes intéressées peuvent s'inscrire en ligne sur le site Web de l'ÉNA. Ces dernières devront soumettre un document d'identification incluant le lieu de naissance, comme un passeport et une preuve de résidence. Les guides d'études, disponibles en anglais et en français, sont inclus dans les frais d'examens.

Pour plus d'information ou pour s'inscrire, visitez le www.cegepmontpetit.ca/ena et cliquez sur l'onglet « Adultes » et « Examens EASA » ou contactez-moi par courriel à l'adresse suivante : jean.potvin@cegepmontpetit.ca.

En conclusion, soulignons le travail colossal accompli par le personnel du WAN dans le déploiement du centre satellite d'examens à l'ÉNA. Des représentants viennent visiter l'École tous les deux ans pour s'assurer de la conformité à la norme européenne. Les représentants de la DTGA belge étaient d'ailleurs présents parmi nous le 6 mars dernier.





Venez apprendre à piloter avec les Pros!

Loisir, Privé, Professionnel, Multi-Moteur, IFR, Nuit, VFR OTT, Instructeur de vol

450.386.1161

info@academieaviationjoliette.com



Location d'aéronefs par blocs d'heures
Cessna 150F / 172 IFR 180 HP / 210C

Jean-François Charette

450.474.8999

communautair@gmail.com



Licence "S" Structure / Certifications
Réparations majeures / Modifications

Normand Lacroix

514.927.3224

servicesaerolacroix@hotmail.com



Centre de services autorisé
R22 et R44

450.365.1284

f.lachapelle@vortexhelicorp.com



Réparation et
inspection d'aéronefs

Mathieu Lamontagne

450.474.8999

info@mecanoairservices.ca



Maintenance et restauration d'aéronefs
-Entoilage et réparation de métal
-Warbird et moteur radial

Thierry Daudin

514.464.5458

tangodeltaaviation@videotron.qc.ca



Logiciel de gestion d'aéroport
Réseaux informatiques
Systèmes de surveillance

Frédéric Ducharme

514.824.2265

info@kpi-tech.ca



Vous recherchez le hangar d'avions idéal?
Nous avons l'expertise et le savoir-faire.

Frédéric St-Onge

514.609.6353

cgfconstruction.com



Plusieurs types de stationnements disponibles
Système automatisé de distribution d'essence 100LL/Jet-A
Piste 15/33, 3250x75 asphaltée, éclairée

Bâtiment principal accessible 24/24h
Machines distributrices, toilettes
Stationnements visiteurs gratuits

Terrains commerciaux ou privés disponibles
Accès internet gratuit sur tout le site 

CSG3.ca

Conditions de vol et prix de l'essence en temps réel

info@csg3.ca

450.759.6252





Pas de solution miracle pour la pénurie de pilotes

Par John McKenna | jmckenna@atac.ca

Sérieux problème pour les petits transporteurs depuis au moins cinq ans et qui afflige maintenant l'ensemble des industries canadienne et mondiale du transport aérien, la pénurie de pilotes est en croissance fulgurante et ne sera pas résolue par une vision à court terme et des solutions temporaires.

L'industrie du transport aérien du Canada explore de nombreuses pistes de solutions et cherche des façons novatrices pour attirer une nouvelle cohorte de pilotes. Malheureusement, il n'y aura pas de solutions faciles à ce problème causé principalement par une conjoncture qui est à la fois systémique et économique.

Systémique car lorsque les gros transporteurs ont besoin d'un nombre accru de pilotes, l'effet de vague augmente et déferle vers les plus petits transporteurs. La situation s'illustre par la juxtaposition de deux triangles. L'un avec la pointe vers le haut, la base représentant le grand nombre de petits transporteurs, la pointe illustrant le petit nombre de gros transporteurs. L'autre triangle, inversé avec la pointe vers le bas, représente le nombre relatif de pilotes employés à chaque niveau de l'industrie, avec l'importante demande des plus gros transporteurs étant représentée par la ligne du haut. Bien qu'il y ait beaucoup plus de petits transporteurs au Canada, le plus grand nombre de pilotes requis par les quelques très gros transporteurs exerce une pression énorme chez les transporteurs de niveaux inférieurs. En 2017, Transports Canada a émis 1273 licences de pilote professionnel, dont 49 % à des étudiants étrangers qui sont en grande majorité retournés dans leurs pays. Malgré quelque 650 nouveaux pilotes canadiens, l'écart actuel entre la demande et l'offre de pilotes au Canada se chiffre à environ 500 par année et continue de croître.

Deux choses sont essentielles pour surmonter cette situation. La première est de réussir à attirer plus de jeunes et de femmes vers une carrière en aviation. L'autre est de mieux gérer la transition des pilotes en provenance des petits transporteurs vers les plus gros de façon à réduire l'impact chez les plus petits.

Du point de vue économique, la demande de pilotes mondiale grandissante générée par la croissance annuelle du trafic d'environ 5 % est aggravée par le fait qu'une importante cohorte de pilotes se dirigent rapidement vers la retraite. Que ce problème soit mondial ajoute à la situation canadienne, car les exploitants étrangers ciblent les pilotes canadiens d'expérience, augmentant ainsi la pression du côté de la demande canadienne.

L'élasticité positive de la demande dans le transport aérien fait en sorte que la croissance économique entraîne une forte augmentation de la demande tandis qu'une récession réduit

de façon marquée la demande et, par conséquent, le nombre de pilotes requis. La grave récession de 2008 a découragé de nombreux jeunes à s'orienter du côté de l'industrie du transport aérien puisque les manchettes parlaient surtout de licenciements et de périodes difficiles pour de nombreux transporteurs. Cette lacune a créé un fossé encore plus grand de l'offre devant la demande qui a bondi quelques années plus tard.

Le coût élevé de la formation est une dissuasion financière sérieuse qui n'est pas facilement résolue. La formation est continue et coûteuse pour un transporteur, ce qui explique en grande partie les conditions offertes aux nouveaux pilotes par rapport à des emplois dans d'autres secteurs de l'économie.

L'année dernière, l'ATAC a créé un groupe de travail pour étudier cette situation critique. Son mandat est de :

- développer des outils modernes pour inciter les jeunes à envisager une carrière en aviation;
- faire appel aux femmes pour qu'elles deviennent pilotes;
- trouver de l'aide financière pour former les futurs pilotes; et,
- construire de meilleurs ponts entre les plus grands et les plus petits transporteurs pour assurer une transition plus fluide des pilotes.

L'accomplissement de ces tâches aiderait beaucoup à atténuer ce problème. Malheureusement, attirer plus de gens dans le domaine de l'aviation est un défi à long terme.

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent aussi s'impliquer au-delà du simple fait de reconnaître le problème. D'abord et avant tout, les gouvernements doivent considérer la pénurie croissante dans cette industrie clé dans tout nouveau règlement. Deuxièmement, ils doivent travailler avec l'industrie pour trouver des solutions permanentes. Les gouvernements ont les ressources requises pour aider à développer les outils financiers nécessaires pour attirer les gens vers l'aviation. Les gouvernements provinciaux doivent aussi aider en ajoutant l'aviation aux programmes d'orientation professionnelle et à mieux informer les conseillers des possibilités offertes par une carrière dans le secteur de l'aviation.

Cette initiative ne se limite pas aux membres de l'ATAC, car seul un dialogue global avec toutes les parties prenantes mènera à des solutions viables à long terme. Le groupe de travail concentre actuellement ses efforts sur la pénurie de pilotes, mais souhaite également remédier à d'autres pénuries de personnel dans le secteur de l'industrie du transport aérien.

L'ATAC invite toutes les parties intéressées à se joindre aux efforts du groupe de travail. •

Intégration de Planet-Air Maintenance au Groupe Adrédaline



Olivier Moreau, directeur de maintenance.

À Trois-Rivières, dans les anciens locaux de Nadeau Air Service, Planet-Air Maintenance est une nouvelle entreprise qui offre un service spécialisé d'entretien d'aéronefs pour des particuliers et entreprises. Planet-Air Maintenance, lié au groupe Adrédaline, fondé en 2004 par Jean-Nicolas Lagacé et Frédéric Baillargeon, s'impose comme chef de file au Canada dans le domaine du tourisme d'aventures avec ses quatre écoles de parachutisme exploitant des Cessna Caravan et 206.

Forts d'une expertise dans le Cessna Caravan et de leurs nombreuses années d'expérience, les mécaniciens de Planet-Air Maintenance ne sauraient négliger bon nombre d'autres types d'aéronefs qui y sont entretenus sur une base régulière. Cette nouvelle entreprise permet au Groupe Adrédaline d'accélérer sa stratégie d'intégration de ses activités et d'envergure géographique dans le but de percer le marché hors-Québec dans le milieu du parachutisme sportif ainsi que des services d'opérations et d'entretien d'aéronefs commerciaux.

Gaétan Nadeau, fils de Linda et Michel, ainsi qu'Olivier Moreau, le directeur de maintenance, font partie intégrante de cette jeune et dynamique entreprise. Débutant leurs activités dans une zone du Québec où l'offre comparable est plutôt limitée, les dirigeants visent à offrir une expérience-client incomparable avec des méthodes modernes, dans des locaux à la fine pointe de la technologie et adaptés aux besoins de leur clientèle. •

Source : planetairmaintenance.com

600, chemin des Patriotes
Saint-Mathias, Québec
450-658-2041
info@aviationbl.com
www.aviationbl.com

VOTRE SPÉCIALISTE :

en
HÉLICES

7071



HÉLICOPTÈRE

Routes du ciel du Québec Merci à vous!

Par Michael Boutin | Heli Entrepreneur | helimob.com

Lors de mon dernier article où je vous demandais votre collaboration pour créer un lieu commun des endroits à découvrir au Québec en hélico, j'ai été surpris par votre enthousiasme. J'ai reçu plus de 100 coordonnées de lieux à découvrir grâce à l'hélico. Merci, merci et merci!



Compte tenu des délais et que mes amis pilotes voulaient pouvoir avoir ces lieux à découvrir pour l'été, j'ai donc effectué un premier tri, créé quelques catégories et décidé de développer la première application mobile pour pilotes d'hélicoptère. Encore une fois, une première pour le Québec! Vu les délais pour recueillir les sites à découvrir et à développer cette première application mobile que vous pouvez télécharger si vous avez un téléphone mobile, nous avons décidé de limiter les sites et, au cours de l'année, d'ajouter de nouveaux endroits.

Nous avons donc effectué le grand lancement de l'application lors du week-end HeliClub qui avait lieu à la fin du mois de mai. L'enthousiasme reçu par mes amis pilotes a été au-delà de mes espérances. En plus, j'ai reçu plusieurs nouveaux endroits à ajouter à notre application pour découvrir le Québec. Donc, c'est bien parti et voici nos routes du ciel les plus populaires.

Le week-end amoureux (3 routes)

Comme son nom l'indique, il s'agit d'un week-end à une auberge où l'hélicoptère est le bienvenu.

La route des pêcheurs (5 routes)

Nous avons plusieurs routes pour les pêcheurs, des routes d'une durée d'un à plusieurs jours.



La route de la Côte-Nord

Nous avons développé des routes pour les amateurs de découvertes du Québec. Celle de la Côte-Nord a été la plus populaire. Avec un départ de Montréal ou Québec, on longe le fleuve pour se rendre jusqu'à Natashquan. Quelques aventuriers se sont même rendus jusqu'à Harrington Harbor, lieu de tournage de La Grande Séduction.

La route de la Gaspésie

À nouveau pour nos amateurs d'aventures, la découverte de

la Gaspésie, en passant par la baie des Chaleurs, permet de découvrir cette grande région. La possibilité de luncher au milieu d'une rivière et de voir des sommets à plus de 3000 pieds permet de créer des moments magiques!

La route des vignobles

Voilà comment se faire des amis : inviter des amateurs de vin à découvrir un ou plusieurs vignobles, et ce, sans pouvoir nous-mêmes en déguster! C'est là qu'on reconnaît de vrais amis! Nous avons identifié quelques vignobles et, parmi eux, quelques-uns offrent la possibilité d'y passer le week-end. Donc, durant les routes d'une journée, vous pourrez découvrir un ou deux vignobles et, durant un week-end, vous pourrez découvrir quelques vignobles dans des régions différentes (les Cantons-de-l'Est et l'île d'Orléans). Pour la saison des vendanges, j'organise un voyage dans la région de Niagara pour découvrir ses vignobles. Si vous êtes intéressé, communiquez avec moi.

La route des photographes

Autre route très populaire, elle a attiré plusieurs non-pilotes qui voulaient découvrir le Québec avec des points de vue totalement différents grâce à l'hélicoptère. Suite à la demande de la Boutique Lozeau, nous avons développé une route photo avec des amateurs de photographie. Une route fantastique de trois jours!

Pour une première année, on peut dire «Mission accomplie»



Comme on n'arrête jamais, plusieurs d'entre vous m'ont demandé de continuer et de pouvoir fournir mes routes du ciel que j'ai développées pour les voyages HELIMOB. Bonne idée! Donc, au cours de l'automne, nous ajouterons quelques points. À nouveau, je vais avoir besoin de votre collaboration. Si possible, me faire parvenir quelques coordonnées d'endroits à découvrir en Floride.

J'ai préparé quelques vidéos sur certains des endroits à découvrir au Québec. Cela pourrait vous donner quelques idées. •

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler.

« Tout pilote au pays se doit d'être membre de COPA ! » Chris Hadfield

En tant que membre COPA, vous bénéficiez :

- De la défense d'intérêts au niveau fédéral, là où ça se passe;
- D'un réseau de milliers de membres et d'experts;
- Du meilleur programme d'assurance aviation au pays;
- Du magazine mensuel COPA Flight;
- D'outils, guides et formations spécialisés.

75 rue Albert, bureau 903
Ottawa, ON K1P 5E7
Tél: 613.236.4901
copa@copanational.org
www.copanational.org

COPA
ASSOCIATION CANADIENNE DES PROPRIÉTAIRES ET PILOTES D'AÉRONEFS

600, chemin des Patriotes
Saint-Mathias, Québec
450-658-2041
info@aviationbl.com
www.aviationbl.com

VOTRE SPÉCIALISTE :

en
MAINTENANCE



Bertrand Godin

Valeureux pilote de course et très grand passionné d'aviation

Recherches et reportage : Martin Cormier | marcor@live.ca

C'est avec grand plaisir que le magazine *Aviation* vous présente Bertrand Godin, ce fort sympathique pilote émérite. Quand on part à la découverte du monde de l'aviation et celui de la course automobile, c'est un nom qui se détache tout naturellement et particulièrement dans ces deux disciplines.

Bertrand Godin, un remarquable pilote de course

Bertrand Godin est l'un de nos grands pilotes de course automobile qui se sont illustrés sur des pistes de course au Québec, aux États-Unis et en Europe. Au début de sa carrière, malgré les embûches, ce brillant pilote s'est forgé une fantastique renommée dans le difficile monde de la course automobile. Après avoir assisté à la fulgurante carrière de Gilles Villeneuve, son idole, ce dernier fut pour lui une inspiration. Il allait devenir un pilote aussi déterminé que son modèle.

Issu d'une modeste famille, sans appui financier, dès ses 18 ans, Bertrand fait ses premiers pas avec le karting. Ses succès le transportent en Europe. En 1992, il pilote en Formule Ford pour l'Écurie Mygale. En 1993, il est vice-champion de France pour la Formule Ford. En 1994, il devient une seconde fois vice-champion de France avec 8 podiums hautement gagnés sur les 10 courses. Entre 1995 et 1996, il est pilote chez l'Écurie Player's et se distingue en Formule Indy Lights. En 1996, il remporte le Grand Prix de Trois-Rivières. En 1997, il pilote en Formule Atlantique et remporte des victoires au Circuit Gilles-Villeneuve. En 1998, il participe à la Série 3000, l'antichambre de la Formule 1, avec l'Écurie Durango. Depuis 1999, Bertrand Godin a participé à plusieurs courses dont la Coupe Toyota en Stock-car, Suprême ADL Tobacco, Caspar Super Series, Procam et la Coupe Nissan Micra.

Bertrand Godin, un véritable passionné d'aviation

L'aviation fut un domaine magique pour Bertrand Godin. Dès ses 7 ans, il prend place dans des boîtes de carton toutes dessinées d'altimètres, d'indicateurs de destinations et d'instrumentations du moment. Il s'imagina être un célèbre pilote volant à des altitudes frisant les 30 000 pieds. Mais tout cela lui semble inaccessible. Il avait bien peur de ne jamais pouvoir monter à bord d'un tel avion. Mais le dieu qui exauce les souhaits des enfants de 7 ans qui veulent jouer dans la cour des grands veillait. Le papa de Bertrand Godin se rend à l'évidence et lui fait une surprise. Il l'amène à l'aéroport de Drummondville pour faire un tour d'avion. Bertrand Godin raconte : « J'étais tout à ma joie, émerveillé. Le pilote



Bertrand Godin en Indy Car, en 1997, avec l'Écurie Players.
Crédit photo : Alain Florent



Bertrand Godin, gagnant en Formule Atlantique lors du Grand Prix du Canada, en 1997.
Crédit photo : Charles Gauthier

nous a embarqués dans l'avion comme si c'était dans un bon vieux pick-up. Nous étions cinq dans ce Cessna 172. La randonnée fut amusante même si, au départ, j'avais remarqué l'usure des pneus. Aujourd'hui, je réalise que la rigueur n'était pas tout à fait au rendez-vous et que ce n'était pas très sécuritaire. »

Mais ce n'est qu'en 1997 que Bertrand réalise son rêve. Il se rend à Saint-Hubert pour rencontrer Patrick Curot. Ce dernier, passionné de façon contagieuse d'aviation, n'a pas mis longtemps pour le convaincre de suivre un cours de pilotage suite à un vol d'initiation. Il se souvient : « J'ai fait une vingtaine d'heures en plus de mon vol solo. J'avais un plaisir fou chaque fois que je prenais les commandes. Mais j'étais au cœur de ma carrière de pilote de course. J'ai fait une longue pause de dix ans avant de reprendre ma formation chez Aviation DM de Saint-Hyacinthe. » L'homme poursuit : « C'est André Morin qui m'a formé de brillante façon pour l'obtention de mon brevet de pilote privé. »

Ce n'était qu'un avant-goût de ce que Bertrand Godin allait vivre plus tard à Rivière-du-Loup pour le tournage de l'émission AIR. Il mentionne ici : « Même si j'aime les sensations fortes, je n'ai pas fait de l'aviation dans le but de pousser la machine à sa limite. Voler, pour moi, c'est faire UN avec la machine et vivre pleinement le bonheur d'être dans un environnement spectaculaire. Quand on m'a offert l'opportunité de vivre la voltige aérienne, je me suis dit... Quelle belle occasion de devenir un meilleur pilote... Mais aux commandes du Citabria, avec Martin Hivon comme instructeur, j'en ai eu plein mes bottes. Nous devons tourner une émission en quatre jours alors que pour faire un cours de voltige, au moins une dizaine de jours étaient nécessaires. Une expérience que je recommande à tous! »



Moment fort en aviation pour Bertrand Godin, à l'avant du poste d'observation et de la tourelle d'un B-17 Flying Fortress.
Crédit photo : Daniel Villeneuve




Un moment inoubliable avec (de gauche à droite) Martin Hivon, Marc Warden et Bertrand Godin, lors d'un vol de voltige aérienne de Bertrand Godin pour l'émission AIR, à Rivière-du-Loup.
Crédit photo : David Étienne Durivage

SOURCES :

M. Bertrand Godin et :
Bertrand Godin, *Piloter son avenir*, autobiographie par Bertrand Godin et Charles-André Marchand, Éditions ADA, 20-10-2017
Les Incollables, par Bertrand Godin et Marc Bouchard, Les Éditions Transcontinental, 17-09-2014
<https://www.leslibraires.ca/livres/piloter-son-avenir-bertrand-godin-9782897862213.htm>
<https://www.journaldemontreal.com/2017/01/21/de-pilote-a-instructeur-de-conduite>


Un autre beau moment de la passion de Bertrand Godin pour l'aviation fut d'avoir pu voler avec le plus célèbre des bombardiers de la Deuxième Guerre mondiale. Il cite : « Le B-17 m'a toujours fasciné. Quelques jours avant de me faire ce cadeau, j'ai dit à mon garçon que j'avais réalisé beaucoup de rêves dans ma vie et que le prochain serait de faire un tour dans la forteresse volante, entendre chacun des quatre moteurs de 1200 ch et sentir les vibrations! Plus tard, ce fut fait. Tout ça bien installé dans le nez de l'appareil, aux emplacements du bombardier et du navigateur, avec mon garçon pour partager ce bonheur. Ce vol restera gravé dans ma mémoire. À vrai dire, chaque vol que je fais avec des invités, ne serait-ce que pour aller prendre un petit déjeuner en avion, est un pur bonheur! »

Dans une prochaine édition, le magazine *Aviation* vous présentera une entrevue réalisée avec Bertrand Godin qui fera des parallèles et comparaisons entre le pilotage d'aviation et celui de la course automobile. Pour ses photographies et sa collaboration, un merci spécial est adressé à Bertrand Godin, instructeur en conduite automobile, Institut de police de Nicolet, conférencier et chroniqueur automobile. •



600, chemin des Patriotes
Saint-Mathias, Québec
450-658-2041
info@aviationbl.com
www.aviationbl.com

VOTRE SPÉCIALISTE :



en
SOUDURE

7071

Ford Tri-Motor, toujours vivant !

Texte et photos : Richard Saint-George



Quatre-vingt-dix ans après sa construction, NC9645 demeure l'un des deux exemplaires de ce modèle encore en service et accessibles au grand public. Figures emblématiques d'AirVenture Oshkosh, chaque année, ces monoplans trimoteurs apparaissent aussi occasionnellement lors de rassemblements aéronautiques et de fêtes thématiques.

Fuselage et plan vertical en tôle ondulée, train classique à atterrisseurs fixes, triple motorisation en étoile et cockpit surélevé forment l'architecture du Ford Tri-Motor. Commercialisé de 1925 à 1933, le *Tin Goose* – ainsi surnommé, certainement en référence à son profil (oie) et à sa couleur (étain) – fut construit à près de 200 exemplaires. Son design semble très inspiré (pour ne pas dire copié) de celui du Fokker F.VII. Initialement conçu pour le transport civil, ce *liner* de 10 passagers et 2 membres d'équipage (configuration actuelle) pouvait aussi se convertir en avion-cargo (muni d'une trappe de largage). Quelques exemplaires furent également militarisés. Plusieurs compagnies aériennes américaines démarrèrent quasiment leurs opérations avec des Ford Tri-Motor. C'est le cas d'Eastern Airlines, mais aussi de Transcontinental & Western Air. Sur leurs routes, une hôtesse de l'air servait une clientèle aisée, voire franchement privilégiée.

Carnets de vol...

Baptisé *City of Wichita*, NC9645 servit initialement (dès janvier 1929) la Transcontinental Air Transport (ou TAT). Aujourd'hui, remis en état d'origine, celui-ci arbore de facto les couleurs et le logo de cette compagnie aérienne qui, en son temps, fut unie à Western Air Express pour former T&WA. En juillet 1931, l'appareil fut ainsi transféré à celle qui deviendrait bien plus tard la Trans World Airlines, mieux connue sous le sigle TWA. En 1935, ce Tri-Motor – numéro de série 8 – fut revendu à Grand Canyon Airlines. Deux ans plus tard, on le retrouvait opérant pour Boulder Dam Tours. La même année, soit en 1937, l'avion s'envola vers le Honduras où il resta jusqu'en 1942. Puis c'est un opérateur

– dont on a perdu la trace – qui l'exploita au Mexique (immatriculé successivement XA-FUB et XA-NET). En 1951, lors d'une grande visite, on lui substitua son revêtement ondulé pour lui riveter des plaques d'alliage léger lisse. Ça devait faire plus moderne... Pour le coup, il devint « The smoothskin Ford ». L'année 1953 arriva avec un nouveau propriétaire et... un accident. Durant un an, l'avion fut par conséquent remis. Intervint alors l'Américain Eugene Frank qui racheta la quasi-épave. Collectionneur ou investisseur (l'histoire ne le dit pas), l'homme rapatria sa nouvelle acquisition aux USA et l'immatricula de nouveau en *November* (N58996). Néanmoins, l'aéronef allait rester immobilisé jusqu'en 1964. Enfin, le propriétaire d'une chaîne d'hôtels et de casinos – William F. Harrah – le reprit à son compte et lui redonna ses lettres de noblesse : *registration* d'origine NC9645, rétablissement de la carlingue ondulée et restitution du certificat de navigabilité. En tout, sept années furent nécessaires pour réaliser cette improbable restauration. À la mort de W. F. Harrah, survenue en 1986, l'avion fut vendu aux enchères. Le gagnant, Gary Horton, le garda jusqu'en 1990 – date à laquelle Evergreen Aviation and Space Museum de McMinnville en devinrent les nouveaux propriétaires. L'avion fut de nouveau remis. En 1996, une seconde restauration débuta. Enfin, l'année 2014 marqua un tournant dans l'épopée de NC9645 : Ed Patrick et le Liberty Aviation Museum de Port Clinton (Ohio) rachetèrent les droits et signèrent un accord de partenariat avec l'Experimental Aircraft Association. Ensemble, le groupe lança les premières tournées de vols rétro avec l'avion historique. Un projet concluant !

Opérations en binôme

NC9645 n'est pas l'unique Ford Tri-Motor opérant sous l'égide de l'EAA. Un autre exemplaire constitue la seconde partie de cette flotte rétro. NC8407 Tri-Motor, produit en août 1929, fut lui aussi sauvé in extremis du néant. Après une première affectation comme avion de ligne dans les années 1930, on le transforma, dix ans plus tard, en largueur de parachutistes sapeurs-pompiers. Parallèlement, il servit aussi d'épandeur d'insecticides au-dessus des forêts. Dans



Aperçu du cockpit, équipé d'instruments analogiques contemporains.



Le radial droit Pratt & Whitney R-985-AN14B, durant une montée initiale.



Cabine configurée 10 pax.

les années 1960, le Ford prit part à une opération de vols touristiques menée à travers les États-Unis. Coup du sort, en 1973, il fut soulevé à 30 pi (9 m) dans les airs par une violente ligne d'orages ! Brisé en trois morceaux lorsque rejeté au sol, l'aéronef fut considéré comme une perte totale. La compagnie d'assurances le revendit alors à l'EAA Aviation Foundation. Sa restauration complète demanda douze ans de patience et d'efforts. Le « rescapé » fut ensuite exposé pendant six ans à l'EAA AirVenture Museum d'Oshkosh – ne volant que sporadiquement durant cette période. Ce n'est qu'en 1991 que *NC8407* rempila pour le plus grand plaisir de tous.

Un air d'autrefois, un charme suranné

Monter à bord d'un Ford Tri-Motor, c'est revisiter un pan du passé aéronautique. L'inclinaison de la cabine, dû au train classique, et la porte d'embarquement ovale témoignent du style de l'époque. On accède aux sièges via une allée centrale. Les parois des cloisons et le plafond sont en acajou clair. Des rideaux en tissu ornent les larges hublots ressemblant en fait à des fenêtres de train à vapeur. Au-dessus de chaque fauteuil à rangée unique, une frêle applique électrique permet au passager de s'éclairer individuellement. Au fond du couloir, une porte en bois s'ouvre sur le lieu d'aisances – identifié *Lavatory*. À l'opposé, un passage étroit, flanqué d'une marche, mène au cockpit. Point de porte ! Rien de manichéen encore à l'aube des années trente ! Rappelons que la première attaque terroriste contre un avion n'eut lieu qu'en 1949 : une bombe placée dans un Douglas DC-3 d'Air Rimouski par un dénommé Albert Guay. En voulant se débarrasser de sa femme, passagère sur le vol, l'homme tua 23 personnes. À l'intérieur du poste d'équipage, on remarque d'emblée les deux volants en bois montés sur colonnes. Les sièges en moleskine et au dossier court semblent spartiates. La console centrale comporte trois manettes de puissance, plus celles de mélange. Par contre, aucun levier pour réguler les bipales Hamilton Standard ! Leur pas de-

meure fixe en marche. Les contacteurs de magnétos et de batterie intègrent le reste du bâti métallique. Au niveau de l'instrumentation, la majorité des cadrans de *NC9645* ne sont pas d'origine. Radios et GPS ont même été ajoutés sur le peu de surface encore vacante. La mise en route des trois Pratt & Whitney s'apparente à celle d'un radial de Beaver. Plus simple encore puisque pas besoin de régler les hélices ! Dès la mise en puissance, un bruit assourdissant les pax qui, contrairement aux pilotes, n'ont pas de *David Clark* rivés sur les oreilles. L'accélération est franche sans être fulgurante. À peine la queue relevée, la super portance de l'aile haute franchit les 12 personnes à bord de la gravité – dont Pierre Harvey et moi faisons partie en ce 27 janvier à Sebring (Floride). En croisière, à 1100 pi (335 m), les moteurs ronronnent à 1600 tr/min. À cette allure, soit 85 mph indiqués (74 kias – 137 km/h), nous pourrions voler pendant 3 heures et demie. En cas de panne, le Ford peut tenir le palier sur deux moteurs, mais pas sur un seul. Au bout d'une trentaine de minutes, l'équipage vire autour du lac Jackson et prend le chemin du retour. La manœuvre est souple et coordonnée. L'atterrissage se fait en douceur malgré un bon vent. Déjà, dix autres passagers attendent sur le tarmac que nous débarquions de l'appareil. Ici comme ailleurs, les files d'attente ne déroutent pas. C'est ça qui garantit en partie la survivance du modèle ! Considérant l'investissement humain, le capital investi et les frais d'exploitation, payer 75 \$ US, le tour me semble vraiment raisonnable. •



Au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada

Un légendaire chasseur : le Lockheed F-104 Starfighter

Reportage et traduction : Martin Cormier | marcor@live.ca

C'est avec grand plaisir et fierté que le magazine *Aviation*, en collaboration avec le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa, présente à ses lecteurs le F-104 A. C'est un brave et légendaire chasseur qui a volé quelque peu par temps de guerre et plus par temps de paix et pour la NASA.

Son histoire

Pendant le conflit qui oppose les deux Corées, en plus des autres pays impliqués dans cette tuerie, dont le Canada, Lockheed interroge des pilotes de North American F-86 Sabre pour découvrir ce que serait l'avion de chasse idéal. Ces derniers optent pour une vitesse et une altitude accrues de pilotage. En 1952, Lockheed débute un projet accepté en mars 1953 par l'US Air Force. Le 4 mars 1954, à la base aérienne d'Edwards, Californie, c'est le vol initial du XF-104 effectué par M. Tony LeVier, pilote d'essais chez Lockheed. Commandés en 1955, c'est en février 1958 que le F-104A de série sera mis en service.

Avec un long fuselage affiné, une petite surface alaire afin de maintenir l'écoulement d'air, l'avion ne peut voler à faible vitesse qu'en inclinant les bords d'attaques et de fuites. Le F-104 est muni d'un canon rotatif interne M-61 A1 dans le fuselage gauche. C'est un pur intercepteur qui ne transporte ni roquettes ni bombes. Les armes transportées l'ont été par des versions ultérieures du F-104. La plupart des versions du F-104 avaient des rails au bout des ailes pour transporter des missiles AIM-9 Sidewinders. L'USAF n'a pas commandé beaucoup de F-104 parce que cet avion ne convenait pas à ses besoins. Lockheed a fabriqué quelques centaines de F-104 pour le marché d'exportation. Des pays étrangers, dont le Canada, en ont fabriqué au moins tout autant. Mais un entraînement déficient, combiné au mauvais temps, a été la cause de plusieurs écrasements, surtout du côté allemand. Certains F-104 ont été distribués à des pays alliés, dont la



Un F-104 Starfighter du F-104 Starfighter, près d'un CF-100 Canuck, sur le tarmac de l'Établissement central d'expérimentations, aéroport d'Uplands, Ottawa. Crédit photo : Collection des Archives de la médiathèque du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.



Cabine de pilotage d'un F-104 Starfighter. Crédit photo : Collection des Archives de la médiathèque du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.

Belgique, le Danemark, l'Allemagne de l'Ouest, l'Espagne, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège et la Turquie.

Le 7 mai 1958, on assiste à un record d'altitude de 91 243 pi (27 811 m) et le 16 mai 1958 à un record de vitesse se situant à 2259,82 km/h (1404,19 mi/h). Durant les années 1960, afin d'atteindre une altitude de 120 800 pi (36 819,84 m), trois F-104 transformés en NF-104 seront démilitarisés et équipés d'un moteur de fusée Rocketdyne d'une poussée de 2700 kg (5952,48 lb). Quant au NF-104, ce fut un avion d'entraînement supersonique américain. Muni d'un système de propulsion mixte (moteurs aérobie et anaérobie) afin d'atteindre les hautes et très hautes couches de l'atmosphère, l'appareil devait entraîner à faible coût les pilotes du North American X-15 et du Boeing X-20 Dyna-Doar, programme annulé par la suite.

HANGAR À VENDRE
GRANDEUR 62'X72'X20'
CSG3

501 X22

7093

Porte tripple 60'x16'

Plancher Epoxy

Différentes grandeurs disponibles

CONSTRUCTION
AVIATION

Frédéric St-Onge

514 609-6353

Le 10 décembre 1963, un spectaculaire accident implique un NF-104 piloté par le renommé Chuck Yeager qui en perd le contrôle à 108 700 pi (33 131,76 m). Il put s'éjecter de son NF-104 en vrille pour raconter les péripéties de son incroyable chute. Entre 1956 et 1994, la NASA utilise onze F-104 aux fins de programmes spatiaux et de collectes de données sur les comportements des aéronefs. Le F-104 a été utilisé par plusieurs escadrons durant la Guerre du Vietnam, mais sans victoire sur les Mig nord-vietnamiens en y perdant quatorze F-104C. Ces derniers ont été remplacés en juillet 1967 par des McDonnell F-4 Phantom II. Les F-104 ont été utilisés jusqu'en 1969. Le dernier vol sera effectué en 1975 avec l'Air National Guard (ANG) de Porto Rico.

Modèle canadien

Vers la fin des années 1950, le gouvernement canadien souhaite remplacer le Canadair Sabre CL-13 quand l'Aviation royale du Canada opte pour le Lockheed F-104 Starfighter. Durant son évolution, l'appareil s'était visiblement alourdi. La version canadienne était bien plus lourde que le F-104A. Les F-104 étaient munis d'un moteur General Electric fabriqué par Orenda, compagnie canadienne. Ils allaient pas mal plus vite en haute altitude. Ils emportaient l'arme originale, une bombe à hydrogène. Sous le ventre, on pouvait attacher une nacelle centrale contenant quatre caméras Vinten. En version F-104G très chargée, Lockheed a produit 38 biplaces et Canadair ainsi que 200 monoplaces pour l'Aviation royale canadienne. Canadair a aussi produit 140 monoplaces supplémentaires pour Lockheed pour d'autres pays. Les derniers CF-104 ont tous été retirés du service actif en 1986 et remplacés par des McDonnell Douglas CF-18.

Un F-104A au Musée

Exposé fièrement, ce Lockheed F-104A Starfighter a été fabriqué en 1957 en Californie et reçu dans la même année par l'USAF. Il a servi à la base aérienne d'Elgin, en Floride, et a été envoyé par la suite chez Canadair, à Cartierville, à Montréal. Il servira de modèle de référence en vue de la construction sous licence des futurs CF-104. En juin 1963, l'Aviation royale du Canada en fait l'acquisition. En 1965, il est transféré à l'Établissement central d'expérimentation et d'épreuve, à l'aéroport d'Uplands, à Ottawa. Le 14 décembre 1967, avec ce F-104, Robert A. White, lieutenant-colonel d'aviation, établit un record canadien en accédant à une altitude de 100 110 pi (30 513,52 m). Déjà honoré comme officier de l'Ordre du mérite militaire, ce pilote émérite fut intronisé au Panthéon de l'aviation du Canada en 1974. En juin 1968, ce F-104 fut transféré au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.

Pour leur aide précieuse et pour les photographies, des remerciements sont adressés à M. Régnald Fortier, conservateur du Musée, et à Mme Marcia Mordfield, archiviste adjointe du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa. •

Sources :

Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, Ottawa
The Canadian Starfighter Association
<https://canadianstarfighterassociation.org/story.htm>
<https://ingeniumcanada.org/aviation/collections-recherche/artefact-lockheed-f-104a-starfighter.php>
https://en.wikipedia.org/wiki/Lockheed_F-104_Starfighter

AÉROPORT DE Drummondville

Outil de développement économique

Nouvelle piste
6000' x 100'

À 15 minutes de vol de Montréal
et 25 de Québec.

Le seul aéroport au Centre-du-Québec à vous offrir une hydrobase.

Services professionnels sur place :

- atelier de peinture – Drummond Aéro-Paint;
- atelier de mécanique & avionique;
- école de pilotage Select Aviation;
- service d'arrimage « tie-down »; etc.

Nouveau !
TERRAINS À VENDRE POUR LA CONSTRUCTION DE HANGARS.

aeroportdrummondville.com

WISEZ PLUS HAUT !

Exploité par **SDED**
Société de développement économique de Drummondville



De Havilland DHC-2 Beaver Mk. I

Texte et photos : Richard Saint-George



Cette jeep volante demeure l'avion de brousse par excellence. Construits à plus de 1600 exemplaires depuis 1947, nombre de castors sillonnent encore les airs des cinq continents. Au Canada, sur les 381 unités immatriculées, plusieurs sont répertoriées au Québec. La plupart opèrent pour des compagnies régionales ou des pourvoires.

Le de Havilland Beaver DHC-2 Mk. I fut conçu juste après la Seconde Guerre mondiale. Son concept, calqué sur les modèles militaires, en fit une machine technologiquement endurante. Sa maintenance était basique pour l'époque. Configuré initialement sur roues – montées sur un solide train classique – l'appareil se déclina rapidement sur skis et flotteurs. Cette polyvalence séduisit les opérateurs civils. Rappelons toutefois que ce fut le *Department of Lands and Forests* (absorbé avec le *Department of Mines and Northern Affairs*, en 1972, pour former le présent ministère des Ressources naturelles) qui opéra le premier Beaver au printemps 1948. Il y a donc 70 ans ! Ce mémorable anniversaire

n'était pourtant pas gagné d'avance. En effet, originellement, le carnet de commandes de l'avionneur canadien tarda à se remplir. Heureusement et malgré certaines réticences protectionnistes, l'armée américaine acquit finalement plusieurs centaines de machines. On dit d'ailleurs que quelques-unes d'entre elles seraient encore en service. D'autres intentions d'achat suivirent dans la foulée. Rapidement, le Beaver se convertit en un avion multifonctionnel : expéditions, épandage, reconnaissance, évacuation, brousse, etc. L'accueil mitigé initial se mut alors en un succès commercial durable. Au Canada, et notamment au Québec, les pourvoires et les petites compagnies aériennes excentrées privilégient ce gros sept-passagers ou combi (pax + cargo). Une clientèle privée, éprise de contrées sauvages, l'utilise pour aller à la pêche ou à la chasse, quand ce n'est pas tout simplement pour goûter aux joies du vol.

Pilotage et précautions

Avion à décollage et atterrissage courts ou *STOL*, le DHC-2 Beaver excelle sur roues comme sur skis ou flotteurs.

Devinettes sur le DHC-2 Beaver Mk. I

- Quel avion concurrença le Beaver à ses débuts ?
- La version L20, livrée à l'U.S. Army, fut produite à combien d'exemplaires ?
- De combien de porte(s) cargo dispose le Beaver ?

Réponses :
a) le Cessna 195
b) 968
c) 2



Bipale Hamilton Standard de type counterweight, montée sur C-GAZJ, Beaver n° de série 748 (Aviation La tuque).



Accès à bord porte gauche pax/cargo.



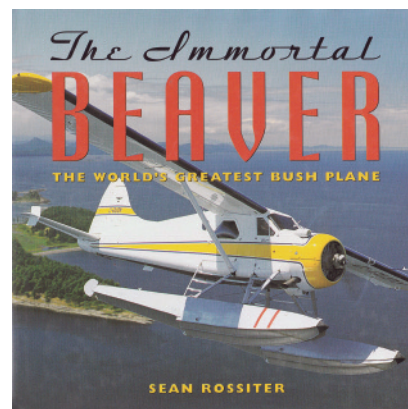
Moteur radial déposé de C-GQXH, Beaver n° de série 536 (ex-Air Mélançon, repris par Air Tamarac).



Profil avant gauche de C-FGIB, Beaver n° de série 6 (aéronef privé). On notera le hauban judicieusement monté entre la porte d'accès au cockpit et celle de la cabine pax/cargo.



Empennage horizontal, muni de stabilisateurs de lacet, monté sur C-FLLX, Beaver n° de série 1293, présenté en ouverture d'article (aéronef privé).



Un excellent livre de référence : *The Immortal Beaver, The World's Greatest Bush Plane.*



Planche de bord et espace cabine de C-FMPT, Beaver n° série 1260 (Air Tamarac).



hasardeuse, voire dans certains cas fatale. Aussi, l'installation de générateurs de vortex ou *Vg's* sur la voilure principale permet de retarder la perte de portance tout en optimisant le comportement aux grands angles. À considérer !

Peu de consignes de navigabilité

Il n'existe pas beaucoup d'AD's récents pour le Beaver. En 70 ans d'existence, les

Son moteur R-985 Wasp Junior, de neuf cylindres en étoile développant 450 ch, permet de quitter l'asphalte ou de s'extirper de l'eau avec brio. Néanmoins, cette mécanique – dont les origines remontent aux années 1920 – est gourmande en essence et en huile. Et tout ça dans un concert de décibels orchestré par les échappements libres et la bipale Hamilton Standard à vitesse constante. À faible allure, incliné et à pleine charge (quand ce n'est pas en surcharge !), le Beaver a la réputation d'être parfois traître. Aucun signe avant-coureur ne prévient réellement de l'imminence d'un décrochage. En première monte, il n'existe pas d'avertisseur de décrochage sonore ou lumineux. La culbute étant généralement soudaine, la récupération – à basse altitude – est réputée

défauts de jeunesse ont depuis longtemps été corrigés. Par contre, en vieillissant, cet aéronef – comme nombre d'autres *classic* et même *vintage* – souffre de corrosion. Notamment au niveau des contrepoids situés dans le gouvernail de direction. Idem au niveau des mécanismes situés dans la profondeur ! La dissimilitude des métaux (aluminium pour les nervures, acier pour les contrepoids) crée à la longue des phénomènes néfastes d'électrolyse. Sans cure ni traitement, tout finit par se gangréner. Pour pallier le problème, Luc Gagnon – Gérant du département maintenance, chez Aviation B. L. – propose plusieurs solutions pratiques. Rappelons qu'avec son équipe composée de mécaniciens formés à cet effet, il entretient annuellement nombre de Beaver

corporatifs et privés. Pour toutes questions techniques ou légales, contactez-le via www.aviationbl.com. En outre, la majorité des mécaniciens canadiens recommandent à tout acquéreur potentiel d'un appareil – Beaver ou autre – provenant des États-Unis de programmer une inspection préachat. Celle-ci prémunira le client de bien des surprises, voire de vices cachés.

Une marque, deux types d'hélices

Dès ses débuts, le DHC-2 Beaver fut équipé d'une bipale Hamilton Standard *counterweight*. Comme l'adjonction en anglais l'indique, cette hélice à pas variable est munie de contrepoids : 2 masselottes externes, articulées au niveau du moyeu, contribuant à la variation des angles (de 11,5 à 24 deg). Par la suite, l'avionneur introduit une variante baptisée *hydromatic*. Ce modèle ne comprend pas de pièces détachées mobiles apparentes car, comme son appellation le laisse entendre, les réglages du pas se font hydrauliquement. Moins complexe mécaniquement, cette hélice requiert néanmoins une maintenance plus élaborée – donc plus dispendieuse. Pour info, le diamètre de chaque Hamilton Standard a une tolérance variant de 108 à 102 po (2,74 à 2,59 m). Par ailleurs, des pales optionnelles à bouts carrés sont commercialisées par Pacific Propeller (Kent, État de Washington). Celles-ci maximisent les performances, notamment au décollage. Information : <http://www.pacprop.com>.

Accessoires livrés avec STC

Un support latéral externe est fabriqué et vendu par Aviatech Services Techniques (Trois-Rivières). Ajustable, il paraît idéal pour transporter un canoë, une chaloupe, des matériaux de construction, etc. Celui-ci s'ajuste à tous les DHC-2 Beaver et est facilement réglable selon le type de flotteurs (EDO 4580 et EDO 4930). Ce produit québécois est certifié par Transports Canada (STC # SA13-11) et le sera bientôt par la FAA. Prix sur demande. Infos pratiques : http://www.ats-ast.com/fr/services/produits_aviatech/support_de_charge_ajustable_pour_beaver_dhc2.asp

STOLairus, un accessoiriste de Kelowna (Colombie-Britannique) propose plusieurs sortes de kits permettant pour certains d'augmenter la charge utile du Beaver ou encore de maximiser sa stabilité. Une porte optionnelle de soute à bagages est également au catalogue. Pour en savoir plus : <http://www.stolairus.com/products>.

Valeur de collection

Même si le DHC-2 Beaver se définit surtout comme un avion de transport public tout-terrain, il n'en demeure pas moins un modèle en « voie de disparition »... à plus ou moins long terme. De ce fait, son capital d'estime monte très haut et sa valeur commerciale semble suivre la même courbe. Au Québec, les connaisseurs affirment qu'un Beaver en excellente condition vaut un bon demi-million de dollars canadiens. Voire davantage si la machine est dans un état concours ! Dans *Controller*, les premiers prix tournent autour de 200 000 billets verts. Le moins cher : un modèle 1956, accusant quelque 19 000 heures de vol, mais avec seulement

35 heures de potentiel restant sur le moteur. Prix demandé (avec flotteurs EDO 4930 mais sans train classique ni roues) : 189 503 \$ US. À l'opposé, les quelques rares Turbo Beaver se négocient autour du million de dollars américains ! À titre indicatif, Covington Aircraft (Okmulgee, Oklahoma) offre des R-985, en échange standard, moyennant 40 900 \$ US. Infos : <http://www.covingtonaircraft.com/radial-engines/pricing>.

Du passé au présent, et vers le futur

Basée à Sidney (Colombie-Britannique), Viking Air Ltd. détient, entre autres, le certificat de type du Havilland DHC-2 Beaver. Cette compagnie fournit à l'échelle mondiale pièces détachées et service pour ce modèle dont la production s'est arrêtée en 1967. Celle-ci propose également une conversion turbopropulsée par une Pratt & Whitney Canada PT6A-34. D'après les plans originaux du DHC-2 Mk. III (version turbine produite à 60 exemplaires à la fin des années 1960 par de Havilland), Viking peut transformer un DHC-2 (à moteur radial). Ce retrofit, incluant une mécanique neuve et nombre de renforts, extensions, composants, instruments et avionique, maximise la puissance (680 shp versus 450 ch) et augmente significativement la masse maximale (6000 lb versus 5100 lb – 2722 kg versus 2313 kg). Pour toutes données complémentaires, visitez <https://www.vikingair.com/viking-aircraft/dhc-2-beaver>. Certains voudraient aussi (et toujours) relancer la production du Beaver – ou tout au moins pondre une version modernisée. Il faudrait pour cela l'aval de Viking. Sans accord officiel, association ou partenariat, tout projet labellisé semble impossible. Dans ce cas de figure, risquerions-nous de voir émerger un jour quelque ersatz étranger ? Qui sait ? Le temps dispose toujours de variables inattendues. •

De Havilland DHC-2 Beaver Mk. I... en quelques chiffres

Envergure : 48 pi (14,6 m)

Longueur : 30 pi 4 po (9,24 m)

Hauteur : 9 pi (2,74 m)

Places : 8

Masse à vide : 3 000 lb (1 361 kg)

Masse maximale : 5 100 lb (2 313 kg)

Moteur : Pratt & Whitney R-985 an-6b – ou – an-14b Wasp Jr.

Puissance : 450 ch

Hélice : bipale Hamilton Standard, à pas variable, Ø 108 po (2,74 m)

Réservoirs : 1 avant 35 gal (132,5 l) + 1 central 35 gal (132,5 l)
+ 1 arrière 25 gal (94,6 l) + 2 bouts d'aile 43 gal (162,8 l)

Vitesse maximale (Vne) : 180 mph (156 kias – 290 km/h)

Vitesse de croisière @ 5 000 pi (1 524 m) : 113 kias (130 mph – 209 km/h)

Vitesse de décrochage, en lisse, sans puissance :
52 kias (60 mph – 97 km/h)

Distance franchissable : 395 nm (732 km)

Plafond pratique : 18 000 pi (5 486 m)



L'autogire... Oui, mais...

Par **Éric Sigier** | Copropriétaire d'AirProGyro | info@airprogyro.com

On a beau faire l'éloge de n'importe quel appareil, il y a dans chacun des caractéristiques précises de fonctionnement. Lorsqu'un pilote fait de belles évolutions de vol en autogire, cela ne veut pas dire que l'appareil est simple à piloter. L'expérience et la compétence du pilote y sont pour beaucoup. L'autogire a ses merveilleux côtés, mais aussi ses caprices. Il faut parler des dangers autant que des qualités d'un appareil. Rares sont les fois où un accident aéronautique est causé par un seul facteur. Une combinaison de problèmes bénins se transforme parfois en un cocktail catastrophique. Il faut donc être sérieux pour avoir du plaisir en vol. Une discipline de préparation de vol se doit d'être respectée. On ne perd pas de temps si on prend le temps de se préparer... surtout si on veut aller vite.



vant d'autres appareils au décollage ou en approche peut aussi provoquer des erreurs.

En autogire, les façons de décoller ou d'atterrir sont différentes selon que la surface est en asphalté, en gazon humide ou glacée. Mais ça se fait. Le couple de l'hélice dans la phase de décollage oblige des corrections différentes sur le palonnier et sur le régime moteur selon la surface de la piste. Après un certain temps

L'inspection pré-vol se doit d'être rigoureuse et sans distraction de la part d'un éventuel passager, d'un curieux ou même du cellulaire. J'ai un grand respect pour les pilotes qui remettent leur vol pour une incertitude météorologique ou mécanique. Ils sont à mes yeux de plus grands pilotes que ceux qui prennent des risques. Des pièges en aviation, il y en a! Un pilote aux multiples brevets et permis qui saute d'un appareil à l'autre court des risques s'il ne prend pas le temps de se familiariser avec les commandes et les procédures d'un autogire. Vouloir décoller trop vite sans attendre la vitesse de rotation du rotor peut causer un renversement. Le stress d'être de-

au sol, avant de reprendre les commandes d'un autogire, il est recommandé de faire un vol avec un instructeur pour une mise à jour. Les facteurs humains sont les plus grandes causes d'accidents : un vol lent à basse altitude devant les amis, la distraction d'un passager, la fatigue qui nous mène à des erreurs stupides, vouloir atterrir à tout prix au lieu de remettre les gaz et de recommencer son approche, etc. Malgré la certification mécanique d'un autogire, le survol d'obstacles sans possibilité d'atterrir de façon sécuritaire est hasardeux. Un autogire est très performant quand on le compare : il est rapide ou lent, atterrit très court, emporte une charge intéressante, il est très stable en vol et maniable, il est assez économique en vol et à l'achat, en plus de prendre peu d'espace dans un garage.

L'autogire est donc très accessible et fait le bonheur de beaucoup de monde. Mais c'est un aéronef qui a ses particularités. Il faut les connaître et les maîtriser afin d'obtenir le maximum de plaisir à bien le piloter! •



HELICOSB3.COM
info@helicosb3.com

MAINTENANCE • IMPORTATION • ACHAT • VENTE

2305 de l'aéroport
Saint-Mathieu-de-Beloeil (QC)

Pierre Lamontagne
Téléphone : 514 953-4058

Frédéric Sansoucy
Téléphone : 514 249-1675

Centre de service **Robinson**
Unité mobile
Récupération d'aéronefs endommagés
Remise à neuf

MAINTENANCE OFFERTE SUR :

Bell 206 series/OH-58
Schweizer 269 • MD500 / MD600
Enstrom series • Agusta 109
Airbus EC120 / AS350 • Hiller 12 B/C
Gazelle 341/342 • Robinson series



AÉRODROME DE ST-APOLLINAIRE

AIRPRO CAA4 Piste 14-32 Gazon 2300 x 30
Espaces disponibles Int.-Ext.
Hangar - Avions - Pendulaires

ÉCOLE DE FORMATION AUTOGIRE - PARAMOTEUR
airprogyro.com / 418 580-8912 ou 418 881-1550



ADS-B Pourquoi changer?

Par Dominic Cayouette | Technicien en avionique | Photos / Source : <http://www.uasc.com/home/library/images>

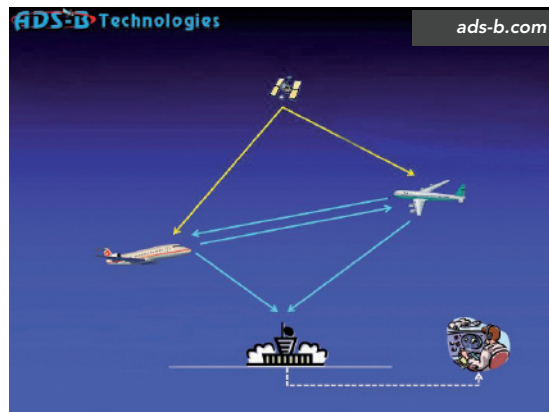
Nous en parlons depuis déjà quelques années, car il sera obligatoire que votre appareil soit équipé adéquatement d'ici 2020 pour aller sur le territoire américain. Cependant, le but de tout cela n'est pas seulement de faire dépenser de l'argent aux propriétaires, mais plutôt d'augmenter considérablement la sécurité des espaces aériens. Plus les années passent, plus le trafic est et sera important. On se devait de trouver une solution plus efficace pour le contrôle aérien, autre que celle des tours de contrôle.

L'idée est simple : chaque appareil devient une tour de contrôle. De cette manière, le territoire couvert sera largement plus grand que celui des radars au sol. De plus, il y aura moins de retard lié à l'affichage du trafic aérien.

Pourquoi? Regardons le chemin que fait le message envoyé par votre transpondeur. Premièrement, si nous revenons à la source, les équipements de surveillance radar aéroportuaire possèdent deux antennes : primaire et secondaire. L'antenne primaire a

une portée très limitée et est généralement utilisée à l'intérieur des zones contrôlées. Cette antenne fonctionne un peu comme un radar météo, c'est-à-dire que l'antenne envoie des ondes qui se reflètent sur votre appareil; l'image est ainsi créée en fonction du reflet reçu par celle-ci. L'antenne secondaire a beaucoup plus de portée que la primaire et sert à vous identifier avec un code (1200) et une altitude. Cette antenne envoie une question à votre appareil que votre transpondeur reçoit et y répond avec votre code d'identification (donné par la tour) ainsi que la précieuse information de l'altitude. Donc, en jumelant les deux informations, la tour de contrôle est capable de voir vos intentions près d'un aéroport à l'aide du radar primaire et votre altitude à l'aide du radar secondaire, tandis qu'en dehors des zones contrôlées, les contrôleurs doivent se baser sur seulement votre code et votre altitude. C'est tout ce que les contrôleurs aériens ont comme information sur votre appareil et tous les autres petits appareils près de vous. Bien sûr, il existe d'autres types d'information qu'un transpondeur peut transmettre, par exemple pour

le mode S, qui est plus utilisé par les gros appareils et plutôt rare pour l'aviation générale. C'est à ce niveau que l'ADS-B se démarque, car il sera plus accessible qu'un transpondeur mode S. Votre appareil devient autonome en transmettant continuellement à tous ceux capables de recevoir cette information plusieurs informations relatives à votre appareil aux moyens d'informations GPS. Ce n'est plus seulement une altitude : nous avons maintenant une position en trois dimensions de votre appareil, en plus de votre immatriculation, type d'appareil, de la vitesse, d'une direction et autres. Le tout en direct, pas de traitement de données. Ainsi, en plus d'envoyer l'information à la tour de contrôle, tous les autres appareils correctement équipés autour de vous auront toute l'information nécessaire



sur vos intentions. N'est-ce pas fantastique? Si vous regardez cela d'un autre angle, c'est comme si votre transpondeur se transforme en système d'information de trafic (TAS ou TCAS). Je crois que cette technologie est formidable, car elle permettra d'éliminer toutes les zones mortes (zone non couverte par les radars) sur un territoire, en plus d'aviser tous les pilotes de ce qui se trouve autour d'eux, sans oublier les informations sur la météo gratuite des aéroports correctement équipés. Le système est encore disponible à des prix intéressants, car une fois que la loi sera passée, les manufacturiers auront l'avantage sur les clients.

En terminant, je suis persuadé que même si le Canada n'exige toujours rien, vous ne serez pas perdant si vous prenez de l'avance sur les autres et prenez l'initiative d'équiper votre appareil avec l'ADS-B. D'après moi, c'est la solution pour un futur aérien plus sécuritaire qui sera de plus en plus convoité si l'on prend, par exemple, la messagerie par drone dont nous entendons de plus en plus parler. •

LE HS-2L – PREMIER AVION DE BROUSSE AU CANADA

Par Roger Coupal | Archiviste, Fondation Aérovision Québec | rcoupal@aerovision.org

Les premiers avions de brousse au Québec furent les HS-2L, des hydravions à coque (d'où leur appellation « Flying Boat »). Il y en a un, entre autres, qui s'est démarqué du lot, immatriculé C-CAAC. Voici son histoire...

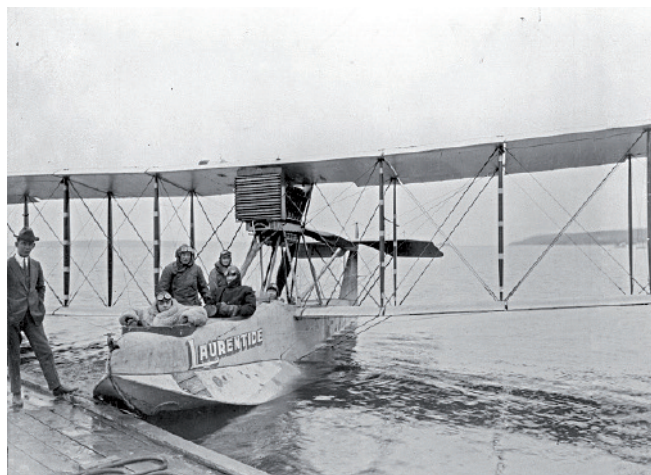
En 1917, lors de la Première Guerre mondiale, la Marine des États-Unis devait se déployer le long des côtes françaises et italiennes pour protéger les accès des ports devant lesquels rôdaient les sous-marins allemands. Mais elle ne disposait que de 54 hydravions et demanda à la France de lui fournir, avant la fin de l'année, 150 FBA Type-H, ce qui s'avéra impossible. Glenn H. Curtiss proposa alors un appareil monomoteur triplace (2 au poste de pilotage et 1 à l'avant comme mitrailleur) équipé d'un moteur 8 cylindres en V Curtiss VXX de 245 ch, entraînant une hélice propulsive. Le prototype du Curtiss HS-1 décolla de la rivière Niagara, devant l'usine de Buffalo, fin juin 1917. Cent cinquante exemplaires du HS-1 furent immédiatement commandés à Curtiss.

Début juillet 1916, Curtiss reçoit un des tout premiers moteurs Liberty 12 cylindres en V de 330 chevaux. Ce moteur est immédiatement monté sur le prototype du HS-1, qui devient donc HS-1L. Ainsi, 181 appareils sortiront des usines. Ils seront pratiquement tous modifiés en HS-2L dans les bases aéronavales de l'US Navy.

Le HS-2L (H pour l'hydroavion, S pour moteur unique, 2 pour la deuxième version et L pour le moteur Liberty) était la dernière version d'une série d'hydravions à coque de patrouille côtière, conçus durant les deux dernières années de la Première Guerre mondiale. La Marine américaine effectuait des patrouilles anti-sous-marines à partir de bases situées en Nouvelle-Écosse (Dartmouth et North Sydney). Placées sous les ordres du Lt Richard E. Byrd, elles furent équipées de Curtiss HS-2L et fonctionnèrent d'août 1918 à janvier 1919. À leur départ, les Américains cédèrent au Canada les équipements terrestres, soit 12 HS-2L et 26 moteurs Liberty.

Dès juin 1919, l'Association de protection des forêts du Saint-Maurice, au Québec, obtenait le prêt de deux appareils. On confia à Graham Stuart la mission de les rapatrier au Québec. Les moteurs Liberty furent révisés et les avions furent montés à l'aérogare de Dartmouth. Après plusieurs jours de vols d'essai, le premier hydravion fut déclaré prêt pour la grande aventure. Comme il était destiné principalement à la surveillance aérienne de feux de forêt, ce premier avion reçut le nom tout indiqué de La Vigilance (immatriculé G-CAAC).

Un premier feu de forêt était signalé début juillet. En 1921, la Laurentide Paper Company reprit à son compte ce type d'opérations et les deux hydravions devinrent respectivement G-CAAC en juin 1920 et [G-CAAD] en septembre 1920. Fin 1921 était formé Laurentide Air Service qui récupéra les deux appareils.



Le HS-2L a été le premier avion de brousse du Canada et il a effectué le premier vol de brousse au monde en 1919. Il est demeuré le principal appareil affecté à ce type de travail jusqu'en 1926-1927. Ce sont les exploitants de HS-2L qui ont établi les traditions du vol de brousse au Canada.

Malheureusement, le 2 septembre 1922, au moment du décollage, La Vigilance s'écrase dans le lac Foss, en Ontario, où il est resté jusqu'en 1967, lorsque Donald Campbell, de Kapuskasing, a signalé l'emplacement de l'épave au fond du lac. La coque ainsi que les pièces métalliques et les accessoires de l'avion ont été récupérés par le Musée national de l'aviation et de l'espace du Canada lors d'une opération de sauvetage entre 1968 et 1969. La coque originale a été conservée séparément et est affichée à côté de l'avion reconstitué, lui-même ayant été rebâti à partir de pièces différentes de trois HS-2L. La restauration de ce HS-2L a duré de 1970 à juin 1986. L'appareil est maintenant exposé au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, à Ottawa.

Il était très important d'avoir sauvé cet artefact, car il est le seul HS-2L complet au monde qui existe et qui fut, ne l'oublions pas, l'ancêtre de nos bombardiers d'eau CL-215 et CL-415 d'aujourd'hui.

Résumé des exploits historiques de La Vigilance et de son équipage :

1. Le plus long vol sur la campagne (645 miles) à ce jour (du 5 au 8 juin 1919) avec une femme.
2. La première patrouille de surveillance des feux de forêt.
3. Le premier à détecter un feu de forêt au moyen d'un avion (7 juillet 1919).
4. Le premier relevé aérien photographique (cartographie).
5. Le premier courrier aérien entre Dartmouth (N.E.) et Trois Rivières (Qc).
6. Le premier avion de brousse.
7. L'établissement de la première base civile d'hydravions (Lac-à-la-Tortue). •



Attention aux contaminants en cabine !

Chronique proposée par Richard Saint-George, en collaboration avec Aviation B.L.

Sable, terre, débris végétaux, mais aussi vis, écrous, rondelles souillent régulièrement les tapis. Sournement, ces rebuts finissent par s'infiltrer dans la structure du double plancher. À la longue, cela peut engendrer des points de friction et détériorer certains mécanismes internes. Une inspection régulière, doublée d'une bonne prévention, évitera bien des désagréments.

Les planchers des avions et de surcroît des hydravions recollent toutes sortes de saletés. Pilotes et passagers embarquent, collés à leurs souliers et à leurs bottes, de la terre et surtout du sable. Ce dernier – matériau granulaire – imprègne les revêtements puis pénètre dans les doubles planchers – justement là où passent tringleries, câbles et poulies. En collant à la graisse, voire à l'huile, parfois inopportunistement badigeonnée sur les transmissions, limons et graviers se transforment en de redoutables abrasifs.

Causes et effets

On dit que le poids d'un avion augmente toujours avec les années. Outre l'équipement additionnel embarqué et parfois des restes de peinture mal décapée, sable, terre, eau (glace en hiver) et objets égarés finissent par peser sur la structure mais aussi par hypothéquer le fonctionnement des chaînes, câbles et tringles. Ainsi, les pièces de monnaie, stylos et autres bricoles perdus dans les méandres des conduits et trous des planchers risquent de provoquer un blocage partiel des commandes. En cas de fortes turbulences ou lors de manœuvres extrêmes, le déplacement intempestif d'un objet – demeuré longtemps passif – peut alors entraver le contrôle d'un appareil. Plus sournement, le sable s'infiltrant dans les interstices imprègne inexorablement guignols et poulies. Ces dernières, et plus particulièrement celles montées à l'horizontale, deviennent alors bruyantes et/ou fonctionnent par à-coups (course saccadée). Comme les poulies en bakélite d'aujourd'hui sont moins résistantes qu'autrefois, leur détérioration paraît exponentielle. Précisons que leur roulement est scellé et irremplaçable. Et même si le prix unitaire d'une poulie courante de Cessna ou de Piper demeure peu dispendieux, la main-d'œuvre pour son remplacement peut se chiffrer assez haut. En fonction de l'emplacement, dépose, repose et réglage requièrent souvent plusieurs heures d'ouvrage.

Nettoyage des planchers

Au moins une fois par an, il est conseillé de déposer les sièges puis d'enlever le revêtement de sol (moquette, tapis de caoutchouc, etc.) afin de passer soigneusement l'aspirateur sur la structure nue. L'ouverture subséquente des trappes permettra de vérifier la souillure des sections du double plancher dévoilé, des cloisonnages et des divers passages. Généralement, si du sable ou de la terre se sont déposés par endroits, un bon dépoussiérage complété par un essuyage minutieux des mécanismes suffira. Dans de rares



Exemple de contamination d'un sous-plancher.

cas de contamination maximale, un lavage à haute pression pourrait s'imposer. Cette opération exigerait alors la dépose générale des transmissions. À nouveau, on procédera au contrôle des poulies – tel que démontré dans le manuel AC43.13-1b (chapitre 7, page 38, figures 7 – 20). De surcroît, si le remplacement de câbles s'avère nécessaire, favoriser des modèles en acier inoxydable. Différentes méthodes de graissage, exposées dans le même chapitre de l'AC 43.13, garantissent un fonctionnement adéquat tout en évitant que lesdits câbles deviennent poisseux. Enfin, au remontage mais également lors de tout examen, s'assurer que les alignements et les tensions soient corrects. Rappelons que ces opérations n'entrent pas dans le cadre des *Travaux élémentaires*, listés par Transports Canada dans le RAC, *Partie VI, Norme 625, Appendice A*. Toute intervention doit donc être exécutée par un technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

Prévention et protection

Comme le précise Luc Gagnon – gérant du département maintenance chez Aviation B.L. – seuls les doubles planchers sont concernés par ce type de contamination. Les ailes et les empennages ne souffrent pas d'imprégnation de sable... sauf peut-être en Arabie saoudite ou dans toute autre contrée désertique ! Pour se prémunir d'accumulations, la première chose à faire est de secouer ses chaussures/bottes avant de monter à bord. Y compris celles des enfants invités ! Un brosse sommaire du chien « pax occasionnel » plus un rinçage rapide de ses pattes ne sera pas superflu. D'autre part, les mécaniciens recommandent de recouvrir le pourtour des trappes d'accès avec du ruban adhésif métallique. Économique, facile à poser et à enlever, ce type de Scotch Tape empêchera la saleté de s'infiltrer. En amont, un dépoussiérage régulier (voire un dégraisage programmé) des tapis demeure impératif. Enfin, en privilégiant des tapis synthétiques lisses au lieu de moquette, on évitera l'incrustation de matériaux granulés tout en facilitant le nettoyage. Quant aux objets égarés ou tombés par terre, en vol, ne pas les oublier sous prétexte que l'on ne les voit plus au retour ! Un crayon mal placé peut faire aussi des dégâts... •



aircraftspruce.ca

Pièces d'avions & Articles pour pilotes

- Service hors pair • Prix les plus bas •
- Des services en français sont disponibles.

AIRCRAFT SPRUCE CANADA
27 York Rd., Brantford, ON N3T 6H2
Brantford Municipal Airport (CYFD)
Ouvert du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h
Samedi : 8 h à 15 h
519-759-5017 / 877-795-2278



APPROUVÉ PAR TRANSPORT CANADA!



GLOBAL AERO ASSURANCES
Une division du Groupe financier Fort Inc




8480, Place St-Charles, Bureau 4B, Brossard (QC) J4X 2A5
Téléphone : 450 672-0163 / Cellulaire : 514 706-8097
Courriel : rblais@globalaero.ca
www.globalaero.ca



Seaplane Rating
Solo Flight - Cross Country

www.hydravion.ca
pilote@hydravion.ca
www.seaplane.ca
pilot@seaplane.ca
+1-819-609-9358

Annotation Hydravion
Vol Solo - Vols Voyages
Quebec, Canada



AVIATION DESIGN
RÉPARATION | FABRICATION TOILES DE PROTECTION
HÉLICOPTÈRE | AVION

Bur.: 418 843-1011
SF. 1 888 871-2623
www.toilemultidesign.ca





2873, chemin St-Pierre, Sainte-Thècle (QC) G0X 3G0
Tél. : 418 289-3239 / Téléc. : 418 289-4043
Propriétaire : René Milot



www.rembourragemilot.com

THABET AEROPLUS

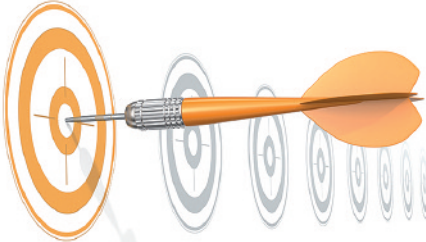
Spécialisés dans la vente d'avions neufs et usagés

www.thabetaeroplus.ca


418 871-0047
710B, 7^e Avenue de l'Aéroport
Québec (QC) G2G 2T6
thabet@bellnet.ca



VISEZ JUSTE
CET ESPACE PUBLICITAIRE VOUS APPARTIENT
1 866 392-3330




Aviation



magazineaviation.ca / **ANNONCES CLASSÉES**

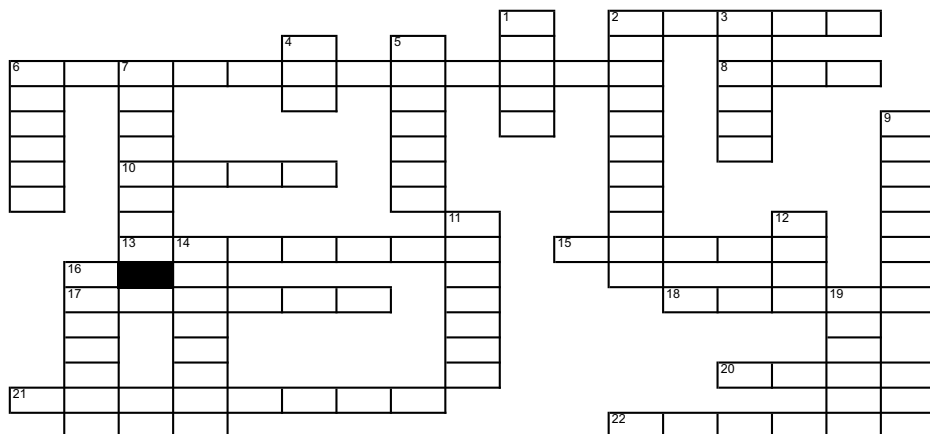
SPÉCIALISÉ / DÉTAILLÉ / PERTINENT / EFFICACE / GRATUIT

Là où votre annonce s'envole vite!



MOTS CROISÉS

Par Alain St-Pierre | alain_stp@videotron.ca



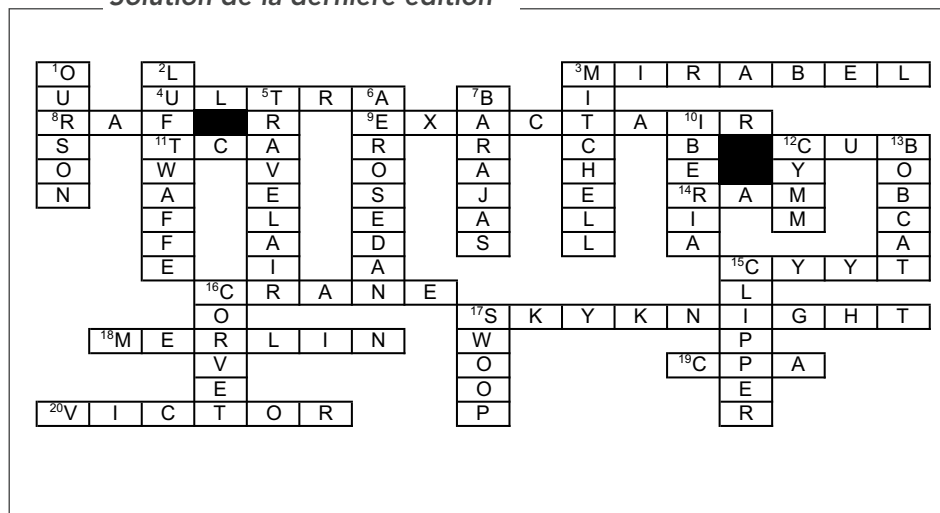
Horizontalement :

- 2- Surnom donné au monomoteur Aeronca 7AC
- 6- Client de lancement de l'Airbus A-350
- 8- Transporteur aérien national de la Pologne (acronyme)
- 10- International Air Transport Association
- 13- En Saskatchewan, on y trouve l'aéroport Elvie Smith
- 15- Non affublé au chasseur à réaction Canadair F-86
- 17- Un pilote doit le gérer efficacement
- 18- Se dit du pare-brise d'un hélicoptère
- 20- Artillerie anti-aérienne (acronyme)
- 21- Nom affublé au Piper PA-15
- 22- Fabrique les monomoteurs Acclaim Ultra et Ovation

Verticalement :

- 1- Je suis la lettre Q dans Dash-8-Q400
- 2- Fabrique le moteur diesel CD-155 du Cessna 172-JTA
- 3- Équipier d'une patrouille, il se tient à l'aile droite ou gauche
- 4- Le magazine de l'AQTA
- 5- Marc-André Théorêt nous a décrit son voyage dans ces îles
- 6- L'ultra-léger tchèque Interplane 912 ULS 100hp s'appelle...
- 7- Le DC-6B de Red Bull est immatriculé dans ce pays
- 9- Angle entre le plan de l'avion et le plan horizontal
- 11- Le nouveau directeur général d'Aviateurs Québec
- 12- L'hélicoptère monomoteur bipale modèle 47 était fabriqué par...
- 14- Transporteur aérien national de l'Autriche
- 16- Nom affublé au triréacteur Lockheed L-1011
- 19- Il est l'encanteur au souper-homard d'Aviateurs Québec

Solution de la dernière édition



INDEX DES ANNONCEURS

A @ Z Aviation.....13	AvJet Holding.....100	Laurentides Aviation.....37
Académie de l'Aviation de Joliette.....40	Beauvais Truchon.....49	Le Centre de maintenance
Aéro Atelier CM.....15	Bel Air Aviation.....5	Capitale Hélicoptère.....99
Aéro Fairings.....66	Café Brossard.....61	Les constructions Terater.....55
Aéroneuf Instruments.....51	CGF Construction Aviation.....88	Les Services de Portes Canada.....47
Aéroport / Aéroclub de Joliette.....79	Charette Assurances Aviation.....5	Marina Le Nautique IV.....65
Aéroport de Drummondville.....89	COPA.....83	Mirajet.....67
Aéroport de Lachute.....68	Dorval Aviation.....17	Nav Canada.....31 - 77
Aéroport régional de Rouyn-Noranda.....46	Eid Air Aviation.....35	Orizon Aviation.....36
Aeropro Avionique.....17	Exact Air.....25	Passport Hélico.....29
Aero Recip.....57	Gendarmerie Royale du Canada.....67	Produits Aviatech RC.....47
Air Pro Gyro.....93	Gyro Aventure.....38	Rotech Motor LTD.....22
Air Richelieu.....15	Harnois Groupe pétrolier.....70	Seminair.....18
ALM par Avion.....23	Hartwig.....63	Sierra Assurance.....75
Aviamax.....49	Hélico Pro.....33	Vortex.....18
Aviation BL.....81-83-85	Hélico SB3.....93	Vortex Helicorp Inc.....19
Aviation et Pilote.....67	Hélicopair.....39	WAAS Avionique.....2
Aviation MH.....16	JHL Aviation Services.....59	Wipaire.....51
Aviation R. Goulet.....63	Lachûte aviation école.....27	



CENTRE DE MAINTENANCE CAPITALE HÉLICOPTÈRE

CONFIEZ VOTRE HÉLICOPTÈRE AUX EXPERTS

UNE GAMME DE SERVICES

- / Révision complète
- / Restauration complète (overhaul)
- / Installation d'équipements optionnels
- / Vente de pièces
- / Support à l'achat ou à la vente d'appareils
- / Avitaillement
- / Hélicoptère de courtoisie et location d'un hélicoptère

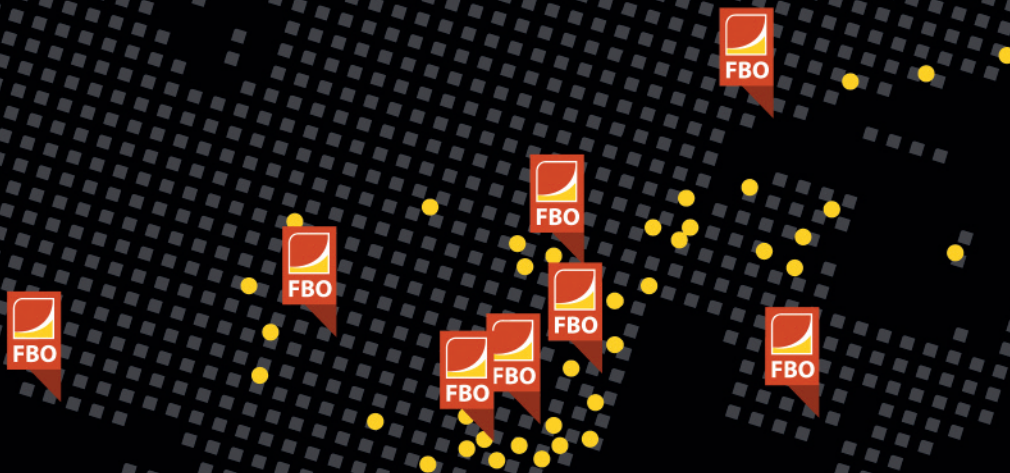


**COMPLEXE
CAPITALE
HÉLICOPTÈRE**

1688, route de l'Aéroport, Québec (Québec) G2G 0K1

1 855 794-4108 | COMPLEXECH.COM

Un réseau FORT



Avjet est le plus grand réseau...
Et son expansion n'est pas terminée!



Grâce à de nouveaux partenariats stratégiques, Avjet est l'un des réseaux les plus avantageux qui soient. Nous sommes en mesure d'offrir les privilèges d'un grand réseau branché et ouvert sur le monde.

La force de notre réseau, vous n'avez pas fini d'en bénéficier :

- Service de rampe, supervision et gestion des vols et assistance aux passagers
- Ententes commerciales adaptées et avantageuses
- Équipements et FBO luxueux
- Et surtout, les retombées d'un réseau qui grandit avec vous!

