LE MAGAZINE QUÉBÉCOIS DU TRANSPORT AÉRIEN

CIRCUL'AIR

VOLUME 2, NUMÉRO 18 • AOÛT 1996

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR
Hélico Service Inc.

AQTA formateur agréé
CESSNA détecteurs
L'homme de la jungle

Bell Helicopter TEXTRON
Une division de Textron Canada ltée

Le leader mondial dans la fabrication d'hélicoptères commerciaux

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

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

SOMMAIRE

CIRCUL'AIR, VOLUME 2, NUMÉRO 18

4
Éditorial

5
Le Service aérien gouvernemental s'active

6 À 8
Le 600, 6e Avenue

9
Envol sur la formation du personnel - Partie II

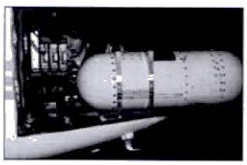
10
Comité de navigabilité

11 À 15
Portrait d'un transporteur :
Hélico Service Inc.

16
«GPS libéré»
Fiançailles - Transports Canada
et la Société aéroportuaire de Québec

17 - 18 - 21
Quoi de neuf!

20
Une firme de St-Bruno
aide l'Aviation civile
de Russie à se moderniser
Des CESSNA détecteurs



22
Guy Gervais
«l'homme de la jungle»
ou une vie sans frontières

CIRCUL'AIR

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

Éditeur:
Brian Jenner

Rédactrice en chef:
Johanne Lemelin

Publicité:
Johanne Lemelin
Nicole Mace

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

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

Impression:
Imprimerie Canada inc.

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

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

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

NOTRE COUVERTURE

M. Benoit Tétreault,
président d'Hélico Service Inc.
PHOTO Claude Mathieu

ÉDITORIAL

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

Me NICOLE MACE
SERVICES JURIDIQUES ET ADJOINTE AU DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AQTA

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

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

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

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

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

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

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

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

LE SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL S'ACTIVE

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

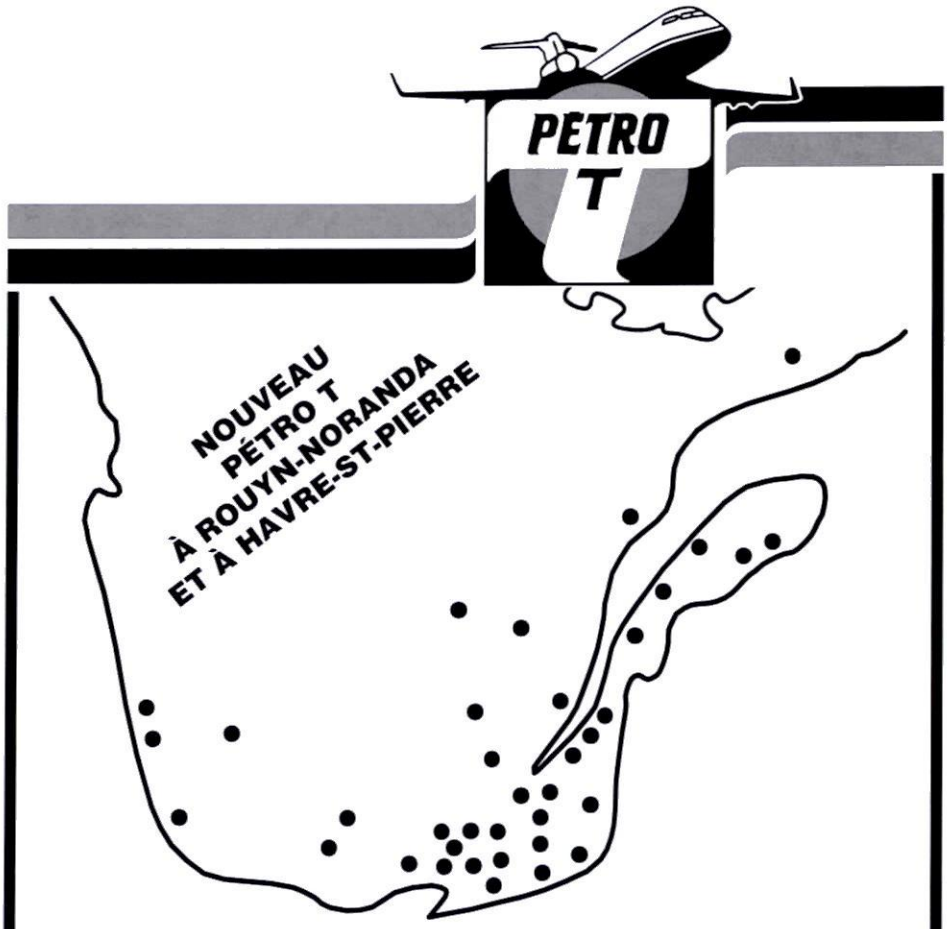
Nullement découragés, les administrateurs et employés du SAG relèvent le défi de prouver leur efficacité. Parmi les mesures de redressement préconisées, il y a la création de plusieurs comités conjoints avec la clientèle, la réduction de la flotte d'avions-citernes et l'achat d'hélicoptères et d'avions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

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

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

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

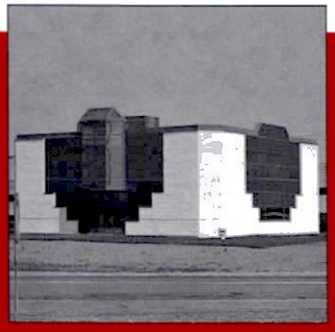
Par exemple, la disponibilité du Service aérien gouvernemental, 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine, rend difficile toute comparaison avec le secteur privé. Selon M. Couillard: «Le secteur privé comme le secteur public possède une expertise qui lui est propre. Lorsque les deux secteurs travaillent en partenariat, les résultats atteints sont alors à leur maximum et ce, tant sur le plan financier que sur celui de l'efficacité.»



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

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

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



ÉVÉNEMENTS ET RENCONTRES

CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

UN COUSIN EN VISITE POUR LA PROMOTION DU CESSNA F406

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

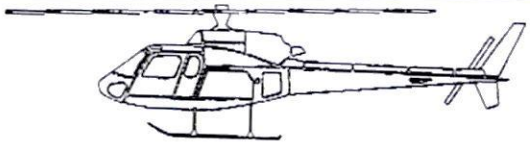
Cet aéronef est un bimoteur non-pressurisé qui a une autonomie de 10 heures. En Europe, il est très utilisé pour le contrôle de la pollution; la surveillance des frontières et du trafic maritime; la lutte contre le trafic de la drogue, des cigarettes et des armes ainsi que pour l'intervention lors d'un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

EUROCOPTER DE PASSAGE À QUÉBEC

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

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

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



Vente et location Astar

• HÉLICOPTÈRES AS350 USAGÉS

Produits Astar

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

Service Astar

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

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

GENEVA AVIATION
«Les spécialistes Astar»

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

Assurances aériennes
Les Professionnels qui parlent votre langue

Reed Stenhouse & Aviation

Bureaux au Canada et dans le monde entier

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

CARGAIR LTÉE
MAINTENANCE ★
PIÈCES ★

Cessna

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

Produits Nettoyants
NOR TAR
Star Kit
Starshine
Stargloss
Starclean
Starwash

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

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

RAC COIN

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

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

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

Les groupes visés par module sont

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

Loi du 1 % et crédits d'impôt

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

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

AÉRO-BOUTIQUE ENR.

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

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

Commandes téléphoniques acceptées.

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

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

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

Formation «maison»

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

Plan de formation

Un plan de formation peut être global ou spécifique, au choix de l'employeur. Un plan global précise généralement les objectifs stratégiques de l'employeur, l'évaluation des besoins de formation, l'établissement des priorités de formation, un ou des plans spécifiques de formation, le calendrier de réalisation ainsi qu'un suivi de l'ensemble de la formation.

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

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

Comité interne

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

Documents à conserver

L'employeur doit tenir à jour et conserver un registre dans lequel sont inscrits le nom de tout employé qui reçoit, dispense ou réalise une activité de formation admissible, de même que le temps consacré par cet employé à cette activité et son salaire horaire. L'employeur doit aussi, entre autres, conserver les factures établissant les dépenses de formation admissibles, les documents relatifs au plan de formation, la preuve de consultation du comité interne ou la preuve d'une entente avec le syndicat.

Calcul de la masse salariale

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

Report des dépenses

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

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

AVIAMAX INC.

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

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

COMITÉ DE NAVIGABILITÉ

Séminaire II sur les pièces approuvées

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

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

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

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

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

ÊTES VOUS ASSEZ VISIBLES ?

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

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

CONTACTEZ DÈS MAINTENANT ANDRÉ ALLARD

MAG Multimédia d'Avant-Garde Inc.

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

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

CARSEN GROUP INC. **Industrial Technology Division**
151 Telson Road, Markham, Ontario L3R 1E7 • Tel: (905) 479-4100 • Fax: (905) 479-2595 • Toll Free: 1-800-387-0437

PORTRAIT D'UN TRANSPORTEUR

Entrevue et texte:
Johanne Lemelin

Photos:
Claude Mathieu

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

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