

ÉNONCÉ DES TRAVAUX
Un (1) hélicoptère de classe intermédiaire – Parcs Canada
Division nationale de la gestion du feu de Parcs Canada
Parc national Wood Buffalo

1. Portée du besoin

L'Agence Parcs Canada (APC) requiert les services exclusifs **d'un (1) hélicoptère** de classe intermédiaire pour appuyer les opérations de gestion des feux de forêt.

Les tâches principales de l'aéronef seront les suivantes.

1. Transport d'eau sûr, rapide et fiable pour la gestion des feux de forêt.
2. Transport du personnel et de l'équipement de Parcs Canada de manière sécuritaire et fiable.
3. Exécution d'autres opérations spécialisées de gestion du feu, notamment des manœuvres à l'aide de repères verticaux, des opérations d'allumage et de cartographie des incendies.

Soutien d'autres opérations de gestion du parc, notamment la gestion des ressources, la gestion de la faune, la sécurité des visiteurs, l'application de la loi et la gestion des biens, peut être nécessaire selon les besoins de Parcs Canada.

1.1 Lexique :

Les termes suivants sont utilisés tout au long du présent Énoncé des travaux.

Transporteur = l'entrepreneur

Affréteur = responsable du projet de l'APC ou son remplaçant

2. Base des opérations et zone géographique des opérations

La base d'opérations principale des hélicoptères sera **Fort Smith dans les Territoires du Nord-Ouest**. Les hélicoptères peuvent être déployés pendant plusieurs jours à la fois pour soutenir les opérations de gestion des incendies dans n'importe lequel des autres sites du réseau de Parcs Canada. Ces sites sont généralement les suivants.

- Parc national Banff (Alberta)
- Parc national Kootenay (Colombie-Britannique)
- Parcs nationaux de Mont Revelstoke et des Glaciers (Colombie-Britannique)
- Parc national de Waterton (Alberta)
- Parc national Jasper (Alberta)
- Parc national de Prince Albert (Saskatchewan)
- Parc national du Mont-Riding (Manitoba)
- Parc national de Kluane (Yukon)

Le transporteur peut être appelé à fournir des services de soutien à la gestion des incendies aux partenaires de Parcs Canada par l'entremise du Centre interservices des feux de forêt du Canada (CIFFC). Le transporteur peut devoir offrir ces services dans le territoire de tout signataire de l'Accord d'aide mutuelle en cas d'incendie de forêt du CIFFC.

3. Durée du contrat, dates et conditions d'usage exclusif

3.1 Dates du contrat et utilisation minimale

- a. Parcs Canada exige un contrat de de **quarante-cinq (45)** jours pendant la saison des incendies 2022. Les périodes de prolongation facultatives du contrat seront incluses dans les conditions du contrat;

- b. Parcs Canada garantira un minimum de **3,0** heures par jour pour un total de **135** heures, par hélicoptère, par saison d'opérations.

Hélicoptère	Emplacement principal des services	Dates d'usage exclusif	Jours d'usage exclusif	En dehors des dates du contrat	Nombre minimum d'heures de vol par année
Intermédiaire	Fort Smith, Territoires du Nord-Ouest	Du 20 juin au 3 août	45	Début anticipé et prolongation des dates de contrat possibles.	135

3.2 Disponibilité des hélicoptères en dehors des dates d'usage exclusif

- a. Parcs Canada exige l'option d'utiliser une commande anticipée de l'aéronef si les conditions météorologiques propices aux incendies nécessitent une accumulation de ressources.
- Lorsqu'une commande subséquente anticipée est passée, le calcul du paiement annuel garanti commencera le premier jour de la commande subséquente anticipée.
 - Lorsqu'une commande subséquente anticipée est passée, le calcul des jours d'usage exclusif annuel de l'hélicoptère (**45**) commencera le premier jour de la commande subséquente anticipée.
- a. Parcs Canada doit pouvoir prolonger les dates des contrats annuels au-delà des jours annuels d'usage exclusif. La saison des feux dans les parcs situés dans les montagnes Rocheuses, par exemple, se prolonge souvent jusqu'en septembre.
- Les prolongations du contrat se feront par blocs de sept (7) jours au minimum et d'un minimum **de trois heures (3,0)** par jour.
 - Si le contrat est prolongé au-delà des **quarante-cinq (45)** jours d'usage exclusif, les heures minimales non utilisées, pour cette saison d'opérations, seront reportées jusqu'à la fin de toute prolongation consécutive.
 - Si le contrat est prolongé au-delà des **quarante-cinq (45)** jours d'usage exclusif annuel et que le nombre minimum d'heures de vol annuel de **135** a été atteint ou dépassé au cours de la période d'usage exclusif de **45** jours, les heures de vol au-delà de la garantie minimum au cours de cette période ne seront pas appliquées pour respecter le nombre minimum d'heures de vol garanti des prolongations consécutives.
 - Lorsque plusieurs prolongations consécutives sont amorcées au-delà des **quarante-cinq (45)** jours d'usage exclusif selon les paramètres énoncés à l'alinéa 3.3 b (ii), les heures minimales inutilisées accumulées pendant les prolongations seront reportées jusqu'à la fin de toute prolongation consécutive.

4. Dossier de sécurité du transporteur

En raison du risque élevé du travail et des exigences en matière de santé et de sécurité des services définis dans le présent document, Parcs Canada requiert un transporteur ayant un excellent dossier de sécurité. Parcs Canada peut exiger du transporteur des renseignements à jour pour les comparer avec les données du Système canadien de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEC) et l'Agence peut les évaluer périodiquement tout au long du contrat. Les renseignements pouvant être requis sont, notamment, les suivants.

- a. Brève description à jour des situations, causes et facteurs ayant contribué à des incidents et accidents ayant dû être signalés au cours des 10 dernières années.

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- b. Détails des mesures correctives valables pour tout incident et accident ayant dû être signalé au cours des 10 dernières années.

5. Exigences relatives à l'équipage

5.1 Vérification et filtrage de sécurité

- a. Tous les membres d'équipage fournis par le transporteur, y compris les ingénieurs, feront l'objet d'une vérification de la fiabilité. Parcs Canada effectuera ce filtrage de sécurité à l'attribution du contrat.

https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=28115#Reliability_status – annexe B

5.2 Expérience des pilotes

Les pilotes affectés à ce contrat doivent avoir :

- a. Les pilotes doivent avoir le permis et les annotations de qualification pour l'hélicoptère proposé auquel ils sont affectés.
- b. Au moins **1500** heures de vol à titre de commandant de bord (CdB) d'un aéronef à voilure tournante.
- c. Au moins 500 heures de vol (CdB) d'un aéronef de la même classe.
- d. Au moins 50 heures (CdB) du même type d'aéronef les douze (12) derniers mois précédant la date de début du contrat à la base d'opérations.
- e. Minimum **150** heures (PIC) d'expérience dans la lutte contre l'incendie
- f. Au moins **200** heures (CdB) de manœuvres à l'aide de repères verticaux (p. ex., la charge d'eau et l'élingue longue).
- g. Au moins **100** heures de vol en terrain montagneux, c.-à-d. dans les zones montagneuses définies dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada.
- h. Les pilotes doivent s'acquitter de leurs tâches d'une manière qui convient au personnel de gestion du feu de Parcs Canada. Le remplacement d'un pilote sera demandé par Parcs Canada s'il est déterminé que son rendement est insatisfaisant.

5.3 Compétence des pilotes – toutes les opérations

Tous les pilotes affectés à ce contrat doivent respecter les critères de compétence décrits dans le guide *Pilot Competencies for Helicopter Wildfire Operations* de la Helicopter Association of Canada.

- a. Connaissance générale des opérations de lutte contre les feux de forêt
- b. Vol en terrain montagneux
- c. Charge externe
- d. Dispositif d'allumage aérien et utilisation de l'hélicoptère
- e. Sortie de vol stationnaire
- f. Vol en zone exigüe
- g. Vol par mauvaise visibilité

5.4 Technicien

- a. Le transporteur doit fournir aux techniciens d'entretien d'aéronefs la licence adaptée aux types d'aéronef et de turbine désigné, ainsi qu'une expérience pratique d'au moins deux (2) saisons.

5.5 COVID-19 et atténuation des maladies infectieuses

- a. Le transporteur respectera ou dépassera les normes de Santé Canada, de Transports Canada et de Parcs Canada, les mesures d'atténuation de la propagation de la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses.
- b. Le transporteur devra coordonner avec le responsable technique de Parcs Canada (ou son représentant) pour assurer la conformité des membres d'équipage aux consignes territoriales et provinciales concernant l'éloignement social, l'isolement ou la quarantaine du personnel voyageur. Parcs Canada travaillera avec le transporteur retenu pour gérer les répercussions opérationnelles que présentent les mesures d'atténuation de la propagation de la COVID-19.
- c. Il est fortement recommandé que le transporteur revoie les consignes des Territoires du Nord-Ouest et de l'Alberta pour atténuer la propagation de la COVID-19 tout au long du contrat. Parcs Canada travaillera avec le transporteur pour gérer les répercussions opérationnelles que présentent les mesures d'atténuation de la propagation de la COVID-19.

5.6 Approbation et remplacement des pilotes

- a) Le Transporteur doit soumettre les noms, fiches d'information et curriculum vitae de 2 pilotes, qui seront considérés comme pilotes principaux pour ce contrat ;
- b) Les pilotes principaux doivent travailler au moins 75 % du temps prévu pendant les dates d'utilisation exclusive du contrat et toute prolongation =en résultant, sauf approbation contraire de l'affréteur ;
- c) Le transporteur peut soumettre les noms, les fiches d'information des pilotes et les curriculums vitae de jusqu'à 2 pilotes qualifiés supplémentaires qui seront approuvés pour travailler au plus 25 % du temps contractuel régulier prévu ;
- d) Parcs Canada peut exiger que soit remplacé un membre du personnel du transporteur dont le rendement ou les qualités personnelles sont jugés problématiques.
- e) Parcs Canada invitera le représentant du transporteur à déployer les efforts nécessaires pour résoudre les problèmes de rendement avant de demander le remplacement immédiat du membre du personnel concerné.
- f) S'il faut remplacer l'équipage parce que son rendement ne respecte pas les obligations contractuelles, un minimum de **trois (3,0)** par jour sera enlevé du contrat ou le transporteur devra assumer les coûts engagés par Parcs Canada pour remplacer l'équipage.
- g) Tout le personnel affecté à ce contrat doit satisfaire aux exigences obligatoires en matière de personnel navigant. S'il devient nécessaire d'activer du personnel de remplacement, une autorisation doit être obtenue auprès de l'autorité technique ou de la personne désignée de Parcs Canada ;
- h) Tout faux rapport d'expérience de pilote par le transporteur peut entraîner l'un ou l'ensemble des événements suivants :

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- a. Résiliation du contrat sans paiement des garanties ;
- b. Demande de retrait immédiat du pilote ;
- c. Réduction du minimum d'heures garanties par le plus élevé de 6 heures ou du temps perdu en raison du remplacement du pilote ;

5.7 Calendrier de rotation des pilotes

- a) Le transporteur doit établir un calendrier de rotation des pilotes pendant la durée du contrat, qui doit respecter les critères suivants.
 - i. Exigences applicables du *Règlement de l'aviation canadien*
 - ii. Spécifications du certificat d'exploitation aérienne
 - iii. Assurance de l'uniformité des pilotes conformément à l'alinéa 5.7 b ci-dessous.
- b) Les pilotes principaux doivent être en poste pendant au moins 75 % du temps contractuel, sauf approbation contraire de Parcs Canada.
- c) Chaque modification au calendrier de rotation des pilotes ou des pilotes affectés du présent contrat doit être approuvée par Parcs Canada.

6. Exigences relatives à l'aéronef

6.1 Généralités

Le transporteur doit fournir un (1) hélicoptère qui répondent aux critères suivants.

- | | |
|--|---|
| a. Classe | Intermédiaire |
| b. Nombre de places assises | 1 pilote et 5 passagers |
| c. Volume des compartiments à bagages fermés | 0,45 m³ ou plus |
| d. Autonomie de vol | 515 km (278 miles nautiques) ou plus |
| e. Charge externe (limite du crochet porte-charge) | 1136 kg ou plus |
| f. Charge utile interne | 860 kg ou plus |
| g. Plafond pratique | 4267 m ou plus |

Ces spécifications reflètent les aéronefs acceptables, y compris **AS350B2, AS350B3, H125 ou Bell 407**. Si l'aéronef proposé est différent de celui qui est spécifié, le transporteur doit fournir suffisamment d'informations et de spécifications techniques pour permettre à Parcs Canada de compléter l'évaluation à sa seule discrétion quant à l'acceptabilité de l'avion alternatif proposé.

6.2 Équipements d'aéronef supplémentaires

- a. Des sièges pour 5 passagers ou plus. Tous les sièges doivent avoir un dossier haut et des ceintures-baudriers.
- b. Deux réservoirs d'arrosage aériens (Bambi)
- c. Un compteur horaire activé par le collectif.
- d. L'appareil permet au pilote d'effectuer des manœuvres à l'aide de repères verticaux.
- e. Une (1) élingue de 15 mètres avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.
- f. Une (1) élingue de 30 mètres avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.
- g. Deux (2) filets d'arrimage de fret avec cordons et pivots.

- h. Un (1) pilote amovible, panier de chargement pour le transport externe de marchandises dangereuses telles que carburants, tronçonneuses, sprays anti-ours, etc
- i. Un atterrisseur à patins surélevé de marque DART (ou l'équivalent) avec sabots de patin et échelles de coupée des deux côtés de l'appareil.
- j. Une hélicoptère opérationnelle de 24 volts capable d'utiliser de l'AVGAS, du carburant Jet A et du carburant Jet B mélangé à un agent gélifiant.
- k. Un système électrique interne de 24 volts CC adapté aux dispositifs d'allumage *Red Dragon* et *Premo*.
- l. Marquage bien visible sur le rotor principal et le rotor de queue.
- m. Nécessaire pour civière Medivac dans chaque appareil.
- n. Pompe de ravitaillement portable qui fonctionne à partir du système électrique de l'appareil et trousse d'intervention en cas de déversement appropriées pour l'hélicoptère.

6.3 Équipement de communication

- a. Deux (2) émetteurs-récepteurs radiophoniques VHF/AM dont les fréquences varient de 118 à 135,97 MHz inclusivement, avec espacement d'antenne de 50 kHz et une fonction de veille. Cela permettra une capacité de réception et d'émission indépendante au poste de pilotage et de copilote sur n'importe quel système radio. Le dispositif de commande sera doté de deux interrupteurs pouvant être actionnés indépendamment aux postes de pilotage et de copilote. Le poste de copilote doit être doté d'une pédale de commande opérationnelle pour l'émission radiophonique ou d'un commutateur d'émission ICS/TSX monté sur le tableau de bord ou sur le panneau.
- b. Deux (2) émetteurs-récepteurs FM dont la bande de fréquences varie de 150 MHz à 174 MHz, capables de générer des silencieux de sous-porteuse de 103,5 Hz, 114,8 Hz, 127,3 Hz et 141,3 Hz, avec tête de commande pour 30 canaux pré-réglés simplex et semi-duplex, programmables par le pilote, ainsi qu'une fonction principale et de veille. Ils doivent pouvoir être utilisés sur des canaux à large bande (25 kHz) et à bande étroite (12,5 kHz), selon les besoins.
- c. Ils doivent être dotés de capacités d'interphone radio et de casques avec microphone ou micro-rail au poste de pilotage, de copilote et au siège avant.
- d. Un (1) interphone pour les sièges avant et les quatre (4) sièges arrière, ainsi que des casques d'écoute et des microrails de marque David Clark ou Bose ou d'une marque équivalente.
- e. Un (1) bloc d'alimentation électrique approuvé par Transports Canada pour l'électronique du poste de pilotage.
- f. Un (1) téléphone satellite câblé ou portatif permettant les communications en région éloignée.
- g. Au moins un (1) émetteur-récepteur FM portable programmable avec capacité de plage de fréquences et de tonalités CTCSS (comme indiqué ci-dessus).
- h. Tout le personnel navigant, y compris les ingénieurs, sera équipé d'un smartphone.
- i. L'équipement radio et les accessoires hors service pourraient entraîner la mise hors service de l'appareil.

6.4 Équipement de navigation, de sécurité et de secours

- a. Une (1) radiobalise de détresse (ELT).
- b. Un (1) système de positionnement mondial (GPS) accessible au poste de copilote.

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- c. Une tablette équipée de l'application de cartographie Avenza et d'un lecteur de codes QR, montée dans le cockpit à portée du pilote et pouvant être chargée dans cette position.
- d. Tout l'équipement de sécurité, de communication, de navigation et autre requis par Transports Canada pour des opérations de cette nature.
- e. Système automatisé de suivi des vols (AFF), fournissant des emplacements ping de 2 minutes pendant la période opérationnelle annuelle.

6.5 État de l'aéronef

- a. L'hélicoptère entier doit avoir suffisamment peu d'heures pour permettre d'effectuer toute la saison du contrat avant d'être dû pour un changement de composant majeur.
- b. L'hélicoptère doit être bien présenté et propre, en état de vol et entretenu selon un calendrier de maintenance approuvé par Transports Canada.

6.6 Maintenance

- a. L'hélicoptère doit être désinfecté selon un calendrier régulier et logique par rapport au nombre et au type de vols afin de prévenir les maladies infectieuses, telles que la COVID-19.
- b. La maintenance progressive doit être effectuée durant les périodes de repos de l'équipage.
- c. L'hélicoptère doit être maintenu dans un état de disponibilité complète en conformité avec les exigences de Parcs Canada.
- d. L'hélicoptère sera considéré comme hors service durant toute période de 24 heures commençant à minuit lorsqu'il est requis pour un vol, mais n'est pas apte au vol ou est indisponible (sauf dans les cas de mauvaises conditions météorologiques) ou si l'équipage du transporteur n'est pas disponible pour des raisons indépendantes du transporteur.
- e. Pendant toute période de 24 heures (commençant à minuit) où l'hélicoptère est inutilisable, trois (3.0) peuvent être déduites du nombre minimal d'heures d'utilisation (135 heures).
- f. Lorsque le transporteur informe Parcs Canada par avis écrit que l'hélicoptère sera inutilisable pendant plus de 24 heures, il doit fournir un hélicoptère de remplacement qui respecte les spécifications du contrat et qui entre en service dans un délai de 24 heures suivant l'avis, ou,
- g. Si le transporteur n'est pas en mesure de fournir un hélicoptère semblable, il sera responsable de tous les coûts engagés par l'affréteur pour obtenir un hélicoptère de remplacement.

6.7 Inspection

- a. Tous les services fournis par le transporteur seront assujettis à l'approbation et à l'acceptation du représentant autorisé de Parcs Canada, qui se réserve le droit d'inspecter l'hélicoptère, son équipement et les documents concernant sa navigabilité à tout moment pendant le contrat.
- b. L'avion sera inspecté avant le démarrage du contrat à la base d'opérations des transporteurs.
 - i. L'inspection portera sur les éléments suivants.
 - I. Présentation du certificat d'immatriculation ou du contrat de location

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- II. Certificat de navigabilité en vigueur, carnet de route et livret technique
- III. Vérification de la configuration de l'hélicoptère et de l'équipement pour en assurer la conformité aux exigences du contrat

- ii. Si le transporteur ne remplit pas les critères de l'inspection finale à la date du début du contrat, il devra assumer toute dépense additionnelle engagée par Parcs Canada pour obtenir les services nécessaires que l'entrepreneur n'a pu fournir.

7. Produits pétroliers

- a. Parcs Canada fournira tout le carburant.
- b. Lorsque le transporteur doit fournir du carburant pendant un déploiement, il sera remboursé au prix coûtant sur présentation des reçus, sans indemnité pour les frais généraux ni profit.
- c. Les produits pétroliers doivent être fournis par le transporteur pour les activités de maintenance des hélicoptères.

8. Logement, repas et transport au sol

8.1 Logement

- a. L'affréteur fournira l'hébergement au personnel navigant pendant que les hélicoptères sont basés à Fort Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest.
- b. Pendant que l'avion est déployé loin de la base principale des opérations pendant plusieurs jours (une ou plusieurs nuits), l'affréteur fournira des logements séparés pour chaque équipage
- c. Pendant que l'aéronef est affecté à un incendie de plusieurs jours géré par une équipe de commandement des incidents de Parcs Canada, l'affréteur fournira l'hébergement au personnel navigant.
- d. Alors que l'aéronef est affecté à un incendie de plusieurs jours géré par Parcs Canada, le transporteur peut être invité à organiser son propre hébergement dans des circonstances difficiles. Le Transporteur sera remboursé, à titre gracieux, sur présentation d'un justificatif d'hébergement, à un tarif raisonnable pour l'emplacement.
- e. S'il est nécessaire que le personnel navigant passe la nuit en transit vers un déploiement de plusieurs jours, le transporteur sera remboursé, sans but lucratif, sur présentation d'un reçu d'hébergement, à un taux raisonnable pour l'emplacement.

8.2 Repas et faux frais des membres

- a. Alors que les aéronefs sont basés à la base principale des opérations, le transporteur est responsable de tous les repas du personnel navigant.
- b. Pendant que les aéronefs sont basés de jour loin de la base principale des opérations (pour la journée mais retour en soirée), le transporteur est responsable des repas et des frais accessoires de l'équipage, à moins qu'ils ne soient fournis par Parcs Canada.
- c. Pendant que les aéronefs sont déployés sur une base éloignée de la base principale d'opérations pour une (1) nuit ou plus, Parcs Canada fournira des repas à l'équipage.

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- i. Les repas peuvent être pris en charge si l'incendie s'est étendu pour inclure de tels services. Les repas ne peuvent pas être facturés à l'affréteur si le personnel navigant reçoit des repas dans ces circonstances.
 - ii. Lorsque les repas ne sont pas fournis par l'affréteur dans ces circonstances, le personnel navigant peut réclamer des repas conformément au taux de la Directive sur les voyages du Conseil du Trésor pour les repas et les faux frais.
- d. S'il est nécessaire que le personnel navigant passe la nuit en transit vers un déploiement de plusieurs jours, le transporteur sera remboursé pour les repas du personnel navigant conformément au taux de la Directive sur les voyages du Conseil du Trésor pour les repas et les faux frais. Le remboursement de ces dépenses peut être soumis par le biais du processus de facturation du présent contrat.

8.3 Transport terrestre

- a. Pour la durée du contrat et de toutes les prolongations, lorsque l'hélicoptère se trouve à la base d'opérations principale, le transporteur est responsable de l'ensemble du transport terrestre des membres d'équipage et associé aux véhicules de soutien.
- b. Alors que l'avion est basé le jour loin de la base principale des opérations (pour la journée mais retour le soir), l'affréteur travaillera avec l'équipage du transporteur pour assurer tout voyage essentiel.
 - i. Si l'affréteur n'est pas en mesure d'assurer le voyage essentiel, l'affréteur paiera les services de taxi au sol pour le pilote sur la base d'un reçu. L'autorisation préalable du représentant désigné de l'affréteur sera requise pour cet arrangement.
- c. Pendant que l'avion est en déploiement de plusieurs jours loin de la base principale d'opérations, le transporteur est responsable de tous les transports terrestres entre l'avion et les quartiers d'habitation.
 - i. Le transporteur peut être invité à déplacer son véhicule de soutien vers le lieu de déploiement si un déploiement prolongé est prévu. Le kilométrage du véhicule est à la

8.4 Camps de base et COVID-19

- a. Les pilotes et les techniciens doivent être prêts à habiter dans des camps de base au besoin.
- b. L'hébergement dans les camps de pompiers répondra aux spécifications de Transports Canada pour les pilotes.
- c. Les hébergements respecteront les directives de la juridiction locale pour atténuer la propagation du COVID-19.

9. Partage de ressources interservices

Parcs Canada peut affecter les hélicoptères pour prêter assistance à d'autres organismes de gestion des incendies au Canada. Tous les services doivent être exécutés conformément aux modalités, exigences et dispositions du présent contrat. Le paiement de ces services se fera conformément à l'annexe B – Base de paiement.

N° de l'invitation :
5P420-21-0194/C

N° de la modification :
00

Autorité contractante :
Andrea McGraw-Alcock

N° de référence du client :
PW-22-00996911

Titre :
Services d'affrètement d'hélicoptères – Le programme national de la gestion du feu de Parcs Canada – Parc national de Wood Buffalo

- a) Aux fins des contrôles de répartition, Parcs Canada peut désigner un représentant qualifié de l'organisation bénéficiaire comme responsable des contrôles d'usage lors des opérations relevant de cette organisation.
- b) Le coût du transport de l'hélicoptère à destination et au départ du lieu des efforts d'assistance sera facturé au taux forfaitaire ferme par heure de vol précisé à l'annexe B – Base de paiement.
- c) Il incombe au transporteur de veiller à ce que la couverture d'assurance prévue aux présentes est valable pour les opérations au Canada.