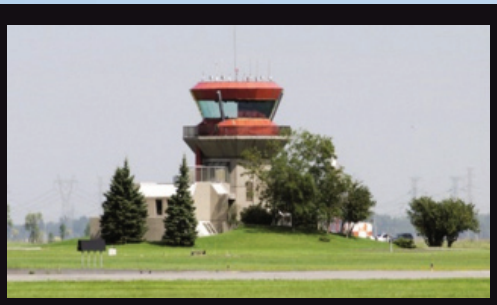
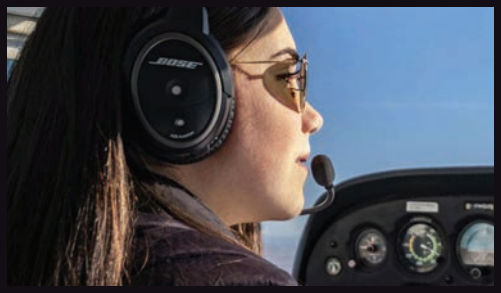


Association québécoise du transport aérien

Tous ensemble pour la relance!



L'assurance collective :
Un impératif pour toute entreprise en 2021 À lire à la page 51

Les défis des inventaires aériens du caribou forestier
À lire à la page 52

Chronique d'André Allard :
ADM, quelles seront les prochaines coupures de services?
À lire à la page 54

Chers lecteurs, lectrices,

En cette période de pandémie,
nous vous souhaitons bon courage
à tous et à toutes et surtout restez en santé.
Pour une nouvelle adhésion ou un
renouvellement, l'AQTA vous offre l'option de
paiements égaux (2), sans frais ni intérêts,
pour 2021.

Serrons-nous les coudes!

L'équipe de l'AQTA

L'assurance collective : un impératif pour toute entreprise en 2021

En 2021, ne pas offrir une assurance collective, c'est comme ne pas avoir de site internet

Il suffit de comparer les coûts de la RAMQ et ceux d'une assurance collective pour constater qu'il est nettement plus avantageux d'avoir un programme d'assurance collective au travail qui couvre à la fois le salaire, les médicaments, les soins paramédicaux, etc.

En 2021, ne pas offrir un programme d'assurance collective pour ses employés, c'est comme ne pas avoir de site internet ou de page Facebook pour une entreprise.

Lors du processus d'embauche, il est fréquent que les candidats demandent si l'entreprise offre une assurance collective. L'employeur « à la page », sait pertinemment qu'il doit en offrir une s'il veut mettre la main sur des employés de qualité et fidèles à l'entreprise. C'est même primordial en 2021.

Le partage des coûts employeur-employé est équitable et apprécié. En cas de maladie ou d'accident, les employés pourront bénéficier de cette assurance et ainsi conserver leur emploi sans soucis financiers. Ainsi, les employés se sentent protégés.

Saviez-vous que vous pouvez opter pour diverses garanties de protection pour votre entreprise ?

Vous pouvez en effet offrir les protections suivantes :
L'assurance-vie,
L'assurance-vie des personnes à charges (conjoint et enfants),
L'assurance mort, mutilation accidentelle,
L'assurance invalidité de courte et longue durée,
L'assurance maladie (médicaments, soins hospitaliers),
L'assurance dentaire,
L'assurance voyage,
Le programme d'aide aux employés,
Les services de deuxième avis médical.

En bref, on constate un lien entre le fait d'avoir une assurance collective et le sentiment de bien-être global des travailleurs.

Cela veut donc dire qu'offrir une assurance collective est une solution qui bénéficie aux deux parties (employeur-employé), un « win-win » (en bon français) qui représente un atout en ces temps compliqués où certains employeurs se plaignent de la pénurie de main-d'œuvre.

À bon entendeur…

Fabienne de Chiasson Groupe Conseil.

Pour tout commentaire/question, vous pouvez m'écrire à :

fdespres@cgcgroupe.ca

Les défis des inventaires aériens du caribou forestier

Depuis le déploiement de cette stratégie en 2017, 407 colliers ont été posés au Québec. Photo : MFFP.

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs poursuit ses efforts dans le cadre du Plan d'action gouvernemental pour l'aménagement de l'habitat du caribou forestier. L'une des mesures prévues comprend un suivi des populations, notamment par la pose de colliers télémétriques et la réalisation d'inventaires aériens chaque hiver depuis 2018, dans les régions du Nord-du-Québec, de Charlevoix, de la Côte-Nord et du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Documenter les populations de caribou en deux étapes
Documenter l'état des populations de caribous forestiers consiste à bien circonscrire celles qui sont présentes sur le territoire pour ensuite estimer leurs paramètres démographiques, tels que l'abondance et le recrutement.

1. Pose de colliers télémétriques
La première étape de la stratégie de suivi consistait à munir les caribous de colliers télémétriques. Cette opération a permis d'obtenir des informations sur l'aire de répartition de chacune des populations et de mieux planifier les inventaires à réaliser.

2. Inventaires aériens
La seconde étape a été franchie au cours des hivers 2018, 2019, 2020 et 2021 par la réalisation des inventaires aériens en avion et en hélicoptère.

Des vols en deux temps : repérer les groupes, puis les dénombrer et les classifier
Une première phase est effectuée en avion ou en hélicoptère à basse vitesse (env. 180 km/h) et à basse altitude (env. 200 m au-dessus du sol) le long de lignes équidistantes de 2,1 km, afin de repérer la présence de caribous (bêtes, pistes, ravages, etc.).

Ces exercices ont permis de mieux connaître la répartition, l'abondance, la densité, le rapport des sexes et la proportion de jeunes dans les différentes populations de caribou forestier. Photo : MFFP.

La deuxième phase s'effectue par hélicoptère et consiste à dénombrer tous les caribous observés à la phase de repérage et à les classifier, selon la classe d'âge (adulte ou faon) et le sexe.

... et d'autres colliers s'ajoutent
Au cours des inventaires, des colliers télémétriques sont posés parmi les groupes de caribous vus. Cette étape est complétée dans les jours suivants par une équipe responsable des captures.

Votre gouvernement
Québec

Selon l'ampleur du territoire inventorié, ces exercices nécessitent plusieurs dizaines d'heures de vol réparties entre de multiples aéronefs et étalées sur quelques semaines selon la météo. Plusieurs membres du personnel du Ministère sont mobilisés et proviennent des régions visées du Secteur des opérations régionales et du Secteur de la faune et des parcs. Des représentants des communautés autochtones participent aussi aux inventaires.

Dès que l'appareil se pose, les techniciens prennent en charge le caribou. L'animal est sécurisé, le filet de capture est retiré et le collier est installé. Le tout se fait rapidement selon un protocole strict et éprouvé, de manière à minimiser les facteurs de stress. Par exemple, les stimuli visuels et auditifs sont réduits, l'animal est gardé dans une position sécuritaire et confortable propre à son espèce et sa température corporelle est surveillée, etc. Photo : MFFP.

En général, la superficie du territoire couvert par un inventaire aérien de caribou forestier couvre plusieurs dizaines de milliers de kilomètres carrés.

Les captures se font en hélicoptère par une équipe de trois techniciens de la faune et d'un pilote spécialisés dans ce type de travail. Lorsqu'un groupe de caribous est repéré, une zone dégagée, telle qu'un lac ou une tourbière sans arbres, doit se trouver à proximité afin qu'une capture soit réalisable. De plus, les portes de l'hélicoptère du côté du pilote doivent préalablement être retirées.

L'équipe procède alors à la capture en faisant un vol à très basse altitude, dont l'objectif est de séparer l'animal choisi de ses congénères pendant un laps de temps suffisant pour permettre le tir d'un filet. Le tir est effectué à partir de l'hélicoptère, en plein vol. Le technicien tireur utilise un lance-filet et exécute le tir à courte distance du caribou, car la portée de tir est faible.

Le tout exige une excellente coordination et communication entre le pilote et le tireur. La rapidité d'exécution est également un facteur de succès.

Plusieurs défis majeurs

Les conditions météorologiques

Parmi les défis inhérents à un inventaire, il y a d'abord les conditions météorologiques avec lesquelles il faut composer. La visibilité étant un facteur déterminant, certaines conditions météorologiques doivent être réunies pour que les vols aient lieu et que le succès de ce type de travaux soit assuré.

Une préparation accrue en territoire isolé

De plus, les inventaires ont lieu dans des territoires isolés et sur d'assez longues périodes. Cela demande une bonne capacité d'adaptation à tous les membres du personnel qui y participent. D'ailleurs, ceux-ci doivent obligatoirement suivre des cours de survie en forêt et de sécurité aérienne. L'éloignement des territoires implique également une gestion précise et efficace de l'acheminement du carburant aux appareils.

Des manœuvres exigeant une attention soutenue des pilotes

Le travail étant basé sur des animaux qui se déplacent, une bonne agilité de la part des pilotes est requise. Les manœuvres permettant les dénombrements et le sexage des animaux sont parfois vives et demandent une grande attention.

En somme, ces exercices exigent un haut degré de logistique. Ils ont permis d'offrir un portrait de l'état de plusieurs populations de caribous forestiers sur le territoire du Québec. Les données recueillies alimenteront les autorités et leur permettront de prendre des décisions éclairées quant à la gestion de l'habitat du caribou forestier.

Rédaction :
Sandra Heppell, biologiste,
direction de la gestion de la faune de la Côte-Nord
Lilyane Boissonneault, technicienne de la faune,
direction de la gestion de la faune de la Côte-Nord
Avec le soutien de Catherine Thibeault, conseillère en communication du secteur nord-est
Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

Forêts, Faune et Parcs
Québec

ADM, quelles seront les prochaines coupures de services?

Le coup de massue
C'est un véritable coup de massue qui a frappé les propriétaires d'avions et opérateurs d'aviation générale basés à Montréal-Trudeau et à Mirabel. ADM, qui est le gestionnaire des deux aéroports, a décrété des hausses de tarifs déraisonnables. Ainsi, la redevance d'atterrissage minimum sera de 216 $ à Dorval, peu importe le type d'appareil, et l'abonnement annuel est aboli. Pour l'école de pilotage Dorval Aviation, les redevances aéroportuaires passeront donc de près de 5 000 $ par année à plus de 300 000 $. De plus, tous les appareils de l'aviation générale qui utilisent un terminal FBO à Dorval devront payer des frais d'améliorations aéroportuaires de 10 $ par siège passager disponible. Enfin, à Mirabel, la redevance d'atterrissage demeure à 40 $, mais le tarif annuel sera supprimé en 2022.

Il ne faut donc pas se surprendre que les intervenants visés par les augmentations soient en colère. Depuis près d'un an maintenant qu'ils voient leurs revenus diminuer et leurs frais augmenter. Tout comme l'a fait Nav Canada en augmentant ses tarifs de 40 % l'été dernier, ADM refile la facture aux opérateurs.

M. Laurent Delbarre, qui est un des fondateurs du collège iFly et actionnaire de Dorval Aviation, s'interroge sur le but de ces augmentations de tarifs; comme tous les intervenants de l'industrie du transport aérien, ADM a connu une perte de revenus drastique avec la COVID-19. Mais pour ADM, le manque à gagner est de plus de 300 M$ et M. Delbarre ne voit pas comment l'aviation générale pourrait combler ce déficit.

M. Delbarre mentionne que iFly a voulu s'établir à Mirabel et que ADM refuse d'autoriser une école de plus à cet aéroport sous prétexte qu'il est surutilisé. Mais du même souffle, ADM se dit prête à considérer l'installation d'un FBO. Mais pour M. Delbarre, la présence de l'école de pilotage est essentielle afin de rentabiliser l'investissement dans le FBO. Il se questionne donc à savoir ce que cherche à accomplir ADM avec des augmentations de tarifs aussi exorbitantes et une politique aussi restrictive face à l'aviation générale.

Où s'en va ADM?
Pour ma part, je trouve que le geste d'ADM ressemble à celui d'une personne qui se noie; elle tente désespérément de s'accrocher à tout ce qui est à sa portée, quitte à faire couler tout individu se trouvant près d'elle. C'est la seule explication que je trouve, car les augmentations décrétées par ADM ne lui permettront pas de combler son manque à gagner. Mais il est certain qu'il y aura moins d'appareils de l'aviation générale aux deux aéroports dans les prochaines années.

Plus je me questionne sur la situation d'ADM et plus je suis inquiet pour la suite; tout ce que j'ai lu dans les dernières semaines m'amène à penser que le manque à gagner ne sera pas comblé et que l'administration aéroportuaire devra prendre d'autres mesures drastiques afin de pouvoir boucler son budget. Or l'opération des deux sites aéroportuaires est présentement hautement déficitaire et je ne vois pas comment ADM sera capable de maintenir les deux aéroports ouverts jusqu'à la fin de 2021. Pensez-y bien! Où diable ADM pourra trouver 300 M$ dans les circonstances actuelles?

L'augmentation importante des frais aéroportuaires a un impact sur les propriétaires d'avions d'affaires basés à Montréal-Trudeau; est-ce possible que la direction aéroportuaire ait identifié les propriétaires de ces avions comme la bouée de sauvetage à laquelle s'accrocher? Est-ce que de s'en prendre au portefeuille des gens d'affaires les fera réagir suffisamment pour faire bouger le gouvernement?

Il faut une aide et ça presse!
Depuis le début de cette crise, j'ai toujours été d'avis que les solutions se trouvaient à Ottawa puisque le transport aérien relève du gouvernement fédéral. Même si elles sont injustes et dommageables, les augmentations décrétées par ADM sont la conséquence directe de l'inaction d'Ottawa. Les aéroports de Montréal et Mirabel sont la propriété de Transports Canada. ADM n'est que le fiduciaire et c'est bel et bien Ottawa qui dicte les règles du jeu. Or depuis le début de la pandémie, personne à Ottawa n'a jugé bon de revoir le mandat d'ADM afin de l'ajuster à la situation.

L'incapacité du gouvernement Trudeau à saisir l'importance de l'aviation dans l'économie canadienne a de graves conséquences. Et plus le temps passe, plus les dommages seront difficiles à récupérer. Est-ce qu'il faudra annoncer la fermeture de Mirabel pour que le gouvernement réagisse enfin?

Dans les années 70, Trudeau père a foutu le bordel dans l'industrie du transport aérien au Québec et le fils est bien parti pour l'éliminer. Amenez-nous des élections et ça presse!

Congrès de l'AQTA, notre prochain grand rendez-vous de l'industrie aura lieu au Château Vaudreuil les 15 et 16 mars 2022. SOYEZ DES NÔTRES!

AIR CANADA

GRAND PRIX DE PRÉSENCE!

Air Canada sera de nouveau au rendez-vous avec une paire de billets **n'importe où dans le monde... ou presque!**

Vente de billets au profit du Programme de formation en aéronautique (PFA) d'Aviation Connection

NOS EXPOSANTS

AFS Aviation
avjet
canrep
Honco Bâtiments
KEITAS SYSTEMS
NAV CANADA
OCTANT
PoleAir Aviation
pamc Software
Pratt & Whitney A United Technologies Company
PremierAviation Québec·Inc
Raymond Chabot Grant Thornton
Transports Canada
Transport Canada

MERCI À NOS COMMANDITAIRES ET COLLABORATEURS!

Aéroport de Sherbrooke
AFS Aviation
AIR CANADA
airCreebec
CHIASSON GROUPE CONSEIL Assurances collectives et régimes de retraite
Air Inuit
GRONDAIR Aviation
HELI-BOREAL
HELI-INTER
MAINTENANCE Canada HUB
NAV CANADA
OCTANT
pamc Software
PALairlines
PASCAN Aviation
SE DÉPASSER
PoleAir Aviation
solvo
Québec
Raymond Chabot Grant Thornton
RSS Avocats · Lawyers
SELECT AVIATION Centre de formation | Flight training center
Transports Canada
Transport Canada

100e PC-24 livré depuis 2018 - le jet super polyvalent Pilatus décolle!

Moins de trois ans après la première livraison, le 100e PC-24 vient d'être remis à son nouveau propriétaire : Jetfly. Le PC-24 est désormais présent sur tous les continents et accomplit chaque jour d'innombrables missions : il assure, par exemple, des vols d'évacuation sanitaire en Australie et aux États-Unis, des voyages d'affaires pour un constructeur automobile allemand et le transport de fonctionnaires en Afrique du Sud et en Suisse. Ce transfert marque un nouveau jalon dans l'histoire encore jeune du premier jet d'affaires suisse : la flotte mondiale a accumulé jusqu'à présent plus de 33 500 heures de vol en toute sécurité, dont plus de 2375 heures ont été accumulées par le chef de la flotte.

501 pieds cubes (14,2 mètres cubes) de volume de cabine avec plancher plat dans tout l'appareil

L'intérieur exceptionnellement généreux du PC-24 offre confortablement suffisamment d'espace pour accueillir jusqu'à dix passagers. En ce qui concerne la taille de la cabine, le PC-24 a gagné sa place dans la catégorie des « jets de taille moyenne » : les clients qui optent pour un PC-24 se retrouvent en fait avec une cabine de même taille que celle d'un modèle de la catégorie de prix supérieure. Le PC-24 offre aux passagers des sièges réglables individuellement, une salle de bain avec toilette, un espace pour les bagages qui reste accessible en vol et une armoire. Il est également doté d'une grande porte cargo avec un système d'arrimage des bagages, une caractéristique unique dans cette catégorie d'avions, très appréciée des pilotes chargés de ranger les bagages des passagers. Le PC-24 est également disponible avec un système modulaire de restauration en vol. La cuisine est située dans la partie avant de la cabine et offre un espace de rangement supplémentaire pour le café, les glaçons, les boissons et les articles de restauration. Le jet super polyvalent marque également des points supplémentaires grâce à ses moteurs Williams modernes et économes en carburant ainsi qu'à son environnement de cockpit avancé (ACE) intelligent. C

Pistes courtes – et même en terrain accidenté

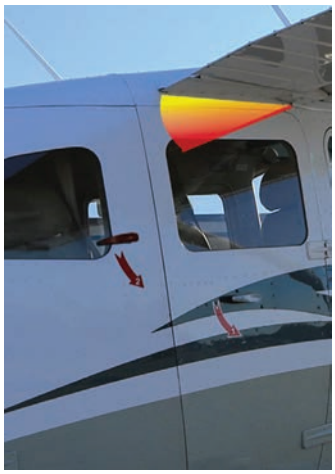
Le PC-24 donne accès à près de deux fois plus d'aérodromes dans le monde que les autres jets actuellement sur le marché. Il rapproche les passagers de leur destination réelle, car le PC-24 est conçu pour être utilisé dans de petits aéroports avec des pistes plus courtes – un excellent moyen d'éviter les complexités administratives habituelles dans les grands aéroports et de limiter au maximum les transferts au sol. À titre d'exemple, le Royal Flying Doctor Service d'Australie effectue des missions sur des pistes éloignées dans l'Outback australien, preuve quotidienne que le PC-24 est parfaitement adapté à ces missions. Que ce soit sur l'herbe, le gravier, la neige ou l'asphalte, le PC-24 peut atterrir (presque) partout.

Pilatus prend actuellement des commandes pour des livraisons à partir du début de l'année 2022. Pour plus d'information, contactez Pilatus ou le centre Pilatus agréé le plus proche.

Daher annonce la livraison d'un avion utilitaire à turbopropulseur Kodiak 100 à la société Héli-Béarn

Daher annonce la livraison d'un avion utilitaire à turbopropulseur Kodiak 100 à la société Héli-Béarn. Cet opérateur de travail aérien, basé sur l'aéroport de Pau-Pyrénées (Pyrénées-Atlantiques), devient ainsi le premier client français de cet avion. Construit à Sandpoint (Idaho, USA), le Kodiak est réputé pour sa robustesse, sa charge utile élevée et ses ca¬pacités de décollage et d'atterrissage courts, des caractéristiques appréciées pour une grande variété de missions. Le Kodiak 100 livré à Héli-Béarn est plus particulièrement destiné au largage de parachutistes. Dans cette configuration, le Kodiak 100 est doté d'une porte coulissante et de bancs permettant d'emmener jusqu'à 15 parachutistes. Capable de monter à 3000 m (12 000 pi) en 9 min 30 s, il peut assurer une moyenne de 4 rotations à l'heure. « Nous remercions Héli-Béarn et son président Jean-Luc Dartiailh, dont nous connaissons bien le niveau d'exigences, pour leur confiance dans notre avion pour développer leurs activités de travail aérien », a commenté Nicolas Chabbert, directeur de la division Avions de Daher et directeur général de Kodiak Aircraft. « Jusqu'à présent, le Kodiak était un avion peu connu en dehors de l'Amérique du Nord et de l'Asie. Avec cette première livraison d'un Kodiak à un client français, nous espérons bien changer la donne » a-t-il ajouté. « En tant qu'opérateur de travail aérien, nous avons été intéressés par le Kodiak dès que nous avons appris que Daher en avait fait l'acquisition », a répondu Jean-Luc Dartiailh, directeur d'Héli-Béarn. « Nous avons pu le tester en conditions opérationnelles et nous avons vite été convaincus que c'était l'avion idéal, notamment pour le largage de parachutistes. C'est un appareil moderne, sûr, facile d'entretien et performant. Avec un coût d'exploitation inférieur de 25 % à celui des appareils en service, il nous paraît être la solution idéale pour prendre la relève de la flotte vieillissante des centres parachutistes », a-t-il conclu.

Wipaire solutionne un problème de sécurité pour les passagers des Cessna 206

Wipaire cherche à résoudre un problème de longue date concernant les Cessna 206, dont l'évacuation d'urgence des sièges arrière est entravée par des volets déployés. Brad Kutz, vice-président de l'ingénierie chez Wipaire, a déclaré que ses ingénieurs avaient déplacé le loquet de la porte cargo arrière vers l'intérieur, depuis le cadre de la porte, afin de la rendre accessible en cas d'urgence. Le 206 possède des portes cargo à double coque et les volets bloquent l'ouverture de la porte avant. Cela rend difficile l'ouverture de la porte arrière à cause de la position du loquet installé en usine. La conception originale a été mise en cause dans au moins huit décès au cours des 30 dernières années, dont un accident d'atterrissage en 2019 sur un lac du nord du Canada, dans lequel trois passagers ont survécu à l'écrasement mais se sont noyés parce qu'ils ne pouvaient pas s'échapper de l'avion. Transports Canada a ensuite publié une consigne de navigabilité qui exigeait le retrait d'un siège du milieu pour permettre aux passagers du siège arrière d'accéder plus facilement aux portes avant de l'avion en cas d'urgence. La FAA examine actuellement l'action canadienne pour déterminer si elle émettra également une consigne de navigabilité.

M. Kutz a déclaré que la solution de Wipaire est relativement simple et réutilise la plupart des pièces existantes du loquet et des goupilles de porte. « C'est facile à installer en un jour », a-t-il déclaré à AVweb lors d'une entrevue. Le coût de la modification devrait être inférieur à 10 000 $. Il a ajouté que la société a consulté Transports Canada et la FAA sur l'ingénierie. Wipaire est également en train de concevoir un verrou extérieur pour la porte de chargement arrière qui permettrait aux sauveteurs d'entrer plus facilement à l'intérieur pour faire sortir les passagers. Comme nous l'avons signalé au début du mois, deux sociétés canadiennes ont collaboré à la mise au point d'un dispositif comprenant un volet à ressort sur la porte de chargement avant qui se replie pour permettre l'ouverture de la porte.