

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions
- TPSGC
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
Place du Portage , Phase III
Core 0A1 / Noyau 0A1
Gatineau, Québec K1A 0S5
Bid Fax: (819) 997-9776

SOLICITATION AMENDMENT
MODIFICATION DE L'INVITATION

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address
Raison sociale et adresse du
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution
Land Projects and Communication System Support
Division/Div des projets terrestres et support de
systèmes de communication
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
8C2, Place du Portage, Phase III
Gatineau
Québec
K1A 0S5

Title - Sujet MUAV SYSTEMS	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-133748/B	Amendment No. - N° modif. 002
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-133748	Date 2013-06-17
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$RA-053-23769	
File No. - N° de dossier 053ra.W8476-133748	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2013-07-08	Time Zone Fuseau horaire Eastern Daylight Saving Time EDT
F.O.B. - F.A.B. Specified Herein - Précisé dans les présentes Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input checked="" type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Springs(ra div.), Brent	Buyer Id - Id de l'acheteur 053ra
Telephone No. - N° de téléphone (819) 956-7889 ()	FAX No. - N° de FAX (819) 956-0636
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée	Delivery Offered - Livraison proposée
Vendor/Firm Name and Address Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur	
Telephone No. - N° de téléphone Facsimile No. - N° de télécopieur	
Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)	
Signature	Date

Cet Amendement de la Sollicitation 02 MUAS QUESTIONS AND REPONSES.

QUESTION 1

Je voudrais demander une révision de l'extension de l'appel d'offres pour 30 jours plutôt que 13 jours calendrier. Notre organisation sera fermée pour une semaine durant cette période et la période prolongée ne nous donne pas suffisamment de temps pour une réponse technique ou financière.

Réponse: Non. La date de clôture des soumissions à déjà été prolongé jusqu'au 8 Juillet, 2013.

QUESTION 2

L'exigence stipule que "Les MUAS doivent avoir démontré une fiabilité minimale telle que plus de 90% des 1 000 vols opérationnels récents ou des vols d'essais opérationnels effectués ou plus, doivent être documentés pour avoir compléter la mission." Pouvez-vous préciser que cette exigence peut être prouvée par des tests de fonctionnement et ne nécessite pas 1000 vols opérationnels et que le seuil minimum pour un MUAS acceptables est de 300 vols.

Je voudrais des précisions sur pourquoi il est obligatoire que la fiabilité minimum pour atteindre la fin de la mission repose sur 1,000 vols ou plus lorsque les conditions de maturité du système dans la section 3.1 des NRS appellent à au moins 300 vols, l'obligation pour le lancement et reprise à la section 3.7.1.2 donne 1,000 vols comme exigence souhaité, mais pas obligatoire, et l'exigence des données de disponibilité du système dans la section 3.1.3 de l'annexe B, ÉDT indique que pour les systèmes moins matures ou de développement que les données disponibilité doivent être estimée sur la base des informations et des données recueillies lors d'un minimum de 300 vols effectués conception système. Nous croyons que l'obligation pour l'achèvement de la mission à la section 3.1 des NRS est en conflit avec d'autres exigences de la sollicitation.

Réponse : (3.1.1.2, 3.1.1.3) La version actuelle du MUAV doit avoir au moins 300 vols réussis. (3.1.3.1) Les MUAS doivent avoir démontré une fiabilité minimale de 90% lors de 1,000 vols opérationnels récents. Il est entendu par le MDN qu'une nouvelle version ou la dernière version du MUAV doit avoir effectué au moins 300 vols réussis (3.1.1.2, 3.1.1.3) A condition que cette nouvelle version du MUAV est fondée ou étroitement liée à un système MUAS précédent avec une maturité d'au moins 1,000 vol.

QUESTION 3

3.5.3 Le AMSL et les contraintes de température implique une altitude de densité spécifique pour le lancement et la récupération, mais sans une humidité relative il est difficile de quantifier les contraintes de performance. Est-ce que vous essayez de spécifier une altitude de densité

spécifique pour le lancement et les opérations de récupération et si oui, pouvez-vous s'il vous plaît reformuler la question de la limitation spécifique de l'altitude densité?

Réponse: Un taux d'humidité relative jusqu'à 25%. La spécification doit être lu comme suit :

3.5.3 Le système doit pouvoir être lancé, exploité et récupéré dans les zones opérationnelles caractérisées par une altitude d'au moins 13,100 pieds (pi)/4,000 mètres (m) au-dessus du niveau moyen de la mer (AMSL) à des températures allant jusqu'à +19 °C/+66 °F, à un taux d'humidité relative jusqu'à 25%, avec aucun vent pour aider ou interférer avec le lancement.

QUESTION 4

(1.3.1) Est-ce qu'une non-conformité va entraîner une disqualification pour une exigence spécifique si la réponse comporte une feuille de route, un plan ou la preuve d'une voie claire vers la conformité? (C.à.d. : il n'y aura pas de provision pour le développement pour répondre aux exigences?)

Réponse: Le système doit répondre à l'exigence au moment de la soumission.

QUESTION 5

(3.1.3.1) S'agit-il d'une demande d'analyse de fiabilité documentée? (C.à.d. : arbre de défaillance ou similaire) ou pour la documentation de fiabilité opérationnelle (C.à.d. : rapports opérationnels ou les rapports de performance du système)?

Réponse: Lors de la proposition de candidature, seule la déclaration de conformité en vertu de l'évaluation à l'annexe G, appendice 5, section 3.1.3.1 est nécessaire. Après l'attribution du contrat, le soumissionnaire doit disposer d'une documentation permettant de justifier sa revendication de disponibilité. La documentation du soumissionnaire sera examinée par l'autorité de navigabilité, et une décision sur la pertinence de la documentation sera fournie.

QUESTION 6

(3.2.1) Qu'entend-on par télémétrie "ininterrompue"?

Réponse: En vertu des règlements de vol, l'aéronef doit être sous contrôle positif en tout temps. Pour atteindre cet objectif, la performance de la liaison de données doit assurer que la station de contrôle au sol reçoit les données de l'aéronef sur ce qui est effectivement un événement en temps réel presque continu. Lorsque l'aéronef est dans une portée de fonctionnement acceptable, l'image vidéo et les données de télémétrie requises à des fins de contrôle et commandement doivent être conformes aux normes de performance pour au moins 90% d'une période d'une minute. (C.à.d.: Les interruptions de plus de six (6) secondes ne sont pas acceptables pour toutes

situations autres qu'un vol accidentel derrière des caractéristiques du terrain qui interrompent la liaison de données de la portée optique visuelle.)

QUESTION 7

(3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.5.2) Ceci est une variation de température très exigeante, quel type batterie avez-vous utilisé comme base pour le développement de cette exigence? Est-ce que ceci assume une batterie à température saturée (ambiante)?

Réponse: Compte tenu des défis auxquels sont confrontés les soumissionnaires, les spécifications sur les conditions de froid sont modifiées comme suit:

3.3.1 Le MUAV doit avoir une autonomie de vol d'au moins 45 minutes à toutes les températures dans la plage de -10°C à 49 °C (14 ° F à 110 ° F).

3.3.2 Le MUAV doit disposer d'une autonomie de vol d'au moins 60 minutes, dans toutes les conditions de température entre +4 °C et +30 °C (+41 °F et +100 °F).

3.3.3 Le MUAV devrait avoir une autonomie de vol d'au moins 45 minutes à toutes les températures dans la plage de -10°C à 49 °C (14 ° F à 110 ° F).

3.3.4 Le MUAV devrait disposer d'une autonomie de vol plus de 60 minutes, dans toutes les conditions de température entre +4 °C et +30 °C (+41 °F et +100 °F).

Sans considérer les limitations de températures du Poste de Contrôle au Sol, et que la capacité réduite de la batterie va limite l'endurance lors de conditions froides, l'aéronef lui-même doit être capable d'opérer dans des conditions ambiantes jusqu'à -20°C comme indiqué à la section 3.5.1, et il devrait être capable d'opérer dans des conditions ambiantes sous -20°C comme indiqué à la section 3.5.2.

QUESTION 8

(3.4.2.j) Pouvez-vous mieux définir ce qu'on entend par "système de gestion de d'entreposage des batteries"? Y a t-il des exigences supplémentaires pour ce système?

Réponse: Le lithium polymère et batteries rechargeables similaires sont considérées comme matières dangereuses si elles excèdent une grosseur ou voltage spécifiques ou si plus d'un nombre spécifique d'unités sont entreposés dans un conteneur particulier. Le soumissionnaire doit s'assurer que peu importe le conteneur utilisé, il doit être conforme aux exigences de sécurité et de Transport Canada et fournir un niveau raisonnable de protection pour les autres batteries et systèmes si l'une de ceux-ci venait à faire défaut durant le transport ou l'entreposage.

QUESTION 9

(3.4.2.h.i) Pouvez-vous fournir des détails sur gilet d'équipement tactique des FC?

Réponse: La veste tactique (VT) courante des FC (2001) a été conçue spécifiquement pour le soldat canadien par une équipe de conception de transport de charge et validé par des essais sur le

terrain par des utilisateurs des FC. La VT est conçu pour fournir le transport de charge pour différentes missions. Des poches sont cousues sur un maillage, qui assure la ventilation. Les bretelles larges aident à disperser la charge sur une large zone évitant ainsi les points de pression. Étant la composante principale dans l'ordre de combat, sa fonction principale est de transporter des munitions et de l'eau pour le combat immédiat. La VT est disponible en deux tailles, moyennes et grandes. Elle est réglable pour s'adapter à la gamme complète de configuration de la tenue de combat opérationnel individuel; de la chemise de combat seulement, couche intermédiaire du Système amélioré de vêtements adaptés (SAVA) ou l'ensemble de vêtements intégrés (ICE) avec Gilet de protection de Fragmentation et plaques pare-balles. (Voir la figure ci-dessous)

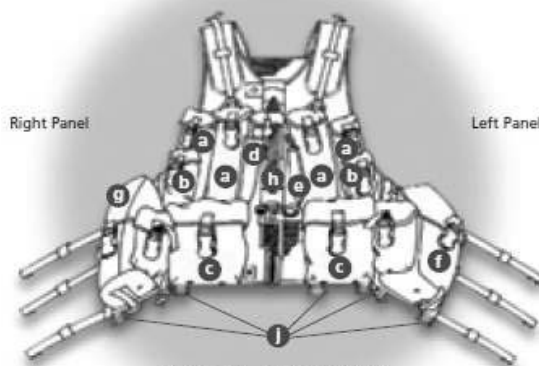


Figure 1 – Outside view
of the Tactical Vest left and right panels

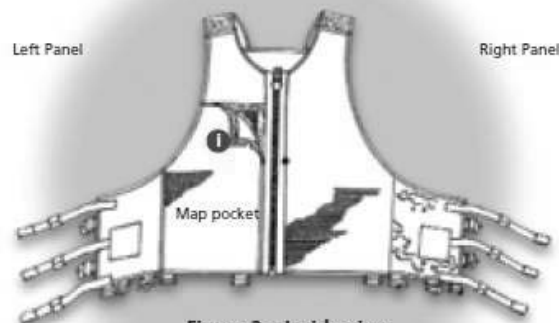


Figure 2 – Inside view
of the Tactical Vest left and right panels

- (a.) Four C7 Magazine pockets
- (b.) Two High Explosive (HE) Fragmentation Grenade pockets M67
- (c.) Two field dressing / all-purpose utility pockets with snow cuff
- (d.) A Flashlight pocket (for mini-MagLite™ or equivalent) with coloured lens holder
- (e.) A whistle (NSN 8465-21-104-7964) pocket
- (f.) C9-200 Round Belt Box Magazine pouches with smoke grenade pocket
- (g.) Water Bottle pouches with smoke grenade pocket
- (h.) Sternum mounted bayonet
- (i.) Map/combat ration pocket
- (j.) Alternate attachment point for C4 NBC Mask Carrier vice sling

QUESTION 10

(3.10.2.2) Pourquoi un logiciel de conversion n'est pas acceptable?

Réponse: Des erreurs de conversion peuvent créer des erreurs de système qui dans certains systèmes d'opération préviennent le lancement d'un aéronef, ou dans d'autre cas, causer des problèmes de performance en vol. Le Canada ne va pas maintenir les ressources pour des bases de données séparés pour le MUAS.

QUESTION 11

(3.10.11) Est-ce que le MDN permettre la récupération des applications techniques exceptionnelles pour les travaux requis pour mettre en œuvre de cette suite de logiciel?

Réponse: Si le système n'a pas déjà le module de véhicule spécifique approprié pour permettre des opérations sous VCS 4586, il y aura des coûts associés avec cette exigence. Le coût est considéré une dépense d'application technique exceptionnelle valide. Le soumissionnaire devrait identifier le coût dans la proposition. Si aucun prix n'est proposé, il sera sollicité comme un élément livrable sans coûts.

QUESTION 12

(3.11.3, 3.11.4) Pouvez-vous définir les spécifications de la liaison de données pour le lien que vous envisagez être compatible à la fois avec ROVER 5i et le ROVER 6? Y a t-il des liaisons de données disponibles, non exclusives, qui peuvent faire cela? Pouvez-vous préciser ce que la mise à niveau de la Rover 5i sera également applicable à la Rover 6 RVT

Réponse: On s'attend à ce que le Soumissionnaire communique directement avec L3 Communications pour déterminer s'y il est nécessaire de changer ou modifier la liaison de données proposé par le soumissionnaire pour communiquer avec le système ROVER exclusif de L3 Communications. Une proposition qui ne fournit pas une liaison de donnée compatible avec le ROVER 5i ou ROVER 6 serait moins compétitive due aux coûts et risques associés aux besoins de développement TRÈS RAPIDEMENT.

Le ROVER 5i du Canada supporte toutes les fréquences indiquées par le fabricant.

Canada assumera la responsabilité de toute mise à niveau de logiciel pour le Rover 5i et ROVER 6 Rover 5i Specifications

QUESTION 13

Il n'y a pas de référence pour démontrer la compatibilité du Rover 5i ou 6 à l'appendice 6, Annexe G pour le programme de démonstration de vol. Il est logique que le Rover 5i ne soit pas démontré puisque le Canada a offert de prendre la responsabilité de toute mise à niveau de logiciel si nécessaire. Toutefois, si ce n'est pas le cas pour Rover 6, est-il permis de répondre à cette exigence à une date ultérieure dans le programme ou cette exigence ne doivent être remplie et démontrées par le programme de démonstration de vol ?

Réponse: 3.11.3 La compatibilité de la liaison de données avec le ROVER 5i nécessite une déclaration de conformité (DC) et une preuve de la conformité (POC) dans l'appendice 5 de l'Annexe G. La compatibilité sera démontré à un certain point durant le programme de démonstration de vol de avec un ROVER 5i appartenant au FAC.

3.11.4 La liaison de données doit être compatible avec ROVER 6, seule une déclaration de conformité est exigée du soumissionnaire à l'annexe 5 de l'annexe G, la preuve de conformité et une démonstration ne sont pas nécessaires.

QUESTION 14

Je voudrais avoir une meilleure compréhension de pourquoi les objectifs opérationnels sont de 60 minutes pour la durée du vol. Par exemple, compte tenu du temps sur des objectifs cibles dans la section 3.7.3, est-ce que l'objectif opérationnel pour l'endurance est pour permettre un minimum de temps sur la cible? C.à.d. : pour une période de 60 minutes étant donné le besoin opérationnel réel pour l'endurance serait de permettre un minimum de X minutes pour être sur la cible par un seul système? Ou, est-ce que l'objectif opérationnel est tout simplement pour avoir "les yeux dans le ciel" pour une période minimale de 60 minutes sans définir l'utilisation durant le 60 minutes? Si c'est le cas, y a-t-il une raison opérationnelle pourquoi le seuil est fixé à 60 minutes?

Réponse: L'exigence du Canada est pour qu'un seul aéronef ait une autonomie de vol d'au moins 60 minutes (SPS 3.3). Cette exigence n'implique pas que l'appareil doit être sur la cible pour une période de temps spécifique.

Section (3.7.3) est une exigence pour l'acquisition d'objectifs et de poursuite de cible et est une exigence distincte qui nécessite que la charge utile optique maintienne un contact visuel avec une cible dans diverses conditions de vents et avec une cible en mouvement. Cela ne signifie PAS que le Canada exige un avion qui peut rester seulement (1) minute sur la cible (3.7.3.1, 3.7.3.3) ou deux (2) minutes sur la cible (3.7.3.2) et revienne au point de récupération initial immédiatement.