

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
Fuel & Construction Products Division
11 Laurier St./11, rue Laurier
7A2, Place du Portage, Phase III
Gatineau, Québec K1A 0S5

Title - Sujet DUAL TRACKED ARCTIC MOBILITY VEHIC.	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8476-155225/A	Amendment No. - N° modif. 001
Client Reference No. - N° de référence du client W8476-155225	Date 2014-12-04
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$\$HL-604-66067	
File No. - N° de dossier hl604.W8476-155225	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2014-12-15	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input checked="" type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Burke, Robert	Buyer Id - Id de l'acheteur hl604
Telephone No. - N° de téléphone (819) 956-3852 ()	FAX No. - N° de FAX () -
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

Modification numéro 1 à la sollicitation W8476-155225/A est soulevée pour répondre à les questions suivantes:

Question 1

Annexe B para 3.6 précise:

"Le moteur doit être conforme aux normes de la LCPE en vigueur au moment de la production."

Les amendements de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE) et les exigences de la réglementation pour les moteurs à allumage par compression hors route introduits Tier 4 sur la période 2012-14. Pour les moteurs notés entre 130kW et 560kW Niveau finale quatre exigences sont entrées en vigueur en 2014. Les amendements de la LCPE a également fourni des dispositions applicables aux moteurs de transition - cette disposition comprend un moteur sur une machine qui est importé au Canada. Pour les moteurs de transition notés entre les dispositions 130kW et 560kW APE moteurs de transition permettre l'utilisation de moteurs Tier 3 qualifiés LCPE jusqu'au 31 Décembre 2017.

Question: Pour le programme de Véhicule Chenille Double à Mobilité Arctique, le Canada va-t-il accepter un moteur de transition qualifiée de niveau 3 comme acceptable pour l'exigence standard LCPE?

Réponse: Les moteurs Tier 3 de transitions qualifiées répondent à l'exigence de l'actuel LCPE.

Question accessoire: CANCGSB standard 3.517-2007 a été remplacée par la norme CAN / ONGC standard 3,517 à 2013. Les soumissionnaires doivent-ils utiliser la dernière version de toute norme de référence dans la Demande de Proposition (DP)?

Réponse: Oui, la dernière version de CANCGSB 3.517 doit être utilisée.

Question 2

Annexe B, paragraphe 3,14 précise:

"Le véhicule à chenille / équipement doit (E) être fourni avec un système électrique de 12 volts ..."

Question: Est-ce qu'un véhicule avec un système électrique de 24 volts sera accepté par le Canada comme équivalent, et conforme à cette exigence obligatoire?

Réponse: Un système de 24 volts répond aux exigences doit (E) comme une fonction équivalente.

Question 3

Annexe B, paragraphe 3.4 précise:

"Le véhicule à chenilles avec tous les équipements spécifiés installé et entièrement chargé doit avoir les performances suivantes: (c) Avoir une pression au sol avec 7,5 cm de pénétration de la piste d'un maximum de 13,7 kPa à pleine charge."

Question: Comment la pression au sol maximum de 13,7 kPa a été dérivé? Est-ce qu'une considération sera accordée à l'augmentation de la pression au sol maximale admissible?

Réponse: La pression maximale du sol a été dérivé de l'expérience dans l'Arctique en toute saison afin qu'aucune augmentation ne sera pas acceptable.

Question 4

Annexe B, paragraphe 3.6.2 (a) précise:

"La conception du réservoir de carburant doit: Inclure un réservoir d'une capacité minimum de 10 heures de fonctionnement continu."

Question: Est-ce que le Canada a un profil de mission pour le véhicule chenillé Arctique, ou d'autres informations qui peuvent être utilisées pour évaluer la demande de consommation de carburant et les heures d'exploitation résultant du moteur basé sur la capacité du réservoir de carburant actuelle? Est-il nécessaire pour le véhicule chenillé Arctique d'avoir des paramètres définis d'exploitation (PTAC, vitesse moyenne, les conditions de terrain)?

Réponse: Il n'y a pas de profil de mission car l'utilisation varie en raison du type d'opération, mais pour cet appel d'offres le texte suivant doit être utilisé, ralenti de 20% de moteur, 30% terrain vallonné rugueuse au PTAC et 50% au PTAC terrain plat.

Question 5

Annexe B, paragraphe 3,12 précise:

"Le treuil suivants doivent être fournis: avant et arrière Winch - Un treuil électrique portatif doit (E) être fourni comme suit: ..."

Question: Est-ce que le Canada exige à la fois un treuil avant et arrière, ou si un seul treuil peut être utilisé à la fois avant et arrière récupération acceptable?

Réponse: L'exigence est pour un (1) treuil qui peut être déplacé d'une position à l'autre c'est à dire avant et l'arrière du véhicule.

Question 6

Annexe B, paragraphe 3.3.2 précise:

"Le véhicule chenillé / équipement, tous les systèmes et composants doivent être : (a) Fiable et facile à utiliser par un homme de 95e percentile ou 5e percentile des femmes dans toutes les conditions d'exploitation, tel que publié dans la norme SAE J833 pratique recommandée;"

SAE J833 pratiques recommandées (Human Dimensions physiques) a été annulée 01/05/2003, et remplacée par la norme ISO 3411. Dans les DP de véhicules précédents de référence du MDN ont été faits pour l'IMED 98-CR-15 (Enquête anthropométrique des forces terrestres, Mars 1988). Dans certains cas, l'IMED 96-CR-22 (Effet d'équipement de protection sur des mesures anthropométriques et des limitations fonctionnelles) a également utilisé.

Question: Cette «doit» exigence n'est pas identifié comme un cas où une norme "équivalent" peut être acceptée par le TA. Étant donné qu'IMED 98-CR-15 et 96-CR-22 sont des documents gouvernementaux, sont-ils acceptables?

Réponse: Les normes de l'IMED sont pour une utilisation dans des véhicules militaires et ceux-ci sont pour les véhicules commerciaux de sorte que la norme ISO 3411 est la norme la plus appropriée.

Question 7

Annexe B, paragraphe 3.6 précise:

"Le moteur doit être conforme aux normes de la LCPE en vigueur au moment de la production."

Les règlements de la LCPE accordent des dérogations pour les véhicules militaires - avec l'utilisation prévue du véhicule à chenilles double dans l'Arctique, il est clair que les considérations environnementales seront en vigueur.

Tier 4 après l'équipement de traitement peut nécessiter une demande d'espace jusqu'à 16,5 pieds cubes, et peser jusqu'à 295 lbs - ce qui réduirait la capacité de charge utile et l'arrimage sur le véhicule de mobilité arctique. Pour un véhicule prévu pour fonctionner dans des conditions arctiques, il y a aussi un défi important en fournissant un post-traitement de Tier 4 qui fonctionnera de manière fiable et efficace dans les températures froides.

Question: Est-ce que le Canada peut considérer à ce que l'exigence pourrait être assouplie pour accepter normes d'émissions Tier 3 sur nos véhicules?

Réponse: Les moteurs Tier 3 de transitions qualifiées répondent à l'exigence de l'actuel LCPE.