

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Public Works and Government Services / Travaux
publics et services gouvernementaux
Kingston Procurement
Des Acquisitions Kingston
86 Clarence Street, 2nd floor
Kingston
Ontario
K7L 1X3
Bid Fax: (613) 545-8067

LETTER OF INTEREST
LETTRE D'INTÉRÊT

Comments - Commentaires

Title - Sujet AIRCRAFT RENTAL	
Solicitation No. - N° de l'invitation W2037-150072/A	Date 2015-02-26
Client Reference No. - N° de référence du client W2037-15-0072	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$KIN-650-6555
File No. - N° de dossier KIN-4-42165 (650)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2015-03-31	
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: Rombough, Lori	Buyer Id - Id de l'acheteur kin650
Telephone No. - N° de téléphone (613) 483-9035 ()	FAX No. - N° de FAX (613) 545-8067
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE Canadian Army Advanced Warfare 76 North Star Drive Trenton Ontario K0K 3W0 Canada	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

Delivery Required - Livraison exigée See Herein	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

Issuing Office - Bureau de distribution
Public Works and Government Services / Travaux publics
et services gouvernementaux
Kingston Procurement
Des Acquisitions Kingston
86 Clarence Street, 2nd floor
Kingston
Ontario
K7L 1X3

Solicitation No. - N° de l'invitation

W2037-150072/A

Amd. No. - N° de la modif.

File No. - N° du dossier

KIN-4-42165

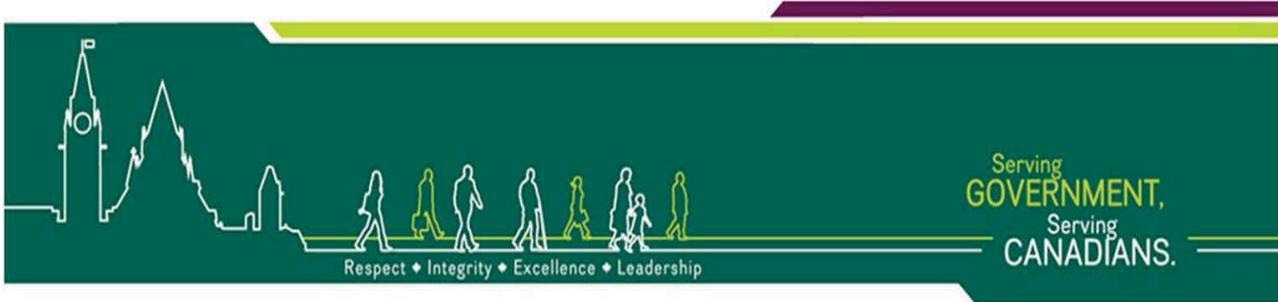
Buyer ID - Id de l'acheteur

kin650

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

W2037-15-0072

voir ci-joint



TITRE: DES SERVICES DE LOCATION D'AÉRONEFS

1. But et nature de la lettre d'intérêt (LI)

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) demande avertir rétroaction de l'industrie quant à l'exigence de sécurité qui sera inséré dans le prochain appel de propositions pour le gouvernement du Canada, le ministère de la Défense nationale.

COMMENT AMORCER LE PROCESSUS D'AUTORISATION DE SÉCURITÉ

Si le soumissionnaire ne possède pas la cote de sécurité requise, un nouveau processus d'autorisation de sécurité doit être entrepris par l'entremise de TPSGC. Le soumissionnaire doit remplir les sections A, B et C de la Demande d'enquête de sécurité sur une organisation du secteur privé (annexe C) et la faire parvenir par courriel à l'autorité contractante, Lori Rombough, à :

Lori.Rombough@pwgsc-tpsgc.gc.ca

La Demande d'enquête de sécurité sur une organisation du secteur privé sera envoyée au responsable des autorisations qui transmettra le document par voie électronique à la Direction de la sécurité industrielle canadienne (DSIC) de TPSGC.

Le processus d'enquête de sécurité peut prendre beaucoup de temps. Il incombe au soumissionnaire de présenter rapidement à l'autorité contractante les documents relatifs à l'enquête de sécurité. L'autorité contractante ne sera pas responsable des retards dans l'attribution du contrat résultant de l'autorisation de sécurité.

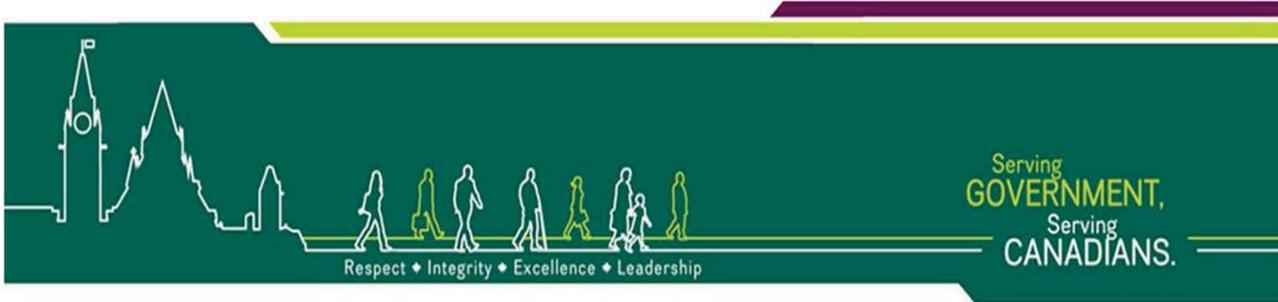
La présente LI n'est pas un appel d'offres ni une demande de propositions. Aucun accord ni contrat fondé sur cette LI ne sera conclu. Cette LI n'est pas un engagement de la part du gouvernement du Canada, et elle n'autorise aucunement les éventuels répondants à entreprendre des travaux dont le coût pourrait être réclamé au Canada. Cette LI ne doit pas être considérée comme un engagement à publier une demande de propositions ni à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans les présentes.

Même si les renseignements recueillis sont jugés de nature commerciale (dans ce cas, ils seront traités en conséquence par le Canada), le Canada peut utiliser l'information aux fins de rédaction des exigences de rendement provisoires (qui pourront être modifiées) et de planification budgétaire.

Les répondants sont encouragés à indiquer, dans les renseignements fournis au Canada, la présence de tout renseignement qu'ils considèrent comme exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Veuillez noter que le Canada pourrait être tenu par la loi (p. ex., en réponse à une demande formulée dans le cadre de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*) de divulguer des renseignements exclusifs ou délicats sur le plan commercial concernant un répondant (pour en savoir davantage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

La participation à cette LI est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente LI ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour les travaux à venir. De plus, la participation à la présente LI n'est ni une condition ni un préalable pour participer à toute demande de soumissions subséquente.

Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés pour répondre à cette LI.



La date de clôture de la LI publiée dans les présentes n'est pas la date limite pour faire des commentaires. Les commentaires seront acceptés jusqu'à ce que la demande de soumissions soit publiée (le cas échéant).

2. Contexte

L'objectif du présent énoncé est d'obtenir des services de soutien aérien pour les opérations de parachutisme et l'instruction connexe lorsqu'il n'est pas possible d'employer les ressources aériennes militaires des Forces armées canadiennes (FAC). Les aéronefs seront surtout utilisés par le ministère de la Défense nationale (MDN) et le Centre d'instruction supérieure en guerre terrestre de l'Armée canadienne (CISGTAC) à la base des Forces canadiennes (BFC) Trenton, en Ontario. Ils seront utilisés dans le cadre de l'instruction des parachutistes à différents emplacements au Canada et aux États-Unis. Ils serviront également à soutenir l'Équipe de parachutistes des Forces canadiennes (EPFC), les SkyHawks, à divers endroits au Canada et aux États-Unis tout au long de l'année.

D'autres unités ou groupes du MDN pourront recourir aux services d'appui lorsqu'ils en auront besoin, avec le concours du CISGTAC

3. Portée éventuelle des travaux et contraintes

3.1 Annexe A - ÉNONCÉ DES TRAVAUX

3.2 Annexe B - BASE DE PAIEMENT

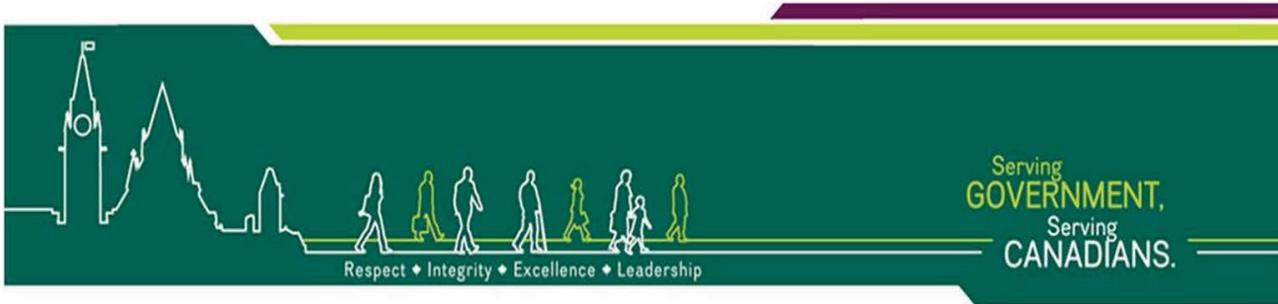
3.3 clauses de sécurité pertinents à utiliser dans la demande de proposition.

Exigences relatives à la sécurité

1. À la date de clôture des soumissions, les conditions suivantes doivent être respectées :
 - a) le soumissionnaire doit détenir une attestation de sécurité d'organisme valable tel qu'indiqué à la Partie 6 – Clauses du contrat subséquent;
 - b) les individus proposés par le soumissionnaire et qui doivent avoir accès à des renseignements ou à des biens de nature protégée ou classifiée ou à des établissements de travail dont l'accès est réglementé doivent posséder une attestation de sécurité tel qu'indiqué à la Partie 6 – Clauses du contrat subséquent;
 - c) le soumissionnaire doit fournir le nom de tous les individus qui devront avoir accès à des renseignements ou à des biens de nature protégée ou classifiée ou à des établissements de travail dont l'accès est réglementé;

EXIGENCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1. L'entrepreneur doit détenir en permanence, pendant l'exécution du contrat ou de l'offre à commandes, une attestation de vérification d'organisation désignée (VOD) en vigueur, délivrée par la Direction de la sécurité industrielle canadienne (DSIC) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).



2. Les membres du personnel de l'entrepreneur devant avoir accès à des établissements de travail dont l'accès est réglementé doivent TOUS détenir une cote de FIABILITÉ en vigueur, délivrée ou approuvée par la DSIC de TPSGC.

Tant que les autorisations de sécurité du personnel de l'entrepreneur requises au titre du présent contrat n'ont pas été émises par la DSIC, ces derniers **NE** peuvent **PAS PÉNÉTRER** sur les lieux sans une escorte.

3. Les contrats de sous-traitance comportant des exigences relatives à la sécurité NE DOIVENT PAS être attribués sans l'autorisation écrite préalable de la DSIC de TPSGC.
4. L'entrepreneur doit respecter les dispositions:
 - a) de la Liste de vérification des exigences relatives à la sécurité et directive de sécurité (s'il y a lieu), reproduite ci-joint à l'Annexe D;
 - b) du *Manuel de la sécurité industrielle* (dernière édition).

4. Lois, accords commerciaux et politiques gouvernementales

Voici une liste de lois, d'accords commerciaux et de politiques gouvernementales qui pourraient avoir des conséquences sur une demande de soumissions.

- a) Accord sur le commerce intérieur (ACI)
- b) Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)
- c) Accord relatif aux marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC)

5. Calendrier

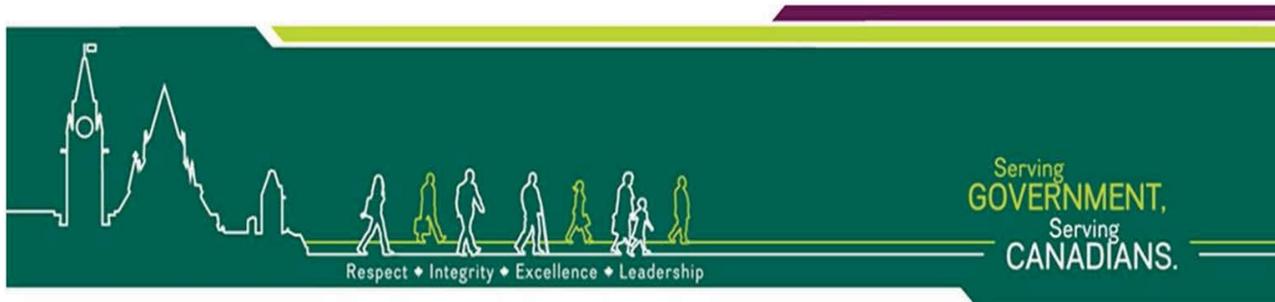
Pour la présentation des réponses, se reporter au calendrier suivant :

- Publication de la lettre d'intérêt
- Publication de la demande de propositions - Avril 2015 estimée
- Attribution du contrat Juillet 2015 estimée
- Contrat Date de début – 01 Octobre 2015

6. Remarques importantes à l'intention des répondants

Les répondants intéressés peuvent envoyer leur réponse à l'autorité contractante de TPSGC, dont le nom figure ci-dessous, de préférence par courriel.

Nom: Lori Rombough
Titre: Spécialiste en approvisionnements
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Direction générale des approvisionnements
Direction : Des Acquisitions Kingston
Adresse : 86, rue Clarence, 2ième étage
Kingston, Ontario K7L 1X3
Téléphone : 613-545-8061
Télécopieur : 613-545-8067
Courriel : Lori.Rombough@pwgsc-tpsgc.gc.ca



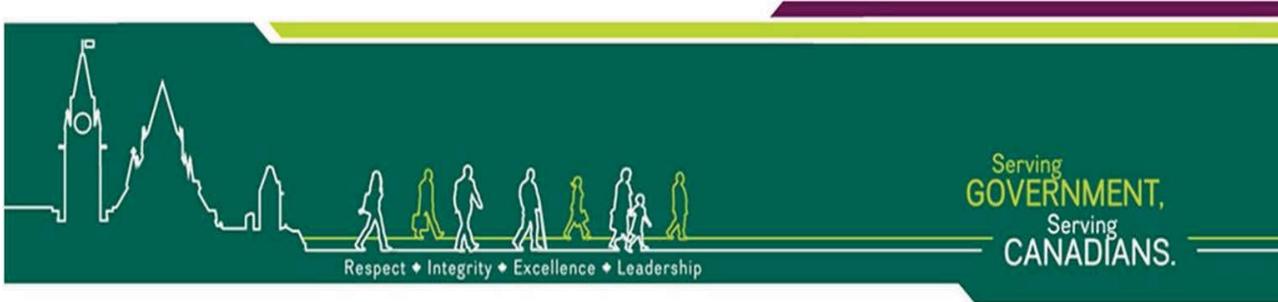
Les coordonnées d'une personne-ressource du répondant doivent être fournies dans la trousse.

La présente LI peut faire l'objet de modifications. Le cas échéant, ces modifications seront publiées sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement. Le Canada demande aux répondants de consulter le site Achatsetventes.gc.ca régulièrement pour vérifier les modifications apportées, le cas échéant.

7. Date de clôture de la LI ou DDR

Les réponses à cette LI doivent parvenir à l'autorité contractante de TPSGC identifiée ci-dessus au plus tard le 31 mars 2015





ANNEXE A - ÉNONCÉ DES TRAVAUX

1.0 Aperçu

1.1 L'objectif du présent énoncé est d'obtenir des services de soutien aérien pour les opérations de parachutisme et l'instruction connexe lorsqu'il n'est pas possible d'employer les ressources aériennes militaires des Forces armées canadiennes (FAC). Les aéronefs seront surtout utilisés par le ministère de la Défense nationale (MDN) et le Centre d'instruction supérieure en guerre terrestre de l'Armée canadienne (CISGTAC) à la base des Forces canadiennes (BFC) Trenton, en Ontario. Ils seront utilisés dans le cadre de l'instruction des parachutistes à différents emplacements au Canada et aux États-Unis. Ils serviront également à soutenir l'Équipe de parachutistes des Forces canadiennes (EPFC), les SkyHawks, à divers endroits au Canada et aux États-Unis tout au long de l'année.

1.2 D'autres unités ou groupes du MDN pourront recourir aux services d'appui lorsqu'ils en auront besoin, avec le concours du CISGTAC.

2.0 Portée des services

2.1 Des services de location d'aéronefs sont requis dans les régions suivantes :

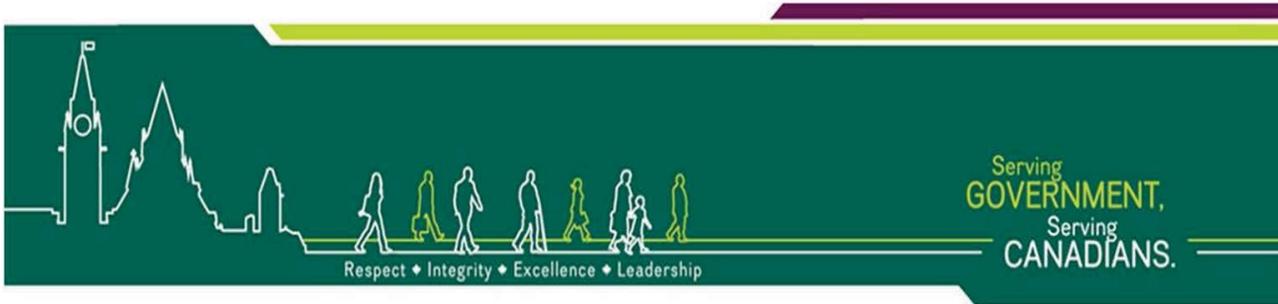
- A. Région de l'Atlantique : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, et Terre-Neuve-et-Labrador.
- B. Région du Centre : Québec et Ontario.
- C. Région de l'Ouest : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique.
- D. États-Unis : tous les États, y compris Hawaii, l'Alaska et les territoires américains extracôtiers (comme Porto Rico).

2.2 Les aéronefs fournis aux fins de cet affrètement doivent être munis d'un équipement fonctionnel applicable aux types d'opérations voulues et aux espaces aériens dans lesquels se déroulent les opérations. Les aéronefs doivent être munis d'un équipement radio fonctionnel pouvant transmettre et recevoir des communications à des fréquences utilisées au départ, en route et à destination, ainsi que d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT).

2.3 Les aéronefs seront utilisés pour des sauts en chute libre ou des sauts en parachute à ouverture automatique. Les types d'aéronefs qui serviront à transporter le personnel et l'équipement sont indiqués ci-après.

2.3.1 Type A

- L'aéronef doit être équipé pour permettre le saut en parachute à ouverture automatique, et muni d'une rampe, c'est-à-dire qu'il doit posséder une porte de saut, en plus d'une rampe, grâce auxquelles le saut en parachute à ouverture automatique peut être effectué.



- L'aéronef doit être entièrement équipé et permettre le saut en parachute à ouverture automatique au moyen d'un câble de parachutiste, d'un ensemble de fixations et d'un système de récupération de la sangle d'ouverture automatique.
- Les rampes de tous les aéronefs doivent être à fonctionnement hydraulique; leurs dimensions minimales doivent être de 190 cm (75 po) de largeur sur 190 cm (75 po) de hauteur et leur surface doit être antidérapante.
- Si l'aéronef est muni d'une porte de saut, les dimensions de celle-ci doivent être d'au moins 2 m (6,6 pi) par 0,9 m (3 pi).
- L'aéronef doit avoir une charge utile d'au moins 2 300 kg et pouvoir transporter un minimum de 24 parachutistes militaires entièrement équipés¹.
- Voici une liste non exhaustive d'aéronefs de type A : DHC-4 Caribou, CASA CN-235, Transall C-160, Short SD3-30.

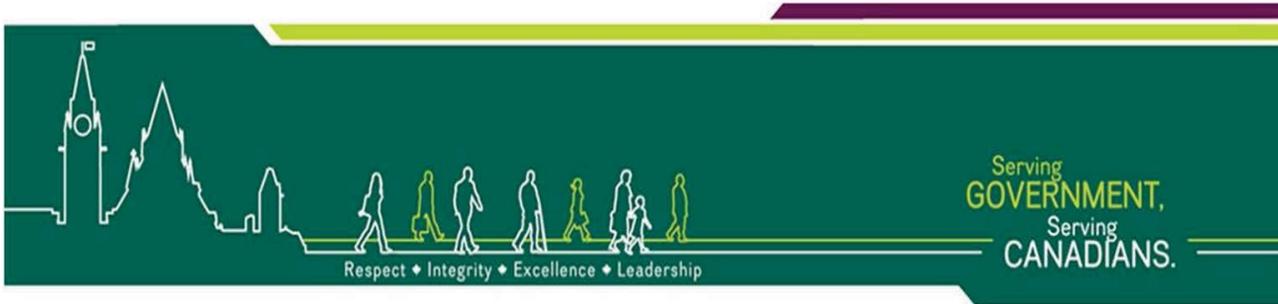
2.3.2 Type B

- L'aéronef doit pouvoir accueillir un minimum de 10 parachutistes militaires entièrement équipés pour un saut à ouverture automatique et/ou 16 parachutistes militaires entièrement équipés pour un saut en chute libre.
- Il doit être possible d'installer dans l'aéronef des cylindres et rouleaux de plancher permettant le largage de cadres de bouteilles et l'utilisation de systèmes d'aérolargage de précision.
- L'aéronef doit permettre le largage de parachutistes en tandem et de charges légères (allant jusqu'à 100 kg).
- Il doit être entièrement équipé et permettre le saut en parachute à ouverture automatique au moyen d'un câble de parachutiste, d'un ensemble de fixations et d'un système de récupération de la sangle d'ouverture automatique.
- Les rampes de tous les aéronefs doivent être à fonctionnement hydraulique; leurs dimensions minimales doivent être de 190 cm (75 po) de largeur sur 168 cm (66 po) de hauteur et leur surface doit être antidérapante.
- L'aéronef doit contenir un circuit d'oxygène supplémentaire pour les pilotes ainsi qu'un circuit d'oxygène destiné aux passagers/parachutistes afin de permettre les largages et les vols à haute altitude.
- L'aéronef doit posséder une charge utile d'au moins 2 000 kg.
- Voici une liste non exhaustive d'aéronefs de type B : CASA C-212, Short SC-7 Skyvan.

2.3.3 Type C

- L'aéronef doit être équipé pour permettre les sauts en chute libre de durée limitée sans équipement, pour un minimum de 16 parachutistes militaires.
- Si l'aéronef est seulement muni d'une porte de saut, les dimensions de celle-ci doivent être d'au moins 175 cm (69 po) sur 90 cm (35 po).
- Si l'aéronef est muni d'une rampe, la surface de celle-ci doit être antidérapante.
- L'aéronef doit contenir un circuit d'oxygène supplémentaire pour les pilotes ainsi qu'un circuit d'oxygène destiné aux passagers/parachutistes afin de permettre les largages et les vols à haute altitude.

¹ L'équipement militaire comprend notamment des raquettes, un sac à dos et une veste tactique.



- Voici une liste non exhaustive d'aéronefs de type C : Dornier Do 228, DHC-6 Twin Otter.

2.3.4 Type D

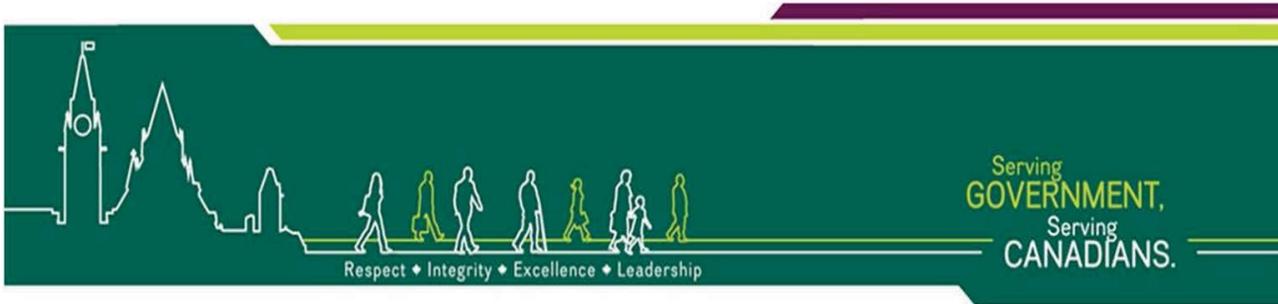
- L'aéronef doit être équipé pour permettre les sauts en chute libre de durée limitée sans équipement, pour un minimum de 8 parachutistes militaires.
- Si l'aéronef est seulement muni d'une porte de saut, les dimensions de celle-ci doivent être d'au moins 140 cm (55 po) sur 80 cm (31,5 po).
- Si l'aéronef est muni d'une rampe, la surface de celle-ci doit être antidérapante.
- L'aéronef doit contenir un circuit d'oxygène supplémentaire pour les pilotes ainsi qu'un circuit d'oxygène destiné aux passagers/parachutistes afin de permettre les largages et les vols à haute altitude.
- Voici une liste non exhaustive d'aéronefs de type D : Beechcraft Modèle 18, Cessna 208 Caravan, PAC P-750, Pilatus PC-6 Turbo Porter.

3.0 Contraintes

3.1 Dans la prestation des services demandés, les aéronefs et les équipages de l'entrepreneur seront assujettis aux mêmes procédures, ordonnances et règles de contrôle aérospatial applicables que les aéronefs et équipages du MDN/des FAC, y compris la **Loi sur l'aéronautique**, L.R.C. (1985), ch. A-2, le **Règlement de l'aviation canadien (RAC) DORS/96-433, B-GA-100-001/AA-000 Consignes de vol de la Défense nationale, Ordonnances de la 1^{re} Division aérienne du Canada**, le manuel des opérations aériennes de l'Aviation royale canadienne, ainsi que tous les règlements, directives, ordonnances et règles qui en découlent et qui s'appliquent aux services à exécuter en vertu du marché et à l'utilisation d'un indicatif d'appel militaire.

3.2 Lors de l'exécution de missions pour le compte du MDN, les aéronefs de l'entrepreneur sont considérés comme des aéronefs militaires en ce qui concerne l'application de la *Loi sur l'aéronautique* ainsi que les délégations ministérielles confiées à l'autorité de navigabilité opérationnelle (ANO), à l'autorité de navigabilité technique (ANT) et à l'autorité des enquêtes sur la navigabilité (AEN). La surveillance de la navigabilité s'effectue conformément au *Protocole d'entente entre TC et le MDN – Surveillance de la navigabilité technique et opérationnelle des exploitants aériens civils et de leurs aéronefs dont les services sont retenus afin d'effectuer des missions militaires pour le MDN, document n° 2004072851 du MDN et SGDDI n° 5200-43 (TCAC)*. Aux termes de ce protocole d'entente, les missions militaires effectuées pour le MDN par des exploitants civils sont autorisées lorsque le MDN délivre à ces derniers une autorisation temporaire d'exploitation (ATE), pour laquelle l'entrepreneur doit se qualifier. Pour ce faire, l'entrepreneur doit respecter la réglementation, les ordonnances et les processus d'approbation applicables du MDN et de Transports Canada, Aviation civile (TCAC). L'exploitant doit obtenir l'approbation du MDN pour tout ce qui concerne l'aspect militaire des modifications et les consignes de vol du MDN. Plus particulièrement, l'exploitant aérien doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a. L'entrepreneur doit posséder un certificat d'exploitation aérienne (CEA) délivré par Transports Canada en vertu des articles 700, 701 ou 702 du RAC, un certificat d'autorisation pour les opérations de l'ALENA délivré par la Federal Aviation Administration (FAA) ou un autre CEA



approprié délivré par une autorité acceptée par le MDN, pour la prestation de ce service, et (le cas échéant) un permis de vol intérieur et international valide délivré par l'Office des transports du Canada.

b. Tous les aéronefs utilisés dans le cadre du marché doivent pouvoir exécuter les profils de vol requis dans les limites des certificats civils, des certificats de navigabilité et du certificat d'exploitation de l'exploitant aérien.

c. Le certificat de navigabilité de chaque aéronef utilisé dans le cadre du marché doit être délivré par un organisme de réglementation accepté par le MDN (p. ex. TCAC, la FAA ou l'Administration de l'aviation civile du Royaume-Uni).

d. L'entrepreneur est chargé de fournir les certificats de types supplémentaires (CTS), les certificats de types supplémentaires restreints (CTSR), les suppléments approuvés des manuels de vol et d'entretien, au besoin, en ce qui concerne les modifications de l'aéronef requises aux fins du marché; les modifications doivent être confirmées uniquement au moyen d'approbations de conception approuvées par TCAC et/ou des autorités de vol, ce qui peut comprendre des références à une approbation/acceptation de conception et/ou à une autorisation de vol du MDN.

L'ATE donne des précisions sur les règlements, les règles et les ordonnances applicables aux types d'opérations visés ainsi que toutes les exemptions aux règlements, aux règles et aux ordonnances civils ou militaires en question. Des copies électroniques des règles et ordonnances militaires applicables seront fournies à l'entrepreneur.

3.4 L'entrepreneur doit être propriétaire des aéronefs affrétés et de leur contenu, ou en assurer exclusivement le contrôle d'exploitation; il en va de même pour l'équipage.

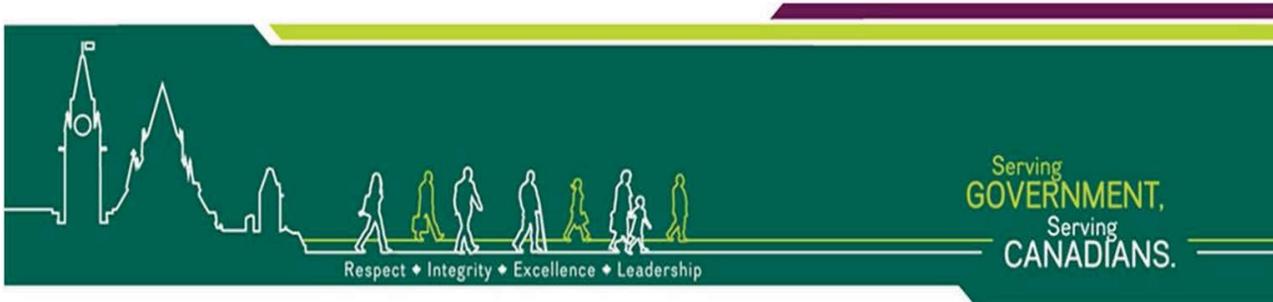
3.5 S'il y a lieu, l'aéronef doit contenir un équipement de survie adéquat pour les vols long-courrier et le survol de l'eau, ce qui comprend un équipement de survie personnel et des radeaux de sauvetage suffisants pour tous les passagers et membres de l'équipage.

3.6 Lorsqu'il exerce ses activités aux États-Unis, l'entrepreneur doit respecter les règlements de la FAA, disponibles à l'adresse suivante : http://www.faa.gov/regulations_policies/faa_regulations.

3.7 Les limites prévues à l'article 605.32 du RAC s'appliquent. <https://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-dors96-433.html>

3.8 Puisque les aéronefs de l'entrepreneur seront considérés comme des aéronefs militaires canadiens durant les missions menées pour le MDN/les FAC, l'entrepreneur et ses aéronefs seront assujettis au Programme de navigabilité du MDN au lieu de la surveillance de TCAC. La surveillance du MDN comprend des vérifications opérationnelles et techniques périodiques, semblables aux inspections de routine menées par TCAC (et qui remplissent le même rôle). Les vérifications de navigabilité du MDN touchent habituellement les secteurs suivants, entre autres :

- a. Qualifications et maintien des compétences du personnel de l'air et du personnel technique.
- b. Dossiers et programmes d'instruction du personnel de l'air et du personnel technique.
- c. Programme de sécurité des vols.



- d. Actualisation des manuels d'exploitation et des manuels techniques.
- e. Conformité aux consignes de navigabilité et aux bulletins de service.

4.0 Sécurité des vols

4.1 Durant les missions réalisées pour le MDN, les aéronefs et l'équipage sont soumis aux procédures de rapports sur la sécurité des vols des Forces canadiennes établies par l'autorité du MDN responsable des enquêtes sur la navigabilité (Direction de la sécurité des vols). L'entrepreneur doit fonctionner conformément à un programme de sécurité de l'aviation qui correspond à l'intention du programme A-GA-135-001/AA-001 (*Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*), comme l'a établi le MDN. Conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et à d'autres accords, la responsabilité des enquêtes sur les accidents d'aviation se transfère (en partie) au MDN durant les missions militaires. En cas d'accident, l'entrepreneur doit fournir aux enquêteurs en matière d'accidents d'aéronefs, nommés par la Direction de la sécurité des vols (DSV), un accès à tous les documents, installations, données et membres du personnel nécessaires à la tenue d'une enquête des FC sur la sécurité des vols. Voici une liste non exhaustive des documents qui doivent être fournis : le manuel d'exploitation de la compagnie, les procédures d'exploitation normalisées de la compagnie et les procédures normalisées d'utilisation des aéronefs, le manuel de vol de l'aéronef, la liste de vérification dans le poste de pilotage de l'aéronef, le dossier d'instruction de chaque membre de l'équipage, le carnet de route de l'aéronef et les manuels d'entretien et de pièces de l'aéronef. Si la DSV du MDN le demande, l'entreprise doit rendre disponibles ses experts pour aider la DSV dans l'enquête sur l'accident. Les incidents et/ou accidents aériens doivent être signalés au Bureau de la sécurité des transports, à la Division des inspections à l'étranger de Transports Canada (pour les exploitants étrangers) ou aux Opérations nationales – Division des entreprises (pour les exploitants canadiens), selon le cas.

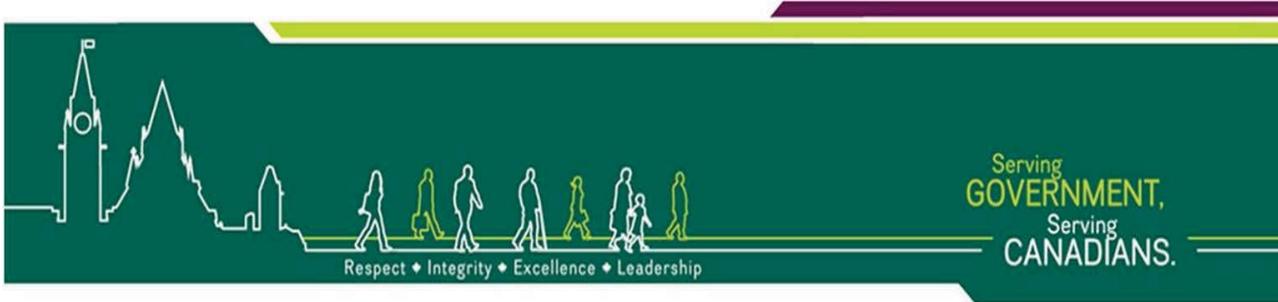
5.0 Exigences relatives à l'équipage

5.1 Chacun des membres du personnel de l'exploitant aérien faisant partie de l'équipage de bord doit détenir une licence de membre d'équipage de conduite selon la définition à la partie IV du RAC, en plus des qualifications requises selon les services aériens fournis.

5.2 Le commandant de bord doit posséder un minimum de 1 000 heures de vol à bord d'aéronefs à voilure fixe, y compris un minimum de 250 heures à titre de commandant de bord pour le type d'aéronef indiqué et un minimum de 250 heures d'expérience dans des types d'opérations semblables à ceux mentionnés dans le marché.

5.3 Tous les membres du personnel de l'exploitant aérien qui font partie de l'équipage de bord doivent respecter les exigences relatives à la mise à jour des connaissances énoncées à la partie IV du RAC.

5.4 Si, à quelque moment que ce soit durant les opérations, le représentant du MDN détermine que le personnel de bord, le personnel d'entretien ou les deux ne sont pas conformes sur le plan de la sécurité ou à d'autres égards, l'autorité technique informe immédiatement l'entrepreneur, par écrit, que le personnel de bord, le personnel d'entretien ou les deux doivent être remplacés. Au même moment, l'autorité technique informe immédiatement l'autorité en matière d'approvisionnement, qui avise ensuite



l'autorité contractante au sujet du problème de personnel. Sur réception de l'avis, l'entrepreneur doit immédiatement retirer et remplacer les membres de l'équipage cités dans l'avis. L'entrepreneur doit aviser l'autorité technique, l'autorité en matière d'approvisionnement et l'autorité contractante au sujet de la mesure corrective prise. L'aéronef en cause doit être jugé hors service tant qu'un équipage satisfaisant n'a pas pris la relève. Voici une liste non exhaustive des raisons faisant en sorte qu'un équipage peut être jugé insatisfaisant : incompétence ou inexpérience concernant l'exploitation et l'entretien de l'aéronef dans le cadre d'opérations normales, et infractions à des règles, à des règlements ou à des ordonnances.

5.5 Lorsque le MDN lui en fait la demande, l'entrepreneur doit fournir une preuve documentaire établissant les qualifications et l'expérience de chaque membre de l'équipage de vol.

5.6 Le temps de service de l'équipage doit respecter les limites civiles des licences de membre d'équipage de conduite et les règlements en vigueur.

5.7 Le commandant de bord de l'aéronef doit s'assurer que tous les passagers reçoivent un exposé de sécurité avant le décollage, conformément à l'article 602.89 du RAC.

5.8 Le pilote, l'équipage (le cas échéant) et l'aéronef doivent être agréés pour le parachutisme conformément aux dispositions du RAC ou de la FAA applicables à la sécurité du parachutisme. Les parachutages doivent être exécutés conformément à la publication B-GL-381-001/TS-001, Sécurité à l'entraînement, en conformité avec l'OCFT 22-2.

6.0 Inspection

6.1 Tous les services fournis doivent être approuvés et acceptés par le MDN ou son représentant autorisé, qui aura le droit d'inspecter l'aéronef et la documentation, y compris les plans de vol ou les notifications de vol, les bordereaux de chargement, les livrets d'aéronef, les carnets de vol des membres de l'équipage et les dossiers d'entretien, afin d'assurer la conformité avec les conditions précisées dans le marché.

7.0 Remplacement d'aéronefs

7.1 Lorsque, pour des raisons indépendantes de la volonté de l'entrepreneur, l'aéronef affrété n'est pas disponible au moment d'entreprendre l'exécution de l'affrètement ou qu'il cesse d'être disponible en cours d'exécution de l'affrètement, l'entrepreneur doit fournir un autre aéronef du même type ou, avec l'accord du MDN, un appareil d'un autre type aux taux et frais applicables à l'aéronef initialement affrété. Lorsqu'un aéronef de remplacement peut transporter une charge marchande supérieure à celle de l'aéronef initialement affrété, la charge marchande transportée par l'aéronef de remplacement ne doit pas excéder celle qui aurait pu être mise à bord du premier aéronef, à moins que l'entrepreneur n'accepte de payer les taux et les frais applicables à l'aéronef de remplacement. Lorsque l'aéronef de remplacement a une charge marchande maximale inférieure à celle de l'aéronef initialement affrété, les frais sont calculés en fonction des taux et frais applicables à l'aéronef de remplacement, sauf que, s'ils sont supérieurs à ceux de l'aéronef initialement affrété, ce sont ces derniers qui s'appliqueront.

7.2 L'entrepreneur doit fournir à l'autorité contractante de TPSGC une liste d'aéronefs supplémentaires acceptables, dans l'éventualité où un remplacement serait nécessaire. Tous les aéronefs de remplacement proposés doivent respecter le point 7.1.



8.0 Services fournis par le MDN

8.1 Installations du MDN. Sur ses terrains d'aviation, le MDN offrira les services suivants :

- a. Carburant pour les aéronefs de l'entrepreneur (l'entrepreneur doit assumer les coûts de tout le carburant).
- b. Stationnement et lotissement des aéronefs de l'entrepreneur (selon la disponibilité).
- c. Un laissez-passer de zone réglementée ou une escorte de sécurité du MDN. Les membres du personnel de l'entrepreneur doivent posséder une pièce d'identité valide avec photo (p. ex. permis de conduire) et doivent pouvoir la présenter sur demande.
- d. Dégivrage des aéronefs (au besoin et selon la disponibilité).

8.2 En plus des services énumérés au point 8.1, le MDN fournira des laissez-passer au personnel, lorsque le service doit être offert à la BFC Trenton, en Ontario, et ce, sans frais pour l'entrepreneur.

8.3 Lorsque les services sont offerts ailleurs qu'à la BFC Trenton, en Ontario, c'est l'entrepreneur qui doit assumer les dépenses suivantes (le MDN remboursera l'entrepreneur au coût réel; tous les reçus de déboursement doivent être fournis avec la facture) :

- a. Frais d'atterrissage.
- b. Redevances de NAV CANADA.
- c. Frais de dégivrage, au besoin.

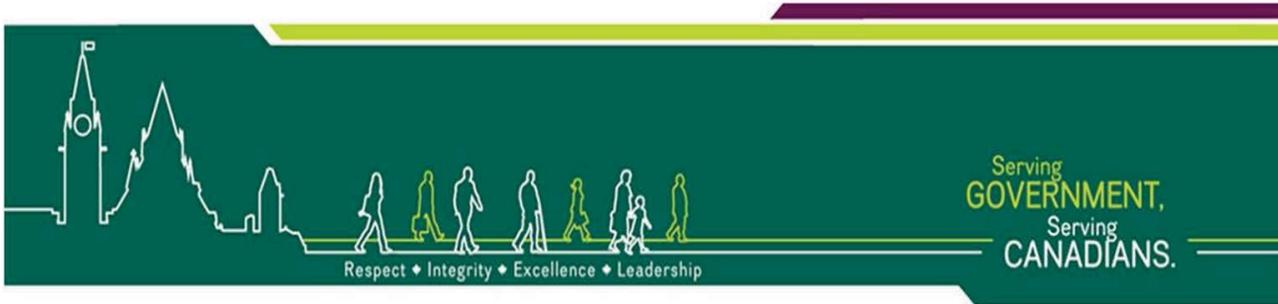
8.4 Malgré la responsabilité relative au déboursement des dépenses énumérées au point 8.3, un aéronef civil exécutant une mission militaire pour le MDN est considéré, du point de vue juridique, comme un aéronef militaire canadien; à ce titre, il est exempté de l'obligation de payer des redevances liées aux services d'aviation (comme celles perçues par NAV CANADA ou une autorité d'exploitation d'aéroports) à un terrain d'aviation exploité par un ministère canadien (administration fédérale, provinciale, territoriale ou municipale).

8.5 Tous les autres frais associés aux aéroports et au transport vers le point de prestation des services prévus au contrat ne sont pas sujets au remboursement, par exemple : les redevances d'aéroport, les frais d'utilisation de l'aire de trafic, les frais de services au sol, les redevances de navigation aérienne, les redevances des commerçants, les frais de stationnement et les divers autres frais et redevances gouvernementaux internationaux.

9.0 Installations fournies par le gouvernement (applicable uniquement aux terrains d'aviation du MDN/gouvernementaux canadiens)

9.1 Le personnel de l'entrepreneur aura accès à des installations sanitaires sur place.

9.2 Le personnel de l'entrepreneur devra garer ses véhicules selon les consignes de l'autorité responsable de la circulation à la base.



9.3 Le MDN pourra fournir, sans frais, une alimentation provisoire en électricité dans le but d'assurer les services nécessaires à la satisfaction des exigences. La prestation d'une alimentation provisoire en électricité par le MDN est fonction des besoins du MDN et peut être interrompue à tout moment et sans préavis par l'autorité technique, sans acceptation d'une responsabilité quelconque pour les dommages ou retards causés par une telle interruption.

10.0 Équipement fourni par le gouvernement (EFG)

10.1 L'EFG appartient au gouvernement du Canada. Lorsque l'entrepreneur doit emprunter de l'EFG pour offrir des services au gouvernement, il lui incombe de rendre cet équipement en bon état de fonctionnement une fois que la tâche ayant donné lieu à l'emprunt est terminée. L'entrepreneur doit étiqueter tout le matériel et tout l'équipement de manière à indiquer qu'il s'agit de biens de l'État. L'entrepreneur doit consigner de manière satisfaisante ce qu'il a fait du matériel et de l'équipement. L'entrepreneur est responsable des dommages causés au matériel et à l'équipement qui lui sont prêtés. Il doit, à ses frais, remplacer ou remettre en bon état tout matériel ou équipement perdu ou endommagé pendant qu'il en avait la garde.

10.2 Si l'EFG pose des problèmes, l'entrepreneur doit en informer immédiatement l'autorité technique en lui indiquant en quoi consiste le problème. Si l'entrepreneur prend des mesures pour y remédier sans avoir obtenu des consignes de l'autorité technique, il sera responsable de tous les frais engagés, ainsi que de toute perte ou de tout dommage occasionné à l'EFG. Le gouvernement du Canada n'aura pas l'obligation de payer les travaux exécutés sur un quelconque élément de l'EFG qui aurait été endommagé ou perdu pendant que l'entrepreneur en avait la garde.

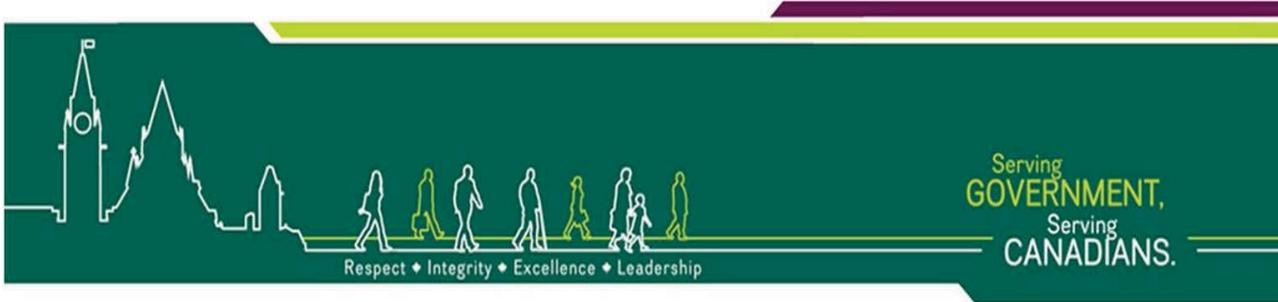
11.0 Saut en parachute (opérations au Canada)

11.1 L'entrepreneur doit être en mesure de mener des opérations de parachutisme conformément à l'article 623.37 du RAC, sauf en ce qui concerne l'obligation de posséder un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) aux termes de l'article 603.38 du RAC (Transports Canada ne délivre pas de COAS pour les opérations menées pour le compte du MDN).

11.2 L'entrepreneur doit, pour les opérations au Canada, prendre connaissance du contenu du document TP14371, intitulé *Manuel d'information aéronautique de Transports Canada* (AIM de TC), qu'il est possible de consulter à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp14371-menu-3092.htm>. Plus particulièrement, la section AIR 4.8 indique ce qui suit :

Il est fortement recommandé aux participants à des activités de parachutisme de bien connaître les procédures et les normes établies par les associations qui représentent les activités de parachutisme. Au Canada, cette association est la suivante :

Association Canadienne de Parachutisme Sportif (ACPS), 300, chemin Forced, Russell (Ontario) K4R 1A1 Téléphone : 613-445-1881.



11.3 L'entrepreneur doit respecter le Règlement de sécurité en matière de parachutisme des Forces canadiennes (référence : appendice A de l'annexe A).

12.0 Règlements et procédures en matière de parachutisme en chute libre

12.1 En plus des règles, des ordonnances et des règlements civils précités, les opérations de parachutisme réalisées en vertu du présent énoncé des besoins doivent se dérouler selon les règles, les règlements et les ordonnances des Forces canadiennes en matière de parachutisme, qui sont mentionnés dans l'OCFT 22-2. Des orientations sur les procédures exactes à respecter figurent dans les références B-GL-322-005/FP-002, Manuel du parachutiste, et le Standard Manœuvre Manual (SMM) 2601 (1), Tactical Air Transport Procedures, volume 1. Pendant la conduite des opérations à l'appui des FC, les aéronefs et équipages visés par le marché ne fournissent leurs services qu'à partir des terrains d'aviation des FC. Les membres d'équipage sont tenus de confirmer par leur signature qu'ils ont lu les documents applicables (fournis par le service des opérations de l'escadre) avant leur premier vol. Ces documents seront rendus accessibles, sur demande, en version électronique.

13.0 Espace réservé à l'entrepreneur

13.1 À moins que le MDN ne s'y oppose, l'entrepreneur peut utiliser, pour le transport de son personnel, de ses bagages ou de ses marchandises, tout espace que n'utilise pas le MDN dans l'aéronef affrété.

14.0 Transport de marchandises ou de produits dangereux

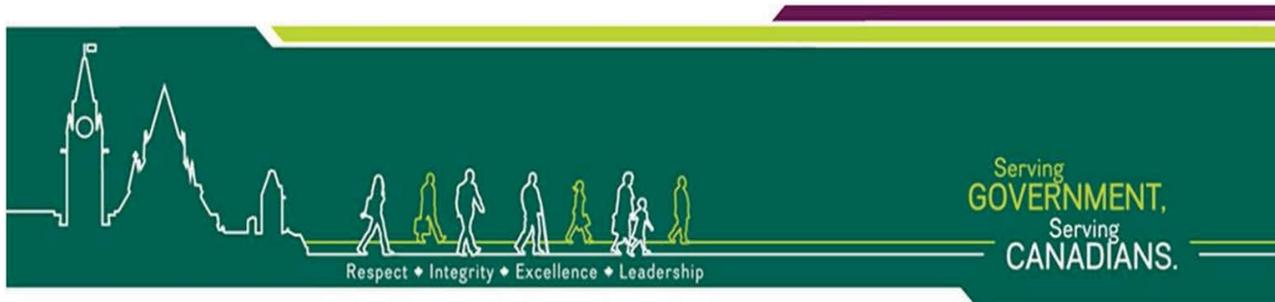
14.1 Durant la prestation de services pour les Skyhawks, il pourrait être nécessaire d'utiliser des signaux de fumée pour les sauts en parachute. Normalement, lorsque les signaux de fumée sont utilisés, il doit y avoir à bord de l'aéronef le nécessaire pour cargaison dangereuse, conformément aux Ordonnances de la 1 DAC, vol. 3 et à l'A-LM-117-001/FP-001. L'entrepreneur doit observer les règlements gouvernementaux et les ordonnances du MDN qui régissent le transport de marchandises ou de produits dangereux.

15.0 Utilisation annuelle estimée

15.1 L'entrepreneur peut s'attendre à ce que son aéronef soit appelé à servir n'importe quand dans l'année pendant une durée de 1 à 3 semaines. Pendant certaines périodes, le MDN pourra aussi demander à l'entrepreneur les services de plusieurs aéronefs.

Le calendrier provisoire pourrait changer; il n'engage pas le gouvernement du Canada à utiliser les services aériens visés par le marché aux dates indiquées ni à toute autre date. Pour chaque besoin, l'autorité du MDN en matière d'approvisionnement sollicitera les services aériens au moyen du processus d'autorisation des tâches avec un préavis d'au moins 14 jours civils.

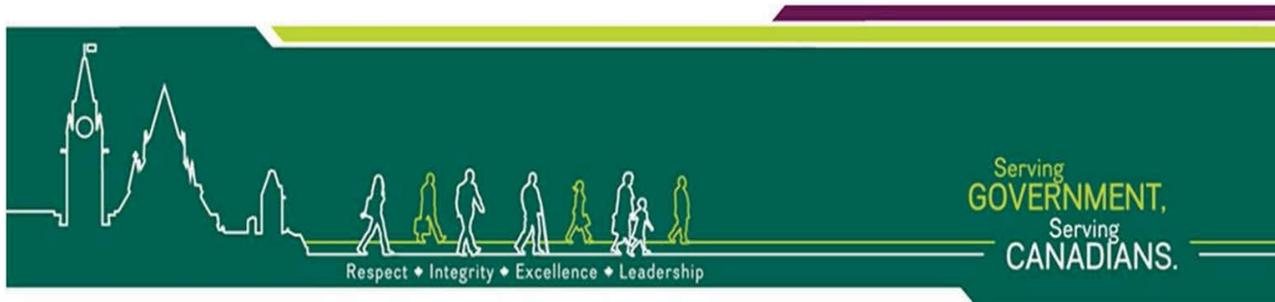
15.2 Le calendrier provisoire ne doit être considéré que comme un exemple aidant à déterminer les emplacements et la fréquence d'utilisation des aéronefs dans le cadre du présent énoncé des besoins.



15.3 Calendrier provisoire

Dates	Emplacement	Région
12-23 octobre 2015	BFC Trenton	Centre
4-8 octobre 2015	Rome (New York)	États-Unis
23-27 novembre 2015	BFC Trenton	Centre
7 janvier – 8 février 2016	Possibilité de 3 ^e emplacement aux É.-U.	États-Unis
25-29 janvier 2016	BFC Trenton	Centre
22-26 février 2015	BFC Trenton	Centre
1 ^{er} avril – 3 mai 2016	Possibilité de 3 ^e emplacement aux É.-U. (<i>besoin n° 1</i>)	États-Unis
1 ^{er} avril – 3 mai 2016	Possibilité de 3 ^e emplacement aux É.-U. (<i>besoin n° 2</i>)	États-Unis
16-20 juillet 2016	BFC Petawawa	Centre
23-27 juillet 2016	BFC Trenton	Centre
13-15 juillet 2016	Calgary (Alberta)	Ouest
17-22 juillet 2016	Red Deer (Alberta) et Lethbridge (Alberta)	Ouest
27-29 juillet 2016	Oshkosh (Wisconsin)	États-Unis
27 juillet – 5 août 2016	BFC Trenton	Centre
6-10 août 2016	BFC Trenton	Centre
3-12 août 2016	Saskatoon (Saskatchewan) et Abbotsford (Colombie-Britannique)	Ouest
16-19 août 2016	Val d'Or (Québec)	Centre
23-27 août 2016	Summerside (Île-du-Prince-Édouard)	Atlantique
29 août 2016	Brantford (Ontario)	Centre



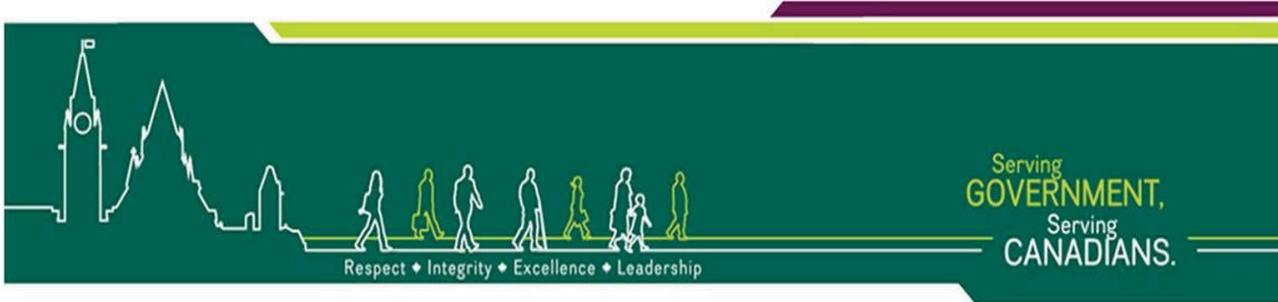


Dates	Emplacement	Région
24-28 septembre 2016	BFC Trenton	Centre
2 septembre 2016	Coe Hill (Ontario)	Centre
7-9 septembre 2016	Little Rock (Arizona)	États-Unis
28-30 septembre 2016	Ottawa (Ontario)	Centre
9-12 octobre 2016	BFC Trenton	Centre
4-8 octobre 2016	Rome (New York)	États-Unis
22 octobre – 2 novembre 2016	BFC Trenton	Centre
15 octobre – 9 novembre 2016	BFC Trenton	Centre
5-9 novembre 2016	BFC Trenton	Centre
19-30 novembre 2016	BFC Trenton	Centre
3-7 décembre 2016	BFC Trenton	Centre
7 janvier – 8 février 2017	Possibilité de 3 ^e emplacement aux É.-U.	États-Unis
18-22 février 2017	BFC Trenton	Centre

16.0 Frais de déplacement et de séjour

16.1 Durant la prestation de services à une base des FAC, et lorsque cela est possible, les services d'alimentation et d'hébergement seront fournis à la base et les frais seront assumés par le MDN. Par conséquent, ces coûts ne sont pas remboursables à l'entrepreneur. Par exemple, à la BFC Trenton, le logement se fait habituellement au Yukon Lodge, et les repas sont servis à la cafétéria Yukon.

16.2 Lorsqu'il est affecté dans d'autres régions, l'entrepreneur se verra rembourser les frais autorisés de déplacement et de séjour conformément aux appendices B, C et D du Conseil national mixte, disponibles à l'adresse suivante : <http://www.njc-cnm.gc.ca/directive/index.php?lang=fra&merge=2&sid=98>. L'entrepreneur doit fournir les factures originales pour les frais de séjour associés à des services non fournis à la base.



Appendice A de l'annexe A

Règlement de sécurité en matière de parachutisme des Forces canadiennes

La présente section s'applique à tous les sauts en parachute à ouverture automatique effectués depuis un aéronef.

1. Sécurité en parachutisme

APPLICATION : toutes les unités de l'Armée qui se livrent à des activités de parachutisme.

Références (disponibles sur demande)

- A. B-GL-322-005/FP-001 Manuel du parachutiste
- B. FMOP 510/MCAFC 602630 Opérations de l'aérotransport interarmées
- C. AGG-040-001/AG-001 Programme de sécurité générale du MDN
- D. DOAD 5018-2
- E. OCFT 22-2
- F. MCAFC 60-26011 Référence & responsabilités de l'équipe de contrôle de la zone de largage
- G. B-GL-381-001/TS-001 Sécurité à l'entraînement

2. But

La présente ordonnance vise à exposer les principales politiques et procédures de sécurité qui s'appliquent au parachutisme militaire exécuté dans le cadre d'opérations et d'exercices en temps de paix.

3. Autorité

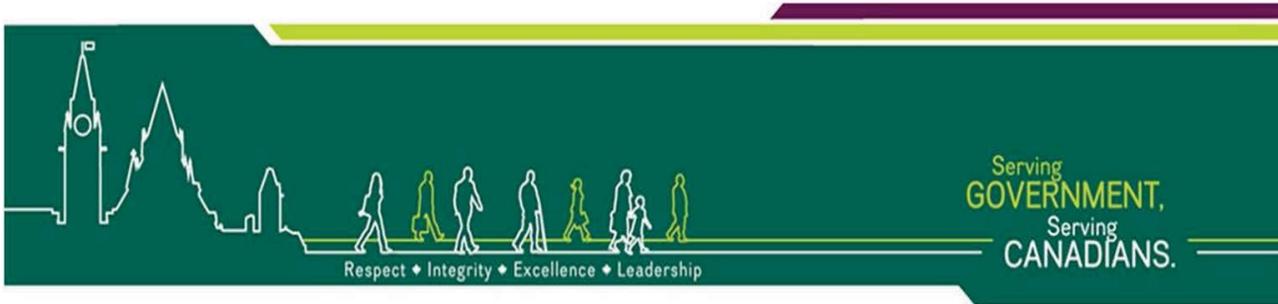
La présente ordonnance ne modifie ni ne remplace les procédures et exigences en matière de sécurité énoncées dans les documents de référence. Elle vise plutôt à fournir aux utilisateurs des directives et des conseils supplémentaires pour les aider à préparer leurs instructions.

4. Responsabilité

La sécurité dans le cadre du parachutisme est une responsabilité de commandement.

5. Exigences en matière de sécurité

Le parachutisme est une activité qui peut être dangereuse. Bien qu'on ne puisse jamais en éliminer complètement le risque de blessure, l'application uniforme de procédures valables, l'utilisation adéquate d'un équipement homologué et l'insistance sur le respect d'une norme élevée de forme physique et d'instruction personnelle permettent de réduire considérablement les dangers. La non-application des principes précités peut causer des dommages à l'équipement et des blessures au personnel. Il est impossible de légiférer pour prévoir toutes les éventualités ou possibilités et il ne faut pas tenter de le faire.



La présente ordonnance énonce des principes et certaines restrictions particulières à appliquer en faisant preuve de bon sens et en comprenant bien leur raison d'être et leur but. L'exigence primordiale doit toujours être de maintenir la norme la plus élevée de sécurité, selon le but de l'instruction ou de l'activité. Dans cette optique, il importe de conscientiser le parachutiste à l'importance de la sécurité et à l'obligation de respecter les normes les plus élevées en la matière, et ce, dès le début de son instruction. Bon nombre des restrictions imposées et des procédures appliquées paraissent arbitraires, mais elles sont fondées sur l'expérience canadienne du parachutisme militaire accumulée depuis 1947; cela ne doit d'aucune manière modifier la façon dont elles sont appliquées.

6. Détails particuliers

Les sections énumérées ci-dessous traitent des procédures et détails particuliers suivants :

SECTION I – Nominations et fonctions

SECTION II – Signalement des défaillances, des incidents et des blessures liés au parachutisme

SECTION III – Procédures relatives au saut en parachute à ouverture automatique

SECTION IV – Procédures relatives au parachutisme militaire en chute libre

SECTION I – Nominations et fonctions

Responsabilités

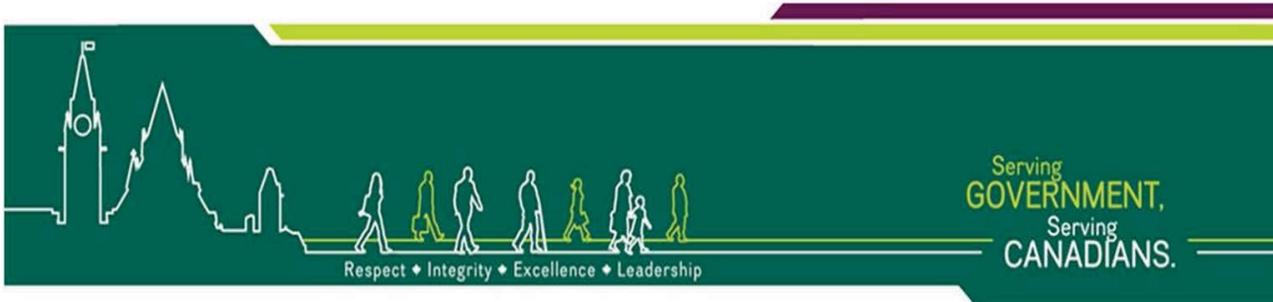
La présente section décrit les responsabilités qui incombent à certains postes dans le cadre d'opérations de parachutisme :

a. Commandant de la force aéroportée : Le commandant de la force aéroportée est le commandant des parachutistes qui sont largués dans une zone d'opération ou d'exercice. Il est responsable devant son supérieur dans la chaîne de commandement de tous les aspects de l'opération ou de l'exercice, y compris la sécurité. Un commandant de la force aéroportée doit être nommé pour toute activité de parachutisme.

b. Officier d'embarquement de l'unité (OEU) : L'OEU est responsable du rassemblement et du chargement des éléments qui lui sont attribués. Ses responsabilités sont décrites à la référence B.

c. Parachutiste le plus haut gradé : En règle générale, le parachutiste le plus haut gradé est le commandant supérieur de la force de parachutistes à bord d'un aéronef. Il doit tenir le commandant d'aéronef au courant des facteurs ou conditions susceptibles d'avoir un effet sur la conduite sécuritaire de l'opération ou de l'exercice. Ses fonctions sont décrites à la référence A.

d. Chef largueur : Le chef largueur est responsable du bon arrimage et de l'inspection des parachutistes qui lui sont attribués. Une fois que le personnel est à bord de l'aéronef, il est responsable devant le commandant de l'aéronef de la sécurité du largage des parachutistes. Il doit tenir le parachutiste le plus haut gradé au courant des facteurs ou conditions susceptibles



d'avoir un effet sur la conduite sécuritaire de l'opération ou de l'exercice. Ses fonctions sont décrites à la référence A.

e. Contrôleur de la zone de largage (ZL) : Le contrôleur de la ZL est responsable devant le commandant de la force aéroportée. Il contrôle toutes les activités non tactiques et est responsable de tous les aspects de la sécurité dans la ZL.

SECTION II – Signalement des défaillances, des incidents et des blessures liés au parachutisme

Signalement des défaillances

Le signalement rapide et précis de toute défaillance, de tout incident et de toute blessure est une responsabilité fondamentale du commandement. Un rapport doit être rempli si l'une des situations suivantes survient :

- a. Défaillance du parachute : En cas de défaillance d'un parachute, l'arrimeur de parachutes – spécialiste affecté à la ZL doit remplir le formulaire CF 1261, Rapport de largage défectueux. Quatre exemplaires doivent être envoyés au commandant du Centre de parachutisme du Canada.
- b. Incidents inusités : S'il survient un incident inusité touchant un quelconque aspect du parachutisme qui peut nécessiter une enquête plus poussée, le contrôleur de la ZL doit remplir un formulaire de signalement d'événement relatif à un parachute. Une copie du rapport doit être acheminée au commandant du CISGTAC.
- c. Domage ou blessure : Tout accident causant des dommages ou des blessures doit faire l'objet d'un rapport conformément à la référence C.
- d. Rapports : Les mesures prises en application du paragraphe c précité ne soustraient pas le personnel responsable à son obligation de soumettre le formulaire CF 98, Rapport en cas de blessure ou de mort subite par suite de blessures, conformément à la référence D, lorsque les blessures personnelles peuvent causer une invalidité ou d'autres complications médicales.

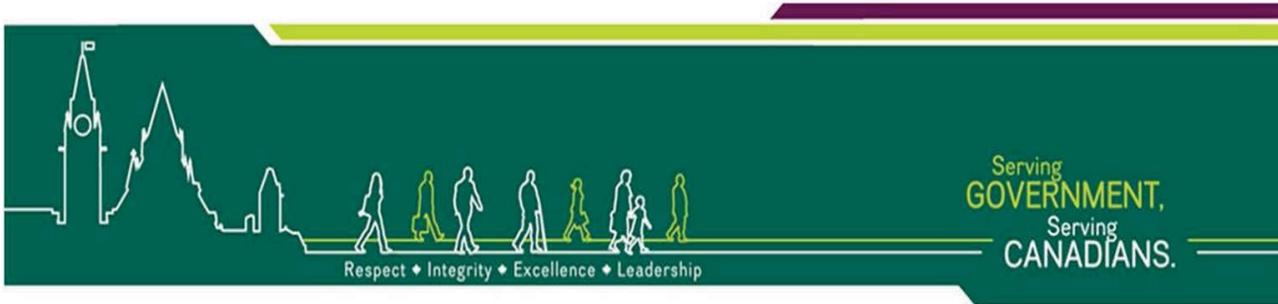
SECTION III – Procédures relatives au saut en parachute à ouverture automatique

Généralités

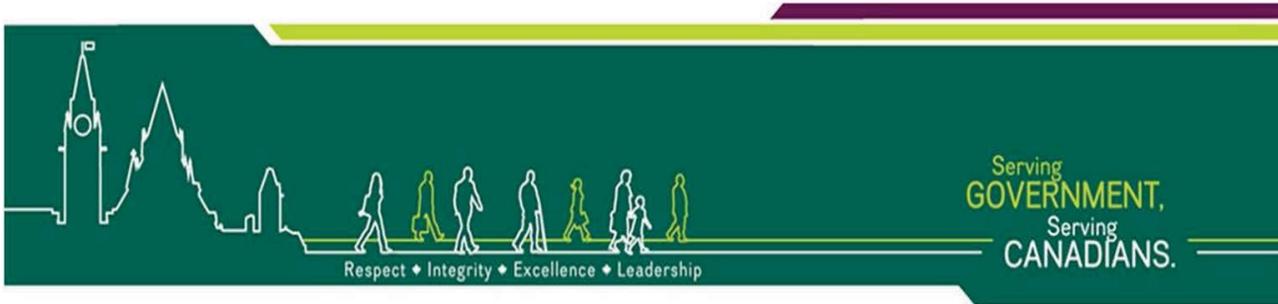
La présente section s'applique à tous les sauts en parachute à ouverture automatique effectués depuis un aéronef.

Zones de largage

Une zone de largage (ZL) est une zone déterminée dans laquelle sont largués des parachutistes, du matériel ou du ravitaillement. Les critères propres aux ZL sont énoncés ci-dessous :



- a. Sélection et approbation : La sélection et l'approbation de la ZL sont la responsabilité du commandant de la force aéroportée. Cependant, la ZL, les points d'impact et les lignes d'approche doivent être approuvés par le commandant des déplacements aériens.
- b. Reconnaissance : La conformité d'une ZL possible en temps de paix doit être confirmée au moyen d'une reconnaissance terrestre détaillée au nom du commandant de la force aéroportée. Le détachement de reconnaissance doit comprendre un contrôleur qualifié de ZL. Juste avant l'utilisation de la zone, un contrôleur de ZL doit confirmer que la zone est toujours adéquate.
- c. Enregistrement : Toutes les ZL doivent être enregistrées selon le format décrit à l'annexe A de la présente ordonnance. Le commandant de la force aéroportée, le commandant des déplacements aériens, les unités requérantes/utilisatrices et le contrôleur de ZL conservent un exemplaire du formulaire, tandis que le CISGTAC consigne un exemplaire du formulaire au dossier à titre d'information. Un nouveau formulaire d'enregistrement de ZL doit être délivré en cas de modification de tout élément d'un ancien formulaire qui concerne la sécurité, soit en raison de l'état de la ZL, soit en raison d'une modification voulue des procédures.
- d. Contrôle de la zone de largage : La référence F énonce les instructions concernant l'organisation et les opérations de l'équipe de contrôle de la ZL.
- e. Dimensions : La taille de la ZL est fonction de la nature du largage (personnel, matériel ou combinaison des deux), de la formation des aéronefs et de la taille du groupe de saut le plus nombreux. Les dimensions minimales pour un largage de personnel, à une altitude de largage de 1 000 à 1 200 pi (305 à 366 m) au-dessus du sol (AGL), sont les suivantes :
- (1) Largeur :
 - a) un seul aéronef – 500 mètres.
 - b) formation – 600 mètres.
 - (2) Longueur : Il faut compter 500 mètres pour le premier parachutiste, puis 70 mètres pour chaque parachutiste supplémentaire du groupe de saut le plus nombreux. Par exemple, pour un groupe de saut de 20 parachutistes, la ZL doit avoir une longueur de 1 830 mètres (500 + [19 x 70]).
 - (3) Pour l'instruction en temps de paix, une zone de sécurité de 100 m est établie autour du périmètre calculé de la ZL. Cette zone de sécurité doit répondre aux critères de sécurité qui s'appliquent à la ZL réelle.
- f. Dangers/restrictions : C'est au commandant de la force aéroportée qu'il revient d'accepter ou non la présence d'obstacles ou de dangers dans la ZL. En situation d'instruction, la sécurité des troupes doit l'emporter sur toute considération tactique. Les lignes directrices suivantes s'appliquent :



(1) *Obstacles* : Idéalement, la ZL doit être plate, et aucun arbre, clôture, route, fossé, ligne électrique ou construction ne doit se trouver à l'intérieur de son périmètre; la présence de petits obstacles est toutefois acceptable, à condition :

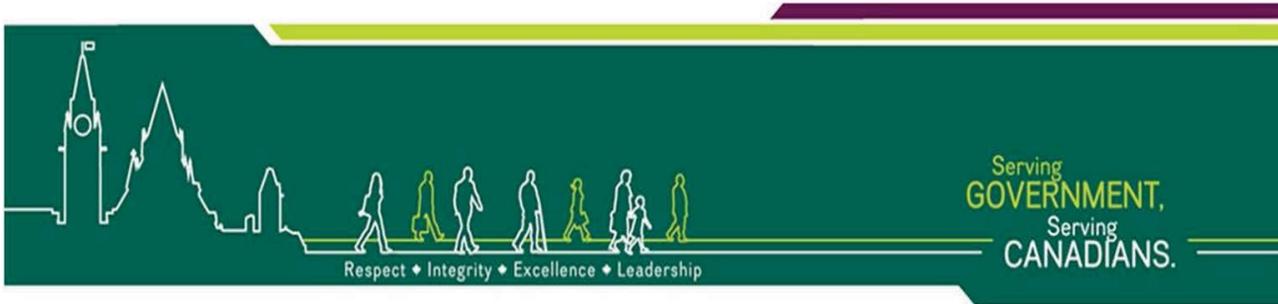
- a) qu'ils soient isolés et qu'ils ne couvrent pas une partie importante de la ZL;
- b) qu'ils puissent être raisonnablement évités par un parachutiste équipé d'un parachute CT-1;
- c) qu'ils ne soient pas de nature à mettre la vie en danger ou à causer de graves blessures à un parachutiste.

(2) *Surface* : Il est rare qu'une surface idéale, c'est-à-dire plate et sablonneuse ou gazonnée, soit accessible. Le bon sens oblige à éviter les dangers comme des rochers ou des ornières, particulièrement aux endroits où les parachutistes sont le plus susceptibles d'atterrir. Si la surface est particulièrement accidentée, ou si elle gelée, il faut envisager de réduire la vitesse maximale acceptable du vent.

(3) *Eau* : Les rivières, lacs et autres plans d'eau ou cours d'eau situés à moins de 1 000 m du périmètre d'une ZL constituent des obstacles potentiels. En matière de sécurité du parachutisme, les obstacles d'eau sont divisés en deux catégories :

a) *Obstacles dangereux* : Lorsqu'un plan d'eau ou un cours d'eau présente une des caractéristiques suivantes et se trouve à moins de 1 000 m d'un terrain, il est interdit d'utiliser ce terrain comme ZL :

- i. La profondeur de l'eau est imprévisible ou inconnue.
- ii. La profondeur de l'eau est inférieure à trois mètres, et le fond est excessivement mou ou boueux, au point où le parachutiste pourrait s'y enliser.
- iii. La profondeur de l'eau est inférieure à trois mètres et le fond est recouvert d'une végétation sous-marine dans laquelle le parachutiste pourrait s'empêtrer.
- iv. La profondeur de l'eau est inférieure à trois mètres et le fond rocheux est susceptible de causer des blessures au parachutiste.
- v. Le courant est supérieur à un mètre par seconde.
- vi. La température de l'eau est inférieure à 10 °C, et la situation est telle que le parachutiste pourrait rester immergé pendant deux minutes ou plus.



b) Obstacles acceptables : Un plan d'eau ou un cours d'eau dont la profondeur est de plus d'un mètre, mais qui ne présente pas d'autres dangers, constitue un obstacle acceptable. Un tel obstacle peut se trouver dans les limites de la ZL, si les conditions suivantes sont respectées :

- i. Tous les parachutistes portent un gilet de sauvetage homologué.
- ii. Tous les parachutistes ont suivi un cours d'appoint sur l'amerrissage au cours des trois mois précédant le saut.
- iii. Des embarcations de sécurité avec équipage sont déployées en nombre suffisant pour pouvoir récupérer rapidement tous les parachutistes (le nombre d'embarcations doit être déterminé par le commandant de la force aéroportée, sauf lorsque les sauts sont intentionnellement effectués dans l'eau, auquel cas il doit y avoir une embarcation par parachutiste).

c) Lors de tout saut en parachute effectué dans une ZL dont les limites se trouvent à moins de 1 600 mètres d'un obstacle d'eau, tous les parachutistes doivent porter un gilet de sauvetage homologué.

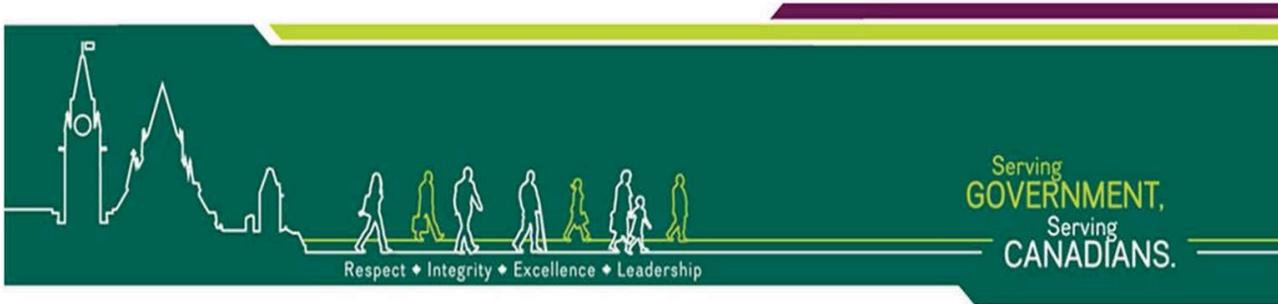
(4) Glace : Les cours d'eau et les plans d'eau couverts de glace constituent des ZL acceptables pour le personnel à condition que la glace soit d'une épaisseur uniforme d'au moins 15 cm. Les exigences à satisfaire pour le largage de plateformes lourdes doivent être établies par une reconnaissance de l'ingénieur. Dans les deux cas, il faut prendre suffisamment de mesures pour s'assurer qu'il n'y a pas de zones faibles (voir la publication B-GL-322-006/FP-004, Manuel du contrôleur de zone de largage/zone d'atterrissage, chap. 1, sect. 1, para. 40, alinéa c, point 3).

(5) Nuit : Bien que les mêmes critères s'appliquent la nuit, il faut soigneusement étudier le degré de danger puisqu'il est relativement plus difficile de repérer et d'éviter les obstacles la nuit.

g. Signalisation de la zone de largage : Les repères obligatoires se composent d'un indicateur au point d'atterrissage et de deux panneaux de limite avant positionnés à 300 m avant le point d'atterrissage du personnel. Le point d'atterrissage du personnel doit se situer à un point qui se trouve à 10 % de la limite avant de la ZL ou à 300 m de celle-ci, selon la plus grande des deux valeurs. Les seuls indicateurs à utiliser sont les lettres A, C, J, R ou S.

Limites en matière de vent et de conditions météorologiques

Les limites qui suivent peuvent sembler arbitraires, mais elles sont fondées sur l'expérience et il faut veiller à ne pas les dépasser en situation d'instruction. Il faut soigneusement peser toutes les priorités avant de prendre la décision de dépasser ces limites pendant les opérations, car le risque de blessure croît alors de façon importante.



a. Visibilité : Les limites en matière de conditions météorologiques dans la ZL pendant l'instruction interarmées/le recyclage sont les suivantes :

(1) Jour – aéronefs en formation

- a) plafond – 1 000 pi AGL;
- b) visibilité – 3 milles.

(2) Nuit – aéronefs en formation

- a) plafond – 1 500 pi AGL;
- b) visibilité – 3 milles.

(3) Jour – un seul aéronef

- a) plafond – 800 pi AGL;
- b) visibilité – 2 milles.

(4) Nuit – un seul aéronef

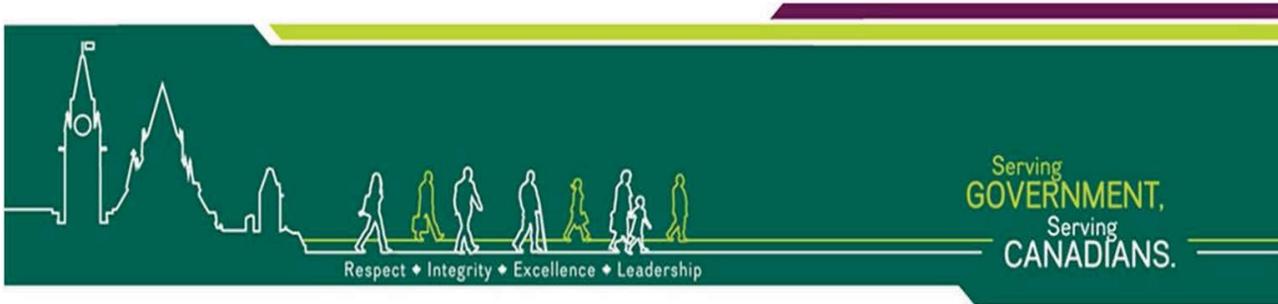
- a) plafond – 1 000 pi AGL;
- b) visibilité – 2 milles.

(5) Mission opérationnelle : Sous réserve de la priorité attribuée à la mission par le quartier général supérieur en collaboration avec le commandant d'aéronef et le commandant de la force aéroportée, ou leur représentant. Le MCAFC 60/2601(1), chapitre 7, section 1, paragraphes 6 et 7, en date du 15-09-1995 s'applique.

b. Vents en altitude : La vitesse maximum du vent à l'altitude du parachutage est de 30 nœuds (55 km/h), bien que le commandant de la force aéroportée puisse autoriser que cette vitesse maximum soit augmentée à 40 nœuds (74 km/h). Cette limite se fonde sur les limites d'exactitude du point de largage calculé, en raison de la possibilité d'un cisaillement imprévisible du vent résultant d'une différence marquée entre la vitesse du vent à l'altitude de largage et la vitesse du vent au sol.

c. Vents au sol : Les facteurs qui influent sur les vents au sol et leur mesure sont énoncés dans le manuel du contrôleur de la ZL, lequel est distribué à titre de documentation de référence pendant le cours de contrôleur de ZL/zone d'atterrissage.

La vitesse du vent au sol est mesurée conformément aux procédures énoncées dans la section traitant de la vitesse maximum permise du vent, laquelle peut être réduite à la discrétion du commandant de la force aéroportée si l'état de la ZL le justifie. Cette vitesse est la suivante :



- (1) Élèves du cours élémentaire de parachutisme effectuant leur premier saut – 9 nœuds (17 km/h)
- (2) Sauts de nuit – 9 nœuds (17 km/h)
- (3) Parachutes CT-1 et CT-2, sous réserve des limites précitées – 13 nœuds (24 km/h)
- (4) Parachute CT-6 – 13 nœuds (24 km/h) pendant les six premiers sauts d’instruction de jour. Personnel qualifié – 18 nœuds (33 km/h) de jour et 13 nœuds (24 km/h) de nuit.

Altitudes maximales de saut

- a. Parachutes CT-6 et autres voilures à haute performance dotées d’une commande d’ouverture manuelle – 33 000 pi (10 058 m) AGL.
- b. Parachutes CT-1 et CT-2 – 2 000 pi (610 m) AGL.

Altitudes minimales de saut

a. Instruction des parachutistes – niveau élémentaire

- (1) Trois premiers sauts, et sauts de nuit – 1 250 pi (381 m) AGL.
- (2) Sauts subséquents – 1 000 pi (305 m) AGL.

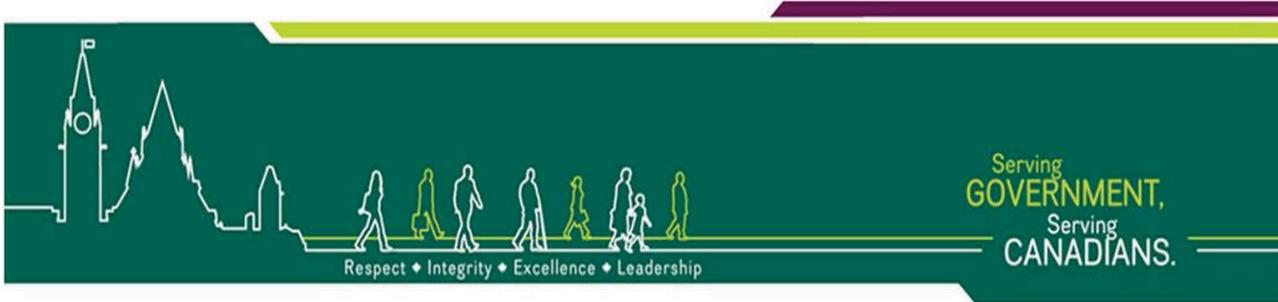
b. Recyclage : L’altitude normale est de 1 250 pi (381 m) AGL; cependant, le commandant de la force aéroportée peut autoriser un saut à 1 000 pi (305 m) afin de satisfaire aux exigences de l’instruction ou si les conditions météorologiques (p. ex. plafond ou vents en altitude) l’exigent.

c. Urgence en vol : En cas d’une urgence en vol, le commandant d’aéronef peut autoriser une altitude de saut de 400 pi (122 m) AGL.

d. Limites de l’aéronef : En raison du délai plus long d’ouverture du parachute dans le cadre de sauts d’un aéronef lent, les sauts à une altitude inférieure à 1 250 pi (381 m) peuvent être effectués uniquement depuis un aéronef se déplaçant à moins de 130 nœuds.

Nombre de sauts : En règle générale, les élèves qui suivent le cours élémentaire de parachutisme ne sont pas tenus d’effectuer plus de trois sauts au cours d’une période de 24 heures. Le commandant du CISGTAC peut, au besoin, autoriser un nombre plus élevé de sauts afin de répondre aux objectifs de l’instruction.

Température : Les limites de température imposées aux sauts en parachute à ouverture automatique sont les mêmes que les limites qui s’appliquent à une autre instruction. Au moment de déterminer le refroidissement éolien, il convient de tenir compte du fait que le parachutiste descend à environ 20 km/h,



bien que les effets de la température (élevée et basse) soient plus marqués après l'atterrissage que pendant le saut même. Les exigences en matière d'habillement doivent se fonder sur le bon sens.

Exigences en matière de maintien des compétences : Les exigences en matière de maintien des compétences et de recyclage sont énoncées à la référence E. Il convient de noter qu'il s'agit des exigences minimales à respecter. L'instruction de recyclage en parachutisme, qui comprend une confirmation de la condition physique, doit être intégrée au plan d'instruction de toutes les unités de parachutisme.

Limitations du matériel : À l'instar de tous les soldats, les parachutistes font l'objet d'une pression continue visant à accroître le poids de leur équipement. En règle générale, il convient de ne pas céder à cette pression, car les statistiques indiquent que le taux de blessure augmente de pair avec l'augmentation de la charge. Les parachutistes doivent porter uniquement le matériel approuvé ayant été soumis à des essais.

Voilures manœuvrables : Les voilures manœuvrables, qu'elles soient rondes, CT-2, planantes, CT-6, ou de toute autre configuration à haute performance, présentent un risque accru pour le parachutiste inexpérimenté, en raison du danger d'enchevêtrement lors de l'ouverture de la voile, de collision de voilures ou d'atterrissage vent arrière. Les conditions suivantes régissent leur utilisation :

- a. Les parachutistes doivent avoir effectué au moins 10 sauts en parachute à ouverture automatique et avoir suivi une instruction de familiarisation avec les caractéristiques de la voile manœuvrable et avec les techniques d'atterrissage avec cette voile.
- b. Il ne faut pas utiliser les voilures manœuvrables pour les sauts en groupe par deux portes, mais uniquement pour les sauts par une porte ou à partir de la rampe de l'aéronef. S'il est nécessaire d'utiliser les voilures manœuvrables dans le cadre d'un saut par deux portes, il faut les positionner à la fin du groupe de saut; celui-ci doit attendre que tous les parachutistes du groupe de saut opposé aient quitté l'aéronef pour éviter la sortie simultanée d'un parachutiste doté d'une voile manœuvrable et d'un autre parachutiste.

SECTION IV – Procédures relatives au parachutisme militaire en chute libre

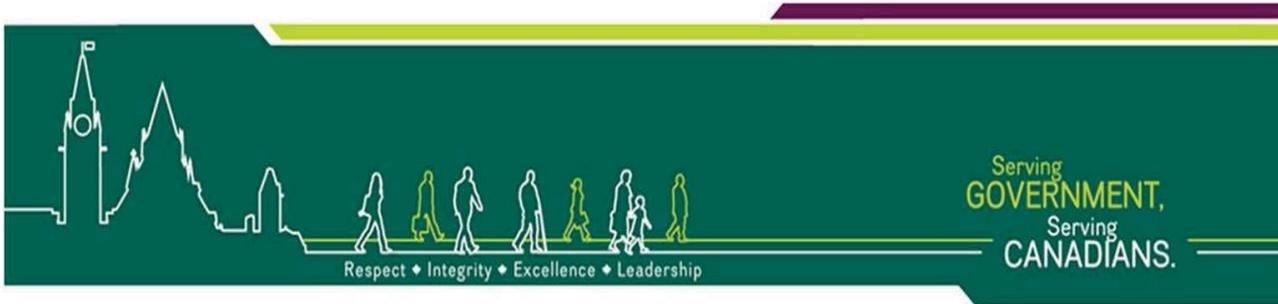
Généralités

Le parachutisme militaire en chute libre (PMCL) présente un plus grand nombre de dangers potentiels que les sauts en parachute à ouverture automatique. Il est donc crucial d'accorder une attention minutieuse et continue aux exigences d'une procédure correcte et sécuritaire.

La présente section s'applique à tous les types de PMCL, quel que soit l'aéronef, exception faite du parachutisme effectué par l'Équipe de parachutistes des Forces canadiennes.

Zones de largage (ZL)

Les critères suivants s'appliquent à toutes les ZL pour le parachutisme en chute libre :



a. Dimensions : Le rayon minimum d'une ZL pour le PMCL est de 50 m pour le personnel. Le commandant des déplacements aériens et le commandant de la force aéroportée conviennent ensemble des dimensions de la ZL pour les cylindres, bien que celle-ci doit normalement consister en un cercle dont le rayon est d'au moins 500 m. Référence : MCAFC 60-2601(1), chapitre 2, section 2, paragraphe 11, p. 2-2-4, en date du 15-09-1995. 2-2-4.

b. Signalisation : Toute méthode dont conviennent le commandant des déplacements aériens et le commandant de la force aéroportée peut servir à marquer la ZL pour le PMCL. Les repères habituels consistent soit en un A, le dessus de la lettre A faisant face au vent, soit en une croix avec des panneaux indiquant la direction du vent. De nuit, on peut utiliser des fusées disposées de la même façon.

c. Autres critères : Les dangers et limites, ainsi que l'obligation d'effectuer une reconnaissance, un enregistrement et un contrôle de la ZL, sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aux sauts en parachute à ouverture automatique.

Limites en matière de vent et de conditions météorologiques

Les limites suivantes en matière de vent et de conditions météorologiques s'appliquent au PMCL :

a. Visibilité : Le PMCL se déroule dans des conditions météorologiques de vol à vue ou de vol aux instruments.

b. Vents au sol : Étant donné que la ZL pour le PMCL présente généralement des dimensions nettement plus petites que pour les sauts en parachute à ouverture automatique, la mesure des vents au sol est plus simple. Les vitesses maximales permises pour les vents au sol (lesquelles peuvent être réduites à la discrétion du commandant de la force aéroportée si la surface de la ZL ou d'autres conditions le justifient) sont les suivantes :

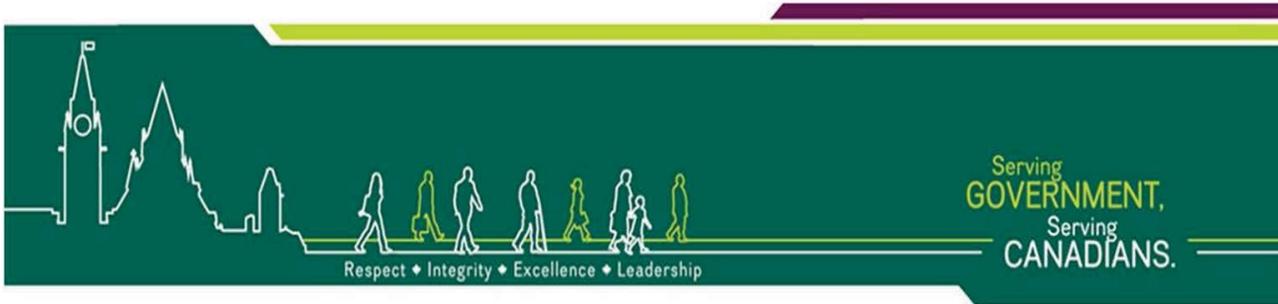
(1) Voilure planante CT-6 :

a) Parachutiste qualifié – 18 nœuds (32 km/h) au maximum.

b) Élève-parachutiste – pendant les deux (2) premiers sauts, 13 nœuds (24 km/h) au maximum.

c) Parachutisme de nuit – 13 nœuds (24 km/h) au maximum.

c. Vents en altitude : Les vents en altitude n'ont pas d'effet sur le PMCL et ne doivent pas être pris en compte, à moins que le commandant des déplacements aériens n'estime qu'ils rendraient inexact le calcul du point de largage à haute altitude. BPR : DIAT 3-3 (Info).



ANNEXE B – BASE DE PAIEMENT

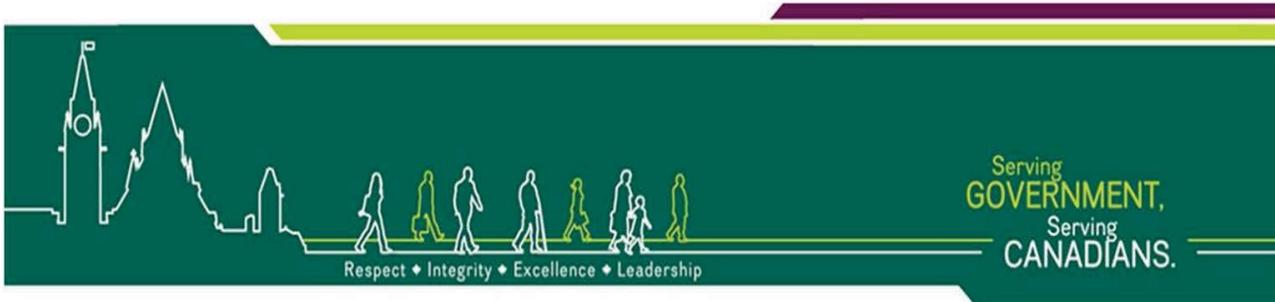
Les besoins prévus sont inclus à des fins d'information seulement à l'intention des soumissionnaires. Ils ne représentent aucun engagement de la part du Canada.

1. Modalités d'établissement des prix et définitions

- 1.1 Les modalités d'établissement des prix indiquées dans le présent document seront utilisées pour calculer le coût des services à fournir « selon les besoins ».
- 1.2 Heures de convoyage : Temps nécessaire pour se déplacer de l'endroit où se trouve le siège social jusqu'à l'endroit indiqué par le MDN dans la région visée par le marché.
- 1.3 Siège social : Lieu (installations commerciales, privées ou militaires) où l'aéronef est basé et qui est déterminé par l'entrepreneur. Cette information est utilisée pour calculer tous les frais de convoyage vers la destination indiquée dans la région. Le lieu doit rester le même aux fins du calcul des frais de convoyage.
- 1.4 Coût livré : Dépenses engagées par l'entrepreneur pour acquérir un produit ou un service à revendre au gouvernement. Cela comprend le prix facturé par l'entrepreneur (moins les remises), ainsi que les frais de transport des marchandises reçues, les frais de conversion de devises, les droits de douane et les frais de courtage, mais non la taxe applicable.

2. Tarifs

- 2.1 Le tarif horaire de vol est le prix ferme tout compris demandé pour chaque heure de vol réellement effectuée dans le cadre du marché. Les frais de convoyage sont exclus, mais le coût du carburant de l'aéronef est inclus. L'entrepreneur sera payé pour les heures de vol réellement effectuées, sans dépasser le plafond de dépenses fixé dans l'autorisation des tâches et indépendamment des heures planifiées. Après l'attribution du contrat, le volet « carburant » du tarif horaire sera ajusté chaque trimestre selon les modalités de paiement.
- 2.2 Le tarif horaire de convoyage est le prix ferme tout compris demandé pour chaque heure consacrée au convoyage, et comprend le coût du carburant de l'aéronef. Pour calculer les frais de convoyage, on multiplie le tarif horaire de convoyage par le nombre d'heures de convoyage (du siège social de l'entrepreneur jusqu'à la destination indiquée).



2.3 La taxe applicable n'est pas comprise dans les prix et doit être indiquée séparément sur chaque facture.

3. Détermination du tarif horaire ferme pour le calcul des services aériens

3.1 Le tarif horaire de vol s'entend des frais comptés pour une heure (ou une portion d'heure) de « TEMPS DANS LES AIRS » tel que défini dans les Ordonnances sur la navigation aérienne, Série VIII, n° 2/C.R.C. ch. 24, page 1 de 3, et sert de fondement pour le calcul des frais de services aériens.

Les heures et les minutes de vol à facturer sont comptées à partir du moment où l'aéronef quitte la surface terrestre jusqu'à ce que l'aéronef touche la surface terrestre au prochain point d'atterrissage.

3.2 Dans le calcul de la durée d'un vol :

- a) les fractions d'heure doivent être exprimées en décimales, en fonction de périodes de six minutes;
- b) chaque période de moins de trois minutes doit être arrondie à zéro;
- c) chaque période de trois à six minutes doit être arrondie à six minutes, mais aucun vol ne peut être considéré comme ayant une durée inférieure à 0,1 heure.

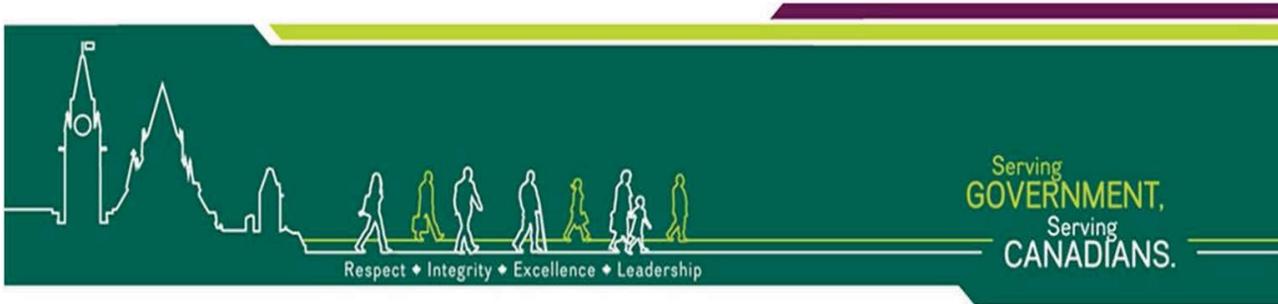
Fraction d'heure	Minutes facturables admissibles
0,1 heure	6 minutes
0,2 heure	12 minutes
0,3 heure	18 minutes
0,4 heure	24 minutes
0,5 heure	30 minutes
0,6 heure	36 minutes
0,7 heure	42 minutes
0,8 heure	48 minutes
0,9 heure	54 minutes

3.3 Tarif des périodes d'attente et temps de vol minimal par jour

3.3.1 L'entrepreneur peut facturer au maximum deux heures par jour pour les périodes d'attente les jours où l'aéronef doit voler conformément à une autorisation des tâches, mais ne le fait pas en raison de la décision du MDN de ne pas mener d'opérations de parachutisme le jour en question.

3.3.2 L'entrepreneur peut facturer au maximum deux heures par jour les jours où l'aéronef doit voler moins de deux heures conformément à une autorisation des tâches.

3.4 Aucuns frais de transport aérien ne peuvent être facturés au MDN dans les circonstances suivantes :



- a) lorsqu'un vol n'est pas terminé en raison de défaillances mécaniques et que l'entrepreneur n'organise pas de transport de remplacement satisfaisant;
- b) pour le temps de vol effectué au cours d'une tentative infructueuse de terminer un vol prévu par le contrat d'affrètement, à moins que l'autorité technique ou le commandant de la force aéroportée n'ait approuvé ce temps de vol.

4. Années contractuelles

4.1 Année 1 : du 1^{er} octobre 2015 au 30 septembre 2016

4.2 Année 2 (année d'option) : du 1^{er} octobre 2016 au 30 septembre 2017

4.3 Année 3 (année d'option) : du 1^{er} octobre 2017 au 30 septembre 2018

5. Le soumissionnaire offre ses services pour la ou les régions suivantes (cochez la ou les régions voulues) :

Région de l'Atlantique – Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador

Région du Centre – Québec et Ontario

Région de l'Ouest – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique

États-Unis – Tous les États

TOUTES les régions

6	Région de l'Atlantique : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
6.1	Type A – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute à ouverture automatique, et muni d'une rampe	Année 1 : 0 heure Années 2 et 3 : 0 heure par année				
6.2	Type A : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 0 Années 2 et 3 : 0 fois par année				
6.3	Type B – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre et/ou à ouverture automatique, et muni d'une rampe, pouvant accueillir au moins 10 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : %	Année 1 : 5 heures Années 2 et 3 : 5 heures par année	À l'heure			
6.4	Type B : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 1 Années 2 et 3 : 1 fois par année	À l'heure			

	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
6	Région de l'Atlantique : Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador				
	Type C – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 16 parachutistes militaires				
6.5	Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : %	À l'heure			
6.6	Type C : Tarif horaire de convoyage	À l'heure			
	Type D – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 8 parachutistes militaires				
6.7	Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : %	À l'heure			
6.8	Type D - Tarif horaire de convoyage	À l'heure			

Aux fins d'évaluation : Calcul des frais de voyage (nombre d'heures estimé en vol de voyage multiplié par le tarif horaire de voyage)

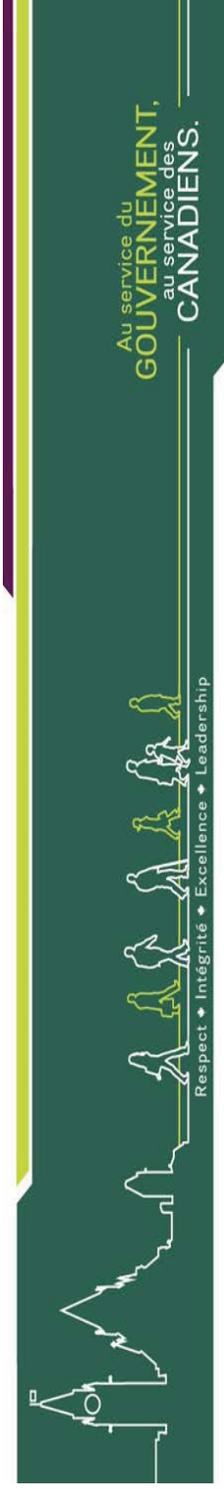
Aéroport désigné : Aéroport de Charlottetown, 250, av. Maple Hills, Charlottetown

Endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire : _____

Durée estimée du voyage de l'aéroport désigné jusqu'à l'endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire : _____heures

	Région du Centre : Québec et Ontario	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
7	Type A – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute à ouverture automatique, et muni d'une rampe	Année 1 : 200 heures	À l'heure			
7.1	Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Années 2 et 3 : 200 heures par année	À l'heure			
7.2	Type A : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 6 Années 2 et 3 : 13 fois par année	À l'heure			
7.3	Type B – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre et/ou à ouverture automatique, et muni d'une rampe, pouvant accueillir au moins 10 parachutistes militaires	Année 1 : 329 heures	À l'heure			
	Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Années 2 et 3 : 209 heures par année				
7.4	Type B : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 10 Années 2 et 3 : 8 fois par année	À l'heure			

	Région du Centre : Québec et Ontario	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
7	Type C – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 16 parachutistes militaires					
7.5	Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 169 Années 2 et 3 : 89 fois par année	À l'heure			
7.6	Type C : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 6 Années 2 et 3 : 8 fois par année	À l'heure			
7.7	Type D – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 8 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 169 heures Années 2 et 3 : 89 heures par année	À l'heure			
7.8	Type D : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 6 Années 2 et 3 : 5 fois par année	À l'heure			



Aux fins d'évaluation : Calcul des frais de convoyage (nombre d'heures estimé en vol de convoyage multiplié par le tarif horaire de convoyage)

Aéroport désigné : Base des Forces canadiennes Trenton, Trenton (Ontario)

Endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire :

Durée estimée du convoyage de l'aéroport désigné jusqu'à l'endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire : _____heures



2014-06-30

PAretroaction.APfeedback@tpsgc-pwgsc.gc.ca



Public Works and
Government Services
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada

Canada

8	Région de l'Ouest : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
8.1	Type A – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute à ouverture automatique, et muni d'une rampe	Année 1 : 0 Années 2 et 3 : 0 heure par année				
8.2	Type A : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 0 Années 2 et 3 : 0 fois par année				
8.3	Type B – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre et/ou à ouverture automatique, et muni d'une rampe, pouvant accueillir au moins 10 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 17 Années 2 et 3 : 17 heures par année	À l'heure			
8.4	Type B : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 Années 2 et 3 : 3 fois par année	À l'heure			
8.5	Type C – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 16 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 17 heures Années 2 et 3 : 17 heures par année	À l'heure			

8	Région de l'Ouest : Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
8.6	Type C : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 Années 2 et 3 : 3 fois par année	À l'heure			
8.7	Type D – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 8 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : ____ %	Année 1 : 17 Années 2 et 3 : 17 heures par année	À l'heure			
8.8	Type D - Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 Années 2 et 3 : 3 fois par année	À l'heure			

Aux fins d'évaluation : Calcul des frais de convoyage (nombre d'heures estimé en vol de convoyage multiplié par le tarif horaire de convoyage)

Aéroport désigné : Aéroport international de Calgary, 2000, chemin Airport NE, Calgary (Alberta)

Endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire :

Durée estimée du convoyage de l'aéroport désigné jusqu'à l'endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire : ____heures

9	États-Unis : Tous les États	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
9.1	Type A – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute à ouverture automatique, et muni d'une rampe	Année 1 : 0 heure Années 2 et 3 : 0 heure par année				
9.2	Type A : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 0 Années 2 et 3 : 0 fois par année				
9.3	Type B – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre et/ou à ouverture automatique, et muni d'une rampe, pouvant accueillir au moins 10 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____%	Année 1 : 11 heures Années 2 et 3 : 539 heures par année	À l'heure			
9.4	Type B : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 fois Années 2 et 3 : 7 fois par année	À l'heure			

9	<u>États-Unis</u> : Tous les États	Besoins prévus (heures)	Unité	Année 1	Année 2	Année 3
9.5	Type C – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 16 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 11 heures Années 2 et 3 : 539 heures par année	À l'heure			
9.6	Type C : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 fois Années 2 et 3 : 7 fois par année	À l'heure			
9.7	Type D – Aéronef équipé pour permettre le saut en parachute en chute libre de durée limitée, sans équipement, pour au moins 8 parachutistes militaires Constructeur d'aéronefs proposé : Modèle d'aéronef proposé : Pourcentage du carburant dans le tarif horaire : _____ %	Année 1 : 11 heures Années 2 et 3 : 539 heures par année	À l'heure			
9.8	Type D : Tarif horaire de convoyage	Année 1 : 3 fois Années 2 et 3 : 7 fois par année	À l'heure			

Aux fins d'évaluation : Calcul des frais de convoyage (nombre d'heures estimé en vol de convoyage multiplié par le tarif horaire de convoyage)

Aéroports désignés	Durée estimée du convoyage de l'aéroport désigné jusqu'à l'endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire
Base aérienne de Little Rock (Arkansas)	heures
Aéroport de Perris Valley, Goetz Rd, Perris (Californie)	heures
Aéroport Mercedita, Ponce (Porto Rico)	heures
MOYENNE :	heures

Endroit où se trouve le bureau principal du soumissionnaire : _____



+Direction de la sécurité industrielle canadienne et internationale

DEMANDE D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ SUR UNE ORGANISATION DU SECTEUR PRIVÉ (ESOSP)

A - Type de demande (cocher une seule case)		Nouvelle <input checked="" type="checkbox"/>	Cote de sécurité plus élevée <input type="checkbox"/>
B - Renseignements sur l'organisation proposée			
1 - Dénomination sociale		2 - Dénomination commerciale (si elle est différente de la dénomination sociale)	
3 - Adresse postale		4 - Adresse municipale	
5 - N° de téléphone de l'organisation		6 - No de télécopieur de l'organisation	
7 - Nom et prénom de la personne-ressource (représentant au Canada)		8 - Titre de la personne-ressource	
9 - N° de téléphone de la personne-ressource		10 - Adresse électronique de la personne-ressource	
11 - Langue de correspondance (cocher une seule case)		Anglais <input type="checkbox"/>	Français <input type="checkbox"/>
C - Renseignements sur le siège social ou le bureau principal au Canada (si ces renseignements sont différents de ceux qui sont fournis à la section B)			
1 - Dénomination sociale		2 - Dénomination commerciale (si elle est différente de la dénomination sociale)	
3 - Adresse municipale			
D - Raison(s) de la demande d'ESOSP (cocher les cases appropriées et donner des détails dans l'espace fourni à cette fin)			
<input checked="" type="checkbox"/> Contrat ou DDP (indiquer le numéro) <input type="checkbox"/> Contrat accordé en sous-traitance (indiquer le numéro) <input type="checkbox"/> Programme ou projet (indiquer le nom) <input type="checkbox"/> Grand projet de l'État (indiquer le nom) <input type="checkbox"/> Autres (donner des détails)		W2037-150072/B - DES SERVICES DE LOCATION D'AÉRONEFS <hr/> <hr/> <hr/>	
E - Renseignements sur les exigences relatives à la sécurité			
1 - Indiquer le niveau requis de l'enquête de sécurité sur le personnel (cocher les cases appropriées)			
<input checked="" type="checkbox"/> COTE DE FIABILITÉ*		<input type="checkbox"/> CONFIDENTIEL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET	<input type="checkbox"/> CONFIDENTIEL OTAN <input type="checkbox"/> SECRET OTAN <input type="checkbox"/> COSMIC TRES SECRET
* Niveau nécessaire pour l'accès à des renseignements ou à des biens portant la mention PROTÉGÉ A, PROTÉGÉ B ou PROTÉGÉ C.			
2 - L'organisation proposée devra-t-elle entreposer des renseignements ou des biens portant la mention PROTÉGÉ ou CLASSIFIÉ?			
Oui <input type="checkbox"/>		Non <input checked="" type="checkbox"/>	



A - Si oui, indiquer le niveau de sécurité des biens ou des renseignements qui seront entreposés (cocher toutes les cases appropriées).* Indiquer également à la section B et à la section C ci-dessous les adresses des installations où les renseignements ou les biens seront entreposés.

PROTÉGÉ A
 PROTÉGÉ B
 PROTÉGÉ C

CONFIDENTEL
 SECRET
 TRES SECRET

CONFIDENTIEL OTAN
 SECRET OTAN
 COSMIC TRES SECRET

*Veuillez joindre la Liste de vérification des exigences relatives à la sécurité dûment remplie.

B - Adresse municipale

C - Adresse municipale

3 - L'organisation proposée devra-t-elle entreposer des renseignements ou des biens relatifs à la sécurité des communications (COMSEC) portant la mention PROTÉGÉ ou CLASSIFIÉ?

Oui

No

A - Si oui, indiquer le niveau de sécurité des renseignements ou des biens COMSEC portant la mention PROTÉGÉ ou CLASSIFIÉ qui seront entreposés (cocher toutes les cases appropriées).

PROTÉGÉ A
 PROTÉGÉ B
 PROTÉGÉ C

CONFIDENTEL
 SECRET
 TRES SECRET

4 - Renseignements supplémentaires

F – Renseignements sur l'agent des achats ou le gestionnaire de projets qui demande l'ESOSP (si ces renseignements sont différents de ceux qui sont fournis à la section G)

1 - Nom et prénom
N/A

2 - Titre et niveau
N/A

3 - Ministère, organisme ou organisation
N/A

4 - Direction générale ou direction
N/A

5 - Adresse postale
N/A

6 - Adresse de courriel **N/A**

7 - N° de téléphone **N/A**

8 - N° de télécopieur **N/A**

9 - Signature de l'agent des achats ou du gestionnaire de projets

Signature

Date (année, mois, jour)

G – Renseignements sur la source autorisée qui propose l'ESOSP

1 - Nom et prénom
Rombough, Lori

2 - Titre et niveau
Spécialiste en approvisionnements

3 - Ministère, organisme ou organisation
Travaux publics et services gouvernementaux

4 - Direction générale ou direction
Des Acquisitions Kingston

5 - Adresse postale

6 - Adresse de courriel **Lori.Rombough@pwgsc.gc.ca**

7 - N° de téléphone **613 545-8061**

8 - N° de télécopieur **613 545-8067**

9 - Signature de la source autorisée

Signature

Date (année, mois, jour)

ANNEX A: SECURITY REQUIREMENTS CHECK LIST (SRCL)



Government of Canada

Gouvernement du Canada

RECEIVED (SRCL)

IAN 23 2015

Contract Number / Numéro du contrat W2037-15-0072
Security Classification / Classification de sécurité

SECURITY REQUIREMENTS CHECK LIST (SRCL)
LISTE DE VÉRIFICATION DES EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ (LVERS)

PART A: CONTRACT INFORMATION / PARTIE A: INFORMATIONS CONTRACTUELLES		
1. Originating Government Department or Organization / Ministère ou organisme gouvernemental d'origine CAAWC		2. Branch or Directorate / Direction générale ou Direction CANADIAN ARMY
3. a) Subcontract Number / Numéro du contrat de sous-traitance		3. b) Name and Address of Subcontractor / Nom et adresse du sous-traitant
4. Brief Description of Work / Brève description du travail Contracted aircraft in support of parachuting activities. They will require access to DND airstrips and potentially restricted access buildings; however, will be escorted when not physically in their aircraft.		
5. a) Will the supplier require access to Controlled Goods? Le fournisseur aura-t-il accès à des marchandises contrôlées?		<input checked="" type="checkbox"/> No / Non <input type="checkbox"/> Yes / Oui
5. b) Will the supplier require access to unclassified military technical data subject to the provisions of the Technical Data Control Regulations? Le fournisseur aura-t-il accès à des données techniques militaires non classifiées qui sont assujetties aux dispositions du Règlement sur le contrôle des données techniques?		<input checked="" type="checkbox"/> No / Non <input type="checkbox"/> Yes / Oui
6. Indicate the type of access required / Indiquer le type d'accès requis		
6. a) Will the supplier and its employees require access to PROTECTED and/or CLASSIFIED information or assets? (Specify the level of access using the chart in Question 7. c) (Le fournisseur ainsi que les employés auront-ils accès à des renseignements ou à des biens PROTÉGÉS et/ou CLASSIFIÉS?)		<input checked="" type="checkbox"/> No / Non <input type="checkbox"/> Yes / Oui
6. b) Will the supplier and its employees (e.g. cleaners, maintenance personnel) require access to restricted access areas? No access to PROTECTED and/or CLASSIFIED information or assets is permitted. (Le fournisseur et ses employés (p. ex. nettoyeurs, personnel d'entretien) auront-ils accès à des zones d'accès restreintes? L'accès à des renseignements ou à des biens PROTÉGÉS et/ou CLASSIFIÉS n'est pas autorisé.)		<input type="checkbox"/> No / Non <input checked="" type="checkbox"/> Yes / Oui
6. c) Is this a commercial courier or delivery requirement with no overnight storage? S'agit-il d'un contrat de messagerie ou de livraison commerciale sans entreposage de nuit?		<input checked="" type="checkbox"/> No / Non <input type="checkbox"/> Yes / Oui
7. a) Indicate the type of information that the supplier will be required to access / Indiquer le type d'information auquel le fournisseur devra avoir accès		
Canada <input type="checkbox"/>	NATO / OTAN <input type="checkbox"/>	Foreign / Étranger <input type="checkbox"/>
7. b) Release restrictions / Restrictions relatives à la diffusion		
No release restrictions / Aucune restriction relative à la diffusion <input type="checkbox"/>	All NATO countries / Tous les pays de l'OTAN <input type="checkbox"/>	No release restrictions / Aucune restriction relative à la diffusion <input type="checkbox"/>
Not releasable / À ne pas diffuser <input type="checkbox"/>		
Restricted to: / Limité à: <input type="checkbox"/>	Restricted to: / Limité à: <input type="checkbox"/>	Restricted to: / Limité à: <input type="checkbox"/>
Specify country(ies): / Préciser le(s) pays:	Specify country(ies): / Préciser le(s) pays:	Specify country(ies): / Préciser le(s) pays:
7. c) Level of Information / Niveau d'information		
PROTECTED A / PROTÉGÉ A <input type="checkbox"/>	NATO UNCLASSIFIED <input type="checkbox"/>	PROTECTED A / PROTÉGÉ A <input type="checkbox"/>
PROTECTED B / PROTÉGÉ B <input type="checkbox"/>	NATO NON CLASSIFIED <input type="checkbox"/>	PROTECTED B / PROTÉGÉ B <input type="checkbox"/>
PROTECTED C / PROTÉGÉ C <input type="checkbox"/>	NATO RESTRICTED <input type="checkbox"/>	PROTECTED C / PROTÉGÉ C <input type="checkbox"/>
CONFIDENTIAL / CONFIDENTIEL <input type="checkbox"/>	NATO DIFFUSION RESTRICTED <input type="checkbox"/>	CONFIDENTIAL / CONFIDENTIEL <input type="checkbox"/>
SECRET <input type="checkbox"/>	NATO CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/>	SECRET <input type="checkbox"/>
TOP SECRET / TRÈS SECRET <input type="checkbox"/>	NATO CONFIDENTIEL <input type="checkbox"/>	TOP SECRET / TRÈS SECRET <input type="checkbox"/>
TOP SECRET (SIGINT) / TRÈS SECRET (SIGINT) <input type="checkbox"/>	NATO SECRET <input type="checkbox"/>	TOP SECRET (SIGINT) / TRÈS SECRET (SIGINT) <input type="checkbox"/>
	NATO SECRET <input type="checkbox"/>	
	COSMIC TOP SECRET <input type="checkbox"/>	
	COSMIC TRÈS SECRET <input type="checkbox"/>	

TBS/SCT 350-103(2004-11-12)

Classification de sécurité

Canada



Contract Number / Numéro du contrat W2037-15-0072
Security Classification / Classification de sécurité

PART A (continued) / PARTIE A (suite)

8. Will the supplier require access to PROTECTED and/or CLASSIFIED COMSEC information or assets?
Le fournisseur aura-t-il accès à des renseignements ou à des biens COMSEC désignés PROTÉGÉS et/ou CLASSIFIÉS?
If Yes, indicate the level of sensitivity. / Dans l'affirmative, indiquer le niveau de sensibilité:

No / Non Yes / Oui

9. Will the supplier require access to extremely sensitive INFOSEC information or assets?
Le fournisseur aura-t-il accès à des renseignements ou à des biens INFOSEC de nature extrêmement délicate?

No / Non Yes / Oui

Short Title(s) of material / Titre(s) abrégé(s) du matériel:
Document Number / Numéro du document:

PART B PERSONNEL / SUPPLIER / PARTIE B PERSONNEL / FOURNISSEUR

10. a) Personnel security screening level required / Niveau de contrôle de la sécurité du personnel requis

<input checked="" type="checkbox"/> RELIABILITY STATUS / COTE DE FIABILITÉ	<input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL / CONFIDENTIEL	<input type="checkbox"/> SECRET / SECRET	<input type="checkbox"/> TOP SECRET / TRÈS SECRET
<input type="checkbox"/> TOP SECRET - SIGINT / TRÈS SECRET - SIGINT	<input type="checkbox"/> NATO CONFIDENTIAL / NATO CONFIDENTIEL	<input type="checkbox"/> NATO SECRET / NATO SECRET	<input type="checkbox"/> COSMIC TOP SECRET / COSMIC TRÈS SECRET
<input type="checkbox"/> SITE ACCESS / ACCÈS AUX EMPLACEMENTS			

Special comments / Commentaires spéciaux:

NOTE: If multiple levels of screening are identified, a Security Classification Guide must be provided.
REMARQUE: Si plusieurs niveaux de contrôle de sécurité sont requis, un guide de classification de la sécurité doit être fourni.

10. b) May unscrubbed personnel be used for portions of the work?
Du personnel sans autorisation sécuritaire peut-il se voir copier des parties du travail?
If Yes, will unscrubbed personnel be escorted? For work outside restricted, secure, high security zones
Dans l'affirmative, le personnel en question sera-t-il escorté?

No / Non Yes / Oui

PART C SAFEGUARDING INFORMATION / PARTIE C SÉCURITÉ DES RENSEIGNEMENTS / BIENS

11. a) Will the supplier be required to receive and store PROTECTED and/or CLASSIFIED information or assets on its site or premises?
Le fournisseur sera-t-il tenu de recevoir et d'entreposer sur place des renseignements ou des biens PROTÉGÉS et/ou CLASSIFIÉS?

No / Non Yes / Oui

11. b) Will the supplier be required to safeguard COMSEC information or assets?
Le fournisseur sera-t-il tenu de protéger des renseignements ou des biens COMSEC?

No / Non Yes / Oui

PRODUCTION

11. c) Will the production (manufacture, and/or repair and/or modification) of PROTECTED and/or CLASSIFIED material or equipment occur at the supplier's site or premises?
Les installations du fournisseur seront-elles à la production (fabrication, réparation et/ou modification) de matériel PROTÉGÉ et/ou CLASSIFIÉ?

No / Non Yes / Oui

INFORMATION TECHNOLOGY (IT) MEDIA / SUPPORT RELATIF À LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION (TI)

11. d) Will the supplier be required to use its IT systems to electronically process, produce or store PROTECTED and/or CLASSIFIED information or data?
Le fournisseur sera-t-il tenu d'utiliser ses propres systèmes informatiques pour traiter, produire ou stocker électroniquement des renseignements ou des données PROTÉGÉS et/ou CLASSIFIÉS?

No / Non Yes / Oui

11. e) Will there be an electronic link between the supplier's IT systems and the government department or agency?
Disposera-t-on d'un lien électronique entre le système informatique du fournisseur et celui du ministère ou de l'agence gouvernementale?

No / Non Yes / Oui



Contract Number / Numéro du contrat W2037-15-0072
Security Classification / Classification de sécurité

PART C (continued) / PARTIE C (suite)

For users completing the form manually use the summary chart below to indicate the category(ies) and level(s) of safeguarding required at the supplier's site(s) or premises.

Les utilisateurs qui remplissent le formulaire manuellement doivent utiliser le tableau récapitulatif ci-dessous pour indiquer, pour chaque catégorie, les niveaux de sauvegarde requis aux installations du fournisseur.

For users completing the form online (via the Internet), the summary chart is automatically populated by your responses to previous questions.

Dans le cas des utilisateurs qui remplissent le formulaire en ligne (par Internet), les réponses aux questions précédentes sont automatiquement saisies dans le tableau récapitulatif.

SUMMARY CHART / TABLEAU RÉCAPITULATIF

Category / Catégorie	PROTECTED / PROTÉGÉ			CLASSIFIED / CLASSIFIÉ			NATO				CONSEC					
	A	B	C	CONFIDENTIAL / CONFIDENTIEL	SECRET	TOP SECRET / TRÈS SECRET	NATO RESTRICTED / NATION DIFFUSION RESTREINTE	NATO CONFIDENTIAL / NATO CONFIDENTIEL	NATO SECRET	COSMIC TOP SECRET / COSMIC TRÈS SECRET	PROTECTED / PROTÉGÉ			CONFIDENTIAL / CONFIDENTIEL	SECRET	TOP SECRET / TRÈS SECRET
											A	B	C			
Information / Assista Renseignements / Blocs Production																
IT Media / Support TI																
IT Link / Lien électronique																

12. a) Is the description of the work contained within this SRCL PROTECTED and/or CLASSIFIED?
La description du travail visé par la présente LVERS est-elle de nature PROTÉGÉE et/ou CLASSIFIÉE? No / Non Yes / Oui
- If Yes, classify this form by annotating the top and bottom in the area entitled "Security Classification".
Dans l'affirmative, classifiez le présent formulaire en indiquant le niveau de sécurité dans la case intitulée « Classification de sécurité » au haut et au bas du formulaire.
12. b) Will the documentation attached to this SRCL be PROTECTED and/or CLASSIFIED?
La documentation associée à la présente LVERS sera-t-elle PROTÉGÉE et/ou CLASSIFIÉE? No / Non Yes / Oui
- If Yes, classify this form by annotating the top and bottom in the area entitled "Security Classification" and indicate with attachments (e.g. SECRET with Attachments).
Dans l'affirmative, classifiez le présent formulaire en indiquant le niveau de sécurité dans la case intitulée « Classification de sécurité » au haut et au bas du formulaire et indiquez-y s'il y a des pièces jointes (p. ex. SECRET avec des pièces jointes).



Government of Canada / Gouvernement du Canada

Contract Number / Numéro du contrat W2037-15-0072
Security Classification / Classification de sécurité

PART D - AUTHORIZATION / PARTIE D - AUTORISATION

13. Organization Project Authority / Chargé de projet de l'organisme

Name (print) - Nom (en lettres moulées) Callaerts	Title - Titre Maj- DCO CAAWC	Signature
--	---------------------------------	---------------

Telephone No. - N° de téléphone 613-392-2811 x7503	Facsimile No. - N° de télécopieur	E-mail address - Adresse courriel KRIS.CALLAERTS@forces.gc.ca	Date 7/1/15
---	-----------------------------------	--	----------------

14. Organization Security Authority / Responsable de la sécurité de l'organisme

Name (print) - Nom (en lettres moulées) Sasa Medjovic - DSSO - Industrial Security Senior Security Analyst Tel: 613-996-0286	Title - Titre	Signature
---	---------------	---------------

Telephone No. - N° de téléphone	E-mail address - Adresse courriel E-mail: sasa.medjovic@forces.gc.ca	Date 2015-01-23
---------------------------------	---	--------------------

15. Are there additional instructions (e.g. Security Guide, Security Classification Guide) attached?
Des instructions supplémentaires (p. ex. Guide de sécurité, Guide de classification de la sécurité) sont-elles jointes? No / Yes / Oui

16. Procurement Officer / Agent d'approvisionnement

Name (print) - Nom (en lettres moulées) L Rombough	Title - Titre SUPPLY SPECIALIST	Signature
---	------------------------------------	---------------

Telephone No. - N° de téléphone	Facsimile No. - N° de télécopieur	E-mail address - Adresse courriel	Date
---------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	------

17. Contracting Security Authority / Autorité contractante en matière de sécurité

Name (print) - Nom (en lettres moulées) Kyla Levesque	Title - Titre Contract Security Officer	Signature
--	--	---------------

Telephone No. - N° de téléphone 613-948-7932	Facsimile No. - N° de télécopieur	E-mail address - Adresse courriel Kyla.levesque2@pwgsc.gc.ca	Date 03-04-2015
---	-----------------------------------	---	--------------------