

**RETURN BIDS TO:**  
**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**  
**Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions**  
**- TPSGC**  
**11 Laurier St. / 11, rue Laurier**  
**Place du Portage, Phase III**  
**Core 0B2 / Noyau 0B2**  
**Gatineau, Québec K1A 0S5**  
**Bid Fax: (819) 997-9776**

**SOLICITATION AMENDMENT**  
**MODIFICATION DE L'INVITATION**

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

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

**Comments - Commentaires**

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

**Issuing Office - Bureau de distribution**  
**Industrial Vehicles & Machinery Products Division**  
**11 Laurier St./11, rue Laurier**  
**7B1, Place du Portage, Phase III**  
**Gatineau**  
**Québec**  
**K1A 0S5**

<b>Title - Sujet</b> FOUR TRACKED ARCTIC MOBILITY VEHIC.		
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> W8476-155224/A		<b>Amendment No. - N° modif.</b> 002
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> W8476-155224		<b>Date</b> 2015-03-02
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$HS-604-66606		
<b>File No. - N° de dossier</b> hs604.W8476-155224	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>	
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> <b>on - le 2015-03-24</b>		<b>Time Zone</b> <b>Fuseau horaire</b> Eastern Standard Time EST
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input checked="" type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>		
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Bertrand(hs604), Alain		<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> hs604
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 956-4025 ( )		<b>FAX No. - N° de FAX</b> (819) 956-5227
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>		

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

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

---

Cette modification à l'invitation est émise pour apporter les clarifications suivantes.

### Question 8

Para 3.4.1 (e) précise:

"Les véhicules doivent être transportable par air dans un avion de transport C-130J avec une zone de fret de ..."

Question:

Quel est le nombre requis de véhicules à quatre chenilles à mobilité Arctique pouvant être transportée dans un avion de transport C-130J à la fois?

Commentaire: Le transport de véhicules dans l'Arctique s'appuiera sur la transportabilité par air, pour les situations où les véhicules doivent répondre à une catastrophe, etc. dans l'Arctique la capacité de transporter plus d'un véhicule à mobilité Arctique serait un avantage distinct. Pour atteindre cet objectif on peut exiger que les véhicules à mobilité Arctique doivent être transportés sans remorques.

**Réponse: Le besoin est pour un véhicule à quatre chenilles à être transporté à l'intérieur d'un avion C-130J.**

Accessoire Question 8.1:

Si un véhicule à quatre chenilles à mobilité Arctique est capable de transporter l'équipage complet (Para 3.5.1) et la pleine charge utile (Para 3.4 (e)) ou plus sans nécessiter l'utilisation d'une remorque est-il une option pour le Canada de se procurer véhicule à quatre chenilles à mobilité Arctique sans la remorque chenillées (Para 3.20)?

Commentaire: Transporter l'équipage complet et la charge utile (ou plus) sur un véhicule à quatre chenilles à mobilité Arctique sans l'utilisation d'une remorque peut entraîner des pressions au sol supérieurs à ceux identifiés dans ce RFT (Para 3.4 (d)).

**Réponse: L'exigence d'une remorque, en plus du un véhicule à quatre chenilles à mobilité Arctique est obligatoire.**

Accessoire Question 8.2:

Les directives du gouvernement Canadien regardant l'utilisation des Territoires du Nord identifie une limite de pression au sol de <35 kPa pour les véhicules à faible pression au sol exploités dessus de la ligne d'arbre (extrait applicable de la directive du Canada ci-jointe). Est-ce que le Canada pourrait considérer la limite de 35 kPa pression au sol comme acceptable au lieu de la limite de 13,7 kPa identifiés dans la présente DP pour

un véhicule à quatre chenilles à mobilité Arctique qui est en mesure de transporter tout l'équipage nécessaire et la charge utile sans qu'il soit nécessaire / coût d'une remorque, et qui permet également le transport de deux véhicules dans un C-130J?

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

#### Question 9

3.5.1 / C: Le garde broussaille monté à l'avant, nous aurons besoin d'avoir des éclaircissements sur ce point. Cette machine de modèle particulier avec un moteur à l'avant n'acceptera pas un garde broussaille. Cet article affectera également la hauteur totale des véhicules.

**Réponse: Le garde broussaille n'est nécessaire que pour protéger la surface avant du véhicule, le besoin est donc seulement de protéger la zone frontale du moteur.**

3.5.1.1 La protection contre le capotage est nécessaire soit ou ISO 3471 ou J1040, le véhicule désigné en raison des exigences de hauteur et largeur ne sera pas une cabine certifié. Toutes les cabines XXXXX incluent une protection interne contre les capotages. Pas tous nos modèles sont nécessaires d'avoir une certification. Est-ce que cet élément est un que nous pouvons écrire et être exempt aussi?

**Réponse: La certification de protection contre le capotage est nécessaire, mais le manufacturier a le choix de celle-ci en tenant compte de la structure de la cabine ou d'un système de protection interne.**

4.5&4.6 Formation opérateur/ maintenance, XXXX effectuée sur le terrain : formation sur l'opération et la maintenance sur nos véhicules. En étant le manufacturier, nous n'effectuons pas de formation certifiée. Est-ce que ce moyen est suffisant comme formation?

**Réponse: La formation des opérateurs et de maintenance sur le terrain est acceptable.**