

RETURN BIDS TO:
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:
Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Pacific Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B.C.
V8W 3X4
Bid Fax: (250) 363-3344

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
Public Works and Government Services Canada -
Pacific Region
401 - 1230 Government Street
Victoria, B. C.
V8W 3X4

Title - Sujet Fab&Del TwinDieselJet LandingCraft	
Solicitation No. - N° de l'invitation F1705-140131/A	Amendment No. - N° modif. 003
Client Reference No. - N° de référence du client F1705-140131	Date 2015-04-13
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$XLV-175-6689	
File No. - N° de dossier XLV-4-37264 (175)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2015-04-30	
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: Elkington, J.R.	Buyer Id - Id de l'acheteur xlv175
Telephone No. - N° de téléphone (250) 363-3391 ()	FAX No. - N° de FAX (250) 363-3960
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

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

Solicitation No. - N° de l'invitation

F1705-140131/A

Amd. No. - N° de la modif.

003

Buyer ID - Id de l'acheteur

xlv175

Client Ref. No. - N° de réf. du client

F1705-140131

File No. - N° du dossier

XLV-4-37264

CCC No./N° CCC - FMS No/ N° VME

Cet amendement est promulguée pour poster les questions accumulées de soumissionnaires et les réponses de la GCC, qui ont été présentées au cours de la dernière semaine, et d'étendre la clôture de la demande au 30 Avril 2015.

Voir le PDF.

Cet amendement est promulguée pour poster les questions accumulées de soumissionnaires et les réponses de la GCC, qui ont été présentées au cours de la dernière semaine, et d'étendre la clôture de la demande au 30 Avril 2015.

- 1- DP E2.7 : Cette clause semble vague, veuillez confirmer que la GCC prendra les dispositions nécessaires pour que le bateau soit apporté au chantier de l'entrepreneur à ses frais.

R : Incertain de la signification. L'entrepreneur est responsable de tout déplacement de ce navire pendant la construction, notamment pendant la livraison.

CA élabore: Cette DP (pas la spécification) article concerne le service de garantie, et en vertu des dispositions de la garantie, le client fera appel à l'entrepreneur d'effectuer le service de garantie, éventuellement juste avant la fin de la période de garantie, et l'entrepreneur aura la possibilité d'utiliser leur agent de service local, ou si des travaux plus étendus est nécessaire, il faudra le client de retourner le navire à la boutique du constructeur. Le client aura toujours la possibilité d'engager les fournisseurs de services locaux et l'entrepreneur est tenu de payer ce qu'il aurait coûté pour exécuter le service dans leur propre boutique.

- 2- ÉDT 6.4 : Veuillez confirmer que la cote de sécurité pour les oreilles de levage est la même que celle pour la bitte de remorquage, soit 150 %?

R : Oreilles de levage – Oui, 150 % du poids maximal du navire en situation de pleine charge. Bitte de remorquage cotée à une charge maximum pratique de 3 000 livres.

- 3- ÉDT 8.1.3 : Il est indiqué que des commandes de navigation électriques sont préférées, le point 10.3 parle uniquement de commandes de navigation électriques. Pouvez-vous confirmer si de telles commandes sont requises et préférées? De plus, le terme commandes de navigation électrique ne décrit pas vraiment ce qui est requis ou préféré. Pouvez-vous fournir une description détaillée ou un type de commande aux fins d'équivalence de façon que les soumissionnaires comprennent ce qui est vraiment requis.

R : Commandes de navigation électriques = Commandes électroniques; préférées pour éviter des dommages inutiles des moteurs et des transmissions, on ne sait pas si elles sont disponibles chez tous les fabricants de moteurs. Il faudrait éviter d'utiliser des commandes à alimentation par câble, qui ne permettent pas d'empêcher les changements involontaires de propulsion sans diminution des tours par minute du moteur.

- 4- ÉDT 8.1.4: Il est question de commandes de volets de réglage de l'assiette, mais les volets de réglage de l'assiette ne sont pas précisés, veuillez confirmer.

R : Oui, il faut des volets de réglage de l'assiette de la taille qui convient (plans de l'architecte) et adaptés à la poupe du navire de façon à permettre le changement de l'angle de la proue qui convient en fonction des conditions de la mer et de la charge du navire. Les

commandes de volets de réglage de l'assiette doivent être situées dans la timonerie et accessibles à partir du siège de barre.

- 5- ÉDT 10.2 : Veuillez expliquer ce que les systèmes hydrauliques du pont doivent alimenter ou faire fonctionner. S'il faut faire fonctionner les systèmes hydrauliques au nombre maximal de tours par minute du moteur, cela implique que le moteur ne pourra pas être utilisé à des fins de propulsion. Pouvez-vous indiquer en détail ce qui est attendu et requis pour le système hydraulique. La charge hydraulique doit être calculée afin fournir la taille de réservoir qui convient et le refroidissement requis. Veuillez fournir des détails.

R : Seulement nécessaire pour faire fonctionner la rampe avant hydraulique à vitesse lente ou faible. Il n'est pas nécessaire de le faire fonctionner au nombre maximal de tours par minute du moteur. Il faudrait pouvoir faire fonctionner le système hydraulique et le système de propulsion en même temps.

- 6- ÉDT 10.4.5.1 : L'ÉDT indique qu'il faut des disjoncteurs pour le chauffage de la salle des machines et les appareils de chauffage de la timonerie. Ces appareils de chauffage ne sont pas précisés. L'appareil de chauffage à eau chaude et l'appareil de chauffage au diesel de la cabine sont alimentés par un courant continu. Le chauffe-eau à chemise est alimenté par un courant alternatif, veuillez confirmer.

R : Appareils de chauffage de la salle des machines = appareils de chauffage monoblocs pour les moteurs principaux uniquement, possibilité de mettre le moteur en mode prêt à démarrer. 8.1.5 - Chauffage d'autobus = Ventilateur de 12 volts avec chaleur provenant du système de refroidissement du moteur principal, normalement situé de façon à fournir de la chaleur dans l'espace de la timonerie. 8.1.6 - Appareil de chauffage au diesel Wabatso de 5 000 BTU = appareil de chauffage auxiliaire pour fournir une capacité de dégivrage en tout temps et une capacité de chauffage supplémentaire au besoin, surtout si les moteurs principaux ne fonctionnent pas.

- 7- ÉDT 8 : Les ponts latéraux le long de la cabine sont extrêmement étroits pour marcher à l'arrière du navire afin d'utiliser les lignes de poupe ou la bitte de remorquage. Nous pensons que cela peut causer des problèmes et pourrait rendre le bateau moins pratique. La ligne de toit de la cabine qui est plutôt grande pourrait entrer facilement en contact avec les navires couplés en cas de mer agitée. La plupart des bateaux de bord que nous avons fabriqué ont la cabine relativement en retrait du côté de la coque pour cette raison. Pouvez-vous informer le client et obtenir sa rétroaction relativement à ce problème perçu? Nous recommandons qu'une porte à l'arrière du navire soit ajoutée et de rétrécir la cabine ou d'élargir le bateau.

R : Ce navire fonctionnera principalement en mode indépendant. Les opérations à bord du navire ou à couple seront inhabituelles et auront uniquement lieu lorsque la mer est calme ou en cas d'urgence. L'accès aux ponts latéraux est utilisé uniquement pour les opérations d'accostage ou d'appareillage tant qu'une main courante de la cabine supérieure et une surface antipatinage sur le pont seront utilisées, il n'y aura pas de problème.

8- 8.1.11 indique ce qui suit : « Les fenêtres sont tout autour à l'avant de la borne de remorquage; le poste de barre est un peu en retrait alors le meneau central ne pose pas problème. » *Nous prévoyons placer le poste de barre à tribord avec un pare-brise personnel; est-ce acceptable?*

R : Oui.

9- 8.1.11 indique ce qui suit : « Les fenêtres doivent être conformes aux sections 3.3.2 et 3.3.3 de la norme TP 1332. Deux fenêtres arrière doivent être coulissantes. » *Les fenêtres coulissantes servent-elles à permettre l'accès à la borne de remorquage/au pont arrière, ou peut-on accéder à cette partie du pont arrière par la passerelle de cabine étroite ou d'une autre manière? Veuillez préciser.*

R : Les fenêtres arrière servent de ventilation et de sortie de secours.

10- 8.1.12 indique ce qui suit : « Porte coulissante pleine grandeur, montée au centre. La porte doit être pourvue d'un loquet à clé. » *Pouvez-vous décrire plus en détail la configuration de la porte de la cabine et du pare-brise?*

R : La porte d'accès doit être située au centre, à l'avant de la cabine. Une porte va-et-vient prend de la place sur le pont; une porte coulissante est donc nécessaire. Vous trouverez ci-joint une photo d'un navire semblable muni d'une porte coulissante sur le côté de la cabine. Nous voudrions ce type de porte, mais elle devrait être installée au centre, à l'avant de la cabine.

11- *Aussi, quel est l'emplacement de prédilection des marches et du palier nécessaires afin d'accéder à la plateforme élevée à l'intérieur de la timonerie? Veuillez préciser.*

R : Si une marche est nécessaire, elle doit être rétractable pour permettre l'utilisation de la totalité de l'espace du pont. Il ne faut pas installer de marches ou de paliers permanents.

12- 5.3.1 indique ce qui suit : « Toutes les soudures de la coque, du pont et de la cloison doivent être réalisées en continu. Toutes les structures longitudinales, les porques, les poutres et les structures de support additionnelles du châssis de moteur doivent présenter des soudures d'angle doubles en continu. Le renforcement transversal doit être soudé par huit soudures de quatre pouces disposées en quinconce. Toutes les autres soudures doivent être en continu. » *Les soudures doubles en continu indiquées sur les éléments de structure donneraient lieu à une distorsion considérable et ne sont sans doute pas nécessaires pour satisfaire aux exigences structurelles du règlement de l'ABS. Serait-il possible de remplacer les soudures prévues dans le plan de soudure de notre architecte par des soudures discontinues comme prescrit?*

R : Cette démarche serait acceptable si elle émanait d'un « ARCHITECTE NAVAL », mais le plan doit être soumis et approuvé avant la construction.

- 13- 5.1.4 indique ce qui suit : « Toutes les surfaces d'aluminium nu à l'extérieur du navire doivent être revêtues d'un fini satiné moyen AA-M32, conformément au tableau 1 de la publication n° 45 de l'Aluminum Association Inc. » *Nous ne connaissons pas la norme indiquée et ne l'avons jamais vue dans d'autres appels d'offres. Serait-il possible de modifier la description du fini sur les surfaces en aluminium à l'extérieur afin d'obtenir un devis dont les pratiques de construction navale sont plus traditionnelles ou mieux acceptées?*

R : Modifiée comme suit : « Toutes les surfaces d'aluminium nu à l'extérieur du navire doivent être revêtues d'un fini conformément aux normes de construction industrielle de navires ».

- 14- 5.1.8 indique ce qui suit : « poignées, d'appui-pieds, de rampes et de surfaces du pont qui ne sont pas revêtues de tôle gaufrée doivent présenter une finition mate grossière AA-M44, conformément au tableau 1 de la publication n° 45 de la Aluminum Association Inc. » *Nous ne connaissons pas la norme indiquée et ne l'avons jamais vue dans d'autres appels d'offres. Serait-il possible de modifier la description du fini des surfaces d'aluminium des poignées, des appui-pieds, des rampes et des surfaces du pont qui ne sont pas revêtues de tôle gaufrée afin d'obtenir un devis dont les pratiques de construction navale sont plus traditionnelles ou mieux acceptées?*

R :Modifiée comme suit : « Toutes les surfaces d'aluminium nu à l'extérieur du navire doivent être revêtues d'un fini conformément aux normes de construction industrielle de navires ».

- 15- 9.1.1 Radios VHF (2) : **ICOM M604** *Nous comprenons que le modèle ICOM M604 a été déclassé. Dans des soumissions antérieures, nous avons suggéré le modèle ICOM M506. Ce modèle est-il acceptable?*

R : Oui. Nous acceptons toute radio marine à très haute fréquence prenant en charge la fonction ANS et approuvée par Industrie Canada.

- 16- 10.1.16 indique ce qui suit : « Échappement immergé » **Il ne faut à aucun moment utiliser une cheminée. Tous les conduits doivent être ventilés sous la ligne de flottaison.**

- 17- Le point 10.1.19 indique ce qui suit : « Système de refroidissement en circuit fermé ». *Est-il possible d'obtenir des éclaircissements concernant la méthode de prédilection pour refroidir les moteurs?*

R : Les moteurs doivent être refroidis uniquement par de l'eau douce ou du liquide de refroidissement. L'échangeur thermique peut utiliser de l'eau de mer pour refroidir le système de refroidissement en circuit fermé; cependant, il ne faut en aucun cas que de l'eau de mer entre en contact avec le moteur proprement dit.

18- 12.4.4.1.3 indique ce qui suit : «Manuel d'instructions du propulseur ». *Le document fait référence à diverses reprises à un « propulseur ». Nous présumons que ce terme a été inclus par erreur et qu'un propulseur n'est en fait pas nécessaire. Veuillez clarifier.*

R : Ce terme a en effet été inclus par erreur. Veuillez omettre toute occurrence des mots « propulseur » et « davier arrière » (rouleau de poupe).