

Solicitation Number: 18-22127

Experimental Research Aircraft Fleet Management Study

An ACAN is a public notice indicating to the supplier community that a department or agency intends to award a contract for goods, services or construction to a pre-identified supplier, thereby allowing other suppliers to signal their interest in bidding, by submitting a statement of capabilities. If no supplier submits a statement of capabilities that meets the requirements set out in the ACAN, on or before the closing date stated in the ACAN, the contracting officer may then proceed with the award to the pre-identified supplier.

Requirements: The National Research Council Canada wishes to hire an experienced aircraft consultant to conduct a detailed business assessment on NRC's fleet of experimental aircrafts. The consultant would be expected to conduct the following tasks:

1. Develop a clear picture of the current fleet, in terms of capability, current maintainability, and predicted future challenges to the efficacy of these aircraft as research tools.
2. Develop a series of risk-reduction and gap resolution proposals to obtain the best possible performance out of the existing fleet of aircraft over the short term.
3. Identify one or more aircraft acquisitions that would either augment or replace aircraft within the existing FRL fleet and that will provide robust potential for continuing research programs of Flight Research for the Nation and the stakeholders which the FRL serves.
4. Engagement of the NRC-FRL staff, including Management, in the process of developing the final project report.
5. Broad agreement by NRC-FRL staff, NRC-Aerospace management and stakeholders, in the findings of the report.
6. Ultimate adoption or integration of the report recommendations into the Lab strategic plans and actions in both the short and longer terms.

Background information: The National Research Council's fleet of aircrafts is not your typical fleet of aircrafts. The Aircrafts are used for a number of highly specialized research projects and have been outfitted for R&D missions. The Aerospace research Centre has decades of world class engineers, research officers and pilots that help support industry in bringing new technologies to market while meeting and helping other government departments develop new regulatory and environmental standards.

NRC's Experimental Fleet:

1. **Bell 412 Helicopter** - Advanced Systems Research Aircraft and 4-DOF simulator. The NRC's Bell 412 Advanced Systems Research Aircraft (ASRA) is configured as a 4-DOF simulator for research in airborne simulation, handling qualities, advanced controls, active controls, pilot-vehicle interfaces and aircraft systems. ASRA is outfitted with advanced technology that makes it an ideal platform for research into digital fly-by-wire control systems, precise guidance and navigation, and active control systems. Advanced fly-by-wire features give ASRA a powerful variable stability and control capability, and an airborne simulation capability for air vehicle

design and operational research and development. As a sophisticated research test bed, ASRA allows researchers to investigate the impact on situational awareness, safety and mission performance of new control, guidance, navigation and communication technologies. The aircraft also serves to test advanced pilot-vehicle interfaces such as smart displays, helmet-mounted displays, synthetic vision systems, integrated hand controllers, and direct voice input.

2. **Bell 205 - 4-DOF simulator** - The highly modified fly-by-wire Bell 205A helicopter is configured as a 4-DOF simulator for research in airborne simulation, handling qualities and advanced controls, pilot-vehicle interfaces and aircraft systems. The Bell 205 Airborne Simulator is outfitted with single axis full authority fly-by-wire controls, programmable inceptors and a force-sensing side arm that makes it an ideal platform for research into digital fly-by-wire control systems and human interface issues. As a sophisticated research test bed, the Bell 205 Airborne Simulator allows researchers to investigate the impact on situational awareness, safety and mission performance of advanced pilot-vehicle interfaces such as smart displays, helmet-mounted displays, synthetic vision systems, integrated hand controllers, and direct voice input. The aircraft includes a sophisticated graphics display capability, a close support computing system for software development and testing, and a special display development facility (DDF) for ground-based validation of advanced cockpit technologies to be demonstrated in the airborne simulator.
3. **Bell 206 - Rotary trainer and advanced vision studies.** The Bell 206B is a single-engine, teetering rotor, light-utility helicopter with dual flight controls and provisions for two research crews in the back seat, including an instrumented flight test engineering station. The NRC proprietary modular instrumentation architecture facilitates easy installation of additional channels for specific experimental requirements. Data from the Bell 206 instrumentation package has been used in the development of simulation facilities for the military and for private industry goggles as well as testing new avionics systems such as Automatic Dependent Surveillance-Broadcast units. The Bell 206 plays a significant role in human factors research in the evaluation of new cockpit technologies, including helmet mounted displays and night vision. It has been equipped with night-vision-goggle (NVG) compatible lighting and serves as a test platform for night vision goggles and related systems for military, law enforcement, regulatory authorities, and others.
4. **Vintage CT-133 Silver star - Vintage fighter jet**. The T-33 is a 1960s vintage "fighter" jet used extensively by the air force for flight training requirements. It is capable of high performance, high altitude operations with 2 pilots and a small instrument package. This high-speed (to 500 KIAS), high G (-3.0 to +7.33), fully instrumented research aircraft is equipped for pressure standard calibrations (precise in-flight static pressure measurement), in-flight turbulence measurement (accurate three-axis gust measurement) and flight mechanics research (accurate measurement of aircraft motion versus control input).
5. **Convair 580 - Multi-purpose flying laboratory:** Convair is used for long distance operations and carries several racks of scientific equipment and instrumentation. The Aircraft is a multi-purpose flying laboratory supporting projects in atmospheric studies (low-level smog in urban areas, cloud physics, cloud chemistry, aircraft icing), gradient aeromagnetic, advanced navigation, spotlight synthetic aperture radar and precision aircraft positioning using differential global positioning system

(DGPS) techniques. The aircraft also features a suite of standard research support capabilities that include high-speed data acquisition systems, multi-camera video recording systems, free-stream chemistry sampling inlets, multiple navigation sensors, high bandwidth data-link communications, electro-optic and infrared sensors, wing-mounted pylons, and wingtip-mounted pods.\

6. **Falcon 20 - Aerospace, geoscience testing and micro gravity testing.** The Falcon 20 is a twin-engine business jet, capable of relatively high speed and altitude operations with a small complement of instrumentation and research crew. It has been modified for use in microgravity experiments requiring parabolic flight trajectories and equipment operating for periods at low g. With an extensive onboard data acquisition system, the aircraft can also be used for airborne geosciences studies, avionics research and aircraft based sensor research. This aircraft is also equipped with separate feeder tanks from which the pilots can select different fuels for each flight segment, allowing for a portion of a flight to take place with an experimental fuel that may only be available in limited quantities. This capability makes it an ideal vehicle to support our clients' alternative fuels research.

7. **Twin Otter (Series 200) - Atmospheric and biospheric studies, and for flight mechanics and flight systems development.** The Twin Otter aircraft is a twin-engine, unpressurized turboprop high wing STOL aircraft capable of 2-3 hour operations with a moderate amount of instrumentation. It is also a world-class, fully instrumented airborne platform for a wide range of atmospheric and biospheric studies, and for flight mechanics and flight systems development. Research equipment installations on this aircraft include real-time digital computing and displays, modern navigation and guidance systems, state-of-the-art air data sensing, a control surface position measurement system, incident and reflected solar radiation systems, weather radar, video recording suite, laser particle spectrometers, electro-optic and infrared sensors systems, and a satellite simulator.

8. **Harvard - Trainer and experimental platform for avionics research.** The Harvard is a post-war single-engine propeller aircraft used extensively by the Royal Canadian Air Force for flight training. It is capable of high-g "aerobatic" manoeuvres and carries 2 pilots and an advanced instrumentation package in the rear seat. Its flying qualities make it an ideal demonstrator for out-of-control recovery technique training and the rear cockpit can be modified to host advanced avionic displays. The unique display capability allows prototyping and assessment of novel and unique flight display technologies to aircrew in a broad range of flight conditions.

9. **Extra 300 - studying pilot perception in a dynamic environment and trainer.** The Extra 300L is a two-seat, dual control, low-wing, aerobatic certified aircraft. The Extra cruises at 200 mph at 75 percent power at 4,000 feet, with a range of around 400 nm. It has been outfitted with an instrumentation package making it an ideal low cost platform to support general aviation initiatives and to conduct research and/or training with equipment and personnel within its impressive flight envelope that includes a maximum speed of VNE 220 knots and up to $\pm 10g$ load limits. This aircraft is also used as a test bed for unmanned air systems and it is uniquely



suitable for testing instrumentation targeted for unmanned aircraft vehicles capable of extreme maneuverability and load limits. Additional targeted use includes aeromedical and neurocognitive research, qualitative evaluation aircraft for test pilot school courses, unusual attitude awareness and recovery training and research, and aerodynamics research (spin modeling).

Minimum Essential Requirement:

Suppliers who consider themselves fully qualified and available to provide the services described in the ACAN may submit a statement of capabilities in writing to the contact person identified in this notice on or before the closing date of this notice.

The statement of capabilities must clearly demonstrate how the supplier will meet the advertised requirements and address the minimum essential requirements listed below:

- Extensive skills (10 years) in aerospace technology development, specifically flight test and aircraft operations for R&D organizations that have experimental type certificates.
- Comprehensive experience (10 years) in the development and management of regulated aviation organizations (Aircraft Maintenance Organizations, Design Approval Organizations, Safety Management Systems, Flight Operations Organizations)
- Deep understanding of government processes and policy in Aerospace and Aviation.
- Broad capabilities in technical writing, business case development, and strategic planning.
- Bachelor of Science in Aeronautics and Astronautics
- Masters of Science in Aeronautics (would be considered an asset)

Sole source justification: The sole source is predicated on a unique technical skill-set and specialized technical knowledge that cannot be sourced from any other supplier. The consultant has a decade or more experience in fleet management with experimental type certificates organizations.

Exception(s): The following exception(s) to the Government Contracts Regulations is (are) invoked for this procurement under subsection 6(d) - "only one person is capable of performing the work" Only organization with both the experience and the certificates to complete the tasks in question.

Ownership of Intellectual Property:

There are no Intellectual Property considerations with this procurement. Ownership of the IP in question will remain with the contractor. The crown will have <<rights of use>> of any parts and services.

Period of the proposed contract or delivery date:

The NRC will consider entering into a Contractual Agreement with the proposed supplier. The proposed contract will be 5-7 months with a target of completing the study in October 2019. The contract will be subject to negotiation with the supplier and maybe adapted to meet the business needs of the NRC. NRC reserves the right to extend this contract for additional similar work or enter into a long term agreement such as a "Standing Offer".



Estimated Value: \$31,350 + HST CAD. The value including optional periods shall be limited to \$100K.

Name and address of the pre-identified supplier:

Stewart Baillie Consulting

Inquiries and statements of capabilities are to be directed to:

Contracting Authority: Johnathon Gillis

Telephone: (613) 993-5506

E-mail: Johnathon.Gillis@nrc-cnrc.gc.ca

Numéro d'invitation : 18-22127

Étude de gestion de la flotte d'avions de recherche expérimentale

Un préavis d'adjudication de contrat (PAC) est un avis public informant la collectivité des fournisseurs qu'un ministère ou un organisme a l'intention d'attribuer un contrat pour des biens, des services ou des travaux de construction à un fournisseur présélectionné, ce qui permet aux autres fournisseurs de signaler leur intérêt à soumissionner en présentant un énoncé de capacités. Si aucun fournisseur ne présente un énoncé de capacités qui satisfait aux exigences établies dans le PAC au plus tard à la date de clôture indiquée dans ce dernier, l'agent de négociation des contrats peut attribuer le contrat au fournisseur présélectionné.

Exigences. Le Conseil national de recherches du Canada souhaite retenir les services d'un expert-conseil chevronné en aéronautique pour procéder à une évaluation détaillée de sa flotte d'appareils d'essai. L'évaluation devrait inclure les activités que voici.

1. Brosser un tableau clair de la flotte existante (capacités, maintenabilité actuelle, problèmes qui pourraient survenir dans l'avenir et nuire à l'utilité des appareils pour la recherche)
2. Formuler une série de suggestions pour atténuer les risques et aplanir les difficultés afin d'obtenir la meilleure performance possible des appareils, à court terme
3. Déterminer un ou plusieurs appareils que l'on pourrait acquérir afin de grossir la flotte ou de remplacer les appareils existants, de façon à ce que les programmes de recherche nationaux sur le vol puissent se poursuivre et que l'on continue de répondre aux besoins des intervenants qui recourent aux appareils d'essai
4. Faire participer le personnel de la flotte du CNRC, cadres compris, à l'élaboration du rapport final
5. Amener le personnel de la flotte du CNRC, la direction du Centre de recherche en aérospatiale et les intervenants à s'entendre sur les constatations du rapport
6. Faire en sorte que les plans stratégiques sur les laboratoires et les mesures connexes adoptent ou intègrent les recommandations du rapport à court terme et à long terme

Contexte : La flotte du Conseil national de recherches du Canada ne se compose pas d'aéronefs ordinaires. En effet, les appareils servent à une foule de projets de recherche très pointus et ont été équipés pour accomplir des missions de recherche-développement. Les dizaines d'ingénieurs, d'agents de recherche et de pilotes de calibre mondial du Centre de recherche en aérospatiale aident l'industrie à mettre en marché de nouvelles technologies ainsi que les ministères fédéraux à formuler de nouveaux règlements et des normes environnementales.

La flotte d'appareils d'essai du CNRC

- 1. L'hélicoptère Bell 412 (simulateur 4-DOF) :** Le Bell 412 du CNRC est un aéronef de recherche sur les systèmes évolués (ASRA), qui est configuré comme un simulateur 4-DOF et qui sert à la recherche sur la simulation en vol, la qualité de vol, les systèmes à commandes actives et l'interface pilote-aéronef. Les technologies de pointe qui agrémentent l'hélicoptère en font une plateforme idéale pour les travaux de recherche sur les systèmes de commandes de vol électriques, la navigation et le guidage de précision, et les systèmes à commandes actives. Les caractéristiques évoluées des commandes de vol électriques confèrent à l'hélicoptère de très grandes possibilités sur les plans de la stabilité variable et du pilotage, et l'appareil autorise des simulations en vol pour la conception d'aéronefs ainsi que la recherche et le développement associés à leur exploitation. En tant que banc d'essai perfectionné, le Bell 412 permet aux chercheurs d'étudier l'impact des nouvelles technologies relatives aux commandes, au guidage, à la navigation et aux communications sur la vigilance dans diverses situations, sur la sécurité et sur l'exécution des vols. L'hélicoptère sert aussi à tester les interfaces de pointe pilote-aéronef comme les affichages intelligents, les visuels de casque, les systèmes de vision synthétique, les contrôleurs manuels intégrés et l'entrée vocale directe.
- 2. L'hélicoptère Bell 205A simulateur 4-DOF :** L'hélicoptère Bell 205A-1 du CNRC hautement modifié à commandes de vol électriques est utilisé comme simulateur 4-DOF (quatre degrés de liberté) pour les simulations en vol, l'étude des qualités de vol, la mise au point de systèmes de commande évolués, ainsi que l'essai des interfaces pilote-appareil et des systèmes aéroportés. L'appareil dispose de commandes électriques à un axe à pleine autorité, de commandes programmables et d'un manche latéral à détection d'efforts, ce qui en fait la plateforme rêvée pour la recherche sur les systèmes de commandes électriques numériques et sur les problèmes associés aux interfaces personne-machine. Véritable banc d'essai en vol d'une grande complexité, le simulateur Bell 205 permet aux chercheurs d'étudier l'impact des interfaces pilote-appareil évoluées comme les affichages intelligents, les visiocasques, les systèmes de vision artificielle, les commandes manuelles intégrées et les systèmes à commande vocale sur la vigilance du pilote dans diverses situations, sur sa sécurité et sur l'accomplissement des missions qui lui sont confiées. L'hélicoptère dispose d'un système capable d'afficher des graphiques raffinés, d'un système de calcul d'appui rapproché pour la mise au point et l'essai de logiciels ainsi que d'une installation spéciale pour le développement d'affichages qui serviront à valider au sol les techniques avancées du poste de pilotage devant faire l'objet d'une démonstration dans le simulateur de vol.
- 3. L'hélicoptère Bell 206B hélicoptère léger à moteur unique :** Le Bell 206B du CNRC est un hélicoptère léger à moteur unique et à rotor basculant, pourvu d'un double système de commandes. Deux chercheurs peuvent prendre place à bord sur le siège arrière avec un poste technique pour effectuer des vols d'essai avec toute l'instrumentation nécessaire. L'architecture modulaire de l'instrumentation, exclusive au CNRC, facilite l'installation de canaux supplémentaires en fonction des expériences. Les données issues des instruments du Bell 206 ont servi à mettre au point des systèmes de simulation pour des lunettes destinées à l'armée et à l'industrie privée, ainsi qu'à tester de nouveaux systèmes

d'avionique tels les unités de surveillance-radiodiffusion dépendantes automatiques. Le Bell 206 joue un rôle important dans la recherche sur les facteurs humains qui interviennent dans l'évaluation des nouvelles technologies du poste de pilotage, notamment les systèmes d'affichage des casques et de vision nocturne. L'appareil a été équipé d'un système d'éclairage compatible avec les lunettes de vision nocturne et sert de plateforme d'essais de systèmes connexes pour l'armée, les forces de l'ordre, les organismes de réglementation et d'autres clients.

- 4. T-33 (avion-chasseur époque) :** Le T-33 du CNRC est un chasseur d'époque (années 1960) que l'armée de l'air utilisait abondamment pour l'entraînement de ses pilotes. Capable de hautes performances, ce chasseur peut accueillir deux pilotes et une petite quantité d'instruments pour des opérations à haute altitude. L'avion de recherche, qui peut atteindre une vitesse élevée (jusqu'à 500 KIAS) et une gravité extrême (de -3 à 7,33 g), est entièrement équipé pour établir les étalons de pression (mesure de la pression statique en vol), mesurer les turbulences en vol (détermination précise des rafales selon trois axes) et effectuer des recherches en mécanique du vol (établissement précis du mouvement de l'avion d'après l'action des commandes).
- 5. Convair 580 – Avion bimoteur :** Le Convair 580 du CNRC est un bimoteur à pression compensée de taille moyenne à long rayon d'action, capable d'accueillir plusieurs bâts d'instruments et jusqu'à une douzaine de chercheurs. Il est aussi un laboratoire polyvalent dont on se sert pour étudier l'atmosphère (nappes de smog dans les zones urbaines, physique et chimie des nuages, givrage des aéronefs), l'aéromagnétisme des gradients, la navigation évoluée, le radar à ouverture synthétique Spotlight et le positionnement de précision des aéronefs grâce aux techniques du système mondial de localisation différentiel (DGPS). Par ailleurs, l'appareil met en vedette le jeu usuel de moyens appuyant la recherche, notamment des systèmes de saisie rapide des données, des systèmes magnétoscopiques à plusieurs caméras, des points d'échantillonnage chimique dans l'écoulement libre, de nombreux capteurs de navigation, des mâts d'aile et des nacelles montées en bout d'aile.
- 6. Falcon 20 – avion-biréacteur commercial :** Le Falcon 20 du CNRC est un biréacteur commercial, capable d'atteindre des vitesses et des altitudes relativement élevées tout en accueillant un petit équipage de chercheurs et un nombre restreint d'instruments. Il a été modifié pour l'exécution de projets de recherche sous microgravité exigeant un vol parabolique, durant lequel le matériel se retrouve à une très faible gravité pendant une certaine période. Grâce au système complexe de saisie de données à bord, le Falcon 20 peut aussi servir aux études aéroportées sur les sciences de la terre et à la recherche en avionique et sur les capteurs aéroportés. L'appareil est doté de réservoirs d'alimentation séparés, de sorte que le pilote peut choisir un carburant différent pour chaque partie du vol. Il est donc possible de voler avec un carburant expérimental, disponible en petite quantité. Cette particularité fait du Falcon 20 le véhicule idéal pour la recherche sur les carburants de remplacement poursuivie par la clientèle.
- 7. Twin Otter - avion-turbopropulseur biturbine :** Le Twin Otter du CNRC est un ADAC (avion à décollage et atterrissage courts). Ce turbopropulseur biturbine à voilure

haute et à pression non rétablie peut effectuer des opérations de deux à trois heures avec un nombre modéré d'instruments. Il se veut aussi une plateforme de recherche en vol de calibre mondial, doté d'une instrumentation complète pour une multitude d'études sur l'atmosphère et la biosphère, ainsi que pour la mise au point de systèmes de pilotage et de systèmes de mécanique du vol. Le matériel de recherche à bord de l'appareil comprend des systèmes d'affichage et des calculateurs numériques en temps réel, des systèmes modernes de navigation et de guidage, un système de saisie de données aérodynamiques de pointe, un système de mesure de la position des gouvernes, des systèmes de rayonnement solaire incident et réfléchi, un radar météorologique, un ensemble de magnétoscopies, des spectromètres laser à particules, des systèmes à capteurs infrarouges et électro-optiques ainsi qu'un simulateur de satellite.

8. Harvard - avion monomoteur à hélice : Le Harvard du CNRC est un avion monomoteur à hélice d'après-guerre équipé d'un atterrisseur arrière dont l'Aviation royale du Canada s'est beaucoup servie pour l'entraînement des pilotes. Capable d'effectuer des manœuvres de voltige sous forte accélération, il peut accueillir deux pilotes et une petite quantité d'instruments sur le siège arrière. Ses capacités de vol en font un appareil de démonstration idéal permettant d'apprendre aux pilotes les techniques pour se tirer d'embarras quand il y a perte de contrôle, et le poste de pilotage arrière peut être modifié pour accepter des systèmes d'affichage évolués. Ses capacités d'affichage exceptionnelles se prêtent à la création de prototypes et à l'évaluation des nouvelles technologies d'affichage uniques par un équipage dans une multitude de conditions de vol.

9. Extra 300 - avion acrobatique : Le T-33 du CNRC est un chasseur d'époque (années 1960) que l'armée de l'air utilisait abondamment pour l'entraînement de ses pilotes. Capable de hautes performances, ce chasseur peut accueillir deux pilotes et une petite quantité d'instruments pour des opérations à haute altitude. L'avion de recherche, qui peut atteindre une vitesse élevée (jusqu'à 500 KIAS) et une gravité extrême (de -3 à 7,33 g), est entièrement équipé pour établir les étalons de pression (mesure de la pression statique en vol), mesurer les turbulences en vol (détermination précise des rafales selon trois axes) et effectuer des recherches en mécanique du vol (établissement précis du mouvement de l'avion d'après l'action des commandes).

Exigences minimales essentielles

Les fournisseurs qui se considèrent comme étant entièrement qualifiés et qui sont disponibles pour fournir les biens et services décrits dans le PAC peuvent présenter un énoncé de capacités par écrit à la personne-ressource dont le nom figure dans le présent avis, au plus tard à la date de clôture de ce dernier.

L'énoncé des capacités doit clairement démontrer comment le fournisseur répondra aux exigences établies et aux exigences essentielles minimales définies ci-après :

- Vastes compétences (10 ans) dans le développement des technologies aéronautiques, plus précisément dans les vols d'essai et l'usage d'aéronefs par les organisations de R-D autorisées à expérimenter par une attestation
- Vaste expérience (10 ans) dans le développement et l'administration des organisations d'aviation réglementées (organisations spécialisées dans l'entretien des appareils, l'approbation des modèles, les systèmes de gestion de la sécurité ou les opérations aériennes)
- Connaissance approfondie des méthodes gouvernementales et des politiques relatives à l'aéronautique et à l'aviation
- Capacités étendues en rédaction de documents techniques, élaboration de dossiers d'étude et planification stratégique
- Baccalauréat ès sciences en aéronautique et astronautique
- Maîtrise ès sciences en aéronautique, un atout.

Justification du recours à un fournisseur unique : Le fournisseur réunit un jeu unique de compétences techniques et de connaissances techniques particulières impossible à retrouver ailleurs. L'expert-conseil cumule plus dix années d'expérience dans la gestion d'une flotte, notamment pour des organisations certifiées, pouvant mener des expériences.

Exception(s) : L'exception suivante au *Règlement sur les marchés de l'État* est invoquée pour cet achat : paragraphe 6(d) – « le marché ne peut être exécuté que par une seule personne ». En effet, le fournisseur proposé est le seul qui possède l'expérience et les certificats requis pour exécuter le travail dont il est question.

Droit à la propriété intellectuelle

Il n'y a aucune considération relative à la propriété intellectuelle (PI) pour cet achat. L'entrepreneur conservera son droit à la PI. La Couronne aura les « droits d'usage » sur toutes les pièces et tous les services.

Durée du contrat proposé ou date de livraison : Le CNRC envisagera la conclusion d'une entente contractuelle avec le fournisseur proposé. L'entente couvrira une période de cinq à sept mois, l'étude devant prendre fin en octobre 2019. Le marché fera l'objet de négociations avec le fournisseur et pourrait être modifié en fonction des besoins du CNRC. Le CNRC se réserve le droit de prolonger l'entente si des travaux similaires se présentent ou de conclure une entente à long terme semblable à une « offre à commandes ». Valeur estimée à 31 350 \$CA, plus la TVH. La valeur globale ne dépassera pas 100 000 \$, avec les prolongations en option.



Nom et adresse du fournisseur présélectionné

Stewart Baillie Consulting

Les demandes de renseignements et les énoncés de capacités doivent être adressés à :

Autorité contractante : Johnathon Gillis

Téléphone : 613-993-5506

Courriel : Johnathon.Gillis@nrc-cnrc.gc.ca