



RETURN BIDS TO:

RETOURNER LES SOUMISSIONS À:

Bid Receiving Public Works and Government
Services Canada/Réception des soumissions\Travaux
publics et Services gouvernementaux Canada
See herein for bid submission
instructions/

Voir la présente pour les
instructions sur la présentation
d'une soumission

NA
Alberta

Revision to a Request for a Standing Offer

Révision à une demande d'offre à commandes

National Master Standing Offer (NMSO)

Offre à commandes principale et nationale (OCPN)

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

Ce document est par la présente révisé; sauf
indication contraire, les modalités de l'offre 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 / Travaux
publics et services gouvernementaux
Canada Place/Place du Canada
10th Floor/10e étage
9700 Jasper Ave/9700 ave Jasper
Edmonton
Alberta
T5J 4C3

Title - Sujet Aerospace Training	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8485-205759/A	Date 2020-07-09
Client Reference No. - N° de référence du client W8485-205759	Amendment No. - N° modif. 004
File No. - N° de dossier EDM-9-42135 (607)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$EDM-607-11836	
Date of Original Request for Standing Offer Date de la demande de l'offre à commandes originale 2020-05-13	
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2020-07-21	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Jenkinson, Lorraine	Buyer Id - Id de l'acheteur edm607
Telephone No. - N° de téléphone (587) 337-2458 ()	FAX No. - N° de FAX (780) 497-3510
Delivery Required - Livraison exigée	
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction:	
Security - Sécurité This revision does not change the security requirements of the Offer. Cette révision ne change pas les besoins en matière de sécurité de la présente offre.	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Acknowledgement copy required	Yes - Oui	No - Non
Accusé de réception requis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Offeror hereby acknowledges this revision to its Offer. Le proposant constate, par la présente, cette révision à son offre.		
Signature	Date	
Name and title of person authorized to sign on behalf of offeror. (type or print) Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du proposant. (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)		
For the Minister - Pour le Ministre		

Sollicitation No. - N° de l'invitation
W8485-205759/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
W8485-205759

Amd. No. - N° de la modif.
004
File No. - N° du dossier
EDM-9-42135

Buyer ID - Id de l'acheteur
EDM607
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

**TITRE : Entraînement de pilotes et ingénieurs d'essais sur aéronefs à voilure fixe et tournante
(Orienté Aviation Militaire) en support au DGPEA / CETA**

Cette modification vise à fournir des clarifications quant à la sollicitation.

QUESTIONS/REPOUND

Q-1. En réponse à l'invitation W8485-205759/A, je cherche à soumettre nos états financiers conformément aux exigences relatives à la capacité financière (CCUA M9033T) pour l'offre à commandes. Comme vous êtes le responsable de l'offre à commandes, puis-je vous soumettre ces documents? Sinon, pouvez-vous m'indiquer à qui je dois les transmettre?

R-1. Il n'est pas nécessaire de soumettre les états financiers avec la soumission. S'ils sont nécessaires, l'autorité contractante en fera la demande.

Q-2. Je souhaite obtenir de plus amples renseignements sur le sous-alinéa 3.3.1 a) iv), qui exige ceci pour le cours sur aéronefs à voilure tournante : « Minimum 50 % du temps de vol total doit être dans des aéronefs multi-moteur avec une masse brute de plus de 7 000 lb. »

Je crois comprendre, selon notre programme d'entraînement et les sites Web [d'autres écoles], qu'aucune des trois écoles n'offre dans ses programmes actuels 55 heures de vol dans un aéronef de plus de 7 000 lb. Veuillez prendre note que le coût d'un hélicoptère dans cette catégorie [peut augmenter considérablement]. Le programme de chaque école comprend actuellement des heures de vol dans des hélicoptères de cette catégorie de poids, mais le temps de vol serait généralement d'environ 10 à 20 heures par cours comparativement à 55 heures.

R-2. Oui, le sous-alinéa 3.3.1 a) iv), « Minimum 50 % du temps de vol total doit être dans des aéronefs multi-moteur avec une masse brute de plus de 7 000 lb », est une exigence essentielle des cours sur aéronefs à voilure tournante et tous les soumissionnaires doivent offrir ces heures de vol. Cette exigence est modifiée de la façon suivante :

3.3.1 a) iv) Minimum 50 % du temps de vol total doit être dans des aéronefs multi-moteur avec une masse brute de plus de 7 000 lb, ou certifié conformément à CAR / FAR Part 29 (ou équivalent).

Q-3 [Nous croyons] comprendre que l'ARC exige 110 heures de vol (parmi lesquelles des simulateurs de vol de niveau D peuvent être utilisés pour un maximum de 10 heures), et que les vols doivent être effectués sur un minimum de 15 aéronefs (du moins pour les aéronefs à voilure fixe). [Nous] tentons de déterminer si l'exigence d'effectuer 100 heures de vol sur 15 types d'aéronefs à voilure fixe est une obligation qui « doit absolument » ou « devrait » être respectée, et si le non-respect de cette exigence pourrait être contrebalancé par les avantages d'une instruction de grande qualité sur une flotte [d'aéronefs] moderne comportant de nombreuses évaluations qualitatives efficaces. Le non-respect de ces exigences entraîne-t-il le rejet d'une soumission si le formateur offre un cours de 100 heures de vol (par exemple) sur 13 types d'aéronefs différents (pour ne donner qu'un exemple)?

R-3. Les exigences du programme d'entraînement décrites dans la section 3, Critères, de l'annexe A, Énoncé des travaux, sont obligatoires. Veuillez consulter la première phrase des sections 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 et 3.4.1 :

« Le [nom du programme d'entraînement] **doit** inclure les besoins de temps de vol ainsi que de types d'aéronefs suivants : »

Q-4. [Nous sommes] particulièrement préoccupés par les sections A-3 Personnel chargé de l'instruction théorique, A4 Personnel chargé de l'instruction en vol et A-5 Diversité des instructeurs.

[Nous croyons] comprendre que les Forces armées canadiennes et le CETA en particulier accordent de la valeur aux études, à l'expérience et à la diversité de la faculté de l'école de pilotes d'essai. L'une de [nos] principales forces réside dans les études, l'expérience et la diversité de nos instructeurs. [Notre équipe] est aussi plus grande que celle d'un certain nombre de nos compétiteurs.

La section A-3 établit des critères de notation pour le personnel chargé de l'instruction théorique : études, expérience dans le domaine des essais en vol et expérience de l'enseignement. La section A-4 établit des critères de notation pour le personnel chargé de l'instruction en vol : expérience dans le domaine des essais en vol et nombre total d'heures de vol. La section A-5 établit les critères se rapportant à la diversité des instructeurs.

On peut lire l'énoncé suivant : « **S'applique à l'ensemble du personnel assurant la prestation des cours aux étudiants. Pour obtenir les points applicables, tout le personnel donnant l'instruction doit remplir les critères cotés applicables.** » Cette indication manque quelque peu de clarté et peut être interprétée de différentes façons.

1. Désigner tous les membres du personnel qui assureront la prestation des cours, les évaluer en fonction des critères et calculer le total des points. Prenons l'exemple d'une organisation qui compte 20 instructeurs, à savoir 10 chargés de l'instruction théorique uniquement et 10 chargés à la fois de l'instruction en vol et de l'instruction théorique. Parmi ces 20 instructeurs, on compte des pilotes d'essai ayant beaucoup d'expérience, des ingénieurs d'essais en vol titulaires d'une maîtrise et certains titulaires d'un doctorat, ainsi que de nouveaux instructeurs qui ont récemment quitté l'armée, qui ont beaucoup d'expérience dans le domaine des essais en vol et d'expérience de vol, mais qui n'ont pas encore obtenu leur diplôme de maîtrise. Pour cette méthode, nous évaluons les 20 instructeurs en fonction des critères et obtenons ainsi une variété de notes. Pour le critère des études, 10 instructeurs sont titulaires de plusieurs maîtrises ou doctorats, 7 sont titulaires d'une maîtrise, et 3 nouveaux instructeurs sont titulaires uniquement d'un baccalauréat et travaillent sur leur maîtrise. La note serait calculée ainsi : $10 \times 2 = 20$ plus $7 \times 1 = 7$ plus $3 \times 0 = 0$. Par conséquent, leur note totale pour les études serait de 27.
2. Une autre méthode de calcul pourrait prévoir que la note ne peut pas être supérieure au niveau d'études le plus bas, à l'expérience la plus limitée dans le domaine des essais en vol, à l'expérience la plus limitée de l'enseignement et au nombre d'heures de vol le plus bas de l'instructeur le plus récent. Si cette méthode était utilisée, en prenant l'exemple ci-dessus portant sur les études des instructeurs, l'organisation dans son ensemble ne recevrait aucun point pour les études, car 3 de ses 20 instructeurs se sont joints récemment à l'organisation et n'ont pas encore obtenu leur diplôme de maîtrise.
3. Les notes ainsi obtenues sont radicalement différentes. La méthode 1 donne 27 points, tandis que la méthode 2 donne 0 point même si l'organisation compte 17 instructeurs titulaires d'un diplôme d'études supérieures, y compris 10 qui sont titulaires d'un doctorat.
4. Une petite organisation pourrait compter un instructeur théorique titulaire d'un doctorat, neuf instructeurs de vol et obtenir le nombre maximal de points, tandis qu'une grande organisation comptant deux fois plus d'instructeurs, dix fois plus de titulaires de diplômes d'études supérieures et une expérience plus approfondie dans tous les autres domaines n'obtiendrait aucun point ou presque.

Ce biais apparent s'observe aussi pour les autres critères de notation.

En ce qui concerne la section A-5, une grande organisation comptant plus de 10 instructeurs n'obtient aucun avantage pour ces instructeurs supplémentaires, qui permettent d'obtenir une équipe encore plus diversifiée.

[Nous estimons] que :

1. La méthode de notation manque de clarté;
2. Si la méthode limite la note de l'organisation au niveau le plus bas d'un seul instructeur au lieu de tenir compte du niveau d'expérience véritable de tous les

- instructeurs, elle favorise les petites organisations et n'accorde pas une note représentative du niveau d'expérience véritable de l'organisation;
3. À la section A-5, Diversité des instructeurs, en imposant une limite de 10 instructeurs, la méthode de calcul favorise les petites organisations;
 4. [Nous estimons] que les critères de notation sont valides, mais que la méthode favorise les petites organisations. Nous estimons aussi que la méthode devrait être changée afin de recueillir des données sur chacun des instructeurs. Les instructeurs doivent être des employés de l'école de pilotes d'essai afin d'éviter que les écoles gonflent leur note en embauchant des instructeurs temporaires ou contractuels. Cette façon de faire permettra aux évaluateurs des propositions d'avoir un portrait véritable et exact des études et de l'expérience de l'ensemble du personnel d'instruction de l'école de pilotes d'essai, et non de son instructeur le plus récent;
 5. La note totale ne devrait pas être plafonnée à 32, car cela désavantage les grandes écoles de pilotes d'essai;
 6. L'imposition de plafonds désavantage généralement les grandes écoles comptant davantage d'instructeurs et de ressources en général.

Nous voulons tous une évaluation équitable, mais il semble que les critères de notation des instructeurs avantagent grandement les petites organisations. La notation fondée sur les qualifications individuelles, qui est décrite à la méthode 1, permet d'obtenir une évaluation véritable et impartiale d'une organisation. Les instructeurs qui ont uniquement un diplôme de premier cycle obtiendraient la note de 0, mais les qualifications des autres instructeurs seraient prises en compte.

[Nous demandons] une révision de la méthode de notation pour les exigences A3, A4 et A5 pour assurer l'évaluation équitable de toutes les organisations, peu importe leur taille.

[Nous] demandons aussi d'autres directives sur la notation à la suite de cette révision.

- R-4. Le terme « instructeur » s'applique à l'ensemble du personnel assurant la prestation des cours aux étudiants. Pour obtenir les points applicables, tout le personnel donnant l'instruction doit remplir les critères cotés applicables. Cela dit, l'école peut décider qui assurera la prestation des cours aux étudiants (c.-à-d. il n'est pas nécessaire que ce soit tous les instructeurs de l'école). Par exemple, une école comptant 20 instructeurs théoriques, dont 5 sont titulaires d'un doctorat, 7 sont titulaires d'une maîtrise et 8 sont titulaires d'un baccalauréat, pourrait, si elle le souhaite, affecter uniquement les 5 instructeurs théoriques titulaires d'un doctorat à la portion théorique du cours. Elle obtiendrait ainsi le maximum de points, soit 2 points, pour le critère A-3, mais en partant de l'hypothèse qu'elle ne dispose pas d'instructeurs de vol supplémentaires, elle obtiendrait uniquement 5 points pour le critère A-5. Les soumissionnaires peuvent choisir les instructeurs théoriques et les instructeurs de vol qu'ils veulent utiliser pour la notation, mais lorsque leur choix est fait, ils doivent le respecter pour la totalité de l'exercice de notation. Il convient de souligner que pour le critère A-5, si un instructeur est à la fois un instructeur théorique et un instructeur de vol, un seul point lui sera attribué.

La méthode de notation a été conçue de cette façon pour les deux raisons suivantes :

- a) éviter les écoles qui ont des titres de compétences très faibles dans l'ensemble, mais qui comptent beaucoup d'instructeurs (faible expérience individuelle dans le domaine des essais en vol, faible nombre d'heures de vol par instructeur, faible expérience d'enseignement individuelle);
- b) éviter qu'un trop grand nombre d'instructeurs hausse artificiellement les résultats (comme une école qui a une petite flotte, mais de nombreux instructeurs). L'imposition d'un plafond sur le nombre de points, tant pour le nombre d'instructeurs que pour le nombre d'aéronefs, permettra d'obtenir un juste équilibre.

Nous évaluons la qualité plutôt que la quantité.

Solicitation No. - N° de l'invitation
W8485-205759/A
Client Ref. No. - N° de réf. du client
W8485-205759

Amd. No. - N° de la modif.
004
File No. - N° du dossier
EDM-9-42135

Buyer ID - Id de l'acheteur
EDM607
CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME

Si vous avez déjà présenté votre soumission, vous voudrez peut-être y apporter des modifications. Vous pouvez présenter la nouvelle version de votre soumission par Connexion postel. Veuillez clairement indiquer le contenu dans la ligne objet ou/et sur la page couverture.

Toute modification à votre soumission doit parvenir au Module de réception des soumissions au plus tard à l'heure et à la date indiquées à la page 1 du présent document. Les soumission s modifiées reçues après la date et l'heure de clôture seront considérées comme en retard et seront retournées à l'expéditeur sans avoir été ouvertes.