



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
Ontario

**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 / Travaux
publics et services gouvernementaux
Kingston Procurement
Des Acquisitions Kingston
86 Clarence Street, 2nd floor
Kingston
Ontario
K7L 1X3

Title - Sujet Élingue de levage avancée Élingue de levage avancée pour avions	
Solicitation No. - N° de l'invitation W3474-210209/A	Amendment No. - N° modif. 006
Client Reference No. - N° de référence du client W3474-21-0209	Date 2021-01-12
GETS Reference No. - N° de référence de SEAG PW-\$KIN-555-8209	
File No. - N° de dossier KIN-0-54064 (555)	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Standard Time EST on - le 2021-01-15 Heure Normale du l'Est HNE	
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: Webster, Sean	Buyer Id - Id de l'acheteur kin555
Telephone No. - N° de téléphone (873) 354-9545 ()	FAX No. - N° de FAX (613) 545-8067
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Aerospace and Telecommunication Engineering Support Squadron 8 Wing / CFB Trenton Astra, ON K0K 3W0	

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

Le **modificatif 006** – Ensemble de levage de catégorie III est publié en réponse aux questions de fournisseurs.

RÉFÉRENCE : Annexe A, section 2.1.2 Tableau 2, spécifications techniques des élingues de levage de catégorie III

Q1 : Vous faites référence à 4 élingues de levage. Nous supposons que ceux-ci s'articulent autour du fuselage en quatre endroits. Avez-vous l'intention d'utiliser des sangles selon la figure 1 ou des points d'attache fixes selon la figure 2?



Fig 1.



Fig 2

R1 : Tout produit qui répond aux spécifications techniques de l'annexe A est acceptable.

Référence : ANNEXE A, section 2.1.1 Tableau 1, spécifications techniques des barres d'écartement CAT III

Q2 : Nous pouvons faire une barre d'écartement réglable avec des ergots sur le dessus pour aller jusqu'à un seul point de levage. Elle aurait plusieurs points de levage sur le dessous selon la disposition de l'élingue. Encore une fois, nous sommes incertains de la manière dont vous voulez procéder. Il serait très utile de disposer d'une image illustrative, pour mieux comprendre.

R2 : Nous n'avons pas une image que nous pouvons fournir. Ce qui est indiqué dans le cahier des charges est ce que nous exigeons au minimum.

Q3 : Une barre d'écartement se nivelle naturellement par rapport au centre de gravité de ce qui est soulevé, mais il existe également des barres d'écartement plus sophistiquées où le point de ramassage s'ajuste automatiquement au centre de gravité lorsqu'il est soulevé. Il serait bon d'avoir une meilleure compréhension de l'expression « autonivellement ». Avez-vous besoin d'un dispositif d'autonivellement entièrement automatisé ou motorisé, et des commandes à distance?

R3 : L'autonivellement peut être assuré par la configuration de l'élingue en panier à 4 bandes, car elle maintient une pression uniforme des deux côtés de l'aéronef.

RÉFÉRENCE : Partie 2 – Instructions aux soumissionnaires

- Q4 :** Peut-on organiser une conférence téléphonique avec la partie prenante pour discuter des détails de l'objectif?
- R4 :** Non, dans un souci d'équité, toutes les informations relatives à l'appel d'offres doivent être mises à la disposition de tous les soumissionnaires. Si vous avez des questions ou si vous avez besoin de précisions, veuillez les adresser par courrier électronique à l'autorité contractante.
- Q5 :** Une visite sur place est-elle possible?
- R5 :** Une visite sur place n'est pas possible pour cette sollicitation.
-

RÉFÉRENCE : Annexe A, section 2.1 Ensemble de levage de catégorie III

- Q6 :** Auriez-vous une image d'un système de levage que vous avez vu ou que vous avez à l'esprit qui soit similaire à cette exigence?
- R6 :** Nous n'avons pas une image que nous pouvons fournir. Ce qui est indiqué dans le cahier des charges est ce que nous exigeons au minimum.
-

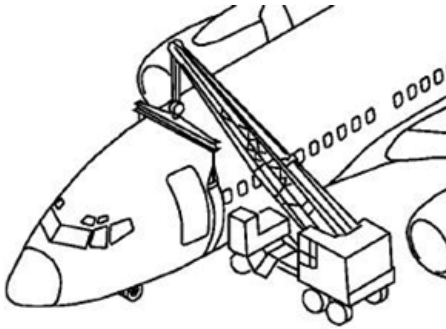
RÉFÉRENCE : Annexe A, section 1.0, Contexte

- Q7 :** Existe-t-il une structure existante pour soutenir l'appareil de levage?
- R7 :** Tout levage que nous effectuerions avec la barre d'écartement sera fait avec une grue.
-

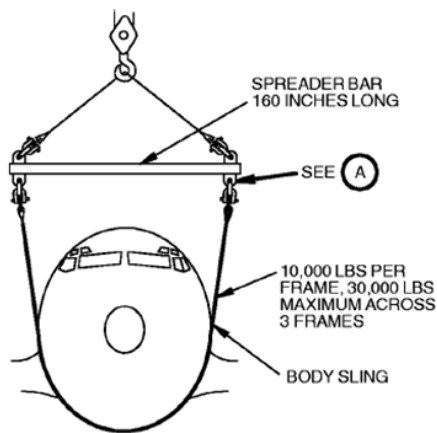
RÉFÉRENCE : Annexe A, section 2.1.1, point 2.0 Peinture d'indication de contrainte

Q8 : Je voudrais expliquer quelque chose à propos de la peinture et pourquoi nous pensons que ce n'est pas vraiment nécessaire.

Ci-dessous, vous verrez une image de l'utilisation d'une barre d'écartement avec une grue



Cette image, également tirée du MRA (737), vous montre l'utilisation des élingues autour du corps de l'avion. L'important est de placer les élingues sur le cadre/les nervures de l'avion et de savoir que ces nervures ont une capacité de charge maximale. Dans cet exemple, 4,5 t x 3 élingues. Ainsi, la charge maximale de levage du nez avec trois élingues est de 14,5 t.



Vous trouverez ci-dessous une photo d'une barre d'écartement similaire avec 4 fixations d'élingues.



Ce que je voulais préciser, c'est qu'une peinture d'indication de contrainte pourrait ne pas être très utile. Si votre client atteint ce point, il peut avoir déjà atteint (ou dépassé) la charge maximale par nervure/cadre et cela signifie qu'il causera des dommages à l'aéronef.

Le C17 a un poids à vide d'environ 122 t. Le poids de récupération est de 150 à 160 t environ. Le poids maximum pour le levage du nez est donc d'environ 15 à 16 t (normalement considéré comme 10 % du poids total de récupération). Une capacité de levage minimale de l'écarteur de 32 t produira environ 8 t par cadre (4 élingues). En tenant compte de ces 10 %, l'aéronef pourrait avoir une masse de récupération de plus de 300 t. La prise de poids maximale du Globemaster est de 260 t.

C'est également la raison pour laquelle un contrôle et la documentation du chargement sont demandés. Ce contrôle de la charge est normalement effectué à l'aide d'appareils de mesure de la charge à main. Vous pouvez également le contrôler depuis le sol.

Tout cela pour dire qu'une peinture d'indication de contrainte n'est pas vraiment nécessaire, mais qu'il faudra des cellules de charge et des possibilités de documentation du processus de levage et des forces exercées.

R8 : Nous utilisons un système d'indication de la charge et la plupart des grues sont équipées de leur propre système d'indication du poids. Cependant, la peinture d'indication de contrainte concerne les points de levage et de contrainte de la barre d'écartement elle-même, et fournit une indication visuelle immédiate à tous ceux qui se trouvent sur le site, et pas seulement aux opérateurs de la grue ou de la balance.

TOUTES LES AUTRES CONDITIONS RESTENT INCHANGÉES