



**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

**LETTER OF INTEREST
LETTRE D'INTÉRÊT**

Comments - Commentaires

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

Issuing Office - Bureau de distribution
Electronics, Simulators and Defence Systems Div.
/Division des systèmes électroniques et des systèmes de
simulation et de défense
11 Laurier St. / 11, rue Laurier
8C2, Place du Portage
Gatineau
Québec
K1A 0S5

Title - Sujet CASE Phase 2 Questions and Answers CASE Phase 2 Questions et réponses	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8475-16VMT2/F	Date 2021-05-18
Client Reference No. - N° de référence du client W8475-16VMT2	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$\$QF-123-28230
File No. - N° de dossier 123qf.W8475-16VMT2	CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME
Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM Eastern Daylight Saving Time EDT on - le 2021-09-01 Heure Avancée de l'Est HAE	
F.O.B. - F.A.B. Plant-Usine: <input type="checkbox"/> Destination: <input type="checkbox"/> Other-Autre: <input type="checkbox"/>	
Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à: Blahey, Tim	Buyer Id - Id de l'acheteur 123qf
Telephone No. - N° de téléphone (873) 354-1679 ()	FAX No. - N° de FAX () -
Destination - of Goods, Services, and Construction: Destination - des biens, services et construction: Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

Delivery Required - Livraison exigée See Herein – Voir ci-inclus	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	

NOTE: Ce document (W8475-16VMT2/F) est publié en vue de, et est directement lié à l'ÉBAUCHE DP expirée du ECSCA Phase 2 (W8475-16VM2T/D)

ECSCA Phase 2 Ébauche DP questions et réponses

No.	Ébauche DP Référence et texte	Questions	Réponses
1	Général	Est-ce que le Canada a fourni la justification pour ne pas avoir d'Exception relative à la sécurité nationale (ESN)?	<p>Le NIBS pour cette marchandise est classifiée comme FSC groupe 69, Appareils d'instruction opérationnels, sous-catégorie N6910, Appareils d'instruction qui est assujetti à tous les accords de libre-échange commerciaux.</p> <p>Le Canada n'invoquera pas l'ESN pour cette acquisition pour les raisons suivantes.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cette équipement est acquis pour aider dans l'instruction de base, générique d'entraînement d'entretien d'aéronef à l'ETGAFC et n'est pas pour un type spécifique d'entraînement opérationnel de l'ARC. 2. Il n'y a aucune exigence pour un aéronef spécifiquement militaire et aucune donnée militaire opérationnel sensibles nécessaires.
2	Appendice 1 – Exigences EVM Section 2 Partie 2.5 – “Chaque ensemble d'appareils d'EVM doit comprendre les composants pour distribuer l'alimentation électrique provenant de la source d'alimentation des installations à l'ensemble des composants du système.”	Qu'est-ce que l'infrastructure de l'ETGAFC peut fournir en matière de voltage, ampérage, phase, etc pour l'EVM.	Pouvoir disponible pour les EVMs à l'intérieur des salles de classes de l'ETGAFC sont la norme de 110v, 60Hz.
3	Appendice 1 - Exigences EVM Section 3 Partie 3.10 - “La conception de l'appareil d'EVM devrait reposer sur celle d'un aéronef dont la liste principale d'équipement minimal (MMEL) a été approuvée par Transports Canada (ou l'équivalent).”	Est-ce que le Canada identifiera un type spécifique d'aéronef pour obtenir un MMEL approprié?	L'EVM est pour de l'entraînement d'entretien générique d'aéronef à l'ETGAFC, alors le Canada ne désignera pas un type spécifique d'aéronef. Il est de la responsabilité du fournisseur de fournir la preuve que leur solution proposée rencontre les exigences.
4	Appendice 1 – Exigences EVM Section 3 Partie 3.32 – “L'appareil d'EVM devrait enregistrer et afficher toutes les infractions à la sécurité du stagiaire.	Est-ce que le terme infraction à la sécurité peut-être défini?	Les infractions à la sécurité réfèrent à la partie par exemple au manque de puissance et à la liste de vérification des procédures d'entretien.

5	<p>Appendice 1 Exigences EVM Section 3</p> <p>Partie 3.33 - “L’appareil d’EVM devrait enregistrer et afficher qu’une inspection de la zone et une vérification de prévention des dommages dus à des corps étrangers (FOD) ont été effectuées.</p>	<p>Est-ce que cette exigence signifie une aire simulée d’environnement pour trafic/ligne de vol pour le déroulement d’une vérification virtuel FOD?</p> <p>Est-ce qu’un simple dialogue avec une case à cocher qui dit “FOD vérification complété” suffit?</p>	<p>Cette exigence ne réfère pas à une vérification FOD d’environnement de trafic/ligne de vol simulé. Il réfère à un technicien qui fait une vérification FOD complété dans un environnement ou la d’entretien d’aéronef est exécutée.</p> <p>En matière de la zone d’entretien FOD, une boîte de dialogue avec une case à cocher indiquant “vérification FOD complétée” est suffisante.</p>
6	<p>Appendice 1 – Exigences EVM Section 3</p> <p>Partie 3.41 – “L’appareil d’EVM devrait permettre au stagiaire de sélectionner le réglage de puissance voulu en mode « libre ».</p>	<p>Quel réglage de puissance est référé dans les exigences?</p>	<p>Le réglage de puissance référé à un aéronef ou système d’aéronef de réglage de puissance.</p>
7	<p>Appendice 1 Exigences EVM Section 5</p> <p>Partie 5.1 - “La conception de l’appareil d’EVM devrait correspondre à celle d’un aéronef de transport multi-turbopropulseurs certifié par Transports Canada, la Federal Aviation Administration ou l’Agence européenne de la sécurité aérienne.”</p>	<p>Est-ce que le Canada a un modèle préféré? Et si oui, s’il vous plaît le spécifié.</p> <p>Est-ce que le Canada accepterait des aéronefs à voilure tournante pour la plate-forme l’EVM?</p>	<p>L’EVM est pour de l’entraînement d’entretien générique d’aéronef à l’ETGAFC, alors le Canada ne désignera pas un type spécifique d’aéronef (à voilure fixe ou tournante) pour cet exigence cotée.</p>
8	<p>Appendice 1 – Exigences EVM Section 5</p> <p>Partie 5.2.17 – “L’appareil d’EVM devrait permettre aux stagiaires de dépanner, de diagnostiquer et d’isoler les anomalies dans l’ensemble des fils, des dispositifs de câblage ou des bornes, installés à n’importe quel endroit de l’aéronef, y compris les données et les signaux, entre deux ou plusieurs points de raccordement voulus.”</p>	<p>Cette exigence est très large. Est-ce que le Canada va resserrer la portée de cette exigence?</p>	<p>Oui. La portée de cette exigence cotée est limitée au système identifié dans la partie 5.2.16.</p>
9	<p>Appendice 1 Exigences EVM Section 5</p> <p>Partie 5.20 – Système directeur de vol</p>	<p>Est-ce que le mode de vol simulé exige de prouver que ces systèmes sont en mode de vol virtuel ou un indicateur que le système est dans le mode demandé est suffisant?</p>	<p>Le mode de vol simulé n’est pas nécessaire, car l’EVM est spécifiquement pour l’entraînement des techniciens en d’entretien d’aéronef.</p> <p>Un indicateur que le système est dans le mode demandé est suffisant.</p>
10	<p>Appendice 1 Exigences EVM Section 5</p> <p>Partie 5.21.1 - “L’appareil d’EVM devrait comprendre un système de vol automatique</p>	<p>Est-ce que le mode de vol simulé exige de prouvé que les systèmes sont en vol virtuel?</p>	<p>Le mode de vol simulé n’est pas requis, car l’EVM est utilisé spécifiquement pour l’entraînement des techniciens d’entretien.</p>

	permettant de procéder à des vérifications du fonctionnement et au dépannage du système.”		
11	<p>Appendice 1 Exigences EVM Section 5</p> <p>Partie 5.22.20 – “L’appareil d’EVM devrait comprendre un système de gestion de données.”</p>	<p>Est-ce que la fonction du DMS soit limitée seulement pour l’entraînement d’entretien?</p> <p>Est-ce que l’EVM va être utilisé pour l’entraînement de l’équipage d’aéronef?</p>	<p>L’EVM sera utilisé exclusivement pour l’entraînement des techniciens d’entretien en aéronef de l’ETGAFC. Aucune fonction spécifique DMS pour équipage de vol n’est nécessaire.</p>
12	<p>Ébauche DP Partie 1 – Information général</p> <p>Partie 1.2.3 – “La phase 2 du projet d’ECSCA prévoit également l’acquisition de simulateurs de tâches partielles dans le cadre de ce même contrat d’acquisition, ce qui permettra aux étudiants de transférer les connaissances acquises dans la suite des simulateurs d’entretien virtuel sur une plateforme de conditionnement physique. Le nombre total de dispositifs de simulation de tâches partielles comprendra au moins huit (8) simulateurs de systèmes de communication, huit (8) simulateurs d’instruments du poste de pilotage, huit (8) simulateurs du circuit anémobarométrique, huit (8) simulateurs de systèmes de navigation et huit (8) simulateurs de systèmes de contrôle automatique de vols.”</p>	<p>Y-a-t-il une limite de grandeur physique pour les appareils ETP?</p> <p>Est-ce que huit répliques du poste de pilotage serait adéquates pour entraînement d’entretien?</p>	<p>Oui, il y a une limite de grandeur physique. Tous les huit appareils ETP appartiennent à un système spécifique d’aéronef (par ex 8 sys comm ETPs) seront logés dans les salles de classe mesurant 70 mètres carrés ou 753 pieds carré.</p> <p>Les appareils ETP sont destinés à être un système de niveau d’entraînement d’entretien. La réplique du poste de pilotage ne sera pas adéquate, car il va limiter la capacité de rendement des étudiants.</p>
13	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Général Exigences ETP</p>	<p>Plusieurs exigences semblent être pour la température réelle et sondes de pression. Est-ce que des sondes simulées avec une température et pression simulée seraient adéquates?</p>	<p>Des sondes simulées/virtuelles ne sont pas acceptables, car l’ETP est destiné à avoir un aspect, convivialité et fonction des systèmes d’aéronef réels.</p> <p>Cependant, la température et pression simulée qui conduit les indicateurs applicable est acceptable.</p>
14	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 2</p> <p>Partie 2.7 – “Les appareils d’entraînement doivent être conçus de façon à ce que des défaillances système puissent être provoquées au moyen de commutateurs DIP ou d’un circuit équivalent.”</p>	<p>Est-ce qu’une alternative peut être considérée pour certain système qui soit remplacé avec des conditions de défaillance connu, au lieu du DIP ou circuit équivalent (p.ex. un tableau ou module convertie avec des défaillances connues)?</p>	<p>Un tableau ou module convertie avec des défaillances connues serait une alternative acceptable.</p>

15	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 3</p> <p>Partie 3.1.1 – “L’appareil d’entraînement de système de communication doit comporter deux des systèmes radio suivants : un système radio HF, un système radio FM UHF ou un système radio VHF AM.”</p> <p>Partie 3.1.2 – “L’appareil d’entraînement de système de communication doit comporter une antenne par système radio capable de recevoir et de transmettre des signaux dans les gammes précisées.”</p> <p>Partie 3.1.3 – “La puissance des systèmes radio de l’appareil d’entraînement de système de communication doit être restreinte, de sorte que l’utilisateur puisse se tenir face à l’antenne en toute sécurité, à 1 m de distance. ”</p>	<p>Est-ce que les LRUs physique avec un logiciel simulant la fonction seraient considéré?</p>	<p>Des LRUs physique avec logiciel simulant la fonction ne seront pas considérés. L’ETP est nécessaire d’avoir un aspect, convivialité et fonction des systèmes d’aéronef réels.</p>
16	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 3</p> <p>Partie 3.1.2 – “L’appareil d’entraînement de système de communication doit comporter une antenne par système radio capable de recevoir et de transmettre des signaux dans les gammes précisées.”</p>	<p>Est-ce qu’il y a une exigence pour l’utilisation d’une radio réellement fonctionnel?</p>	<p>L’exigence est pour des radios qui soient réellement fonctionnelles. L’ETP est de reproduire des systèmes d’aéronef réels pour avoir l’aspect et convivialité, et fonction, incluant les LRUs.</p>
17	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 3</p> <p>Partie 3.1.4 – “L’appareil d’entraînement de système de communication doit comporter un panneau de commande et d’affichage (CDU) muni d’un boîtier de gestion des fréquences radio.”</p>	<p>Est-ce que le Canada veut une radio de CDU individuel? Ou est-ce qu’il serait satisfaisant d’un CDU complètement intégré?</p>	<p>Non, le Canada ne veut pas des radios de CDU individuel.</p> <p>Oui, un CDU complètement intégré est acceptable.</p>
18	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 4</p> <p>Partie 4.1.7 – “L’appareil d’entraînement des instruments du poste de pilotage doit comporter un CDU doté d’une interface utilisateur.”</p>	<p>Est-ce que cette exigence réfère à un CDU standard qui serait normalement monté sur la console centrale? Ou est-ce qu’elle réfère un dispositif d’affichage universel monté sur le tableau de bord?</p>	<p>L’exigence est pour un CDU avec une interface d’utilisateur, et non pour un affichage. L’exigence pour l’emplacement du CDU dépend sur la solution proposée.</p>
19	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 4</p> <p>Partie 4.1.12 – “Le système d’indication de la température de l’aéronef de l’appareil d’entraînement des instruments du poste de pilotage doit comporter une sonde de température moteur.”</p>	<p>Est-ce qu’une sonde simulée et indicateur de la température acceptable?</p>	<p>Des sondes et indicateur simulés ne sont pas acceptés comme ETP, car l’intention est d’avoir l’aspect et convivialité, et fonction des systèmes réels d’aéronef.</p> <p>Cependant, la sonde de moteur simulant la conduite des indicateurs est acceptable.</p>

20	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 6</p> <p>Partie 6.1.1 – “Chaque appareil d’entraînement de système de navigation doit être équipé d’un appareil d’essai du système de radionavigation en mesure de tester les systèmes de radionavigation pour la navigation aérienne tactique (TACAN), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et pour l’atterrissage aux instruments (ILS). Une unité intégrée n’est pas acceptable.”</p>	<p>Est-ce que cette exigence est en réponse seulement à l’appareil d’essai?</p>	<p>Oui. Cette exigence est pour discuter spécifiquement de l’appareil d’essai. Le fournisseur doit fournir un test de navigation de l’équipement qui n’est pas intégré dans l’ETP.</p>
21	<p>Appendice 2 – Exigences ETP Section 7</p> <p>Partie 7.1.12 – “Les pédales de direction, le manche des gouvernes et les gouvernes de l’appareil d’entraînement des commandes automatiques de vol doivent être reliés à des servocommandes.”</p> <p>Partie 7.1.26 à 7.1.28 – “L’appareil d’entraînement des commandes automatiques de vol doit inclure une représentation, physique ou autre, des gouvernes de direction.”</p>	<p>Est-ce que la surface des commandes de vol peut-être simulé dans l’affichage pour la visualisation? Si non, est-ce qu’une surface proportionné des commandes de vol peut être utilisé?</p>	<p>Les surfaces des commandes de vol ne peuvent pas être simulées.</p> <p>Les surfaces proportionnées des commandes de vol peuvent être utilisés.</p>