



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

Quebec

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

Rotary Wing Search and Rescue/Recherche et Sauvetage à

Voilure Tournante

455 De la Carriere Blvd - 7SC39

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

Title - Sujet Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormor le soutien en service (SES) Flotte d'hélicoptères pour le CH-149 Cormorant	
Solicitation No. - N° de l'invitation W8485-226481/A	Date 2021-05-18
Client Reference No. - N° de référence du client W8485-226481	GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG PW-\$RWS-002-28229
File No. - N° de dossier 002rws.W8485-226481	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 2021-06-21 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: Rodricks, Derrick	Buyer Id - Id de l'acheteur 002rws
Telephone No. - N° de téléphone (873) 354-9097 ()	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

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)
N° de demande W8485-226481/A - LI

Description d'achats et ventes :

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) sollicite, par cette consultation initiale, les commentaires pertinents de l'industrie pour l'aider à établir une entreprise de soutien (ES) afin d'offrir un soutien en service (SES) pour la flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant au nom du ministère de la Défense nationale (MDN) du gouvernement du Canada.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

1. Objectif

1.1. Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) sollicite les commentaires pertinents et opportuns de l'industrie pour aider le gouvernement du Canada (ci-après appelé « le Canada ») à la mise sur pied d'une entreprise de soutien (ES) efficace et optimale sur le plan économique afin de répondre aux besoins en soutien en service (SES) pour la flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant de l'Aviation royale canadienne (ARC) du ministère de la Défense nationale (MDN).

1.2. Dans son effort de concevoir et de mettre en œuvre une nouvelle solution de soutien optimisée pour la flotte de CH-149, et ce, dans les meilleurs délais possible, le processus de l'analyse de rentabilisation du soutien (ARS) a été initié conformément à la politique d'IS du Canada. De plus amples détails concernant l'IS se trouvent à l'adresse suivante : [Approvisionnement en matière de défense - Initiative de soutien - Achatsetventes.gc.ca](http://Approvisionnement.en.matiere.de.defense-Initiative.de.soutien-Achatsetventes.gc.ca)

1.3. Canada a récemment décidé de réviser le contrat de SES actuel afin de garantir que la nouvelle ES du CH-149 soit optimisée en ce qui concerne les quatre principes de l'initiative de soutien (IS), soit : rendement, optimisation des ressources, souplesse et retombées économiques.

1.4. Le Canada informe l'industrie des possibilités d'approvisionnement potentielles en ce qui concerne ce programme et sollicite les commentaires et la contribution d'entreprises qui, de préférence :

- i. prennent part à la réparation et à la révision d'aéronefs et de moteurs d'aéronefs;
- ii. ont une expérience de la logistique;
- iii. ont une expérience de la gestion de programmes;
- iv. disposent d'ententes nécessaires avec le fabricant d'équipement d'origine (FEO), sont en mesure de les obtenir ou sont des FEO;
- v. ont fabriqué, réparé ou modifié des composants d'aéronefs.

1.5. Afin d'assurer la réussite de l'acquisition pour ce programme, le Canada mobilisera l'industrie dans le cadre d'un processus de consultation aux étapes essentielles du processus ARS afin d'obtenir ou d'échanger de l'information tout en mettant sur pied la nouvelle ES du CH-149. Le processus consultatif pourrait inclure des consultations telles que : lettre d'intérêt (LI), demande de renseignements (DDR), séances de consultation plénières, rencontres individuelles, visites d'établissements ou révision de l'ébauche des demandes de propositions.

1.6. Le Canada doit encore décider de la portée des travaux qui seront impartis et comment cette portée sera groupée afin de soutenir la flotte de CH-149. Le Canada étudiera l'information obtenue lors de la consultation de l'industrie pour concevoir la structure de l'ES optimisée.

2. Contexte

Opérations de recherche et de sauvetage (SAR) au Canada

2.1 Le MDN a le mandat de fournir des services de SAR aéronautiques, d'offrir de l'aide dans le cadre d'incidents maritimes et de coordonner le système de SAR aéronautique et

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

maritime. En collaboration avec la Garde côtière canadienne, les Forces armées canadiennes (FAC) coordonnent et attribuent les ressources pour le compte de la communauté élargie de SAR.

2.2 Le SAR est un service essentiel qui nécessite l'accès aux bonnes capacités au bon moment. Ces capacités dépendent d'un accès opportun au bon équipement et à du personnel qualifié, distribués adéquatement dans le pays.

2.3 La zone canadienne à couvrir est l'une des plus grandes zones de SAR au monde : elle s'étend jusqu'à 1 000 milles marins au large de la côte Est et à 800 milles marins au large de la côte Ouest jusqu'au pôle Nord. Les FAC et la Garde côtière canadienne ont divisé la zone de responsabilité de SAR en trois régions de SAR pour que le MDN puisse remplir son mandat. Chaque région a un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (situé à Halifax en Nouvelle-Écosse, à Trenton en Ontario et à Victoria en Colombie-Britannique) doté de représentants des FAC et de la Garde côtière canadienne, qui assurent la coordination d'interventions conjointes en cas d'incidents de SAR aéronautique ou maritime. Les FAC offrent aussi de l'aide hors de leur mandat officiel en répondant aux demandes d'autres autorités fédérales, provinciales, territoriales et municipales afin de participer aux efforts de SAR terrestre et d'autres cas de détresse, tels que la recherche de personnes portées disparues, les évacuations médicales et l'aide lors d'inondations et de feux de forêt.

2.4 Dans sa zone de responsabilité, le MDN, par l'entremise de l'ARC, a la responsabilité de maintenir une capacité d'intervention de SAR pouvant rejoindre les personnes en détresse partout au Canada en tout temps. Les capacités de SAR de l'ARC dépendent d'ES efficaces afin de fournir les ressources requises en temps opportun.

2.5 La flotte actuelle de SAR dans l'ARC est composée d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante. Ces aéronefs ont des rôles différents, mais complémentaires. Les hélicoptères CH-149 Cormorant sont les principaux aéronefs à voilure tournante utilisés pour les interventions de SAR. Ils offrent des temps de réaction rapides et de puissantes capacités en vol stationnaire et de levage. De plus, ils ont à leur bord du personnel de SAR dévoué. Le CH-149 se distingue des aéronefs à voilure fixe par sa fonction de vol toutes saisons, son décollage vertical et ses capacités d'atterrissage, qui prodiguent principalement la capacité de sauvetage de SAR.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

2.6 Les opérations des aéronefs à voilure tournante de SAR sont conduites à partir de quatre bases d'opérations principales (BOP) de l'ARC, situées à Comox en Colombie-Britannique, à Trenton en Ontario, à Greenwood en Nouvelle-Écosse et à Gander à Terre-Neuve-et-Labrador. En moyenne, la flotte d'aéronefs à voilure tournante de SAR répond à 600 appels de demandes d'aide chaque année.

Flotte de CH-149 Cormorant

2.7 Pour répondre aux besoins en matière de SAR en aéronefs à voilure tournante, quinze (15) aéronefs AW-101-511 (nomenclature commerciale du CH-149 Cormorant) ont été mis en service entre 2001 et 2003 dans les quatre BOP. La flotte de CH-149 a été réduite à 14 appareils à la suite de l'écrasement d'un aéronef en 2006.

2.8 En 2005, puisque la capacité de SAR des CH-149 ne pouvait pas maintenir les interventions de SAR aux quatre BOP, il a été décidé de retirer les CH-149 de la base de Trenton et de les redistribuer aux trois autres bases. Depuis le retrait des CH-149 de Trenton, le rôle principal de SAR en aéronefs à voilure tournante dans la région de Trenton est rempli par une variante de SAR du CH-146 Griffon.

2.9 La durée de vie prévue de la flotte était de 25 ans. Un projet a été lancé pour s'attaquer aux lacunes opérationnelles, à la désuétude ainsi qu'aux exigences réglementaires et aux exigences en matière de formation afin d'augmenter la durée de vie prévue jusqu'en 2040. Ce projet est nommé Projet de modernisation à mi-vie du CH-149 Cormorant.

2.10 L'ES du CH-149 est actuellement composée d'une équipe de gestion de l'équipement (EGE) du gouvernement du Canada et d'un (1) contrat de SES selon lequel l'entrepreneur principal est responsable de la majorité des activités de SES. Le FEO des hélicoptères et des moteurs est un partenaire majeur et offre du soutien en ingénierie et en navigabilité, des services de réparation et de révision et l'approvisionnement en pièces en vertu d'un contrat avec l'entrepreneur principal canadien responsable du SES. L'entrepreneur principal est le gestionnaire et l'intégrateur de programme pour les activités de maintenance de niveau un, deux et trois, de la gestion de la chaîne d'approvisionnement, ce qui comprend la réparation et la révision, et d'approvisionnement et de distribution des pièces du moteur et des cellules d'aéronefs. L'ARC fournit l'équipage, qui inclut les pilotes, les mécaniciens de bord et les techniciens de SAR. Outre les activités de maintenance limitées de niveau un effectuées par les mécaniciens de bord lors de certains déploiements, aucun technicien de l'ARC n'effectue

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

des activités de maintenance sur cette flotte. Le Canada offre de l'équipement fourni par le gouvernement (EFG) et les infrastructures et services des BOP. L'EGE a retenu des « décisions d'importance » principalement liées aux aspects financiers et aux aspects de navigabilité. Il est à noter que la structure de la nouvelle ES de CH-149 pourrait être totalement différente lorsque les analyses de l'ARS auront été effectuées. C'est pourquoi à ce stade, il est important d'obtenir les commentaires de l'industrie.

2.11 Le fournisseur actuel de SES pour le CH-149, conjointement avec les FEO, est chargé de tenir et d'exécuter le programme de maintenance actuel pour le CH-149. Ce programme de maintenance est actuellement composé de séries d'ordonnances et d'exigences de maintenance corrective et préventive. Les inspections périodiques de maintenance préventive de la cellule principale du CH-149 sont faites toutes les 300 heures de vol à l'aide de quatre (4) différents lots de fiches d'inspection (c.-à-d. 300, 600, 1200 et 2400). Ces inspections, de complexités différentes, sont réalisées à chaque BOP et dans l'usine de l'entrepreneur principal.

3. Processus ARS

3.1 La conception d'une solution de suivi optimisée dans le cadre de l'IS nécessite que la même priorité soit accordée aux quatre (4) principes suivants et que toutes les décisions soient fondées sur l'analyse des options de l'ARS :

- Rendement – faire en sorte que l'équipement de la Défense soit disponible sur le plan opérationnel et apte pour les missions;
- Optimisation des ressources – livrer les résultats de l'ES à des coûts comparables aux taux du marché pour des produits et services comparables;
- Souplesse – adapter facilement le système de soutien évolutif aux changements de besoins opérationnels ou de budgets de fonctionnement; et
- Retombées économiques – miser sur les approvisionnements en matière de défense pour générer des retombées économiques, et ainsi créer des emplois et favoriser la croissance économique des entreprises au Canada.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

3.2 L'étape initiale d'analyse de l'ARS a été réalisée par le Canada. Dans le cadre de ce travail, la communauté opérationnelle du CH-149 Cormorant a établi et défini les « Exigences opérationnelles pertinentes pour le soutien » qui devront être livrées par l'ES du CH-149. En fonction de ces exigences, une série d'« Exigences opérationnelles » ont été élaborées pour servir de base pour la série de résultats de l'ES du CH-149. Ces exigences devront être remplies par les différents intervenants de l'ES, qu'ils soient sous contrat ou qu'ils fassent partie du MDN. Les exigences opérationnelles pertinentes pour le soutien figurent à l'annexe A, et les exigences de soutien en matière de rendement, à l'annexe B. Ces exigences sont sujettes à changement et seront détaillées davantage au cours de l'ARS.

3.3 Le Canada sollicite aussi de l'information sur les possibilités économiques en lien avec cet approvisionnement. La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT) est le principal outil du Canada pour tirer parti des possibilités économiques des projets d'approvisionnement en matière de défense. Aux termes de la Politique, les entreprises qui se voient attribuer des contrats d'approvisionnement en matière de défense sont tenues de mener des activités au Canada dont la valeur équivaut à celle du contrat.

3.4 Les secteurs canadiens de l'aérospatiale et de la défense rapportent beaucoup à l'économie canadienne. L'un des éléments fondamentaux de la Politique des RIT est la proposition de valeur cotée et pondérée. La proposition de valeur appuie les objectifs fondamentaux suivants :

- Travailler directement dans le secteur de la défense : soutenir la durabilité à long terme et la croissance des secteurs canadiens de l'aérospatiale et de la défense.
- Développer le réseau des fournisseurs : favoriser la croissance des principaux entrepreneurs et fournisseurs au Canada, y compris les PME dans toutes les régions du Canada.
- Recherche et développement : améliorer l'innovation grâce à la recherche et au développement au Canada.
- Exportations : augmenter le potentiel d'exportation et la compétitivité internationale des entreprises basées au Canada.
- Formation et perfectionnement : combler les écarts en matière de compétences et de formation pour appuyer un Canada plus innovateur.

3.5 Un autre élément à prendre en compte est les capacités industrielles clés (CIC) applicables en vertu de ce contrat. Les CIC représentent des domaines de technologies émergentes qui présentent un potentiel de croissance rapide et des possibilités importantes, des capacités établies pour lesquelles le Canada est concurrentiel à l'échelle mondiale et des domaines où la capacité nationale est essentielle à la sécurité du pays. La liste préliminaire des CIC s'inscrivant dans la portée de ces travaux comprend le SES, la formation et la

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

simulation, les systèmes et les composants aérospatiaux et l'intégration des systèmes de défense. L'ajout d'autres CIC sera envisagé selon les consultations de l'industrie et l'ARS.

3.6 Cette première LI a été structurée de sorte à d'abord offrir à l'industrie de l'information utile sur les exigences opérationnelles et les retombées économiques et de solliciter des commentaires précis opportuns afin d'aider le Canada à mener la première des nombreuses analyses des options. La première analyse des options déterminera la portée des travaux qui sera retenue par le Canada et la portion qui sera impartie à l'industrie. La seconde analyse des options importantes servira à déterminer le nombre de contrats selon le regroupement des travaux impartis. C'est pourquoi il est important d'obtenir l'avis de l'industrie concernant ces deux analyses.

4. Renseignements demandés

4.1 Les commentaires de l'industrie seront transmis sous forme de réponses aux questions de l'annexe C, Cadre de rétroaction. Les parties intéressées sont encouragées à répondre en utilisant le modèle, même si elles n'arrivent pas à répondre à toutes les questions ou n'effectuent pas toute la portée des travaux. Veuillez envoyer les réponses par écrit à la personne-ressource de SPAC indiquée dans le présent, au plus tard le 21 juin 2021.

4.2 SPAC pourrait communiquer avec les répondants à la suite de la présente LI. L'autorité contractante, identifiée dans le présent, peut communiquer avec l'industrie pour obtenir plus d'information ou clarifier de l'information inscrite dans les réponses. Toute activité de consultation ou d'approvisionnement ultérieure de l'industrie sera diffusée publiquement.

4.3 La date de clôture de la LI n'est pas la date limite de soumission de commentaires. Les commentaires seront acceptés jusqu'à ce qu'une demande subséquente soit publiée (le cas échéant).

5. Format désiré pour les réponses

5.1 On rappelle aux répondants que ce document est une LI et non une demande de propositions (DP). Ainsi, ils sont priés de fournir des commentaires et d'indiquer leurs préoccupations et, le cas échéant, d'autres solutions concernant la manière d'assurer le respect des exigences ou l'atteinte des objectifs contenus dans la présente LI. Les répondants devraient établir la liste des hypothèses qu'ils avancent dans leurs réponses et les expliquer.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

5.2 Tous les renseignements, commentaires et questions doivent porter uniquement sur les documents ci-joints, et l'industrie ne doit pas faire référence à un processus d'approvisionnement antérieur. Les participants sont avisés que tout renseignement soumis au Canada en réponse à la présente LI pourrait ou non être utilisé par le Canada afin d'élaborer la DP subséquente.

5.3 Les réponses ne serviront pas à des fins de concours ou d'évaluation comparative et, par conséquent, le format des réponses n'est pas aussi rigoureusement défini qu'il le serait normalement pour une DP. Toutefois, dans le souci de recueillir des réponses qui seront faciles à traiter et qui auront la plus grande utilité, le gouvernement du Canada prie les répondants de respecter la structure ci-dessous.

5.3.1 **Page de couverture** : Si la réponse est donnée en plusieurs volumes, les répondants doivent indiquer sur la page couverture de chaque volume le titre de la réponse, le numéro de la demande, le numéro du volume et leur dénomination sociale complète.

5.3.2 **Page titre** : La première page suivant la page de couverture doit être une page titre qui comporte les renseignements suivants :

- i. le titre de la réponse du répondant et le numéro du volume;
- ii. le nom et l'adresse du répondant;
- iii. le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la personne-ressource du répondant;
- iv. la date;
- v. le numéro de la LI.

5.3.3 **Nombre d'exemplaires** : Le Canada demande aux répondants de transmettre leur réponse dans un format PDF non protégé (c.-à-d. sans mot de passe) par courriel, si la taille du document est inférieure à 8 Mo, directement à l'autorité contractante. Le Canada acceptera aussi plusieurs courriels, dont aucun n'excède 8 Mo.

5.4 Les réponses peuvent être soumises en anglais ou en français, au choix du répondant.

6 Sécurité

6.1 Aucune exigence en matière de sécurité n'est associée à cette LI.

7 Lois, accords commerciaux et politiques gouvernementales

7.1 Voici une liste de lois, d'accords commerciaux et de politiques gouvernementales qui pourraient avoir des conséquences sur une DP :

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

- Accord sur le commerce intérieur (ACI);
- *Loi sur la production de défense*;
- Stratégie d'approvisionnement en matière de défense (SAMD);
- Programme des marchandises contrôlées (PMC);
- Programme de contrats fédéraux pour l'équité en matière d'emploi (FCP-EE);
- Exception au titre de la sécurité nationale (ESN);
- Règlement sur les marchés de l'État.

8 Demandes de renseignements

8.1 Les demandes de renseignements ou autres communications relatives à la présente LI doivent être adressées exclusivement à l'autorité contractante de SPAC. Comme il ne s'agit pas d'une invitation à soumissionner, le Canada ne répondra pas nécessairement aux demandes par écrit et ne distribuera pas forcément les réponses à tous les répondants. Cependant, les répondants ayant des questions concernant cette LI peuvent envoyer leurs demandes par écrit, en anglais ou en français, au choix du répondant.

8.2 Autorité contractante :

Derrick Rodricks

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC)

11, rue Laurier

Place du Portage III, bureau 8C1

Gatineau (Québec) K1A 0S5

Courriel : Derrick.Rodricks@tpsgc-pwgsc.gc.ca

Téléphone : 873-354-9097

8.3 Les communications par courriel sont à privilégier. Les fournisseurs ne doivent pas faire parvenir par courriel des demandes de renseignements contenant de l'information classifiée.

9 Remarques importantes

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

9.1 Cette LI ne constitue ni un appel d'offres ni une DP, et aucun accord ou contrat pour l'approvisionnement des exigences décrites dans les présentes ne sera conclu uniquement en raison du présent document. La publication de la présente LI ne constitue nullement un engagement de la part du Canada ou une autorisation à ce que les éventuels répondants entreprennent des travaux dont les frais pourraient être imposés au Canada.

9.2 La présente LI ne doit pas être considérée comme un engagement à publier une demande subséquente ou à attribuer un contrat pour les travaux décrits dans la présente.

9.3 Le Canada n'a pas l'intention d'attribuer un contrat sur la foi de cet avis et n'est pas tenu de payer pour les renseignements demandés. Toutes les dépenses engagées et tous les risques encourus par le répondant qui décide de saisir cette occasion incombent exclusivement à ce dernier.

9.4 Toute discussion qui peut avoir lieu sur le sujet avec le personnel du MDN, de SPAC, d'ISDEC tout représentant du Canada affecté au projet ou toute autre personne visée par les activités du projet ne doit pas être interprétée comme une offre d'achat ni comme un engagement de la part du MDN, de SPAC, d'ISDEC ou du Canada dans son ensemble.

9.5 Les répondants peuvent présenter des documents, des renseignements et des données considérés comme étant de nature commerciale confidentielle (dans ce cas, ils seront traités en conséquence par le Canada). Le Canada se réserve toutefois le droit d'utiliser ces renseignements dans l'élaboration de spécifications de l'analyse de soutien, de rendement ou à des fins budgétaires. Les exigences peuvent par ailleurs faire l'objet de modifications pouvant découler des renseignements obtenus en réponse à la présente LI. Les participants sont avisés que tout renseignement soumis au Canada en réponse à la présente LI puisse, ou non, être utilisé par le Canada afin d'élaborer l'éventuelle DP. La publication de la présente LI n'oblige en rien le Canada à publier une DP subséquente et ne le contraint pas, légalement ou autrement, à conclure un accord ou à accepter ou à refuser des suggestions.

9.6 Les répondants sont invités à indiquer clairement par écrit, dans les renseignements qu'ils communiquent au Canada, tout renseignement qu'ils considèrent comme commercial, confidentiel, exclusif, personnel ou appartenant à un tiers. Il est à noter que le Canada pourrait se voir obligé, en application de la loi (p. ex., en réponse à une demande formulée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*), à divulguer des renseignements exclusifs ou des renseignements commerciaux de nature délicate concernant un répondant (pour en savoir davantage : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>).

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

9.7 On demande aux répondants de préciser par écrit si leur réponse, ou une partie de celle-ci est assujettie au *Règlement sur les marchandises contrôlées*.

9.8 Pour les besoins des fonctions du surveillant de l'équité, un accès pourrait être accordé aux réponses de l'industrie et à la correspondance connexe reçue par le Canada à la suite de la présente LI/DDR dans le cadre d'activités de consultation.

9.9 La participation à la présente LI est encouragée, mais elle n'est pas obligatoire. La présente LI ne servira pas à établir une liste de fournisseurs éventuels pour l'impartition des travaux. De plus, la participation à la présente LI n'est ni une condition ni un préalable pour participer à toute demande de soumission subséquente.

9.10 Les répondants ne recevront aucun remboursement pour les frais engagés pour répondre à la présente LI.

9.11 La présente LI peut faire l'objet de modifications. Le cas échéant, ces modifications seront publiées sur le Service électronique d'appels d'offres du gouvernement au <https://achatsetventes.gc.ca/>. Le Canada demande aux répondants de consulter le site https://achatsetventes.gc.ca régulièrement pour vérifier si des modifications ont été apportées.

10 Pièces jointes

Annexe A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel

Annexe B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Annexe C – Cadre de rétroaction et modèle de réponse

11 Date de clôture

11.1 La date de clôture de la présente LI est actuellement le 21 juin 2021.

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

**N° de demande W8485-226481/A - LI
ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel
ANNEXE A**

EXIGENCES OPÉRATIONNELLES PERTINENTES EN CE QUI CONCERNE LE SOUTIEN DU MATÉRIEL

Les exigences suivantes sont les exigences opérationnelles relatives au CH-149 Cormorant de l'ARC qui se rapportent au soutien du matériel.

Capacité/disponibilité

Déterminer la capacité opérationnelle prévue en SAR du CH-149 requise pour remplir son mandat d'emploi d'une force et la formation connexe sur la mise sur pied d'une force.

Exigences	Mesure	Cible
Ops 1.1 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit maintenir un contingent annuel d'heures de vol (CAHV) pour répondre aux exigences de l'emploi d'une force (EF) et de la mise sur pied d'une force (MPF). EF = réalisation d'une mission de SAR réelle MPF = réalisation de missions d'entraînement	<ul style="list-style-type: none"> Nombre total d'heures de vol (HV) que doit effectuer la flotte de CH-149 	<ul style="list-style-type: none"> 5 600 HV
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre total d'HV pour chaque unité d'apprentissage de l'ARC 	<ul style="list-style-type: none"> 19° Escadre Comox 442^e Esc : 1 300 HV Escadrille d'entraînement opérationnelle : 1 080 HV 9° Escadre Gander 103^e Esc : 1 610 HV 14° Escadre Greenwood 413^e Esc : 1 610 HV 8° Escadre Trenton 424^e Esc : 0 HV
Ops 1.2 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit être suffisamment agile pour soutenir les missions de SAR nécessitant	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage du total du CAHV estimé nécessaire pour soutenir les missions de SAR nécessitant l'EF. 	<ul style="list-style-type: none"> 30 % (1 680 HV)

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel
N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigences	Mesure	Cible
<p>l'EF à partir des BOP et des emplacements déployés.</p> <p><i>Remarque : Le CH-149 est utilisé à 30 % pour les activités en lien avec l'EF et à 70 % pour celles en lien avec la MPF. Les données relatives au CAHV dans le tableau sont basées sur le plan annuel du CAHV pour l'AF 2018-2019.</i></p>		
<p>Ops 1.3 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit permettre l'exécution des missions d'EF, des missions de formation de MPF et des déploiements en fonction de l'utilisation de la flotte de CH-149 tout au long de l'année.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de jours de vol « estimé » par année selon les données historiques • Distribution du contingent d'heures de vol mensuel 	<ul style="list-style-type: none"> • 235 jours pour les missions de MPF des escadrons (esc) de SAR • 215 jours pour les opérations des escadrilles d'entraînement opérationnelles • La moyenne des 5 dernières années reflète une augmentation entre les mois de mai et de septembre inclusivement
<p>Ops 1.4 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit être en mesure de maintenir continuellement un statut de disponibilité SAR (STBY).</p> <p>« Ligne de mission (LM) » est un terme utilisé pour décrire un regroupement par type de mission.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne de mission continue (LM) SAR EF • Couverture des opérations • Emplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • Une • 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 • Toutes les unités opérationnelles (c.-à-d. 103^e, 413^e, 442^e Escadron)
<p>Ops 1.5 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission SAR EF non planifiée dans le cadre des postures d'intervention (PI) prescrites par le SAR STBY.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de missions SAR EF non planifiées nécessitant un hélicoptère prêt à l'action • Intervalles de temps maximaux permis entre la réception des ordres de lancement et le décollage de l'aéronef SAR – Pendant PI 30 • Intervalles de temps maximaux permis entre la réception des ordres de lancement et le décollage de l'aéronef SAR – Pendant PI 2 • Couverture maximale par semaine pour la PI 30 	<ul style="list-style-type: none"> • 100 % • 30 minutes – PI 30 • 2 heures – PI 2 heures • 40 heures

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel
N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigences	Mesure	Cible
	<ul style="list-style-type: none"> Distribution des heures de la PI 30 sur une semaine de 7 jours 	<ul style="list-style-type: none"> De 8 h à 16 h du lundi au vendredi inclusivement <i>Remarque : Le comd SRR peut modifier temporairement les heures de la PI 30 dans le but de répondre aux périodes de fortes demandes en SAR connues ou prévisibles à raison d'un maximum de 40 heures de PI 30.</i>
<p>Ops 1.6 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir un hélicoptère prêt à l'action supplémentaire pour devenir un actif de secours pour une mission SAR EF en cours ou pour être utilisé dans le cadre de l'attribution des tâches de SAR consécutives.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Missions en lien avec les opérations SAR EF déployées Intervalle de temps maximal pour les opérations de SAR au 413° Esc et au 442° Esc Intervalle de temps maximal pour les opérations de SAR au 103° Esc <i>Remarque : Temps de régénération plus court à la 9^e Escadre Gander afin de permettre un sauvetage organique pour une mission SAR EF en cours.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Consulter l'opération 5.3 pour plus de détails Aussitôt que possible, mais pas plus tard que 12 heures après le début d'une mission SAR EF. Dès que possible en raison du manque de ressources organiques SAR EF, mais pas plus de 2 heures après le début d'une mission SAR EF.
<p>Ops 1.7 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF programmée dans les LM suivantes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Catégories de LM qui comprennent les missions de MPF 	<ul style="list-style-type: none"> LM SAR STBY (missions de MPF seulement) LM T-Crew (missions d'entraînement au sein des escadrons opérationnels) LM OTF (escadrille d'entraînement opérationnelle – école) LM Déploiement (déploiements de MPF uniquement) LM Divers 95 %
<p>Ops 1.8 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF prévue dans les LM SAR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage global de réalisation des missions de MPF prévues Nombre de missions SAR STBY MPF Équipage prévues par jour Nombre de jours/semaines pour les missions de jour Nombre de jours/semaines pour les missions de nuit Durée de chaque mission Configuration de l'hélicoptère SAR STBY prêt à l'action 	<ul style="list-style-type: none"> 2 missions de jour 1 mission de nuit 5 jours en règle générale 3 jours en règle générale (mardi, mercredi et jeudi) 2,5 HV Mêmes détails que pour l'opération 3.1

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel
N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigences	Mesure	Cible
<p>Ops 1.9 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF prévue dans les LM T-Crew.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre maximal de missions T-Crew MPF prévues par jour • Nombre de jours/semaines pour les missions de jour ou de nuit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mission d'une journée en règle générale • 2 fois par semaine • Envisager de retarder les vols matinaux T-Crew les jours suivants les vols de nuit de MPF si la maintenance est nécessaire
<p>Ops 1.10 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF prévue dans les LM OTF.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durée de chaque mission • Nombre de missions OTF MPF prévues par jour civil • Nombre de jours/semaines pour les missions de jour • Durée de chaque mission 	<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 HV • 4 missions de jour ou de nuit • 5 jours • 1,5 HV
<p>Ops 1.11 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF prévue dans les LM Déploiement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Missions programmées liées aux opérations de MPF déployées 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulter l'opération 5.1 et 5.2 pour plus de détails
<p>Ops 1.12 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action afin d'appuyer toute mission de MPF prévue dans les LM Divers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Missions diverses prévues 	<ul style="list-style-type: none"> • Au besoin

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

**N° de demande W8485-226481/A - LI
ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel**

Fiabilité

Les FAC exigent que le CH-149 soit en mesure d'accomplir les missions prévues obligatoires à l'appui des exigences de mise sur pied d'une force (MPF) et d'emploi d'une force (EF).

Exigences	Mesure	Cible
<p>Ops 2.1 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir des systèmes de CH-149 fiables afin d'assurer l'accomplissement global acceptable de la mission.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'abandons de mission pour des raisons techniques <p><i>Remarque : Les exigences en matière de soutien devront déterminer la nécessité de limiter les problèmes répétés et les mesurer, car ils pourraient être rattachés à la capacité du personnel de maintenance à résoudre des problèmes de fonctionnalité du système.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accomplissement de 95 % (selon l'IPO)
<p>Ops 2.2 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir une fiabilité de départ afin d'appuyer les missions SAR EF requises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des départs (c'est-à-dire des tentatives de vol pour effectuer des missions SAR EF) qui n'ont pas occasionné de retard en raison de problèmes techniques, au-delà de la PI requise. 	<ul style="list-style-type: none"> • 100 %
<p>Ops 2.3 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir une fiabilité de départ afin d'assurer le succès des missions SAR MPF requises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des départs (c'est-à-dire des tentatives de vol pour effectuer des missions SAR MPF) qui n'ont pas occasionné de retard de plus de 15 minutes en raison de problèmes techniques. 	<ul style="list-style-type: none"> • 98 %

Durabilité

Les FAC exigent que les hélicoptères CH-149 soient aptes à la mission, c'est-à-dire qu'ils détiennent des systèmes d'aéronefs fonctionnels pour la mission prévue.

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

**N° de demande W8485-226481/A - LI
ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel**

Exigences	Mesure	Cible
<p>Ops 3.1 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit disposer d'hélicoptères prêts à l'action adéquatement configurés pour exécuter les missions d'EF et de MPF planifiées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des missions d'EF et de MPF nécessitant un hélicoptère prêt à l'action configuré tel qu'indiqué dans l'horaire de vol hebdomadaire/quotidien détaillé. <p><i>Remarque : Un terme comme « Entièrement prêt à la mission SAR (EPM) » pourrait être préétabli et utilisé pour faciliter la communication entre les opérateurs et le personnel de maintenance. Toutefois, les exigences et la configuration des aéronefs devront être adaptées pour certaines missions précises, comme les opérations de déploiement.</i></p> <p>EPM SAR = Aéronefs en état de fonctionnement avec un minimum de 14 heures en banque, et ce, avant la prochaine inspection prévue, tous les systèmes de la MMEL installés en service + tous les systèmes suivants essentiels à la mission SAR CH-149 installés et en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Treuil de sauvetage (primaire et de secours) - Projecteur Night Sun - Projecteurs dirigeables - Feux arrière - SATCOM - GPS500 GARMIN (deux ch.) - Système de protection contre la glace 	<ul style="list-style-type: none"> • 100 %

Sécurité

Les FAC exigent la capacité d'exécuter les missions d'EF et de MPF en toute sécurité.

Exigences	Mesure	Cible
<p>Ops 4.1 – La capacité opérationnelle du CH-149 nécessite que les aéronefs soient exploités en toute sécurité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de sécurité acceptable (NSA), comme il est défini dans le programme de navigabilité du MDN

Capacité de déploiement

Les FAC exigent la capacité d'opérer loin des BOP dans le cadre d'opérations définies comme étant des missions, déploiements et détachements d'autosuffisance de l'équipage d'aéronef.

Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI
ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel

Exigences	Mesure	Cible
<p>Ops 5.1 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir les ressources nécessaires pour une mission de MPF de type « Déploiements planifiés non pris en charge par les BOP ». <i>Remarque : communément appelés RON</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durée normale en jours civils • Périodicité • Nombre d'aéronefs • Nombre maximal de missions par jour par aéronef • Durée de la mission • Soutien des BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 jours (une durée plus longue requiert un délai de préparation plus long de la part de l'entrepreneur en ce qui concerne les heures disponibles, l'échelonnement des aéronefs, etc.) • Mensuellement* • Un • Au besoin • Maximum de 14 HV • Avant le déploiement <ul style="list-style-type: none"> - Préparation d'un hélicoptère prêt à l'action configuré à partir des instructions de déploiement (horaire hebdomadaire/quotidien) - Si l'aéronef doit tenir la position SAR au cours du déploiement, l'hélicoptère doit être EPM tel que mentionné dans la section sur l'opération 3.1 et doit avoir un minimum de 28 heures dans sa banque afin d'assurer le retour de l'aéronef avec 14 heures en banque à la fin du déploiement. - Préparer la trousse d'autosuffisance • Pendant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Aucune (autosuffisance de l'équipage de l'aéronef) - Dans l'éventualité où un aéronef devient inutilisable alors qu'il est loin de la BOP, l'entrepreneur doit-il être capable de charger les pièces, les outils et le personnel nécessaire dans un délai de 8 heures après la réception de l'avis?
<p>Ops 5.2 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir les ressources nécessaires pour une mission de MPF de type</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Durée maximale en jours civils</u> • Périodicité • Nombre d'aéronefs • Nombre maximal de missions par jour par aéronef 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 jours • Deux (2) par année • Jusqu'à deux • 3 missions en règle générale (2 de jour et 1 de nuit). Toutefois, un 4^e vol pourrait être planifié selon le déploiement (ex. : période d'entraînement du 103^e Esc)

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

**N° de demande W8485-226481/A - LI
ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel**

Exigences	Mesure	Cible
<p>« Déploiements planifiés pris en charge par les BOP ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durée maximale de la mission • Soutien des BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximum de 50 HV pour le déploiement d'un aéronef (vols en transit inclus) • Maximum de 80 HV pour le déploiement de deux aéronefs (vols en transit inclus) • Avant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Préparation d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action configurés à partir des instructions de déploiement (horaire hebdomadaire/quotidien) - Préparation et déploiement de la trousse de matériel préemballé - Présence du personnel de soutien sur le lieu de déploiement • Pendant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Soutenir les missions de MPF planifiées
<p>Ops 5.3 – La capacité opérationnelle du CH-149 doit avoir les ressources nécessaires pour tout type de mission d'EF non planifiée de type « Déploiements des opérations SAR ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de réaction pour une mission de SAR détournée qui devient un déploiement d'autosuffisance de l'équipage d'aéronef • Temps de réaction pour une mission de SAR détournée qui devient un déploiement de recherche majeur pris en charge par les BOP • Nombre de missions par hélicoptère pour un déploiement de recherche majeur pris en charge par les BOP • Durée du déploiement et de la mission pour un déploiement de recherche majeur pris en charge par les BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. • Aussitôt que possible, mais pas plus de 12 heures pour un hélicoptère configuré pour la SAR supplémentaire. • 8 heures à partir du moment où l'avis de déploiement est transmis jusqu'au moment où les pièces et le personnel de maintenance sont prêts à être chargés • Conformément à l'opération 5.2 + capacité d'appoint si nécessaire • Conformément à l'opération 5.2 + capacité d'appoint si nécessaire

**Flotte de l'hélicoptère CH-149 Cormorant
Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)**

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE A – Exigences opérationnelles pertinentes en ce qui concerne le soutien du matériel

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

ANNEXE B

Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien pour le CH-149

L'entreprise de soutien (ES) doit effectuer toutes les fonctions et les activités de soutien nécessaires pour répondre aux exigences des FAC et, par conséquent, fournir les résultats opérationnels définis.

R1 – Disponibilité *Fournir des biens et des services dans le cadre des opérations au fur et à mesure des besoins*

Exigence	Mesure	Cible
R1.1 – L'ES du CH-149 doit effectuer toutes les activités de maintenance conformément aux exigences du Programme de navigabilité, notamment être accréditée ou reconnue comme un organisme de maintenance acceptable (OMaintA).	<ul style="list-style-type: none"> • Accréditation initiale 	<ul style="list-style-type: none"> • Provisoire [à déterminer] conformément au plan de transition
	<ul style="list-style-type: none"> • Maintien de l'accréditation 	<ul style="list-style-type: none"> • Totale [à déterminer] conformément au plan de transition • En vigueur sans interruption
R1.2 – L'ES du CH-149 doit effectuer efficacement les activités de <u>maintenance planifiée</u> pour assurer la <u>disponibilité</u> d'un nombre suffisant d'aéronefs afin d'appuyer les missions nécessaires d'emploi d'une force (EF) et de mise sur pied d'une force (MPF). <i>Définition de « maintenance planifiée » :</i> <i>L'accumulation des heures nécessaires pour respecter le contingent annuel d'heures de vol (CAHV) (p. ex., SGIP), et assurer les réparations et les modifications majeures.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre maximal d'aéronefs faisant l'objet d'une maintenance planifiée • Disponibilité des flottes 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas plus de [à déterminer] aéronefs faisant l'objet d'une maintenance planifiée, à tout moment • Pas moins de [à déterminer] aéronefs disponibles pour l'ARC à tout moment
	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité des aéronefs à chacune des unités actives de l'ARC (p. ex., BOP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tel qu'établi par le fournisseur de services de maintenance, en vertu d'une entente fondée sur le rendement, le cas échéant
	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse de l'accumulation des heures 	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre à la définition et à la cible en matière de disponibilité des aéronefs :

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
		<p>« pas moins de [à déterminer] aéronefs disponibles pour l'ARC à tout moment » ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Répondre à la définition et aux cibles en matière d'aéronefs prêts à l'action pour chacune des BOP • Minimum de ressources pour un maximum de production • 442e Esc : [à déterminer] aéronefs prêts à l'action • 103e Esc : [à déterminer] aéronefs prêts à l'action • 413e Esc : [à déterminer] aéronefs prêts à l'action • 424e Esc : inactive • Minimum de ressources pour un maximum de production
<p>R1.3 – L'ES du CH-149 doit effectuer efficacement les activités de maintenance corrective pour assurer un nombre suffisant d'aéronefs prêts à l'action afin de fournir la capacité maximale prévue par jour pour les missions d'EF et de MPF à la BOP et en déploiement.</p> <p><i>La capacité maximale prévue par jour est définie dans les Exigences opérationnelles de l'ARC.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité • Nombre d'aéronefs prêts à l'action à chaque BOP active, au début de chaque journée de vol (heure exacte à déterminer) 	
<p>R1.3a – L'ES du CH-149 doit fournir des aéronefs prêts à l'action afin de maintenir continuellement un statut SAR en attente (STBY).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité • Nombre d'aéronefs prêts à l'action et continuellement disponibles en tant qu'aéronefs SAR STBY avec sa configuration SAR STBY typique • Couverture des opérations • Emplacements 	<ul style="list-style-type: none"> • 24/7 • Toutes les unités opérationnelles (p. ex., 103^e, 413^e, 442^e Esc) • 100 % <p>Remarque : « à tout moment » est défini dans le critère R1.3b</p>
<p>R1.3b – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer toute mission SAR EF non planifiée dans le cadre des postures d'intervention (PI) prescrites par le statut de disponibilité SAR (STBY).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage de missions SAR EF non planifiées nécessitant un hélicoptère prêt à l'action avec sa configuration SAR STBY typique • Intervalles de temps maximaux permis entre la réception des ordres de lancement et le décollage de l'aéronef SAR (pendant les heures obligatoires) 	<ul style="list-style-type: none"> • 30 minutes (PI 30)

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigence	Mesure	Cible
<p>R1.3c – Les hélicoptères SAR STBY doivent être prêts et positionnés en temps opportun pour respecter les délais de préparation SAR STBY.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Intervalles de temps maximaux permis entre la réception des ordres de lancement et le décollage de l'aéronef SAR (en dehors des heures obligatoires) 	<ul style="list-style-type: none"> 2 heures (PI 2 heures)
	<ul style="list-style-type: none"> Intervalle de temps maximal si la ressource SAR STBY initiale n'est pas disponible pour une intervention de SAR 	<ul style="list-style-type: none"> Pour la PI 30, en 15 minutes Pour la PI 2 heures, en 40 minutes <p><i>Remarque : Le non-respect de ces intervalles de temps nuirait à la capacité d'accomplir à 100 % la mission SAR EF.</i></p>
	<ul style="list-style-type: none"> Heures obligatoires maximales par semaine 	<ul style="list-style-type: none"> 40 heures
	<ul style="list-style-type: none"> Distribution des heures obligatoires sur une semaine de 7 jours, 	<ul style="list-style-type: none"> 8 h à 16 h, du lundi au vendredi, inclusivement (sauf les jours fériés)
	<ul style="list-style-type: none"> Missions en lien avec les opérations SAR EF déployées 	<ul style="list-style-type: none"> Consulter le critère R5.5 pour plus de détails
	<ul style="list-style-type: none"> Intervalle de temps maximal pour préparer et positionner le ou les hélicoptères sur l'aire de trafic (ou dans le hangar lorsque la température est défavorable), selon la configuration SAR typique et toutes les vérifications prévus du Manuel des procédés de maintenance des aéronefs (disponibles pour le personnel navigant) et être prêts au décollage. 	<ul style="list-style-type: none"> Pour la PI 30, dans les 15 minutes qui suivent l'exigence en matière de lancement SAR Pour la PI 2 heures, dans les 40 minutes qui suivent l'exigence en matière de lancement SAR
	<ul style="list-style-type: none"> Intervalle de temps maximal pour préparer et positionner le ou les hélicoptères sur l'aire de trafic (ou dans le hangar lorsque la température est défavorable), selon une configuration SAR atypique 	<ul style="list-style-type: none"> Pour la PI 30, dès que possible, maximum dans les 2 heures qui suivent l'exigence en matière de lancement SAR Pour la PI 2 heures, dès que possible, maximum dans les 2 heures qui suivent

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
	et toutes les vérifications prévus du Manuel des procédés de maintenance des aéronefs (disponibles pour le personnel navigant) et prêt à être démarré	l'exigence en matière de lancement SAR
R1.3d – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir un hélicoptère supplémentaire, et prêt à l'action, pour qu'il devienne la ressource de secours pour une mission SAR EF en cours ou pour qu'il soit utilisé dans l'attribution de tâches SAR consécutives.	<ul style="list-style-type: none"> Intervalle de temps maximal pour les opérations de SAR au 413° Esc et au 442° Esc Intervalle de temps maximal pour les opérations SAR au 103° Esc 	<ul style="list-style-type: none"> Aussitôt que possible, mais pas plus de 12 heures après le début d'une mission SAR EF. Aussitôt que possible, mais pas plus que 2 heures après le début d'une mission SAR EF.
	<i>Remarque : Temps de régénération plus court à la 9^e Escadre Gander afin de permettre un sauvetage organique pour une mission SAR EF en cours.</i>	
R1.4 – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer les missions de MPF planifiées dans la ligne de mission (LM) suivante. « Ligne de mission (LM) » est un terme utilisé pour décrire un regroupement par type de mission.	<ul style="list-style-type: none"> Couverture des opérations État de préparation Catégories de LM qui comprennent les missions de MPF 	<ul style="list-style-type: none"> Durée totale des opérations SAR par l'hélicoptère en service SAR Tel que requis par le COIC LM SAR STBY (missions MPF seulement) LM T-Crew (missions d'entraînement au sein des escadrons opérationnels) LM OTF (escadrille d'entraînement opérationnelle – école) LM Déploiement (déploiements de MPF seulement) LM Divers 95 %
	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage global des missions de MPF planifiées accomplies Nombre de missions SAR STBY MPF Équipage planifiées par jour 	
R1.4a – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à		<ul style="list-style-type: none"> 2 missions de jour 1 mission de nuit

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
l'action, afin d'appuyer toute mission de MPF planifiée dans les LM SAR .	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de jours/semaine pour les missions de jour • Nombre de jours/semaine pour les missions de nuit • Durée de chaque mission • Configuration de l'hélicoptère SAR STBY prêt à l'action 	<ul style="list-style-type: none"> • 5 jours • 3 jours (mardi, mercredi, jeudi) • 2,5 HV • Conformément aux détails du critère R3.1
R1.4b – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer toute mission de MPF planifiée dans les LM T-Crew .	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de missions T-Crew MPF planifiées par jour • Nombre de jours/semaine pour les missions de jour ou de nuit 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 mission de jour • 2 jours • Pas de vol T-Crew avant midi, les jours qui suivent des missions de MPF de nuit • 1,5 HV
R1.4c – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer toute mission MPF planifiée dans les LM OTF .	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de missions OTF MPF planifiées par jour • Nombre de jours/semaine pour les missions de jour • Durée de chaque mission 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 missions de jour • 5 jours • 1,5 HV
R1.4d – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer toute mission de MPF planifiée dans les LM Déploiement .	<ul style="list-style-type: none"> • Missions planifiées liées aux opérations de MPF en déploiement 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulter les opérations 5.1 et 5.2 pour plus de détails
R1.4e – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir le ou les hélicoptères nécessaires, et prêts à l'action, afin d'appuyer toute mission MPF planifiée dans les LM Divers .	<ul style="list-style-type: none"> • Missions Divers planifiées 	<ul style="list-style-type: none"> • Au besoin
R1.4f – Les hélicoptères STBY, mais non SAR, doivent être prêts et positionnés en temps opportun pour respecter l'horaire de vol prévu.	<ul style="list-style-type: none"> • Temps maximal permis pour remorquer ou positionner l'hélicoptère, configurer et effectuer les vérifications prévol de maintenance (disponibles pour le personnel navigant), et être prêt pour le décollage. 	<ul style="list-style-type: none"> • 30 minutes avant le départ prévu

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible	
R1.5 – L'ES du CH-149 doit disposer du soutien d'organismes techniques acceptables (OTechA) pour les opérations et la maintenance du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifiés sur le type voulu (CH-149) • Expérimentés sur le type voulu • Autorisés sur le type voulu • Techniquement compétents 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Quantité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Débit de production 	<ul style="list-style-type: none"> • Productivité optimale 	
R1.6 – L'ES du CH-149 doit disposer du soutien d'organismes de conception acceptables (OConcA) pour les opérations et la maintenance du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifiés sur le type voulu (CH-149), qualifiés sur le système ou les deux • Expérimentés sur le type voulu • Autorisés sur le type voulu • Techniquement compétents 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Quantité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Débit de production 	<ul style="list-style-type: none"> • Productivité optimale 	
R1.7 – L'ES du CH-149 doit disposer du soutien d'organismes de construction accrédités (OConstA) pour les opérations et la maintenance du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifiés sur le type voulu (CH-149), qualifiés sur le système ou les deux • Expérimentés sur le type voulu • Autorisés sur le type voulu • Techniquement compétents 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Quantité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Débit de production 	<ul style="list-style-type: none"> • Productivité optimale 	
R1.8 – L'ES du CH-149 doit disposer du soutien d'organismes de soutien du matériel acceptables (OSoutMatA) pour les opérations et la maintenance du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifiés sur le type voulu (CH-149), qualifiés sur le système ou les deux • Expérimentés sur le type voulu • Autorisés sur le type voulu • Techniquement compétents 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Quantité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Débit de production 	<ul style="list-style-type: none"> • Productivité optimale 	
R1.9 – L'ES du CH-149 doit assurer la maintenance suivant un programme de maintenance des CH-149 approprié.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisme de réglementation de la navigabilité approuvé 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Rationalisée 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Débit de production 	<ul style="list-style-type: none"> • Productivité optimale 	

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
R1.10 – L'ES du CH-149 doit avoir accès à toutes les publications techniques appropriées pour assurer la maintenance et les opérations des CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence 	<ul style="list-style-type: none"> • Précises • Fiables • Facilement accessibles
R1.11 – L'ES du CH-149 doit avoir accès à des données techniques et à une capacité de génie pour réaliser des réparations non standard (NSR) et des changements de conception.	<ul style="list-style-type: none"> • Données techniques pertinentes • Capacité de génie – Niveau d'accréditation 	<ul style="list-style-type: none"> • Précises • Fiables • Tel qu'établi par l'Organisme de réglementation de la navigabilité
R1.12 – L'ES du CH-149 doit être dotée d'une capacité adéquate en matière de chaîne d'approvisionnement et de gestion du matériel pour assurer les étapes suivantes : les prévisions, l'approvisionnement, l'entreposage, la distribution et la comptabilité.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence • Disponibilité des pièces de rechange 	<ul style="list-style-type: none"> • Expérimentés • Adaptables • Système de gestion des données efficace • Points de passation clairs • Visibilité des pièces • Suffisants pour livrer les résultats attendus des opérations (seront quantifiés au cours de la mise sur pied de l'ES)
R1.13 – L'ES du CH-149 doit définir, planifier et corriger les problèmes découlant de la désuétude des systèmes et des sous-systèmes du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité • Efficacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Personnel technique et spécialisé en logistique expérimenté • Délai rapide avant que la disponibilité des aéronefs CH-149 soit touchée
R1.14 – L'ES du CH-149 doit avoir accès à l'équipement de soutien et aux outils nécessaires pour la maintenance des aéronefs.	<ul style="list-style-type: none"> • Quantité • Pertinence • Disponibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal • Utilisables, fiables, calibrés • 98 %
R1.15 – L'ES du CH-149 doit avoir accès aux installations et à l'infrastructure appropriées à chaque BOP afin de soutenir les opérations et la maintenance des CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité • Optimales, disposition efficace
R1.16 – L'ES du CH-149 doit être en mesure de maintenir des activités d'entretien lourd.	<ul style="list-style-type: none"> • Activités de maintenance non planifiées comme la réparation de la corrosion, rotor de queue, etc. • Emplacement 	<ul style="list-style-type: none"> • Au besoin • À déterminer

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
R1.17 – L'ES du CH-149 doit être assujettie à un contrat dont le cadre permet une intensification du CAHV lors d'événements imprévus, comme un désastre national ou un accident majeur.	<ul style="list-style-type: none"> Contingent annuel d'heures de vol 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'incitatifs pour les surplus de CAHP

R2 – Fiabilité *Maximiser les périodes sans maintenance du temps en service*

Exigence	Mesure	Cible
R2.1 – L'ES du CH-149 doit avoir la capacité de suivre et d'analyser les données pertinentes liées à l'utilisation du CH-149 et aux activités de maintenance.	<ul style="list-style-type: none"> Type 	<ul style="list-style-type: none"> Les données pertinentes doivent être déterminées et définies en particulier pour les systèmes du CH-149 et la fiabilité de la mission. En voici quelques exemples : <ul style="list-style-type: none"> Heures de vol totales Mission annulée Cause de l'abandon ou de l'échec (y compris les « anomalies répétitives ») Délai moyen entre les activités de maintenance Activités de maintenance prévues Activités de maintenance non prévues Temps moyen entre les pannes Coûts de réparation par composant Aucun défaut trouvé
R2.2 – L'ES du CH-149 doit avoir accès aux données techniques et d'ingénierie.	<ul style="list-style-type: none"> Type 	<ul style="list-style-type: none"> Données appropriées requises pour évaluer les problèmes ou les causes de fiabilité et effectuer les modifications de conception connexes

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigence	Mesure	Cible
<p>R2.3 – L'ES du CH-149 doit avoir la capacité d'élaborer et de mettre en œuvre des solutions techniques et d'ingénierie pour répondre aux tendances et aux lacunes en matière de fiabilité de l'équipement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de fiabilité des pièces et des sous-systèmes • Taux de fiabilité par rapport à la mission du CH-149 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir (ou améliorer si nécessaire) la fiabilité des pièces et des sous-systèmes. • Maintenir (ou améliorer si nécessaire) la fiabilité liée à la mission du CH-149
<p>R2.4 – L'ES du CH-149 doit maintenir la fiabilité des systèmes du CH-149 afin d'assurer l'accomplissement global acceptable de la mission.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre total d'abandons de mission pour des raisons techniques • Nombre d'abandons de mission en vol en raison de pannes causées par des problèmes de maintenance tels que des « anomalies répétitives » 	<ul style="list-style-type: none"> • 95 % • 98 % (à confirmer)
<p>R2.5 – L'ES du CH-149 doit maintenir une fiabilité de départ afin d'assurer le succès des missions SAR EF et MPF requises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des départs (c'est-à-dire des tentatives de vol pour effectuer des missions SAR EF et MPF) qui n'ont pas occasionné de retard de plus de 15 minutes en raison de problèmes techniques. 	<ul style="list-style-type: none"> • 98 %

R3 – Pertinence

Respecter la forme, l'adaptation et la fonction selon un état défini de configuration

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
<p>R3.1 – L'ES du CH-149 doit pouvoir produire des hélicoptères prêts à l'action adéquatement configurés pour exécuter les missions d'EF et de MPF planifiées.</p> <p><i>Remarque : Un terme comme « Entièrement prêt à la mission SAR (EPM) » pourrait être prédéfini et utilisé pour faciliter la communication entre les opérateurs et le personnel de maintenance. Toutefois, les exigences et la configuration des aéronefs devront être adaptées pour certaines missions particulières, comme les opérations de déploiement.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des missions EF et MPF nécessitant un hélicoptère prêt à l'action configuré comme indiqué dans l'horaire de vol hebdomadaire ou quotidien détaillé. • Entièrement prêt à la mission SAR (EPM SAR) 	<ul style="list-style-type: none"> • 100 % • Aéronefs en état de fonctionnement avec un minimum de 14 heures en banque avant la prochaine inspection prévue, tous les systèmes de la liste principale d'équipement minimal (MMEL) installés en service et tous les systèmes suivants essentiels à la mission SAR CH-149 sont installés et en fonction : <ul style="list-style-type: none"> - Treuil de sauvetage (primaire et de secours) - Projecteur Night Sun - Projecteurs dirigeables - Feux arrière - SATCOM - GPS500 GARMIN (deux ch.) - Système de protection contre la glace
<p>R3.2 – L'ES du CH-149 doit définir, planifier et corriger les problèmes relatifs à la désuétude des systèmes liés aux missions du CH-149.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité • Efficacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Opérateur expérimenté, spécialiste en SAR, personnel technique et responsable de la logistique • Agir au moment opportun avant qu'il y ait des répercussions sur la capacité du CH-149 à effectuer des missions de SAR
<p>R3.3 – L'ES du CH-149 doit avoir des quantités suffisantes de pièces de rechange essentielles pour l'équipement des missions de SAR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour soutenir les exigences opérationnelles des FAC
<p>R3.4 – L'ES du CH-149 doit disposer du personnel qualifié requis afin de configurer le CH-149 pour la mission prévue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre • Efficacité 	<ul style="list-style-type: none"> • Optimal pour s'assurer que les engagements liés à l'état de préparation sont respectés

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
	<ul style="list-style-type: none"> Positionnement des pièces de rechange 	<ul style="list-style-type: none"> Agir au moment opportun avant qu'il y ait des répercussions sur la capacité du CH-149 à effectuer des missions de SAR Facilement accessible pour respecter les engagements liés à l'état de préparation

R4 – Sécurité

Conformité aux règlements de navigabilité, d'assurance et de sécurité

Exigence	Mesure	Cible
R4.1 – L'ES du CH-149 doit détenir un moyen approprié pour déterminer le niveau de sécurité ou de risque du système et des opérations du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> Référence/base de référence Pertinence du programme de navigabilité du CH-149 Efficacité 	<ul style="list-style-type: none"> Se conformer aux exigences du programme de navigabilité du MDN Détenir un certificat valide sur le type CH-149 Fonctionner en conformité avec la MMEL approuvée par l'organisme de navigabilité du MDN Disposer des composants de soutien technique, de maintenance, d'ingénierie et du matériel de l'ES accréditée ou reconnue par un organisme de réglementation de la navigabilité (c.-à-d. un OTechA, un OMaintA, un OConcA et un OSoutMatA) En temps opportun, comme il est défini dans le programme de navigabilité
R4.2 – L'ES du CH-149 doit avoir des capacités appropriées pour régler les problèmes.	<ul style="list-style-type: none"> Processus établi pour gérer les problèmes cernés Capacités technique et opérationnelle adéquates 	<ul style="list-style-type: none"> Signaler et gérer les problèmes, conformément à un processus de gestion des risques pour la navigabilité approuvé par l'organisme de navigabilité (c.-à-d. Registre de gestion des risques de navigabilité [RARM]) Accès à des données techniques, d'ingénierie et opérationnelles Accès à du personnel expérimenté, qualifié et autorisé sur le type voulu (CH-149)

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigence	Mesure	Cible
<p>R4.3 – L'ES doit disposer des moyens appropriés pour répondre aux conditions importantes de la sécurité des vols de l'ARC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence du programme de sécurité des vols du CH-149 • Méthode de validation 	<ul style="list-style-type: none"> • Structure de gestion de projet en place pour gérer et faire le suivi des problèmes • Se conformer aux exigences des programmes de sécurité des vols
<p>R4.4 – L'ES du CH-149 doit se conformer aux exigences du Programme de sécurité des vols (PSV) et faire le suivi, consigner, signaler et résoudre les problèmes liés à la sécurité des vols.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Processus/programme établi 	<ul style="list-style-type: none"> • Comme prescrit dans le Programme de sécurité des vols de l'ARC et les procédures connexes des unités de l'ARC

R5 – Capacité de déploiement *d'appui extérieur.*

Soutien logistique et soutien à la maintenance nécessaires. Comprend la capacité de projeter et

Exigence	Mesure	Cible
<p>R5.1 – L'ES doit être en mesure de former, de qualifier et d'autoriser les mécaniciens de bord du CH-149 à prendre en charge les « déploiements non pris en charge par les BOP » (déploiements autonomes de l'équipage de l'aéronef).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de qualification • Nombre de mécaniciens de bord qualifiés 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifié pour effectuer certaines activités de maintenance au besoin pour soutenir les opérations du CH-149 en déploiement • Un minimum de trois mécaniciens de bord autorisés par la BOP ou fournir les techniciens qualifiés à déployer à bord de l'aéronef s'il n'y a pas suffisamment de mécaniciens de bord formés.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien N° de demande W8485-226481/A - LI

<p>R5.2 – L'ES du CH-149 doit être capable de générer les actifs nécessaires à une MPF de type « Déploiements planifiés non pris en charge par les BOP ». <i>Remarque : Communément appelées RON</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Méthode de qualification initiale et de recertification • Durée maximale en jours civils • Périodicité • Nombre d'aéronefs • Nombre maximum de missions par jour par aéronef • Durée de la mission • Soutien des BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Formation théorique et pratique dispensée par l'organisme de maintenance présent sur la BOP, comme stipulé dans le manuel des processus de maintenance de l'ES • 3 jours • Mensuellement* • Un • Au besoin • Maximum de 14 heures de vol (vols en transit inclus) • Avant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Préparation d'un hélicoptère prêt à l'action configuré à partir des instructions de déploiement (horaire hebdomadaire/quotidien) - Si l'aéronef doit tenir la position SAR au cours du déploiement, l'hélicoptère doit être EPM tel que mentionné dans la section sur l'opération 3.1, doit avoir un minimum de 28 heures dans sa banque afin d'assurer que l'aéronef revienne avec 14 heures en banque à la fin du déploiement • Pendant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Préparer la trousse de matériel préemballé - Aucune (autonomie de l'équipage de l'aéronef) • 7 jours
<p>R5.3 – L'ES du CH-149 doit être capable de générer les actifs nécessaires et d'offrir le soutien requis à une MPF de type « Déploiements planifiés non pris en charge par la base d'opérations principale ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durée maximale en jours civils • Périodicité • Nombre d'aéronefs • Nombre maximum de missions par jour par aéronef • Durée maximale de la mission • Soutien des BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Deux (2) par année • Jusqu'à deux • 3 missions (2 de jour et 1 de nuit) • Maximum de 50 heures de vol pour le déploiement d'un aéronef (vols en transit inclus) • Maximum de 80 heures de vol pour le déploiement de deux aéronefs (vols en transit inclus) • Avant le déploiement :

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

		<ul style="list-style-type: none"> - Préparation d'un ou de plusieurs hélicoptères prêts à l'action configurés à partir des instructions de déploiement (horaire hebdomadaire ou quotidien) - Préparer et déployer la trousse de matériel préemballé - Présence du personnel de soutien sur le lieu de déploiement <ul style="list-style-type: none"> • Pendant le déploiement : <ul style="list-style-type: none"> - Soutenir les missions de MPF planifiées
<p>R5.4 – L'ES du CH-149 doit faire preuve d'une capacité technique et logistique de déploiement appropriée pour soutenir les « déploiements pris en charge par les BOP ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ressources en personnel 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre optimal de personnes pour : <ul style="list-style-type: none"> - exécuter les tâches de maintenance et de logistique; - appuyer les opérations simultanées de déploiement et de la BOP; • offrir un soutien minimal uniforme au cours de la période suivant les opérations de déploiement ou à la rotation du personnel (ratio navire-terre).
<p>R5.5 – L'ES du CH-149 doit être capable de générer les actifs nécessaires et d'offrir le soutien requis pour tout type de mission d'EF non planifiée de type « Déploiements des opérations SAR ».</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pièces de rechange et équipement de soutien • Emplacement des pièces de rechange et de l'équipement de soutien • Temps de réaction pour une mission SAR détournée qui devient un déploiement autonome de l'équipage de l'aéronef • Temps de réaction pour une mission SAR détournée qui devient un déploiement de recherche majeur pris en charge par la BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Moyens optimaux sélectionnés à l'avance (p. ex., trousse de matériel préemballé, ligne de ravitaillement, etc.) pour soutenir les opérations de déploiement et de détachement du CH-149 (p. ex., rythme et durée des opérations) avec des pièces de rechange et de l'équipement de soutien • Les pièces de rechange et l'équipement de soutien doivent être positionnés à l'avance afin de respecter les exigences en matière de temps de réaction de déploiement et de détachement. • Ne s'applique pas.
		<ul style="list-style-type: none"> • Aussitôt que possible, mais pas plus de 12 heures pour un hélicoptère configuré pour la SAR supplémentaire • 8 heures à partir du moment où l'avis de déploiement est transmis jusqu'au moment où les pièces et le personnel de maintenance sont prêts à être chargés

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de missions par hélicoptère pour un déploiement de recherche majeur de la BOP • Durée du déploiement et de la mission pour un déploiement de recherche majeur de la BOP 	<ul style="list-style-type: none"> • Conformément à la section sur l'opération 5.2 + capacité d'appoint si nécessaire • Conformément à la section sur l'opération 5.2 + capacité d'appoint si nécessaire
R5.6 – L'ES du CH-149 doit prévoir une capacité d'appoint pour soutenir les opérations de déploiement non planifiées.	<i>Remarque : Voir la mesure et la cible sous « Flexibilité »</i>	<ul style="list-style-type: none"> •

R6 – Efficacité des opérations.

Maximiser l'état de préparation opérationnelle et l'aptitude à projeter, à fournir et à soutenir la capacité

Exigence	Mesure	Cible
R6.1 – L'ES du CH-149 doit avoir une structure de gestion de programme appropriée qui assurera l'efficacité globale du programme en minimisant les ressources et en maximisant le débit de production.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence • Responsabilisation, responsabilité et autorité 	<ul style="list-style-type: none"> • Incitative • Expérimentée • Adaptable • Clairement définie et attribuée
R6.2 – L'ES du CH-149 doit disposer d'un système de gestion des données rigoureux pour saisir et analyser les données techniques et logistiques.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence • Responsabilisation, responsabilité et autorité 	<ul style="list-style-type: none"> • Définir clairement le plan des données pour les renseignements techniques et logistiques • Clairement définie et attribuée
R6.3 – L'ES du CH-149 doit détenir une grande capacité de gestion de projet pour exécuter les projets en lien avec les CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> • Pertinence • Responsabilisation, responsabilité et autorité 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de la valeur réalisée • Plan de gestion de projet acceptable qui emploie des méthodes de gestion de projet modernes.

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

N° de demande W8485-226481/A - LI ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien

Exigence	Mesure	Cible
		<ul style="list-style-type: none"> Structure de gestion de projet définie semblable au Guide du Corpus des connaissances en management de projet (PMBOK), au Project Management Institute (PMI) ou à toute autre structure équivalente
R6.4 – L'ES du CH-149 doit être gérée par une équipe de gestion de l'équipement (EGE) acceptable et qualifiée, soit le GSA du CH-149.	<ul style="list-style-type: none"> Pertinence 	<ul style="list-style-type: none"> Adapté à la solution de SES particulière aux CH-149 Expérimentée Clairement définie et attribuée
	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilisation, responsabilité et autorité 	
	<ul style="list-style-type: none"> Mesures du rendement 	<ul style="list-style-type: none"> Mesures fondées sur les résultats déterminées, saisies et analysées. Remarque : Les cibles découleront de la conception et des fonctionnalités personnalisées de l'ES.
R6.5 – L'ES du CH-149 doit pouvoir utiliser le SIGRD.	<ul style="list-style-type: none"> Pertinence 	<ul style="list-style-type: none"> Définir clairement le plan des données pour les renseignements techniques et logistiques Clairement définie et attribuée
	<ul style="list-style-type: none"> Responsabilisation, responsabilité et autorité 	

R7 – Intérêts de la sécurité nationale *Déterminer, maintenir ou améliorer les éléments liés au soutien de l'équipement particulier pour bien tenir compte des intérêts de la sécurité nationale*

Exigence	Mesure	Cible
R7.1 – Les éléments contractuels de l'ES du CH-149 doivent respecter les exigences en matière de sécurité précisées dans la liste de vérification des exigences relatives à la sécurité (LVERS).	<ul style="list-style-type: none"> LVERS Partie A Information LVERS Partie B Personnel LVERS Partie C Protections 	<ul style="list-style-type: none"> Détails précis du CH-149

Flotte d'hélicoptères CH-149 Cormorant

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

ANNEXE B – Exigences en matière de rendement de l'entreprise de soutien N° de demande W8485-226481/A - LI

Exigence	Mesure	Cible
	<ul style="list-style-type: none"> • LVERS Partie D Autorisation • Capacités de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualifié préalablement à l'échange de données techniques, avant la consultation de l'industrie et la publication de l'ébauche de la DP
R7.2 – Exigences particulières en matière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Temps de réaction adéquat en recherche et sauvetage (état de préparation) • Niveau de stock des pièces de rechange et de l'équipement de soutien • Opérateurs qualifiés et personnel de soutien 	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir la PI 30 minutes et la PI 2 heures
R7.2 – L'ES du CH-149 doit être en mesure de fournir les résultats opérationnels requis à tout moment, notamment pendant les périodes de conflit, lors de catastrophes naturelles extrêmes ou d'autres désastres ou accidents majeurs.		

Avantages économiques

La Politique des retombées industrielles et technologiques (RIT), notamment la proposition de valeur (PV), s'appliquera à ce processus d'approvisionnement. Le projet nécessitera probablement des engagements en vertu de différents piliers de la PV, qui seront confirmés lors des séances de consultation de l'industrie. Ces piliers de la PV peuvent inclure : le secteur de la défense, le développement des fournisseurs, la recherche et le développement, le perfectionnement des compétences ainsi que la formation et les exportations.

ISDE recherche des informations qui pourraient éclairer les piliers de la PV sélectionnés et les capacités industrielles clés (CIC) pertinentes. La liste préliminaire des CIC pertinentes à utiliser dans le cadre de l'approvisionnement pour le soutien en service (SES) à long terme peut inclure : le SES, la formation et la simulation, les systèmes aérospatiaux et leurs composants, et l'intégration des systèmes de défense. Des CIC supplémentaires peuvent également s'appliquer.

CH149 Cormorant Helicopter Fleet

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

LOI W8485-226481/A

ANNEX C – Feedback Framework & Response Template

ANNEXE C

Cadre de rétroaction et modèle de réponse

Coordonnées de l'entreprise
Nom et adresse de l'entreprise :
Nom, adresse courriel et numéro de téléphone de la personne-ressource :
Quelles sont vos capacités actuelles par rapport au secteur aérospatial? Votre entreprise est-elle actuellement impliquée dans des activités du secteur aérospatial telles que l'exploitation de la ligne de vol d'aéronefs, la maintenance, la réparation et la révision des systèmes aérospatiaux et de leurs composants, l'ingénierie aérospatiale, la gestion de la chaîne d'approvisionnement et la gestion de programme?
Quelles nomenclatures de système, d'équipement ou de composants sont prises en charge par votre entreprise?
À quels endroits sont effectuées vos activités en lien avec le secteur aérospatial (c.-à-d. les différents emplacements)?
Commentaires et perspectives sur le soutien
1. La première étape liée à la conception de la structure de l'entreprise de soutien du CH-149 consiste à déterminer la portée des travaux qui sera prise en charge par le Canada et la portée des travaux à impartir. Quels sont les facteurs devant être pris en compte par le Canada lors de la détermination des options viables pour impartir certains travaux ou maintenir ces mêmes travaux propres au Canada?
2. La deuxième étape de la conception de la structure de l'entreprise de soutien du CH-149 consiste à déterminer comment regrouper la portée des travaux à impartir. Quels sont les facteurs (c.-à-d. les avantages et les inconvénients) dont le Canada devrait tenir compte lors du regroupement de la portée des travaux « à impartir » selon un contrat ou un éventail de contrats?
3. Quels domaines ou activités de soutien en service (SES) votre entreprise serait-elle en mesure et disposée à mettre en place au sein de la future entreprise de soutien du CH-149?
4. Quel est le niveau d'expérience de votre entreprise dans chacune des zones d'intérêt indiquées à la question 3?

CH149 Cormorant Helicopter Fleet

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

LOI W8485-226481/A

ANNEX C – Feedback Framework & Response Template

5. Quelles « pratiques exemplaires » commerciales doivent être prises en compte par le Canada lors de la conception et de l'intégration des différents secteurs ou activités de SES dans l'entreprise de soutien su CH-149?
6. À quelle « analyse comparative » du rendement potentiel le Canada pourrait-il s'attendre ou devrait-il envisager pour chacun des secteurs ou activités de SES de l'entreprise de soutien du CH-149?
7. Quels sont les qualifications préalables, les ensembles de données techniques, l'accès IP et la délivrance des brevets que votre entreprise juge nécessaires pour l'exécution des secteurs ou activités de SES indiqués à la question 3?
8. Y a-t-il d'autres facteurs, aspects à prendre en considération et idées dont le Canada devrait être informé avant de concevoir la structure de l'entreprise de soutien du CH-149?
Retombées industrielles et technologiques
9. Contenu canadien direct Décrivez votre présence canadienne actuelle et votre proposition de contenu canadien direct pour votre solution.
10. Secteur de la défense Décrivez les activités que votre entreprise pourrait entreprendre dans le cadre de ce contrat de SES qui soutiendrait la croissance et le développement du secteur canadien de la défense.
11. Développement des sources d'approvisionnement Décrivez les possibilités offertes aux fournisseurs canadiens : <ul style="list-style-type: none">• Quels types de possibilités sont offertes aux fournisseurs canadiens dans le cadre de votre solution de SES?• Les petites et moyennes entreprises (250 employés et moins) peuvent-elles prendre part à votre solution?• Pourrait-on tirer parti des relations actuelles?
12. Recherche et développement Quels seraient les investissements faits par votre entreprise dans des projets de recherche et de développement novateurs dans les secteurs susmentionnés du secteur d'activité de SES? <ul style="list-style-type: none">• Veuillez fournir des renseignements en ce qui concerne l'expertise en ingénierie, la conception, la construction, les essais, la fabrication, l'assemblage et d'autres capacités que vous pourriez améliorer grâce à la recherche et au développement dans le cadre de cette solution de SES.
13. Exportations

CH149 Cormorant Helicopter Fleet

Lettre d'intérêt (LI) pour le soutien en service (SES)

LOI W8485-226481/A

ANNEX C – Feedback Framework & Response Template

Comment les travaux dans les secteurs susmentionnés appuieront-ils les exportations du Canada?

- Dans le cadre votre solution, quels facteurs entravent ou facilitent les possibilités d'exportation?
- Quelles sont les principales possibilités qui pourraient être exploitées pour soutenir ce pilier de la solution que vous proposez?

14. Développement des compétences et formation

Quelles possibilités stratégiques pourraient être mises à profit pour soutenir le perfectionnement des compétences et la formation?

- Quelles initiatives sont actuellement en place pour appuyer les possibilités de perfectionnement des compétences et de formation au Canada?
- Sur quelles compétences précises peut-on s'appuyer tout au long de ce travail de SES?