



Réponses aux questions des proposant sur la demande de propositions de l'APP pour les opérations d'hélicoptère des côtes nord et sud.

Question	Réponse
Seriez-vous en mesure de nous fournir un exemplaire du contrat qui sera présenté au candidat identifié comme un coureur de tête?	Le contrat visant des services d'hélicoptère sera élaboré uniquement après l'identification du candidat identifié comme un coureur de tête.
Est-ce que des systèmes de caméra de crochet de charge sont convenables ou souhaitables au lieu de : Miroirs convexes (2) — sous l'avant de l'hélicoptère	La demande de propositions prévoit des améliorations techniques
Exigence : 2 feux de reconnaissance stroboscopique blancs orientés vers l'avant, de haute visibilité, alternants, sous l'avant de l'hélicoptère. Question : Y a-t-il de la souplesse à l'égard de l'emplacement des feux?	La demande de propositions exige des feux stroboscopiques alternants orientés vers l'avant afin de rehausser la sécurité. Les proposant peuvent proposer un aéronef respectant cette exigence.
L'APP des côtes nord ou sud ne souhaite-t-elle pas ou ne prévoit-elle pas le besoin de flotteurs d'urgence pour aéronefs dans la configuration des aéronefs candidats?	Le transport de pilotes maritimes est classé comme étant « extracôtier » par Transports Canada. Toutes les approbations opérationnelles de classe D et l'équipement des aéronefs sont requis.
Est-ce que l'exigence visant les treuils de la demande de propositions de services d'hélicoptère concerne un système de treuil unique ou à double treuil?	Notre exigence minimale est un système à treuil unique. Vous pouvez choisir de proposer un système à double treuil.
L'offre indique qu'un aéronef plus petit qu'un hélicoptère bimoteur de taille moyenne sera pris en compte que s'il y en a deux (« Les proposant peuvent proposer deux petits aéronefs capables de satisfaire aux exigences en matière de rendement et de charge. » Page 14 de la demande de propositions pour la côte sud). Veuillez confirmer si l'exigence de « deux » hélicoptères est obligatoire ou si un hélicoptère bimoteur léger pourrait respecter les exigences de la mission.	La demande de propositions offre aux proposant la possibilité d'utiliser deux plus petits aéronefs au lieu d'un aéronef plus gros. Si l'aéronef respecte les exigences en matière de performance sans égard à la classification commerciale, il sera pris en compte.
L'offre énonce « On présume que l'équipage complet est composé de deux pilotes d'aéronef et d'un treuilliste pour les opérations de nuit ayant lieu 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. » Selon notre expérience, les tâches peuvent être exécutées de manière sécuritaire par un pilote pendant les deux jours et les deux nuits d'opérations si l'on utilise un aéronef bimoteur moderne (p. ex., H135 d'Helionix). Est-ce que la « présomption » que l'équipage de l'aéronef comprendra deux pilotes constitue une exigence pour une proposition conforme, ou est-ce qu'une solution comportant un pilote sera jugée conforme?	Les exigences minimales actuelles de Transports Canada en matière de nombre de pilotes pour les opérations commerciales de nuit sont de deux. Les exploitants aériens disposant d'alternatives approuvées seront pris en compte.
Les minimums d'heures de vol requis pour le pilote-commandant s'appliquent-ils aux copilotes?	Non.
Les aéronefs de secours ne sont que brièvement abordés à la page 21 de la demande de propositions pour le sud – l'APP a-t-elle des attentes en matière de disponibilité minimum en pourcentage ou d'exigences en matière d'aéronefs de secours? Est-il attendu qu'un aéronef de secours devrait être inclus dans le prix de la proposition ou est-il prévu qu'il sera utilisé dans l'éventualité où l'aéronef ne sera pas disponible en raison des conditions météorologiques ou d'un entretien programmé ou non programmé?	Il est attendu des proposant qu'ils utilisent un aéronef de secours dans l'éventualité où l'aéronef principal du contrat n'est pas en service en raison d'événements imprévus. Ceci figure dans la demande de propositions pour le nord et le sud et la matrice de notations connexe.
L'APP a-t-elle une forte préférence envers de nouveaux hélicoptères (comparativement à des hélicoptères comportant peu d'heures de vol)?	Aucune préférence.



Question	Réponse
À la page 22, il est mentionné qu'il est attendu que l'entrepreneur/l'aéronef sera disponible pendant la période couverte par la proposition sans aucun entretien important programmé (« Au cours de la période d'exploitation annuelle, l'Administration a besoin de services d'hélicoptère en prévision des demandes de pilotage maritime ou en réponse à ces demandes. L'Administration s'attend à ce que le proposant soit disponible pour répondre à ces besoins en fournissant des aéronefs entièrement en état de service et équipés de façon appropriée, dont la disponibilité sera exempte d'événements majeurs de maintenance programmés ») – pourriez-vous clarifier les attentes à l'égard puisque cette exigence ne pourra pas être respectée par un aéronef pendant la durée d'un contrat qui pourrait atteindre 13 ans.	Il est exigé des proposants qu'ils fournissent un aéronef qui respectera les spécifications de périodes d'exploitation annuelles. Les événements programmés doivent être traités, au moyen d'arrangements pris par l'exploitant, au besoin, pour fournir un aéronef de remplacement.
Nous pouvons présenter de multiples options de propositions conformes (c.-à-d. avec différents types d'hélicoptères bimoteurs de taille moyenne) – devrions-nous les présenter à titre de proposition unique avec des sous-options ou sous la forme de deux propositions distinctes ou plus?	La demande de propositions ne limite pas le nombre d'options de propositions.
La demande d'offre suppose ou énonce que des solutions de remplacement non conformes ne seront prises en compte que si la proposition émane du fournisseur de solution conforme retenu – est-ce le cas?	Veillez indiquer la section de la demande de propositions à laquelle cette question s'applique et fournir un contexte à la question afin que je puisse y répondre de manière appropriée.
Est-ce que tous les pilotes ou équipages doivent être connus et (ou) embauchés à cette étape?	Les pilotes d'hélicoptères doivent être précisés et doivent respecter toutes les exigences réglementaires de Transports Canada.
On présume que l'équipage complet est composé de deux pilotes d'aéronef et d'un treuilliste pour les opérations de nuit ayant lieu 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Serait-il possible que les opérations exécutées de jour le soient avec un seul pilote d'aéronef?	Oui.
Les propositions de sociétés disposant d'une expérience importante en transfert de pilotes maritimes par hélicoptère ailleurs dans le monde et qui ne détiennent pas, à l'heure actuelle, un certificat d'exploitation de Transports Canada, mais qui sont en mesure d'en obtenir un avant la date de début requise des opérations seront-elles prises en compte?	Non. Le proposant choisi détiendra toutes les certifications pertinentes requises par Transports Canada pour effectuer des opérations de levage, y compris la certification de navigabilité pour tout l'équipement de levage connexe, y compris les attachements et les harnais. Les critères obligatoires nécessitent l'Annexe A remplie avec les exigences figurant dans la partie « ... doit être soumise avec la proposition. Toute entreprise en collaboration et (ou) sous-traitant doit respecter entièrement les exigences obligatoires. »
Dans le document de demande de propositions de la région côtière du nord, à la page 49, les colonnes « D » et « E » laissent entendre que les opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept commencent en décembre 2022. À la page 14 et ailleurs dans le document, la date de début des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept est le 1 ^{er} juin 2023. Pourriez-vous confirmer laquelle de ces dates est correcte?	La date correcte pour le début des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept est le 1 ^{er} juin 2023.



Question	Réponse
Il est estimé que les heures de vol seront d'environ 500 par année avec des opérations de jour seulement, et jusqu'à 700 heures par année en vertu des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept. Dans ces deux scénarios, environ combien de transferts de pilotes sont prévus?	Les principales raisons à l'origine des deux demandes de propositions pour hélicoptères sont des projets énergétiques proposés impliquant des navires qui utiliseront des hélicoptères pour le transfert des pilotes maritimes. En outre, les hélicoptères seront utilisés pour transporter des pilotes en navette lorsque l'occasion se présentera. Également, les transferts de pilotes de l'APP touchent environ 6 000 transferts de pilotes maritimes à la station de pilotage de Victoria, et 1 200 à la station de pilotage Triple Island (Prince Rupert). Ces transferts peuvent avoir lieu à n'importe quel moment de la journée, c.-à-d. 24 heures par 24 et sept jours par sept, 365 jours par année; l'hélicoptère peut également être utilisé pour ces transferts.
L'autonomie précisée de « 60 milles marins, soit de Prince Rupert à l'emplacement du navire » signifie 30 milles jusqu'au navire, plus le retour?	Oui.
Relativement à l'autonomie, la réserve VFR prévue par la loi est-elle acceptable pour les opérations de jour, puis la réserve IFR lorsque les opérations de nuit commencent?	Oui, en ne supposant aucune limite.
Les exigences en matière d'équipage « On présume que l'équipage complet est composé de deux pilotes d'aéronef et d'un treuilliste pour les opérations de nuit ayant lieu 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. » Énoncées pour des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept. Un seul pilote est-il acceptable pour les opérations de jour?	Oui.
Pour les opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept, l'exigence est-elle donc de disposer de deux pilotes d'hélicoptère, d'un treuilliste plus trois pilotes maritimes au niveau de 220 livres et d'être en mesure d'effectuer un transfert de nuit et de revenir à Prince-Rupert avec une réserve IFR?	Oui. Non pour l'IFR. Seules les limites VFR de nuit s'appliquent.
Avec l'exigence suivante : « formations complémentaires sur l'utilisation des treuils pour les pilotes maritimes conformément aux normes de l'Administration », sommes-nous en mesure d'accéder à ces normes?	La norme minimale d'APP correspond aux exigences réglementaires canadiennes. Il en sera discuté au moment de l'octroi.
Est-ce que des navires ou catégories de navires spécifiques (p. ex., de GNL ou de croisière) ont leurs propres normes de certifications en matière d'hélicoptère? Dans l'affirmative, pouvons-nous avoir accès à ces exigences?	L'APP n'est pas au fait de normes de certifications en matière d'hélicoptère pour des catégories spécifiques de navires.
L'Autorité procédera-t-elle à l'acquisition et à l'entretien des harnais pour l'hélicoptère?	Oui. Cette question pourra aussi faire partie des négociations avec le proposant choisi et (ou) celui identifié comme un coureur de tête.
S'il est attendu du contractant qu'il procède à l'acquisition et à l'entretien des harnais, combien sont nécessaires selon les différentes tailles et autres?	Voir la réponse plus haut.
Est-ce que l'Autorité procédera à l'acquisition de l'équipement EUBA et s'assurera que les pilotes maritimes sont formés pour leur utilisation?	Oui. Cette question pourra aussi faire partie des négociations avec le proposant choisi et (ou) celui identifié comme un coureur de tête.
Qui sera chargé de la formation sur l'évacuation sous l'eau d'un hélicoptère?	L'APP. Cette question pourra aussi faire partie des négociations avec le proposant choisi et (ou) celui identifié comme un coureur de tête.



Question	Réponse
<p>Veillez confirmer que des lunettes de vision nocturne ne sont pas requises, mais qu'elles pourraient se voir attribuer des points à titre de caractéristique à valeur ajoutée.</p>	<p>L'Administration s'intéresse à l'amélioration continue de ses capacités de pilotage maritime, y compris la meilleure utilisation des technologies émergentes, les améliorations soutenues par l'industrie et l'innovation des exploitants. L'Administration peut accorder une préférence et des notes plus élevées pour les améliorations apportées aux aéronefs, les améliorations à la performance entraînant une augmentation des marges de sécurité ou des économies pour le type d'exploitation requis.</p>
<p>La section 3.1.3 présente en détail la procédure et le processus d'assignation d'un pilote maritime à une affectation. Vous serait-il possible d'apprendre le processus de répartition d'un hélicoptère à titre de méthode de déplacement pour les pilotes maritimes?</p>	<p>Nous nous attendons à ce que le fournisseur de services collabore avec l'Administration pour améliorer collectivement le système de répartition.</p>
<p>Quel est le préavis auquel un exploitant d'hélicoptères peut s'attendre à l'égard du transfert d'un pilote maritime?</p>	<p>Il sera discuté de cette question avec le proposant choisi et (ou) celui identifié comme un coureur de tête.</p>
<p>Le contractant est chargé d'« Assurer et (de) maintenir une base acceptable pour les opérations et le soutien dans la région de Prince Rupert ». Pourriez-vous définir « la région de Prince Rupert »?</p> <p>Plus précisément, est-il tenu compte du temps de conduite?</p> <p>Port Edward ou Ridley Island sont-elles des solutions acceptables?</p> <p>Les emplacements situés plus près du poste de pilotage obtiennent-ils une note plus élevée?</p>	<p>À une distance raisonnable et un accès à la station de pilotage maritime à Prince Rupert.</p> <p>Consultez la matrice de notations fournies dans la demande de propositions.</p> <p>L'APP évaluera tous les emplacements proposés.</p> <p>Consultez la matrice de notations fournies dans la demande de propositions.</p>
<p>Le contractant est chargé d'« Identifier et développer des couloirs de vol particuliers ».</p> <p>Une approche vers un point dans l'espace est-elle attendue?</p> <p>Existe-t-il une possibilité d'installer des aides au sol au phare de Triple Island?</p>	<p>Non.</p> <p>Oui.</p>
<p>Y a-t-il un type ou une liste de type spécifiques favorisés par l'Autorité?</p>	<p>Aucune préférence.</p>
<p>La demande de propositions énonce que « L'Administration peut accorder une préférence et des notes plus élevées pour les améliorations apportées aux aéronefs, les améliorations à la performance entraînant une augmentation des marges de sécurité ou des économies pour le type d'exploitation requis. » Êtes-vous en mesure de donner plus de détails sur la matrice de notations et sur le genre d'améliorations ou de mises à niveau qui se méritent des points additionnels?</p>	<p>Non.</p>
<p>Si un aéronef respecte toutes les exigences énoncées relativement aux exigences en matière d'équipement de l'Autorité (systèmes avioniques, vitesse de levage, ancrages et autres) ainsi que les exigences de performance (3 pilotes de 120 livres pour la distance énoncée, et autres), obtient-il par définition la totalité des points? Si, comme il est indiqué ci-dessus, un aéronef n'obtient pas la totalité même s'il respecte les exigences, êtes-vous en mesure de nous indiquer ce qui vaudra la totalité des points?</p>	<p>Selon la matrice de notations.</p>
<p>Est-ce qu'un hélicoptère muni de patins obtient une note plus élevée qu'un appareil équipé de roues en raison de sa plus grande versatilité, ou est-ce qu'un appareil équipé de roues obtiendra plus de points en raison de sa vitesse (probablement) plus élevée?</p>	<p>Les notations sont guidées par la matrice et sont fondées sur les capacités de l'aéronef comme elles sont proposées par les proposants et acceptées par l'APP.</p>



Question	Réponse
Y a-t-il une certification minimum précisée d'état de la mer en vue d'amerrissages d'urgence pour l'aéronef?	Non.
Sans égard à l'exigence d'une certification minimum d'état de la mer, est-ce que plus de points sont attribués à une certification plus élevée?	Selon la matrice de notations.
Selon la demande de propositions, « L'administration préfère avoir l'hélicoptère le plus moderne et hautement capable le plus rapidement possible pendant la durée de l'entente. » Cela suppose-t-il qu'un aéronef « plus récent » obtiendra une note plus élevée?	Selon la matrice de notations.
Est-ce que la date de certification (les normes FAR 27 ou FAR 29 changent au fil du temps) a une incidence sur la note?	Selon la matrice de notations.
Est-ce que le volume interne de la cabine a une incidence sur la notation?	Selon la matrice de notations.
Selon la demande de propositions, « l'Administration est disposée à accepter des aéronefs de transition à condition que les aéronefs de transition satisfassent aux exigences minimales énoncées aux annexes B, C et D et qu'ils soient appuyés par un plan bien documenté pour livrer les aéronefs et l'équipement proposés. » Si l'« aéronef de transition » respecte les exigences minimales, n'est-il pas acceptable pour la durée du contrat?	Tous les aéronefs proposés qui respectent les exigences seront évalués.
Y a-t-il une délimitation de note qui indiquerait qu'un « aéronef de transition » respecte les critères, mais qu'un « aéronef privilégié » obtient une note plus élevée en raison d'« autres » considérations?	Non.
La demande de propositions demande d'« Inclure la certification acoustique et les niveaux connexes de la base de certification de l'aéronef ». S'agit-il d'un élément noté (l'hélicoptère plus « silencieux » obtient une note plus élevée)?	Selon la matrice de notations - Innovation, technologies plus récentes.
La demande de propositions énonce que « Par conséquent, il est important que le proposant ait mis en place des programmes de formation et qu'il possède une expérience actuelle en matière de levage, y compris des méthodes de travail. » Cela semble indiquer qu'une société doit avoir un tel programme en place au moment de l'offre, mais étant donné que les services commencent 14 mois après la clôture des demandes de propositions, il y a du temps plus que suffisant pour mettre en œuvre des méthodes de travail en matière d'hélicoptère et d'obtenir toute l'expérience nécessaire. Cela est-il acceptable? Propositions qui respectent les critères obligatoires minimum.	L'APP évaluera toutes les propositions respectant les critères obligatoires de la demande de propositions.



Question	Réponse
<p>La demande de propositions énonce que « L'entrepreneur sera responsable de la sécurisation et de l'entretien des installations de base acceptables, préférablement dans la région de Victoria. Un proposant peut soumettre d'autres emplacements conformément à la section 6.3 de la partie B. » Nous supposons qu'une coquille a été oubliée dans le document tiré de la demande de propositions pour la côte sud?</p> <p>Des alternatives à Prince Rupert sont-elles déjà prises en compte?</p>	<p>La région de Prince Rupert pour la demande de propositions de la côte nord.</p> <p>Non.</p>
<p>Les extraits qui suivent sont tirés de la demande de propositions... Ces exigences semblent supposer qu'un aéronef doit être en la possession de l'exploitant et déjà configuré (et assuré) depuis plus d'un an avant le commencement des services. Veuillez confirmer qu'elle est l'exigence la moins élevée que doit respecter un aéronef n'étant pas encore la propriété de l'exploitant.</p>	<p>L'APP n'est pas en mesure de fournir des conseils sur la manière de respecter les exigences de la demande de propositions.</p>
<p>Pour les aéronefs non encore détenus, mais pour lesquels il est planifié d'offrir les services d'ici le début du contrat, de quelle manière un exploitant...</p> <p>Pour un aéronef non encore détenu... Masse opérationnelle à vide... Peut-être que le poids individuel des éléments d'équipement correspondant à ceux d'un fabricant fournit la masse à vide?</p>	<p>Un aéronef de transition peut être proposé avec un aéronef alternatif présenté avec des échéanciers de respect des exigences de la demande de propositions.</p> <p>L'APP n'est pas en mesure de fournir des conseils sur la manière de respecter les exigences de la demande de propositions.</p>
<p>La demande de propositions énonce une exigence en matière de protection contre les collisions avec des câbles. Si un choix était offert entre un équipement de flottaison d'urgence (à notre avis, une trousse plus utile) et une protection contre les collisions avec des câbles en raison d'une incompatibilité, l'Autorité choisirait-elle quand même une protection contre les collisions?</p>	<p>Selon la demande de propositions, une protection contre les collisions avec des câbles est une exigence.</p>
<p>La demande de propositions exige un minimum de 500 heures de vol sur ce type d'aéronef. Des indemnités sont-elles offertes pour contrebalancer cette exigence au moyen d'une formation sur simulateur, du temps de vol sur un type d'aéronef similaire ou autre?</p> <p>Si l'aéronef est nouveau pour la société et possiblement le pays, il y a peu de chance que l'exigence en termes d'heures minimales puisse être respectée.</p>	<p>Oui. Une forme d'allègement ou de conformité alternative sera prise en compte.</p> <p>L'APP n'a pas de commentaire à l'égard de cet énoncé</p>
<p>Il y a tellement des éléments de la liste de vérification dans la section sur l'évaluation qui ont trait à la condition et à la configuration d'un aéronef existant. Ici encore, comment un exploitant disposant d'un aéronef en bon état de fonctionnement (non encore en sa possession) gère-t-il cela?</p> <p>La note est-elle simplement plus élevée pour un exploitant qui possède déjà un aéronef approprié?</p>	<p>L'APP n'est pas en mesure de fournir des conseils sur la manière de respecter les exigences de la demande de propositions. La demande de propositions présente des options pour un aéronef de transition.</p> <p>Selon la matrice de notations.</p>



Question	Réponse
Notre analyse et notre expérience nous démontrent qu'un système de pilotage automatique de quatre axes constituerait un élément essentiel d'un ensemble s'il était disponible pour les Opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept envisagées commençant en 2023, mais qu'un système de pilotage automatique de trois axes ou l'absence d'un système d'autopilotage serait également « légalement » conforme. Nous supposons qu'un système de quatre axes obtiendra une meilleure note, mais sommes-nous en mesure de recevoir une confirmation à l'égard de la masse?	Selon la matrice de notations - Innovation, technologies plus récentes.
Pourriez-vous nous fournir un exemplaire du contrat qui sera présenté au candidat identifié comme un coureur de tête?	Le contrat visant des services d'hélicoptère sera élaboré uniquement après l'identification du candidat identifié comme un coureur de tête.
En ce qui a trait à la section 4 (« Critères obligatoires) de la demande de propositions : Cette section vise-t-elle uniquement à comprendre une « Annexe A » (liste de vérification de documents à soumettre avec la proposition) remplie, ou cette section de la demande de propositions vise-t-elle à inclure tout texte additionnel ou des certifications?	Section 4, puce « a » – A trait à la documentation obligatoire exigée comme il est indiqué à l'Annexe « A ». L'Annexe peut être utilisée à titre de liste de vérification afin d'assurer que les documents obligatoires sont fournis avec votre proposition.
Quel est le degré de détail demandé par l'APP à l'égard de toute occurrence d'accident d'aéronef au sein de l'organisation et de toute mesure de remédiation en ayant découlé?	La section 5.4(16)(b) s'applique. Veuillez fournir une description des mesures prises à l'égard de chaque accident. Consultez également la section 5.4(16)(c).
Au début du document de demande de propositions pour la côte nord, il y a de nombreuses références à Prince Rupert. Toutefois, plus précisément dans les premiers paragraphes de la section 5.4 figure l'énoncé suivant : « L'entrepreneur sera responsable de la sécurisation et de l'entretien des installations de base acceptables, préférablement dans la région de Victoria ». L'exactitude de cet énoncé peut-elle être clarifiée en termes de sa pertinence à l'égard d'une réponse à une demande de propositions pour la côte nord? - Section 6.3 - Devis de remplacement (Annexe I) contient également des commentaires semblables à l'égard d'une base secondaire de remplacement (autre que Victoria) - Est-il attendu que le proposant choisi pour seulement la demande de propositions pour la côte nord qu'il maintienne également une base à Victoria?	Une base à Prince Rupert est requise pour la demande de propositions de la côte nord.
Dans la section 7.3 et l'Annexe H – il y a une note indiquant qu'il est prévu que les opérations de nuit commenceront en décembre 2022. Toutefois, dans d'autres parties du document, la date du 1 ^{er} juin 2023 est mentionnée – pourriez-vous clarifier la date souhaitez pour les opérations ayant trait à la côte nord?	Pour la côte nord, la date correcte pour le commencement des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept est le 1 ^{er} juin 2023.
À la page 3 de la demande de propositions, il est énoncé que « Les demandes d'information des proposants, qui ne seront pas acceptées après le 30 juin 2021, doivent être adressées uniquement au représentant de l'Administration indiqué plus bas et être transmises par écrit aux deux adresses de courriel ci-dessous. » Toutefois, seule une adresse courriel est mentionnée sur la page, soit celle à laquelle les questions ci-dessous ont été soumises. Si les questions doivent être soumises à une autre adresse courriel, pourriez-vous nous la fournir?	La [seule] adresse fournie sur la page 3 peut être utilisée. Aucune autre adresse courriel n'est requise.



Question	Réponse
Si un proposant soumet une proposition indépendante pour la côte nord et (ou) la côte sud et souhaite soumettre une proposition combinée, l'APP exige-t-elle que le proposant soumette une soumission complète et distincte, ou doit-il seulement remplir la section de la page 50?	En plus d'une proposition de prix combinée, veuillez fournir des propositions de prix distinctes pour chaque demande de propositions.
Les proposants peuvent proposer deux petits aéronefs capables de satisfaire aux exigences en matière de rendement et de charge. Ces exigences sont précisées comme suit : trois pilotes maritimes ayant un poids moyen de 220 livres (avec une possibilité de transporter quatre pilotes maritimes à cet endroit), une autonomie de 60 milles marins, soit de Prince Rupert à l'emplacement du navire et le retour ou, pour la côte sud, 60 milles marins de Victoria à Vancouver, et 30 milles marins du retour de Victoria à l'emplacement du navire. » Pourriez-vous donner plus de détail à l'égard de l'énoncé « deux plus petits aéronefs », et cela suppose-t-il qu'un proposant peut utiliser deux aéronefs admissibles distincts pour exécuter une seule affectation? Ou encore, proposer un aéronef différent dans le cas d'une proposition combinée pour les côtes nord et sud.	Un proposant pourrait juger plus efficace d'exploiter deux plus petits hélicoptères dans un emplacement comparativement à un plus gros hélicoptère.
Pour la côte nord, pourriez-vous confirmer la distance de 60 milles marins de Prince Rupert au navire et de retour? Demandez-vous 30 milles marins dans chaque direction pour un total de 60 milles marins, ou bien 60 milles marins dans chaque direction pour un total de 120 milles marins?	La station de transfert des pilotes maritimes est située à environ 30 milles nautiques, en aller seulement, depuis la zone de Seal Cove.
Pour la côte sud, pouvez-vous confirmer que la distance requise est de 60 milles marins + 30 milles marins jusqu'au navire puis 30 milles marins de retour à Victoria, pour un total de 120 milles marins?	La distance de 30 milles marins (retour) s'applique aux transferts de pilotes maritimes par hélitreillage depuis Sooke. La distance de 60 milles marins s'applique aux services de taxi par hélicoptère pour les pilotes maritimes entre l'Île de Vancouver et le Lower Mainland.
Veuillez décrire l'emplacement et (ou) fournir les coordonnées de latitude et de longitude des « stations de pilotage » de la côte nord et de la côte sud.	Zone de Sooke : la position approximative est de 48° 17.5'N; 123° 40.0'O; pour la zone de Triple Island : 54° 19.0'N, 131° 02.5'O
Est-ce que les « stations de pilotage » seront les emplacements préférés ou primaires pour l'embarquement et le débarquement des pilotes maritimes, maintenant et à l'avenir?	Oui, il est prévu que les zones générales des positions mentionnées plus haut seront utilisées.
Y a-t-il des stations d'embarquement de remplacement des pilotes faisant l'objet d'études pour utilisation ou souhaitées par l'APP à l'avenir?	Pas à l'heure actuelle.
Y a-t-il une attente envers l'augmentation possible future des distances de transfert? Ou de zones de mouillage situées plus loin au large?	Aucun changement n'est prévu par rapport à la portée des descriptions figurant dans les demandes de propositions.
Veuillez définir ce qu'est un « port », réf. : Page 16 : 3.1.4 Gestion des déplacements	Stewart (C.-B.); Gold River (C.-B.)
« D'autres affectations sont plus difficiles, car elles partent d'un port très éloigné, accessible uniquement par hydravion ou hélicoptère, et aboutissent à un autre port à plus de 200 milles nautiques de là. » L'énoncé ci-dessus suppose-t-il qu'un transfert par hélicoptère peut comprendre un segment depuis la base de Prince Rupert à un port distant, puis un autre segment vers un autre port distant, puis le troisième segment de retour à Prince Rupert? Dans l'affirmative, veuillez indiquer à quel endroit ces ports distants pourraient être situés et les distances connexes.	Peu probable d'un port à un autre, mais plutôt à ou depuis un port jusqu'à la base d'exploitation de l'hélicoptère.



Question	Réponse
Y a-t-il une cargaison ou de l'équipement (volume moyen et poids, si possible) à transporter (à bord) lors du transfert d'un pilote maritime?	Habituellement, un pilote voyage avec un sac à dos et un bagage cabine lorsqu'il voyage la nuit.
L'APP a-t-elle une préférence ou un souhait quant à la taille de la cabine physique d'un hélicoptère (mètres ou pieds cubes) aux fins des exigences de la mission?	Non. L'APP évaluera l'aéronef proposé.
De quelle manière l'APP définit-elle la performance d'un aéronef de catégorie A aux fins de la présente demande de propositions?	La certification d'aéronef de catégorie A constitue la performance de base exigée pour tous les aéronefs envisagés. L'exploitant aérien est entièrement responsable d'obtenir les approbations opérationnelles requises par TCCA pour les charges de classe D précisées dans la présente demande de propositions et de respecter toutes les exigences et les lignes directrices réglementaires liées à leur approbation spécifique d'exploitant aérien.
« L'Administration peut s'attendre à ce que les promoteurs fournissent occasionnellement des services d'hélicoptère (y compris la maintenance) dans des endroits petits, éloignés ou non améliorés dotés d'une infrastructure de base ou limitée. L'Administration peut s'attendre à ce que les services d'hélicoptères se déploient occasionnellement sans préavis. » L'énoncé ci-dessus suppose-t-il l'utilisation de l'aéronef contractuel, ou d'un autre aéronef dont le proposant pourrait disposer dans la zone pour ces missions susmentionnées?	Il est fondé sur l'aéronef contractuel. L'APP peut affréter ou avoir besoin de services ponctuels additionnels.
Est-ce que la « PARTIE C : PIÈCES JOINTES » (pages 29 à 31 - formulaire) a pour fin d'offrir au proposant une orientation pour rédiger une proposition, ou est-ce que les formulaires existants doivent être remplis dans le cadre de la proposition du proposant?	Ils sont fournis uniquement à titre d'orientation. Vous pouvez utiliser les gabarits de formulaires si vous le souhaitez.
Veillez expliquer ce que signifie « Chaque aéronef doit avoir son propre TEA distinct »? Est-ce que différents TEA d'une société titulaire d'une licence et expérimentés peuvent travailler sur l'aéronef contractuel?	L'aéronef contractuel doit avoir à sa disposition un TEA titulaire d'une licence auprès du détenteur du pouvoir de signature de l'ACA. Le personnel d'entretien additionnel nécessaire au soutien de l'aéronef constitue la responsabilité de l'exploitant aérien.
« Le contractant fournira aux pilotes et aux treuillistes des combinaisons de survie et des casques de vol ». Veillez confirmer si le terme « pilotes » comprend les pilotes maritimes, les pilotes d'hélicoptères, ou les deux?	Les pilotes de l'équipage de l'exploitant aérien et les treuillistes.
Le contractant est-il responsable de fournir des combinaisons de survie et (ou) des casques pour tous les passagers (équipage non essentiel) à bord, pendant un transfert de navire?	Il sera discuté de cette question avec le proposant choisi et (ou) celui identifié comme un coureur de tête pendant les négociations.
Les pilotes maritimes de Prince Rupert ou de Victoria sont-ils des résidents locaux, transitoires ou les deux? S'ils voyagent vers l'un ou l'autre des emplacements, comment s'y rendent-ils?	Les pilotes maritimes résident dans le Lower Mainland et sur l'Île de Vancouver. Lorsqu'ils reçoivent une affectation, ils utilisent des taxis sur route, des bateaux-taxis, des traversiers et des vols commerciaux ou affrétés, au besoin.
Pouvons-nous obtenir une orientation plus précise au sujet des exigences en matière de portée de l'aéronef quant aux distances et aux emplacements? En particulier pour la côte sud.	Pour les opérations d'hélicoptère, l'emplacement de transfert des pilotes maritimes devrait être depuis Sooke. Les distances seront tributaires de l'emplacement de la base d'exploitation de l'hélicoptère du proposant.
Pour les opérations de jour, l'APP préfère-t-elle un ou à deux pilotes d'équipage?	Un pilote d'hélicoptère pour les opérations de jour, et deux pilotes d'hélicoptère pour les opérations de nuit.



Question	Réponse
Qui examinera la soumission technique? Bien que nous ne nous attendions pas à obtenir des noms individuels, il serait utile de comprendre le contexte de la partie à l'examen. Par exemple, les services d'un conseiller en aviation tiers ont-ils été retenus, ou est-ce que les professionnels internes du Canada (gouvernement) fourniront ce soutien?	Un spécialiste en aviation indépendant fournit des services-conseils à l'APP.
L'élément 5.4 Aspects Techniques – Personnel et services énonce que le proposant dispose de programmes de formation en place et une expérience actuelle en matière de levage. L'Autorité acceptera-t-elle que des « programmes de formation » soient mis en place avant le commencement du contrat avec le soutien de sociétés d'expérience tierces?	L'APP étudiera toutes les propositions en termes de conformité avec la demande de propositions et de caractère approprié pour les opérations de l'APP.
L'Autorité acceptera-t-elle une expérience actuelle en levage présentée par des personnes à l'emploi des proposant ou sous-traitantes pour ces derniers?	L'APP étudiera toutes les propositions en termes de conformité avec la demande de propositions.
Annexe B - 1. Exigences relatives aux aéronefs, 4. Détient un certificat de navigabilité. Cette exigence signifie-t-elle que le proposant doit actuellement être en possession de la cellule, ou que la cellule doit détenir un certificat de navigabilité de Transports Canada? Pour plus de clarté, le proposant peut-il indiquer un aéronef convenable et disponible sur le marché, ou auprès du fabricant auprès duquel il sera acquis et qui sera préparé avant la date de commencement d'octobre 2022?	Un aéronef de transition peut être proposé avec un aéronef alternatif présenté avec des échéanciers de respect des exigences de la demande de propositions.
L'Annexe E - Équipages - Qualifications des pilotes énonce que le pilote-commandant devra compter au moins 500 heures de vol sur le type d'aéronef. En ce qui a trait à un nouveau type d'aéronef pour le pays, ou pour l'équipage du proposant, cela sera prohibitif. L'Autorité acceptera-t-elle d'autres moyens de conformité avec une combinaison de formation offerte par le fabricant, une formation sur simulateur rehaussée et fréquente de niveau D et (ou) une expérience similaire sur un aéronef?	Oui. Une forme d'allègement ou de conformité alternative sera prise en compte.
Y a-t-il une limite de poids pour l'atterrissage sur le pont de certains navires?	Oui. Ces demandes de propositions visent des opérations d'hélicoptère où les chargements en pontée et autres obstructions de ponts bas ne constitueront pas des enjeux.
Si nous présentons une proposition pour les deux occasions, et que nous sommes retenus, l'Autorité acceptera-t-elle un treuil et un câble de rechange?	Oui. En supposant que le modèle et le type sont les mêmes et interchangeable sur l'aéronef.
Dans la demande de propositions, vous avez fait une mention spéciale au sujet d'Ogden Point. Est-il attendu que l'hélicoptère ramassera le pilote maritime à cet endroit, ou ce dernier sera-t-il en mesure de se déplacer vers un autre emplacement voisin jusqu'à l'hélicoptère? Dans l'affirmative, la distance souhaitée doit-elle être exprimée en temps ou en kilomètres?	À l'heure actuelle, les pilotes maritimes se rapportent à la station de pilotage, soit Ogden Point. Un temps de déplacement court entre la base de l'hélicoptère et la station de pilotage est préféré. L'APP est au fait des enjeux et des plaintes au sujet du bruit dans cette zone lors des opérations de nuit.
L'Autorité accepte des propositions comportant un aéronef de transition pendant qu'un aéronef nouvellement construit, mis à niveau ou autre est en cours de préparation. Si un proposant propose un type d'aéronef qui est nouveau pour sa flotte, ou un aéronef acquis à l'état neuf auprès du fabricant, l'Autorité acceptera-t-elle l'Annexe B-1 qui n'inclut pas un numéro de série ou un enregistrement pour cet aéronef?	Oui, pourvu que les éléments obligatoires dans la demande de propositions soient traités.
Est-il attendu que nous fournissions des services de ligne à tous les types de navires?	Oui, pourvu que les navires puissent accueillir un hélicoptère.



Question	Réponse
Pour la soumission de la proposition, l'Autorité acceptera-t-elle une clé USB à la place d'un CD ou d'un DVD?	Oui.
Veillez confirmer que les graphiques de performance sont les graphiques HOGE OEI (hover out of ground effect, one engine inoperative) qui comprennent les exigences d'AC29-2C et non les graphiques de classe A.	La demande de propositions exige une « certification entière pour les charges externes de classe D conformément à l'article 702.21 du RAC » pour les opérations non urgentes. Cela comprend tous les règlements et lignes directrices connexes que Transports Canada a publiés, et les lignes directrices utilisées au moment où les opérations de classe D d'exploitants aériens sont approuvées.
Pour plus de clarté, nous suggérons que le graphique qui suit soit ajouté à l'Annexe B-1.	Les critères d'APP permettront d'obtenir les mêmes renseignements.
Qu'a fait l'APP qui permettra des opérations de nuit compte tenu des restrictions passées imposées par la GVHA et des préoccupations importantes de la communauté locale?	L'APP comprend qu'il y a des restrictions et des défis associés aux opérations de nuit dans la zone de la GVHA. Selon la base d'opération proposée, l'APP suppose que le proposant est la partie responsable.
La demande de propositions prévoit quatre exemplaires papier et un exemplaire sur CD ou DVD. L'APP acceptera-t-elle des soumissions sur clé USB?	L'APP acceptera une copie électronique sur une clé USB.
Veillez décrire vos normes en matière de formation sur le treuillage.	La norme minimale d'APP pour la formation sur le treuillage correspond aux exigences réglementaires canadiennes.
Un examen de l'Annexe E indique un nombre minimum de 500 heures PIC sur le type d'aéronef pour le pilote-commandant. L'Autorité envisagera-t-elle des propositions pour un aéronef de nouvelle technologie à l'égard duquel CHC pourrait faire la preuve d'une expérience sur un aéronef de complexité et de taille équivalentes avec un programme de formation de transition exhaustif?	Oui.
En ce qui a trait aux renseignements sur l'organisation, élément 5c, l'Administration de pilotage du Pacifique Canada peut-elle confirmer que les renseignements demandés ont trait aux actionnaires directs de la société proposante?	Le terme organisation réfère à la société d'hélicoptère qui fournira les services comme ils sont présentés dans la demande de propositions. Vous pouvez inclure des renseignements au sujet des actionnaires de la société, s'il y a lieu.
Y a-t-il une option pour des soumissions de remplacement en plus de celle permise à l'élément 6.3, par exemple, une soumission de prix combiné pour les deux demandes de propositions nord et sud?	En plus d'une proposition de prix combinée, veuillez fournir des propositions de prix distinctes pour chaque demande de propositions.
Conformément à l'élément 3.10 des deux demandes de propositions, à l'égard de la période de négociation de 14 jours, l'Autorité de pilotage du Pacifique est-elle en mesure de fournir une liste complète des modalités qui pourraient être négociées avec le candidat identifié comme un coureur de tête au moment de l'avis de sa sélection?	L'APP fournira les modalités pour les négociations avec le candidat identifié comme un coureur de tête.
Y a-t-il un poids brut maximum d'aéronef ayant été établi par l'Autorité de pilotage du Pacifique pour les services d'opérations d'hélicoptère nord et sud?	L'APP n'a pas établi un poids brut maximum d'aéronef pour les services d'opérations d'hélicoptère.
Est-ce l'intention de l'Autorité de pilotage du Pacifique que la portée des opérations de 24 heures par 24 et sept jours par sept comprennent des capacités de vision nocturne, c.-à-d. NVG?	La demande de propositions ne comporte pas d'exigence établie en matière de capacités de vision nocturne. Les améliorations apportées à l'aéronef qui rendent les opérations plus sécuritaires seront prises en compte par l'APP pendant les évaluations des propositions.