APPENDICE F.1 DE L'ANNEXE F DE LA PARTIE 4 DE L'APPEL D'OFFRES

MATRICE DE CONFORMITÉ TECHNIQUE

Il est fortement recommandé au soumissionnaire de joindre une copie de cette matrice de conformité à son offre pour veiller à ce que chaque critère obligatoire soit abordé dans sa soumission. Pour chaque critère technique obligatoire, le proposant doit indiquer si les produits livrables proposés « respectent ou respecteront » ou « ne respectent pas » le critère demandé en cochant la case prévue à cet effet. Le soumissionnaire doit également prouver la conformité des produits livrables aux critères en joignant des documents étayant les spécifications ou l'expérience indiqués. Lorsqu'il fait référence à la documentation, le proposant doit indiquer où l'information se trouve en précisant le titre des documents, ainsi que le numéro de la page et du paragraphe, le cas échéant.

Soumission relative aux pilotes:

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.1	Expérience des pilotes : Le soumissionnaire confirme qu'**au moins deux (2) pilotes** respectant les critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.2 (a) à 5.2 (g) de l'Énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) seront fournis chaque année.			
A	Pilote #1 (nom):			
a.	Le permis et les annotations de qualification pour l'hélicoptère proposé auquel ils sont affectés.			
b.	Au moins 2 500 heures de vol à titre de commandant de bord (CdB) d'un aéronef à voilure tournante.			
c.	Au moins 500 heures de vol (CdB) d'un aéronef de la même classe.			
d.	Au moins 50 heures (CdB) du même type d'aéronef les douze (12) derniers mois précédant la date de début du contrat à la base d'opérations.			
e.	Au moins cinq (5) saisons d'expérience avec un total d'au moins 300 heures de vol (CdB) de lutte contre les incendies.			
f.	Au moins 500 heures (CdB) de manœuvres à l'aide de repères verticaux (p. ex., la charge d'eau et l'élingue longue).			
g.	Au moins 1 000 heures de vol en terrain montagneux, c.-à-d. dans les zones montagneuses définies dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada.			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.1	Expérience des pilotes : Le soumissionnaire confirme qu'**au moins deux (2) pilotes** respectant les critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.2 (a) à 5.2 (g) de l'Énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) seront fournis chaque année.			
B	Pilote #2 (nom):			
a.	Au moins 2 500 heures de vol à titre de commandant de bord (CdB) d'un aéronef à voilure tournante.			
b.	Au moins 500 heures de vol (CdB) d'un aéronef de la même classe.			
c.	Au moins 50 heures (CdB) du même type d'aéronef les douze (12) derniers mois précédant la date de début du contrat à la base d'opérations.			
d.	Au moins cinq (5) saisons d'expérience avec un total d'au moins 300 heures de vol (CdB) de lutte contre les incendies.			
e.	Au moins 500 heures (CdB) de manœuvres à l'aide de repères verticaux (p. ex., la charge d'eau et l'élingue longue).			
f.	Au moins 1 000 heures de vol en terrain montagneux, c.-à-d. dans les zones montagneuses définies dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada.			
g.	Au moins 2 500 heures de vol à titre de commandant de bord (CdB) d'un aéronef à voilure tournante.			
N° d'article	**Critères techniques obligatoires**	**Respectés ou respectera**	**Non respectés**	**Remarques No. de page**
1.2	Compétence des pilotes : Le soumissionnaire confirme qu'au moins deux (2) pilotes respectant les critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.3 (a) à 5.3 (g) de l'Énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) seront fournis chaque année. Tous les pilotes affectés au présent contrat doivent respecter les critères de compétence décrits dans le guide *Pilot Competencies for Helicopter Wildfire Operations* (*https://www.h-a-c.ca/Pilot_Competencies.pdf*) de la Helicopter Association of Canada).			
A	Pilote #1 (nom):			
a.	Connaissance générale des opérations de lutte contre les feux de forêt			
b.	Vol en terrain montagneux			
c.	Charge externe			
d.	Dispositif d'allumage aérien et utilisation de l'hélitorche			
e.	Sortie de vol stationnaire			
f.	Vol en zone exiguë			
g.	Vol par mauvaise visibilité			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
B	Pilote #2 (nom):			
a.	Connaissance générale des opérations de lutte contre les feux de forêt			
b.	Vol en terrain montagneux			
c.	Charge externe			
d.	Dispositif d'allumage aérien et utilisation de l'hélitorche			
e.	Sortie de vol stationnaire			
f.	Vol en zone exiguë			
g.	Vol par mauvaise visibilité			

Hélicoptère proposé :

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.1	Hélicoptère : Le soumissionnaire doit préciser l'hélicoptère et l'indicatif d'appel proposés et indiquer clairement qu'il respecte les critères obligatoires énumérés à l'article 6. Exigences relatives à l'aéronef de l'Énoncé des travaux. a. Marque et modèle de chaque hélicoptère proposé b. Numéros d'enregistrement c. Certifications et documents annexés			
a.	Marque et modèle de chaque hélicoptère proposé			
b.	Numéros d'enregistrement			
c.	Certifications et documents annexés			
1.3.2	Général : Le soumissionnaire a indiqué comment l'hélicoptère proposé respecte les critères des alinéas 6.1 (a) à 6.1 (h).			
a.	Classe : Intermédiaire			
b.	Nombre de places assises : 1 pilote et 5 ou plus passagers			
c.	Volume des compartiments à bagages fermés : 0,5 m^3 ou plus			
d.	Autonomie de vol : 515 km (320 miles nautiques) ou plus			
e.	Charge externe (limite du crochet porte-charge) : 1 200 kg ou plus			
f.	Charge utile interne : 1 008 kg ou plus			
g.	Plafond pratique :4 877 m ou plus			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.3	Équipement supplémentaire de l'hélicoptère : Le soumissionnaire a confirmé que l'hélicoptère proposé répond, ou répondra, aux critères 6.2 (a) à 6.2 (n).			
a.	Des sièges pour 5 passagers ou plus. Tous les sièges doivent avoir un dossier haut et des ceintures-baudriers.			
b.	Deux (2) réservoirs d'arrosage aériens, de type Bambi souples. i. 1 taille de citerne (180 gallons US/680 l) ii. 1 taille de citerne (240 gallons US/910 l)			
c.	Un compteur horaire activé par le collectif.			
d.	L'appareil permet au pilote d'effectuer des manœuvres à l'aide de repères verticaux.			
e.	Une (1) élingue de 15 mètres			
f.	Une (1) élingue de 30 mètres avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.			
g.	Deux (2) filets d'arrimage de fret avec cordons et pivots.			
h.	Un (1) panier de fret externe pour le transport de marchandises dangereuses comme le carburant, les tronçonneuses, les répulsifs contre les ours, etc..			
i.	Un atterrisseur à patins surélevé de marque DART (ou l'équivalent) avec sabots de patin et échelles de coupée des deux côtés de l'appareil.			
j.	Une hélitorche opérationnelle de 24 volts capable d'utiliser de l'AVGAS, du carburant Jet A et du carburant Jet B mélangé à un agent gélifiant.			
k.	Un système électrique interne de 24 volts CC adapté aux dispositifs d'allumage *Red Dragon* et *Premo*.			
l.	Marquage bien visible sur le rotor principal et le rotor de queue.			
m.	Nécessaire pour civière Medivac dans chaque appareil.			
n.	Pompe de ravitaillement portable qui fonctionne à partir du système électrique de l'appareil et trousse d'intervention en cas de déversement appropriées pour l'hélicoptère.			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.4	Équipement de communication : Le soumissionnaire a confirmé que l'hélicoptère proposé respecte ou respectera les critères des paragraphes 6.3 (a) à 6.3 (h).			
a.	Deux (2) émetteurs-récepteurs radiophoniques VHF/AM dont les fréquences varient de 118 à 135,97 MHz inclusivement, avec espacement d'antenne de 50 kHz et une fonction de veille. Cela permettra une capacité de réception et d'émission indépendante au poste de pilotage et de copilotage sur n'importe quel système radio. Le dispositif de commande sera doté de deux interrupteurs pouvant être actionnés indépendamment aux postes de pilotage et de copilotage. Le poste de copilotage doit être doté d'une pédale de commande opérationnelle pour l'émission radiophonique ou d'un commutateur d'émission ICS/TSX monté sur le tableau de bord ou sur le panneau.			
b.	Deux (2) émetteurs-récepteurs FM dont la bande de fréquences varie de 150 MHz à 174 MHz, capables de générer des silencieux de sous-porteuse de 103,5 Hz, 114,8 Hz, 127,3 Hz et 141,3 Hz, avec tête de commande pour 30 canaux préréglés simplex et semi-duplex, programmables par le pilote, ainsi qu'une fonction principale et de veille. Ils doivent pouvoir être utilisés sur des canaux à large bande (25 kHz) et à bande étroite (12,5 kHz), selon les besoins.			
c.	Ils doivent être dotés de capacités d'interphone radio et de casques avec microphone ou micro-rail au poste de pilotage, de copilotage et au siège avant.			
d.	Un (1) interphone pour les sièges avant et sièges arrière, ainsi que des casques d'écoute et des micro-rails de marque David Clark ou Bose ou d'une marque équivalente.			
e.	Un (1) bloc d'alimentation électrique approuvé par Transports Canada pour l'électronique du poste de pilotage accessible pour le copilote (siège avant).			
f.	Un (1) téléphone satellite câblé ou portatif permettant les communications en région éloignée.			
g.	Au moins un (1) émetteur-récepteur FM programmable et portatif avec possibilité de bande de fréquences et de silencieux de sous-porteuse (comme mentionné ci-dessus).			
h.	Tous les membres du personnel navigant, notamment les ingénieurs, doivent être équipés d'un téléphone intelligent.			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.5	Équipement de navigation, de sécurité et de secours : Le soumissionnaire a confirmé que l'hélicoptère proposé répond, ou répondra, aux critères 6.4 (a) à 6.4 (e).			
a.	Une (1) radiobalise de détresse (ELT).			
b.	Un (1) système de positionnement mondial (GPS)			
c.	Une tablette équipée de l'application de cartographie Avenza et d'un lecteur de codes QR, montée dans le cockpit à portée du pilote et pouvant être chargée dans cette position.			
d.	Tout l'équipement de sécurité, de communication, de navigation et autre requis par Transports Canada pour des opérations de cette nature.			
e.	Système automatisé de suivi des vols (AFF), fournissant des emplacements ping de 2 minutes pendant la période opérationnelle annuelle.			

Calendrier de rotation des pilotes

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.4	Calendrier : Le soumissionnaire doit présenter un calendrier de rotation des pilotes conforme aux exigences suivantes : i. Exigences applicables du *Règlement de l'aviation canadien.* ii. Spécifications du certificat d'exploitation aérienne. iii. Assurance de l'uniformité parmi les pilotes afin de fournir le même complément de pilotes pour l'ensemble de la saison opérationnelle. iv. Les pilotes principaux nommés dans le dossier d'appel d'offres doivent piloter au moins 75 % du temps prévu pour la première année du contrat. v. Les pilotes principaux nommés dans les années subséquentes du contrat (s'ils sont différents de ceux qui sont nommés dans le dossier d'appel d'offres) doivent voler au moins 75 % du temps prévu pour les années de contrat suivantes, et ils doivent posséder une expérience et des compétences comparables à celles qui ont été énoncées dans le dossier d'appel d'offres initial.			
a.	Exigences applicables du *Règlement de l'aviation canadien.*			
b.	Spécifications du certificat d'exploitation aérienne.			
c.	Assurance de l'uniformité parmi les pilotes afin de fournir le même complément de pilotes pour l'ensemble de la saison opérationnelle.			
d.	Les pilotes principaux nommés dans le dossier d'appel d'offres doivent piloter au moins 75 % du temps prévu pour la première année du contrat.			
e.	Les pilotes principaux nommés dans les années subséquentes du contrat (s'ils sont différents de ceux qui sont nommés dans le dossier d'appel d'offres) doivent voler au moins 75 % du temps prévu pour les années de contrat suivantes, et ils doivent posséder une expérience et des compétences comparables à celles qui ont été énoncées dans le dossier d'appel d'offres initial.			

Dossier de sécurité

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.5	Dossier de sécurité : Le soumissionnaire doit présenter un dossier comprenant les incidents et accidents à signaler définis dans les exigences du Système canadien de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC) englobant les cinq (5) dernières années (du 1er janvier 2017 au 31 décembre 2021). À évaluer plus avant selon les critères techniques cotés A. Remarque : Lorsqu'un soumissionnaire présente une soumission en tant que coentreprise, le dossier de sécurité doit comprendre la liste des incidents de l'exploitant aérien principal.			
1.5.1	Le soumissionnaire a présenté un dossier de sécurité contenant des données du SCRQEAC.			