

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.

Dossier d'évaluation des pilotes

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.1	Expérience en matière de pilotage – Le soumissionnaire confirme la disponibilité de deux (2) pilotes principaux qui répondent aux critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.2(a) à 5.2(h) de l'énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) :			
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 200 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 au moins 150 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 1000 heures de vol en terrain montagneux, c.-à-d. dans les zones montagneuses définies dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada (le cas échéant).			
h.	Avoir réussi le processus d'examen et d'approbation des pilotes de sauvetage de Parcs Canada.			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.1	(suite) Expérience en matière de pilotage – Le soumissionnaire confirme la disponibilité de deux (2) pilotes principaux qui répondent aux critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.2(a) à 5.2(h) de l'énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) :			
B	Pilote #2 (nom):			
a.	Le permis et les annotations de qualification pour l'hélicoptère proposé auquel ils sont affectés.			
b.	Au moins 1 500 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 au moins 150 heures de vol (CdB) de lutte contre les incendies.			
f.	Au moins 200 heures (CdB) de manœuvres à l'aide de repères verticaux (p. ex., la charge d'eau et l'élingue longue).			
g.	Heures de vol en terrain montagneux, c.-à-d. dans les zones montagneuses définies dans le Manuel d'information aéronautique (AIM) de Transports Canada (le cas échéant).			
h.	Avoir réussi le processus d'examen et d'approbation des pilotes de sauvetage de Parcs Canada.			
N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.2	Compétence des pilotes : Le soumissionnaire confirme qu'il fournira deux (2) pilotes principaux répondant aux critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.3(a) à 5.3(i) de l'énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) : Tous les pilotes affectés à ce contrat doivent satisfaire aux critères de compétence suivants, comme décrits dans le document de l'Helicopter Association of Canada intitulé <i>Pilot Competencies for Helicopter Wildfire Operations</i> , ainsi qu'à des critères de compétence supplémentaires en matière de sauvetage en terrain montagneux.			
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'hélicoptère			
e.	Sortie de vol stationnaire			
f.	Vol en zone exiguë			
g.	Vol par mauvaise visibilité			
h.	Ligne fixe de classe D			

i.	Opérations sur la neige et les glaciers			
----	---	--	--	--

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.2	<p>(suite) Compétence des pilotes : Le soumissionnaire confirme qu'il fournira deux (2) pilotes principaux répondant aux critères d'expérience obligatoires énoncés aux paragraphes 5.3(a) à 5.3(i) de l'énoncé des travaux (énumérés ci-dessous) :</p> <p>Tous les pilotes affectés à ce contrat doivent satisfaire aux critères de compétence suivants, comme décrits dans le document de l'Helicopter Association of Canada intitulé <i>Pilot Competencies for Helicopter Wildfire Operations</i>, ainsi qu'à des critères de compétence supplémentaires en matière de sauvetage en terrain montagneux.</p>			
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'hélicoptère			
e.	Sortie de vol stationnaire			
f.	Vol en zone exiguë			
g.	Vol par mauvaise visibilité			
h.	Ligne fixe de classe D			
i.	Opérations sur la neige et les glaciers			

Soumission relative aux hélicoptères

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.1	Hélicoptère proposé : Le soumissionnaire doit identifier l'hélicoptère proposé et indiquer clairement qu'il répondra aux critères obligatoires énumérés à l'article 6 – Exigences relatives à l'aéronef de l'énoncé des travaux et aux critères obligatoires 1.3.1 à 1.3.5 exposés ci-dessous.			
A	Proposé Hélicoptère			
a.	Marque et modèle de chaque hélicoptère proposé			
b.	Numéros d'enregistrement			
c.	Certifications et documents annexés			
N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.2	Général : Le soumissionnaire a indiqué comment chaque hélicoptère proposé respecte les critères des alinéas 6.1 a) à 6.1 g).			
A	Proposé Hélicoptère			
a.	Classe Intermédiaire (AS350B2, AS350B3, H125 or Bell 407 ou équivalent)			
b.	Nombre de places assises 1 pilote et 5 ou plus passagers			
c.	Volume des compartiments à bagages fermés 0,46 m ³ ou plus			
d.	Autonomie de vol 515 km (278 miles nautiques) ou plus			
e.	Charge externe (limite du crochet porte-charge) 1 136 kg ou plus			
f.	Charge utile interne 860 kg ou plus			
g.	Plafond pratique 4 267 m ou plus			

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.3.3	Équipement supplémentaire de chaque hélicoptère : Le soumissionnaire a confirmé comment l'hélicoptère proposé répond ou répondra aux critères 6.2(a) à 6.2(o) :			
A	Proposé Hélicoptère			
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 avec relâchement à distance électrique du crochet porte-charge.			
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 hélicopte 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 approprié pour l'hélicoptère.			
o.	Nécessaire de pièces fixes Boost HEC installées sur l'aéronef conformément aux instructions supplémentaires pour le maintien de la navigabilité.			

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 comment l'hélicoptère proposé répond ou répondra aux critères 6.3(a) à 6.3(g).			
A	Proposé Hélicoptère			
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 copilote 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 copilote. Le poste de copilote 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 pré-réglés 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 copilote 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.	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).			
g.	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 comment l'hélicoptère proposé répond ou répondra aux critères 6.4(a) à 6.4(e).			
A	Proposé Hélicoptère			
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

Article	Critères techniques obligatoires	Respecte ou respectera	Ne respecte pas	Commentaires/Référence Page n°
1.4	Calendrier de rotation des pilotes Le soumissionnaire doit présenter un calendrier de rotation des pilotes conforme aux exigences du critère 5.7 :			
a.	Exigences applicables du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>			
b.	Spécifications du certificat d'exploitation aérienne			
c.	Assurance de l'uniformité parmi les pilotes en utilisant la même équipe de pilotes pour l'ensemble de la saison opérationnelle			
d.	Les pilotes principaux identifiés dans la soumission doivent effectuer au moins 75 % des heures de vol prévues pendant la première année du contrat.			
e.	S'ils sont différents de ceux désignés dans la soumission, les pilotes principaux identifiés pour les années suivantes du contrat doivent effectuer au moins 75 % des heures de vol prévues au cours des années suivantes du contrat et doivent posséder une expérience et des compétences comparables à celles des pilotes identifiés dans la soumission initiale.			

Dossier de sécurité :

N° d'article	Critères techniques obligatoires	Respectés ou respectera	Non respectés	Remarques No. de page
1.5	<p>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 1^{er} juillet 2019 au 30 juin 2024).</p> <p>À évaluer plus avant selon les critères techniques cotés A.</p> <p>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.</p>			
1.5.1	Le soumissionnaire a présenté un dossier de sécurité contenant des données du SCRQEAC (du 1 ^{er} juillet 2019 au 30 juin 2024).			