



Aeroklub Ziemi Lubuskiej
Przylep – Skokowa 18
66-015 Zielona Góra
<http://www.azl.pl>

telefon: +48 (68) 321 30 10
fax: +48 (68) 321 30 11
NIP 929-011-54-36, REGON 0000682465
e-mail: przetarg@azl.pl

CZĘŚĆ III SIWZ: OPIS PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

Nazwa zamówienia:	Dostawa 2 samolotów szkolnych dla Ośrodka Szkolenia Lotniczego Aeroklubu Ziemi Lubuskiej
Zamawiający:	Aeroklub Ziemi Lubuskiej
Numer referencyjny:	1/AZL/2020
Rodzaj zamówienia:	Dostawy

Rozdział I Specyfikacja samolotu szkolnego

Uwaga, wymagania Zamawiającego zwarte w niniejszym Opisie przedmiotu zamówienia dotyczą każdego z dostarczanych samolotów osobno.

1. Certyfikaty i dopuszczenia
 - 1.1. Samolot musi posiadać Certyfikat EASA CS-VLA.
 - 1.2. Samolot musi być certyfikowany do wykonywania lotów według przepisów VFR Dzień/Noc.
 - 1.3. Samolot musi być wyposażony w zakresie umożliwiającym wykonywanie lotów w nocy, według przepisów VFR.
 - 1.4. Samolot musi być dopuszczony do wykonywania operacji startów i lądowań z płaszczyzn trawiastych.
2. Układ konstrukcyjny
 - 2.1. Jednopłat z ustrzeżeniem ogonowym.
 - 2.2. Podwozie trójkołowe, stałe z kołem przednim.
 - 2.3. Górnopłat o konstrukcji metalowej lub mieszanej kompozytowo –metalowej.
3. Napęd
 - 3.1. Jeden silnik tłokowy umieszczony z przodu o mocy standardowej nie mniejszej niż 95 KM.
 - 3.2. Czas pracy silnika pomiędzy remontami (TBO) musi wynosić nie mniej niż 2 000 godzin.
 - 3.3. Silnik musi mieć Certyfikat dopuszczający do zabudowania go na statku powietrznym.
 - 3.4. Samolot musi posiadać śmigło ciągnące.
4. Kabina samolotu
 - 4.1. Kabina samolotu musi spełniać następujące wymagania:
 - a) Dwa miejsca załogi (pilota instruktora, ucznia – pilota) w układzie obok siebie,
 - b) Zdwojony układ sterowania samolotem,
 - c) Łatwy dostęp do organów sterowania samolotem,
 - d) Łatwy dostęp do organów sterowania samolotem, dźwigni sterowania silnikiem i śmigłem z obydwu miejsc załogi,
 - e) Regulowana pozycja fotela pilotów wraz z oparciem.
5. Wyposażenie w przyrządy pokładowe
 - 5.1. Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne zobrazowane na elektronicznych zintegrowanych wyświetlaczach wielofunkcyjnych (Glass Cockpit).
 - 5.2. Przyrządy kontroli zespołu napędowego i instalacji elektrycznej mogą być analogowe lub elektroniczne.
 - 5.3. Przyrządy pilotażowo - nawigacyjne do lotów VFR w dzień i w nocy, zbudowane zgodnie z wymogami SPO.JDE.A 120 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 965/2012 dnia 5 października 2010 r. (Dz. U. UE L 296 z 25 października 2012 r. z późn. zm.).
 - 5.4. Co najmniej jedna radiostacja lotnicza VHF, pracująca na częstotliwości 118,000 – 136,992 MHz, z separacją częstotliwości 8,33 kHz.
 - 5.5. Odbiornik nawigacyjny VOR/ILS.
 - 5.6. Odbiornik nawigacyjny GPS.
 - 5.7. Transponder MODE S.
 - 5.8. W przypadku wyposażenia samolotu w więcej niż jedną radiostację, o której mowa w pkt 5.4. wymagane jest wyposażenie samolotu w audio panel.
 - 5.9. Sygnalizator przyciągania lub wskaźnik kątów natarcia.

- 5.10. Automatyczny, awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT) pracujący na częstotliwościach: 125,000 MHz i 406,000 MHz.
6. Minimalne wymagania dla elektronicznych, zintegrowanych wyświetlaczy wielofunkcyjnych Glass Cockpit
 - 6.1. Elektroniczne wyświetlacze wielofunkcyjne, stanowiące wyposażenie samolotu, muszą zapewniać wskazania następujących danych:
 - a) Pasek prędkości IAS,
 - b) Wartość cyfrowa GS,
 - c) Pasek wysokości ALT,
 - d) Wariometr VS,
 - e) Sztuczny horyzont HSI,
 - f) Wskaźnik ślizgu BI,
 - g) Zobrazowanie wskazań VOR/LOC i ILS,
 - h) Nazwa kolejnego punktu trasy i odległości od niego w trybie GPS.
7. Minimalne wymagania osiągnięć
 - 7.1. Zasięg dedykowany nie mniejszy niż 500 NM.
 - 7.2. Godzinowe zużycie paliwa nie większe niż 20 l/h. Benzyna samochodowa i/lub lotnicza.
 - 7.3. Składowa wiatru boczego nie niższa niż 15 kts (węzłów).

Rozdział II Dokumentacja i wyposażenie obsługowe

1. Wraz samolotem musi zostać dostarczony komplet dokumentów wymaganych na pokładzie statku powietrznego w szczególności:
 - a) świadectwo rejestracji,
 - b) świadectwo zdatności do lotu z poświadczaniem zdatności do lotu,
 - c) pozwolenie radiowe, w tym na radiostację z separacją częstotliwości 8,33 Khz,
 - d) aktualna instrukcja użytkowania w locie,
 - e) dane obsługowe z aktualizacją,
 - f) dokumenty zarządzania ciągłą zdatnością do lotu,
 - g) wymagane certyfikaty i pozwolenia, o których mowa w pkt 1. powyżej oraz wszystkie inne wymagane przez prawo polskie i unijne, dopuszczające samolot do użytku zgodnie z przeznaczeniem.
2. Dokumentacja samolotu musi być aktualna na dzień jego dostawy do Zamawiającego.
3. Komplet dostarczonej dokumentacji musi być dostarczony w języku angielskim lub jeśli to możliwe również z tłumaczeniem na język polski. AFM musi być dostarczone w języku angielskim i w tłumaczeniu na język polski.

Rozdział III Inne wymagania

1. Samolot musi być wyposażony w apteczkę pierwszej pomocy oraz gaśnicę pokładową.
2. Samolot musi być dostarczony wraz z bazami danych, aktualnymi na dzień dostawy, urządzeń i agregatów zbudowanych w samolocie.
3. Samolot musi być wyprodukowany w 2020 roku.
4. Zamawiający wymaga, aby samolot został oznaczony barwami floty aeroklubu. Wykonawca przeprowadzi konsultacje z Zamawiającym, co do sposobu realizacji tego obowiązku. Zamawiający udostępni wybranemu Wykonawcy wymagania dotyczące

obowiązującego oznaczenia (kolorystyka, techniki reprodukcji etc.), które Wykonawca będzie zobowiązany uwzględnić.

5. Zamawiający wymaga aby nalot samolotu nie był większy niż 20 godzin.
6. Nadzór techniczny: statek powietrzny (Sp) musi posiadać dokumenty świadczące o nadzorowaniu ciągłą zdadnością do lotu w uprawnionej organizacji Zarządzania Ciągłą Zdolnością do Lotu. Z przekazania statku powietrznego zostanie sporządzony protokołu zdawczo – odbiorczy, stanowiący potwierdzenie przekazania samolotu w terminie wynikającym z oferty Wykonawcy. Protokół przekazania nie stanowi pokwitowania jego odbioru w rozumieniu Kodeksu Cywilnego i nie stanowi zwolnienia wykonawcy z jego obowiązków względem zamawiającego.

Rozdział IV Świadczenie usługi serwisu

1. Zamawiający wymaga, aby wykonawca w ramach niniejszego zamówienia zapewnił usługę serwisową dostarczonego statku powietrznego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej w okresie 500 godzin albo dwóch lat (w zależności co minie wcześniej) i pogwarancyjnego dostarczonego statku powietrznego.
2. Definicje:
 - a) Czas reakcji – przekazanie użytkownikowi zgłaszającemu problem informacji o statusie problemu.
 - b) Czas naprawy – ilość godzin od momentu zgłoszenia problemu do momentu usunięcia problemu.
 - c) Poziom ważności 1 [krytyczny] – problem uniemożliwiający użytkowanie statku powietrznego, wymagający szybkiej reakcji.
 - d) Poziom ważności 2 [istotny] – problem powoduje poważne trudności w użytkowanie statku powietrznego, ale nie zakłóca pracy i dalsze loty są możliwe.
 - e) Poziom ważności 3 [zwykły] – problem stwarzający niewielkie lub minimalne utrudnienia.
3. Czas serwisu: Wykonawca udzieli w okresie od dnia podpisania umowy do dnia 30 czerwca 2022 r. prac serwisowych według potrzeb wynikających z aktualnego zakresu. Niewykorzystane godziny z każdego miesiąca będą możliwe do wykorzystania w kolejnym miesiącu.
4. Zakres serwisu: Wykonawca zobowiązany jest do:
 - a) wykonania prac w wymaganym przez zamawiającego okresie,
 - b) monitorowania poprawności pracy wszystkich systemów,
 - c) zapewnienia pełnej obsługi serwisowej,
 - d) reagowania na błędy w funkcjonowaniu statku powietrznego oraz rozwiązywania problemów wynikających z awarii.
5. Warunki realizacji serwisu:
 - a) Zdarzenia będą zgłaszane Wykonawcy przez upoważnionych pracowników Zamawiającego w dni powszednie w godzinach 7:00 – 18:00.
 - b) Czas reakcji Wykonawcy na zgłoszenie zostanie ustalony zgodnie z oferta Wykonawcy złożona w postępowaniu o udzielenie niniejszego zamówienia publicznego.
 - c) Czas rozwiązania przez Wykonawcę problemu krytycznego wynosi maksymalnie do 48 godzin.
 - d) Czas rozwiązania przez Wykonawcę problemu istotnego wynosi maksymalnie do 7 dni kalendarzowych.

- e) Czas rozwiązania przez Wykonawcę problemu zwykłego wynosi maksymalnie do 14 dni kalendarzowych.
6. Przekazywanie informacji / zlecanie prac
- a) Wymiana informacji i korespondencja będą przekazywane w formie: papierowej, elektronicznej lub telefonicznej.
 - b) Po podpisaniu umowy Wykonawca w terminie do 30 dni uzgodni z Zamawiającym harmonogram ramowy prac serwisowych w podziale na zadania ciągłe i planowane (z zastrzeżeniem możliwości dokonywania zmian harmonogramu po zakończeniu każdego z miesiąca).
 - c) Na początku każdego miesiąca strony będą uzgadniać zakres prac do wykonania w danym miesiącu.
 - d) Czasochłonność wykonania oraz kategoria dokonywanych czynności przez Wykonawcę będzie każdorazowo przedmiotem konsultacji pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą.
 - e) Wszelkie prace serwisowe realizowane przez Wykonawcę niezgłoszone przez Zamawiającego, muszą być wcześniej uzgadniane i akceptowane przez upoważnionych pracowników Zamawiającego.
 - f) Na koniec każdego miesiąca Wykonawca będzie przekazywał protokół zawierający listę wykonanych prac wraz z ich czasochłonnością.
 - g) Po akceptacji protokołu przez upoważnionych pracowników Zamawiającego będzie realizowana płatność na rzecz Wykonawcy po przedłożeniu faktury.
7. Gwarancja
- a) Wykonawca zobowiązany jest do takiego prowadzenia serwisu, aby zapewnić poprawne działanie całości statku powietrznego.
 - b) Warunki realizacji gwarancji będą zgodne z zapisami umowy.