



**ZASTĘPCA DYREKTORA  
BIURA FINANSÓW  
KOMENDY GŁÓWNEJ STRAŻY GRANICZNEJ**

Warszawa, dn. 16.04.2018 r.

KG-Fi-ZP-622/18

2018 -04- 1 0

Egz. nr 7

**Do wszystkich zainteresowanych  
(strona internetowa)**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Zakup i dostawa dwóch samolotów wielosilnikowych – turbinowych do wykonywania zadań nad obszarami morskimi przez Lotnictwo Straży Granicznej” – sprawa nr 2/BF/ZG/18

**Szanowni Państwo,**

na podstawie art. 38 ust. 2 i ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2017r. poz. 1579 z późn. zm.) informuję, że do Zamawiającego wpłynęły pytania od uczestników postępowania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w brzmieniu przytoczonym poniżej, na które Zamawiający udzielił następujących odpowiedzi oraz wprowadził zmiany do SIWZ:

**Pytanie nr 52:** Dotyczy Załącznika nr 1 do SIWZ „Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia” s. 10 – wysokość platformy optoelektronicznej. W Załączniku 1 do SIWZ, strona 10 określony jest wymóg maksymalnej wysokości 485 mm dla platformy optoelektronicznej LRU. W naszej opinii ten parametr nie ma wpływu na działanie/wydajność systemu obserwacji lotniczej, a może mieć jedynie wpływ na zachowanie się samolotu w trakcie lotu ze względu na potencjalny opór powietrza.

W odniesieniu do powyższego, prosimy o informację z jakiej przyczyny określono rzeczony wymóg, gdyż ogranicza on potencjalną pulę dostawców sprzętu, a nawet przy jego niezachowaniu Wykonawca może zachować niezbędne wymogi w zakresie zachowania się samolotu w locie/wymagań technicznych stawianych dla samolotu (prędkość, wysokość, wytrzymałość itd.) i wymagania w zakresie ciężaru systemu obserwacji lotniczej, pomimo, że wymiary systemu/platformy optoelektronicznej byłyby większe niż podane w wymaganiach technicznych.

Wnosimy o wykreślenie tego ograniczenia, z zastrzeżeniem, iż niezależnie od wysokości platformy zachowane zostaną wymagania w zakresie zachowania się samolotu w locie i parametry lotu.

**Odpowiedź na pytanie nr 52:** Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie ze Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia wymogu dotyczącego maksymalnej wysokości dla platformy optoelektronicznej LRU. W opinii Zamawiającego parametr maksymalnej wysokości platformy optoelektronicznej LRU oprócz wpływu na aerodynamikę statku powietrznego i generację dodatkowego oporu szkodliwego ma bardzo duży wpływ na:

- podatność obsługową systemu obserwacji lotniczej, co jest niezwykle istotne podczas jego prac serwisowych,
- na poziom optymalizacji tej platformy, wskazujący na zaawansowanie techniczne systemu obserwacji lotniczej.

Podatność obsługowa jest jednym z istotniejszych czynników branych pod uwagę podczas określania rozmiarów systemu obserwacji lotniczej. Z wieloletniego doświadczenia Zamawiającego wynika, że serwis platform optoelektronicznych o dużych rozmiarach generuje zwiększenie kosztów jego utrzymania i serwisowania wynikającego z konieczności zapewnienia w miejscu serwisowania (bazowania) większej przestrzeni, którą zajmuje system poprzez swoją objętość, zakupu i modernizacji urządzeń transportowych specjalnie dla tego rozwiązania, wysięgników do montażu i demontażu tych platform. Ich obsługa wymaga większego zaangażowania zasobów Zamawiającego oraz jest bardziej czasochłonna niż platforma wymagana przez zamawiającego, szczególnie podczas separacji ze statkiem powietrznym i ustawianiu na stanowisku diagnostycznym.

Ze względu na przeznaczenie samolotów do wykonywania nie tylko lotów patrolowych ale również pełnienia misji na rzecz Frontexu, czas jaki zajmują czynności obsługowe powinien być zminimalizowany.

Wymagane przez Zamawiającego parametry platformy optoelektronicznej LRU zostały opisane w sposób optymalny dla potrzeb Zamawiającego i przeznaczenia samolotów oraz są optymalne w stosunku do jej składników oraz parametrów technicznych poszczególnych sensorów.

Poziom optymalizacji składników platformy optoelektronicznej w zależności od jej parametrów obserwacyjnych wskazuje na stopień zaawansowania technicznego systemu obserwacji lotniczej niezbędny do wykonywania zadań wynikających z ustawowego obowiązku ochrony granicy państwa i wymagań Agencji Frontex.

Wymagane przez Zamawiającego rozwiązanie i postawione wymagania są typowe dla dostępnych na rynku systemów obserwacji lotniczej różnych typów i producentów, a tym samym nie ograniczają kręgu dostawców.

**Pytanie nr 53:** W Załączniku nr 1 Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, II Wymagania Techniczne, pkt 1 ppkt 5 Parametry lotno-techniczne:

- dystans do startu (do momentu oderwania – Ground roll) przy maksymalnej masie startowej (MTOW) na poziomie morza przy standardowych warunkach atmosferycznych (Takeoff Distance SL, ISA conditions), co najwyżej (maximum) 900 m,

- dystans do lądowania (od momentu przyziemienia – Ground roll) na poziomie morza przy standardowych warunkach atmosferycznych (Landing Distance SL, ISA conditions), co najwyżej (maximum) 900 m,

A) Czy specyfikacja certyfikowanego statku powietrznego musi być zgodna z powyżej podanymi odległościami, odpowiednia w MTOW i MLW zgodnie z definicjami odległości startu i lądowania według FAA 14 CFR część 23 (odpowiednio 23.59 oraz 23.75).

B) Czy dopuszczalna jest zmiana właściwości samolotu (np. bez operatora lub zmniejszenia ilości paliwa) w celu dostosowania się do odległości lądowania i startu?

C) Odnośnie odległości startu i lądowania – czy te odległości są obliczone dla 950 kg, a dodatkowo – 7 osób na pokładzie (w tym pilotów)?

**Odpowiedź na pytanie nr 53 pkt A):** W Załączniku nr 1 do SIWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. II Wymagania techniczne (na każdy samolot) pkt. 1 ppkt. 5) tiret 6(-) i 7(-) Zamawiający określił dystans "Ground roll", co oznacza że:

- podczas startu jest to dystans od miejsca, w którym samolot rozpoczyna rozbieg do miejsca gdzie nastąpi oderwanie kół od pasa startowego przy maksymalnej masie startowej samolotu (MTOW),

- podczas lądowania jest to dystans od momentu przyziemienia (zestknięcia się kół samolotu z powierzchnią pasa) do momentu zatrzymania (w zapisie tym Zamawiający nie określa masy samolotu, dlatego może to być dowolna dopuszczalna masa do lądowania samolotu mieszcząca się w przedziale określonym w jego Instrukcji Użytkownika w Locie.

Odległość do startu i lądowania samolotu „Ground roll” (900 m) jest odrębnym wymogiem

Zamawiającego i przyjęta jest dla warunków atmosfery standardowej. Odległość ta jest w łatwy sposób mierzalna i wskazuje na fizyczne możliwości statku powietrznego. Zamawiający nie wskazuje tutaj odległości dotyczących startu i lądowania, o których mowa w przepisach FAA 14 CFR część 23 lub innych równoważnych przepisach. Specyfikacja certyfikowanego statku powietrznego musi być zgodna z obowiązującymi przepisami w zakresie definicji odległości startu i lądowania. Dodatkowo fizyczne właściwości samolotu muszą umożliwić spełnienie wymogu Zamawiającego odnośnie odległości „Ground roll” bez przekraczania jakichkolwiek limitów samolotu, określonych w jego Instrukcji Użytkowania w Locie.

**Odpowiedź na pytanie nr 53 pkt B):.**

W przypadku odległości do startu „Ground roll” (900 m) samolot musi mieć maksymalną masę startową (MTOW), bez względu na obecność lub brak obecności operatora lub innych osób w kabinie pasażerskiej. Jak również bez względu na ilość zatankowanego paliwa.

W przypadku odległości do lądowania „Ground roll” (900 m) samolot musi mieć masę do lądowania w przedziale określonym przez jego Instrukcję Użytkowania w Locie, bez względu na obecność lub brak obecności operatora lub innych osób w kabinie pasażerskiej. Jak również bez względu na ilość pozostałego paliwa.

Zamawiający nie dopuszcza zmian w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia odnośnie powyższego zapisu.

**Odpowiedź na pytanie nr 53 pkt C):.**

W przypadku odległości do startu „Ground roll” (900 m) samolot musi mieć maksymalną masę startową (MTOW), bez względu na obecność lub brak obecności operatora lub innych osób w kabinie pasażerskiej oraz obecność lub brak obecności jednego pilota/dodatkowego członka misji w kokpicie (w zależności od typu samolotu). Jak również bez względu na ciężar załadowania (Pay Load), który maksymalnie może osiągnąć wartość co najmniej (minimum) 950 kg.

W przypadku odległości do lądowania „Ground roll” (900 m) samolot musi mieć masę do lądowania w przedziale określonym przez jego Instrukcję Użytkowania w Locie, bez względu na obecność lub brak obecności operatora lub innych osób w kabinie pasażerskiej oraz obecność lub brak obecności jednego pilota/dodatkowego członka misji w kokpicie (w zależności od typu samolotu). Jak również bez względu na ciężar załadowania (Pay Load), który maksymalnie może osiągnąć wartość co najmniej (minimum) 950 kg.

Niemniej jednak Zamawiający przypomina, że zgodnie z Załącznikiem nr 1 do SIWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. II Wymagania techniczne (na każdy samolot) pkt. 1 ppkt. 5) tiret 8(-) maksymalna długotrwałość lotu statku powietrznego (Endurance) musi wynosić, co najmniej (minimum) 5 godz. 30 min. lotu (na prędkości ekonomicznej w zamawianej konfiguracji) + 30 min. rezerwy (przy ciężarze załadowania samolotu minimum 950 kg), łącznie „Endurance”, co najmniej 6 godz. lotu. Nie wprowadza się ograniczeń odnośnie wysokości lotu na prędkości zapewniającej maksymalną długotrwałość lotu („Endurance”, co najmniej 6 godz. lotu).

**Pytanie nr 54:** W Załączniku nr 1 Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, II Wymagania Techniczne, pkt 2 – System obserwacji lotniczej na wyposażeniu każdego z samolotów, ppkt 3 – Parametry systemu.

A) Czy czujnik wykrywacza (HD TV Spotter jest wymagany jako oddzielny czujnik kamery czy też jest dopuszczalne elektroniczne przybliżenie (zoom) jako wystarczające rozwiązanie dla kamery typu spotter.

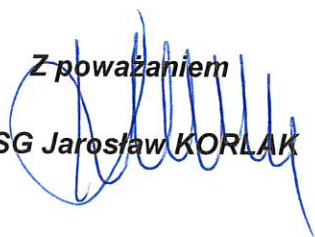
**Odpowiedź na pytanie nr 54:** Zgodnie z Załącznikiem nr 1 (Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia) do SIWZ rozdział II pn. „Wymagania techniczne (na każdy samolot)” pkt 2 ppkt 3d, kamera dzienna HD TV dalekiego zasięgu (Day HD TV Spotter) jest oddzielnym czujnikiem (sensorem), wchodzącym w skład platformy optoelektronicznej LRU. Ponadto jej budowa oraz parametry techniczne muszą spełniać wymogi opisane w tym podpunkcie.

Zamawiający dopuszcza możliwość braku zastosowania w platformie optoelektronicznej LRU kamery dziennej HD TV dalekiego zasięgu (Day HD TV Spotter) w przypadku, gdy „największe pole widzenia (NFOV)” kamery dziennej HD TV (Day HD TV Sensor) opisane w Załączniku nr 1 (Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia) do SIWZ rozdział II pn. „Wymagania techniczne (na każdy samolot)” pkt 2 ppkt 3c tiret 3(-) kropka 2(•) osiągnie wartość: co najwyżej 0,25° lub węższe, za pomocą obróbki elektronicznej obrazu, takiej jak m. in. przybliżenie elektroniczne (Electronic Zoom), obróbka miejscowa obrazu (Local Area Processing), porównanie obrazu pikseli (Pixel-Adaptive Image Averaging).

**Modyfikacja SIWZ:** W związku z udzieloną odpowiedzią na pytanie nr 54 Zamawiający wprowadza dodatkowy zapis w Załączniku nr 1 (Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia) do SIWZ rozdział II pn. „Wymagania techniczne (na każdy samolot)” pkt 2 ppkt 3d na końcu tekstu **w brzmieniu:**

„**Uwaga:** nie ma konieczności zastosowania w platformie optoelektronicznej LRU kamery dziennej HD TV dalekiego zasięgu (Day HD TV Spotter) w przypadku gdy „największe pole widzenia (NFOV)” kamery dziennej HD TV (Day HD TV Sensor) opisane w pkt 2 ppkt 3c tiret 3(-) kropka 2(•) osiągnie wartość: co najwyżej 0,25° lub węższe, za pomocą obróbki elektronicznej obrazu, takiej jak m. in. przybliżenie elektroniczne (Electronic Zoom), obróbka miejscowa obrazu (Local Area Processing), porównanie obrazu pikseli (Pixel-Adaptive Image Averaging)”.

Wszystkie odpowiedzi i wyjaśnienia udzielone przez Zamawiającego oraz wprowadzone zmiany do SIWZ stanowią integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i należy je uwzględnić podczas przygotowywania ofert.

Z poważaniem  
  
płk SG Jarosław KORLAK