



Warszawa, dnia 29 września 2010 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
DEPARTAMENT ZAOPATRYWANIA SIŁ ZBROJNYCH
Al. Niepodległości 218, 00-911 Warszawa



wg. rozdzielnika

6375/X/02
29 09 2010

Dotyczy: udzielenia wyjaśnień do Warunków przetargu w ramach postępowania nr DZSZ/151/X-53/UZ/PRZ/Z/2010 na dostawę podwozi bazowych dla „Samobieżnego przeciwlotniczego zestawu raketowego” kryptonim POPRAD.

Na podstawie zapisów części VII ust. 5 Warunków przetargu (nr wych. 4814/X/DZ z dnia 02.08.2010 r.) informuję, że Departament Zaopatrzenia Sił Zbrojnych, jako Zamawiający w postępowaniu o udzielenie zamówienia na dostawę 2 szt. podwozi bazowych dla „Samobieżnego przeciwlotniczego zestawu raketowego” kryptonim POPRAD, na pytania skierowane przez poszczególnych Wykonawców udziela następujących wyjaśnień:

1. *We wstępnych założeniach taktyczno-technicznych na podwozie bazowe w pkt. 5.4.4. wymagania dotyczące naprawialności, wymagania w ppkt. 5.4.4.3 Zamawiający określa, iż „Pojazd powinien posiadać zainstalowany pokładowy system diagnostyczny i gniazdo diagnostyczne służące do podłączenia zewnętrznych urządzeń diagnostycznych. Urządzenia te (wraz z aktualnym oprogramowaniem) powinny być dostarczone przez wykonawcę razem z pojazdem w ilości: 1 urządzenie na 20 pojazdów”.*

Proszę o określenie liczby urządzeń diagnostycznych w danym postępowaniu przetargowym zważywszy na fakt, iż dostawa dotyczy 2 szt. podwozi bazowych.

Ad. 1. Wraz z dostawą 2 szt. przedmiotowych podwozi powinno zostać dostarczone jedno urządzenie diagnostyczne.

2. *W pkt. 5.8. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa w ppkt. 5.8.10. Zamawiający określa, iż opancerzenie przedziału załogowego powinno zapewnić żołnierzom ochronę balistyczną na poziomie 3 według STANAG 4569 Aneks A. Poziom ochrony balistycznej przestrzeni transportowej (skrzyni ładunkowej) powinien spełniać wymagania co najmniej dla poziomu 2 STANAG 4569 Aneks A.*

W związku z tym że w przestrzeni transportowej (skrzyni ładunkowej) przewożone są tylko urządzenia specjalistyczne, a nie osoby czy Zamawiający dopuści aby ta część była wykonana w klasie odporności FB6 (wg EN 1522, 1523). Proponowane przez nas takie rozwiązanie zabezpiecza tą część przed najczęściej spotykanymi pociskami, jest tańsza w zakupie i lżejsza masowo co daje pojazdowi lepsze parametry trakcyjne i w związku z tym możliwość spełnienia 20% zapasu technicznego dla każdej osi.

Ad. 2 Przywołane normy PN-EN 1522:2000¹ oraz PN-EN 1523:2000² nie stosuje się do projektowania pojazdów wojskowych. W związku z powyższym, Zamawiający nie dopuszcza, aby skrzynia ładunkowa wykonana była w klasie odporności balistycznej innej, niż określona w pkt. 5.8.10. WZTT (po zmianie – patrz pkt 11 niniejszego pisma).

3. *W pkt. 5.16. Wymagania techniczne dla kół jezdnych pkt. 7) Zamawiający określa, iż pojazd powinien mieć koło zapasowe zamontowane w taki sposób, aby maksymalnie dwóch żołnierzy było w stanie je zdjąć i założyć z powrotem.*

Czy Zamawiający dopuści, aby koło zapasowe nie było przewożone w pojeździe lecz zdeponowane w bazie z uwagi na zbyt mało miejsca na jego montaż w pojeździe. Prognę dodać, iż proponowane przez nas koła na pojeździe będą wyposażone we wkładki masywowe (run-flat) umożliwiające jazdę na dystansie min. 50 km z prędkością 50 km/h po przestrzeleniu / przebicium opony zatem nie jest konieczne przewożenie koła zapasowego.

Ad. 3. Pomimo wyposażenia kół pojazdu we wkładki (run-flat) koło zapasowe powinno być zainstalowane w pojeździe. W związku z powyższym podtrzymuje się wymaganie pkt. 5.16. podpunkt 7) WZTT „Każdy pojazd powinien mieć koło zapasowe zamontowane w taki sposób, aby maksymalnie 2 żołnierzy było w stanie je zdjąć i założyć z powrotem.

4. *W pkt. 5.8. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa w ppkt. 5.8.12. Zamawiający określił poziom ochrony przed negatywnymi skutkami wybuchu miny pod pojazdem powinien być na poziomie nie mniejszym niż 2a według STANAG 4569. Poziom 2a dotyczy detonacji 6 kg TNT pod kołem pojazdu.*

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie poziomu ochrony przed negatywnymi skutkami wybuchu miny pod pojazdem na poziomie 2b według STANAG 4569 zważywszy na fakt iż poziom 2b dotyczy detonacji 6 kg TNT centralnie pod pojazdem i jest oceniany przez ekspertów jako gorszy wariant w sensie negatywnych skutków wybuchu. Spełnienie ochrony 2b wg STANAG 4569 zostaną potwierdzone odpowiednią dokumentacją z badań.

Ad. 4. Zgodnie z pkt. 5.8.12. WZTT „Poziom ochrony przed negatywnymi skutkami wybuchu miny pod pojazdem powinien być na poziomie nie mniejszym niż 2a według STANAG 4569 Aneks B”. Spełnienie powyższego wymagania ma na celu przede wszystkim ochronić żołnierzy, którzy będą przewożeni w kabinie usytuowanej w pobliżu kół jezdnych lub bezpośrednio nad nimi. W związku z powyższym podtrzymuje się powyższe wymaganie.

5. *W pkt. 5.11. Wymagania konstrukcyjne w ppkt. 5.11.1 Zamawiający określa, iż dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdu wraz z przewożonym ładunkiem (urządzeniami specjalistycznymi) na platformie i osobami nie powinna przekraczać 16.000 kg, przy czym zapas techniczny dla każdej osi powinien wynosić minimum 20%. Natomiast w pkt. 5.12. wymagania techniczne dla platformy w ppkt. 5.13.1 przestrzeń transportowa (skrzynia ładunkowa) powinna mieć zdolność do przewozu ładunku (elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego) o masie maksymalnej nie mniejszej niż 3.000 kg.*

Prosimy o określenie czy zapas techniczny 20% dla każdej osi wymagany jest dla gotowego pojazdu z platformą i ładunkiem. W tym przypadku przy DMC pojazdu 16.000 kg odejmując 20% zapasu technicznego (3.200 kg) oraz wymaganą ładowność zostanie nam około 10.000 kg na podwozie z zabudową co przy wymaganiach

¹ PN-EN 1522:2000 Okna, drzwi, żaluzje i zasłony. Kuloodporność. Wymagania i klasyfikacji.

² PN-BN 1523:2000 Okna, drzwi, żaluzje i zasłony. Kuloodporność. Metody badań.

balistycznych dla kabiny w poziomie 3 i skrzyni ładunkowej w poziomie 2 wg Stanag 4569 jest nie wystarczające.

Parametr zapasu technicznego 20% byłby możliwy do osiągnięcia w przypadku gdy parametr niezbędnej ładowności 3.000 kg zawiera w sobie masę skrzyni ładunkowej.

Prosimy o doprecyzowanie parametru zapasu technicznego.

Ad. 5. Zgodnie z Ustawą z dnia 20.06.1997r., „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. z 2005r., Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) za dopuszczalną masę całkowitą uważa się największą określoną właściwymi warunkami technicznymi masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze. Pkt. 5.11.1. WZTT wykazuje, że „Dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdu wraz z przewożonym ładunkiem (urządzeniami specjalistycznymi) na platformie i osobami nie powinna przekraczać 16.000 kg, przy czym zapas techniczny dla każdej osi powinien wynosić minimum 20%. DMC powinna uwzględniać średnią masę przypadająca na jednego żołnierza z wyposażeniem ok. 165 kg”

Z powyższych zapisów należy wnioskować, że zapas techniczny wymagany jest dla pojazdu obciążonego osobami i zestawem raketowym. Natomiast:

DMC pojazdu = 16.000 kg, przy czym: DMC pojazdu powiększone o 20% zapasu technicznego dla każdej osi (pojazd powinien posiadać 2 osie) daje:

$$16\ 000\ \text{kg} + 20\% = 19.200\ \text{kg}$$

Oznacza to, że pojazd powinien mieć DMC wynoszącą nie więcej niż 16.000 kg, ale konstrukcyjnie powinien być zdolny do przenoszenia obciążeń wynoszących 19.200 kg.

Pkt 5.13.1 WZTT informuje, że „Przestrzeń transportowa (skrzynia ładunkowa) powinna mieć zdolność do przewozu ładunku (elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego) o masie maksymalnej nie mniejszej niż 3.000 kg”. Stąd wynika, że

$$16.000\ \text{kg} - 3.000\ \text{kg} = 13.000\ \text{kg}$$

W związku ze zmianą pkt. 5.8.10 WZTT (patrz pkt. 11 niniejszego pisma) do dyspozycji Wykonawcy pozostaje 13.000 kg na wykonanie podwozia pojazdu wraz z kabiną i skrzynią ładunkową w wymaganym poziomie ochrony balistycznej, co w opinii Zamawiającego powinno być wystarczające.

6. *Zamawiający w pkt. 11 WZTT określa, że Podwozie bazowe dla PZR POPRAD będzie podlegało ocenie zgodności w trybie II (zgodnie z Ustawą z dnia 17 listopada 2006 r. – Dz.U. 06.235.1700 i Rozp. MON z dnia 6 kwietnia 2007 r. - Dz.U.07.78.528 z późn. zm.). Otóż przywołane Rozporządzenie MON z 6.04.2007 zostało zmienione Rozporządzeniem MON z 31.07.2008 (Dz.U. z 2008 nr 147 poz. 936), które to określa w § 1. że, specyfikacja techniczna wyrobu określa wymagania dotyczące trybu i zakresu oceny zgodności. Nie jest on zatem obligatoryjnie oznaczony w wykazie tabelarycznym Rozporządzenia MON z 6.04.2007, a właśnie Zamawiający kierując się cechami i parametrami wyrobu dokonuje wyboru trybu. Pragnę podkreślić, że Zamawiający w zapisach WZTT „idzie” w kierunku trybu I określając sposób oceny niektórych parametrów poprzez weryfikacje dokumentacji i innych materiałów z badań przedmiotu zamówienia dostarczonych przez wykonawcę, inne parametry z kolei ocenia się poprzez deklaracje lub pomiar. Tak więc raczej niewielki udział stricte badań co sugerowałoby rzeczywiście tryb II.*

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę trybu oceny zgodności na tryb I ?

Ad. 6. Nie dopuszcza się zmiany trybu oceny zgodności wymagań zawartych w WZTT.

7. *W wypadku zmiany trybu oceny zgodności na tryb I niejako naturalną konsekwencją jest zmiana numeru AQAP (określonego § 5.3. wzoru umowy stanowiącej zał. nr 3 do warunków przetargu). Zatem czy Zamawiający dopuszcza zmianę AQAP 2120 na AQAP 2130?*

Ad. 7. W związku z tym, że nie zaakceptowano zmiany trybu oceny zgodności na I nie rozpatruje się zmiany AQAP.

8. *W § 16.13 wzoru umowy wymaga się cytuje: " korespondencję związaną z realizacją niniejszej umowy należy kierować do Zamawiającego poprzez RPW.*

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę tego zapisu na: korespondencję związaną z realizacją niniejszej umowy należy kierować do Zamawiającego z powiadomieniem RPW.

W/w zapis ułatwi nam wszystkim łatwiejszy i szybszy obieg dokumentacji, co w poprzednich procedurach przetargowych było cały czas stosowane.

Ad. 8. Zamawiający nie dopuszcza zmiany § 16 ust. 13 wzoru umowy.

9. *Czy Zamawiający może przed złożeniem ofert przekazać podmiotom, które pobrały warunki przetargu, szkic gabarytów zewnętrznych oraz schemat i opis wymagań dotyczących montażu elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego POPRAD, o którym mowa w pkt. 5.13.4 ? (Wstępne Założenia Taktyczno-Techniczne)*

Ad. 9. Niezbędne wymagania na platformę do zestawu POPRAD zostały określone w punktach 5.12 i 5.13.1 WZTT. Zabudowa przestrzeni ładunkowej elementami zestawu leży w gestii Wykonawcy integracji, tj. CNPEP RADWAR, który będzie odpowiedzialny za spełnienie wymagań i ewentualnych ograniczeń pojazdu.

10. *Dotyczy pkt. 5.13 Wymagania techniczne na przestrzeń transportową pojazdu, ppkt. 5.13.1. Czy w w/w pkt. podawana ładowność 3.000 kg dotyczy tylko masy przewidzianej dla elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego „POPRAD” czy ta masa dotyczy skrzyni ładunkowej i elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego „POPRAD”?*

Ad. 10. W opinii Zamawiającego, pkt 5.13.1. WZTT w sposób jednoznaczny definiuje wymóg, aby przestrzeń transportowa (skrzynia ładunkowa) pojazdu posiadała zdolność przewozu ładunku o masie maksymalnej nie mniejszej niż 3.000 kg.

11. *Według naszej analizy masowej dla wytypowanego przez Zamawiającego podwozia 16 t, tj.: zsumowania ciężaru podwozia bazowego, opancerzonej kabiny w poziomie 3 wg STANAG 4569 z załogą, opancerzonej skrzyni ładunkowej w poziomie 2 wg STANAG 4569, elementów przeciwlotniczego zestawu raketowego „POPRAD” uważamy, że parametry te nie pozwalają uzyskać 20% zapasu technicznego nacisków na osiach. W związku z powyższym sugerujemy:*

- *zmniejszenie 20% zapasu technicznego nacisku na osie,*
- *lub zmniejszenie poziomu opancerzenia skrzyni ładunkowej z poziomu II na poziom I,*
- *lub zmianę parametrów podwozia.*

Ad. 11. Na podstawie cz. XVIII pkt. 1 Warunków przetargu Zamawiający, uwzględniając uwagi zgłoszone do WZTT na podwozie bazowe dla „Samobieżnego przeciwlotniczego zestawu raketowego” kryptonim POPRAD, dokonuje zmiany zapisów pkt. 5.8.10 WZTT stanowiących załącznik nr 1 do Warunków przetargu, wprowadzając następującą modyfikację jego treści:

„Opancerzenie przedziału załogowego powinno zapewniać żołnierzom ochronę balistyczną na poziomie 3 według STANAG 4569 Aneks A. Poziomą ochronę balistyczną przestrzeni transportowej (skrzyni ładunkowej) powinien spełniać wymagania co najmniej dla poziomu 1 według STANAG 4569 Aneks A”.

Ponadto, na podstawie cz. XVIII pkt. 1 Warunków przetargu Zamawiający dokonuje zmiany cz. VI pkt 3 Warunków przetargu, wprowadzając dodatkowy ppkt 8) o następującej treści:

„8) deklaracji Wykonawcy, sporządzonej w układzie tabelarycznym, potwierdzającej spełnianie przez oferowany sprzęt poszczególnych wymogów WZTT, z jednoczesnym podaniem parametru oferowanego sprzętu.”

Jednocześnie informuję, że **termin składania ofert** ustala się na dzień **7 października 2010 r. do godz. 09.00**. Otwarcie ofert odbędzie się w tym samym dniu.

W związku z powyższym nowe brzmienie otrzymują następujące zapisy Warunków przetargu (nr wych. 4814/X/DZ z dnia 02.08.2010 r.):

- **w cz. X pkt. 2:**

„Termin składania ofert upływa w dniu **7 października 2010 r. o godz. 09.00** (za termin złożenia oferty przyjmuje się termin wpłynięcia oferty do Zamawiającego)”.

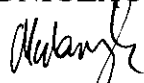
- **w cz. XIII:**

„Otwarcie ofert odbędzie się w dniu **7 października 2010 r.** bez udziału Wykonawców”.

Pozostałe zapisy „Warunków przetargu” nie ulegają zmianie.

Wprowadzone, niniejszym pismem, wyjaśnienia i terminy stanowią integralną część Warunków przetargu.

PRZEWODNICZĄCY KOMISJI


pplk Wojciech MULARCZYK