

ZAPROSZENIE DO UDZIAŁU W DIALOGU TECHNICZNYM



INSPEKTORAT UZBROJENIA
KANCELARIA JAWNA

Nr. 0195/M

09 SIE 2011

00-911 Warszawa 02

INSPEKTORAT UZBROJENIA

ul. Królewska 1/7, 00-909 WARSZAWA

- nr tel. (22) 687 31 01
- nr fax (22) 687 34 44
- e-mail: iu.stlot@mon.gov.pl
- www.iu.wp.mil.pl

zaprasza do składania zgłoszeń do udziału:

w dialogu technicznym prowadzonym na podstawie pkt. 82 Decyzji Ministra Obrony Narodowej Nr 28/MON z dnia 7 lutego 2011 r. w sprawie systemu pozyskiwania, eksploatacji i wycofywania uzbrojenia i sprzętu wojskowego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej [Dz. Urz. MON Nr 3, poz. 35].

I. Określenie przedmiotu dialogu technicznego

Przedmiotem dialogu technicznego będzie uzyskanie doradztwa, które może znaleźć zastosowanie w trakcie przygotowywania specyfikacji technicznej dla zadania pod nazwą „Zakup i zabudowa wzmocnionych silników do śmigłowców Mi-24 oraz Mi-17” oraz uzyskanie informacji o możliwościach rynku w zakresie potencjalnych kosztów i terminów realizacji przedmiotowego zadania.

Dialog techniczny będzie obejmował następujące obszary:

1. Ocena możliwości spełnienia wstępnie określonych wymagań dla wzmocnionych silników lotniczych, śmigłowca wyposażonego we wzmocnione silniki oraz usług towarzyszących realizacji tego zadania (wstępne wymagania przedstawiono w **Załączniku nr 1** do niniejszego zaproszenia).
2. Wstępne oszacowanie kosztów realizacji zadania „Zakup i zabudowa wzmocnionych silników do śmigłowców Mi-24” (oczekiwany zakres informacji kosztowych przedstawiono w **Załączniku nr 2** do niniejszego zaproszenia).
3. Wstępne oszacowanie kosztów realizacji zadania „Zakup i zabudowa wzmocnionych silników do śmigłowców Mi-17” (oczekiwany zakres informacji tożsamy z przedstawionym w punkcie 2).
4. Wstępne oszacowanie potrzeb czasowych na realizację przedmiotowych zadań.

II. Termin i miejsce prowadzenia dialogu technicznego

1. Pożądany termin przeprowadzenia dialogu technicznego - **do dnia 30.08.2011 r.**
Termin prowadzenia dialogu technicznego może ulec wydłużeniu w przypadku nie osiągnięcia celów określonych w przedmiocie dialogu technicznego. O fakcie przedłużenia terminu zostaną powiadomione podmioty uczestniczące w dialogu technicznym.
2. Miejsce prowadzenia dialogu technicznego – **Inspektorat Uzbrojenia, ul. Królewska 1, 00-909 Warszawa.**

III. Warunki i zasady udziału w dialogu technicznym.

1. Zgłoszenie do udziału w dialogu technicznym należy złożyć w formie pisemnej w języku polskim najpóźniej do dnia **16.08.2011 r.** na adres:

INSPEKTORAT UZBROJENIA
SZEFOSTWO TECHNIKI LOTNICZEJ
ul. Królewska 1/7, 00-909 WARSZAWA
nr fax (22) 687 34 44
e-mail: iu.stlot@mon.gov.pl

Zgłoszenie powinno zawierać wszelkie informacje wymagane w niniejszym zaproszeniu.

2. O udział w dialogu technicznym mogą ubiegać się podmioty spełniające łącznie (z uwzględnieniem pkt. 3) następujące warunki:
 - a) Podmiot jest producentem śmigłowców typu Mi-24 lub podmiotem uprawnionym przez producenta do udzielania informacji.
 - b) Podmiot jest producentem śmigłowców typu Mi-17 lub podmiotem uprawnionym przez producenta do udzielania informacji.
 - c) Podmiot posiada uprawnienia do sprzedaży wyrobów wojskowych z Federacji Rosyjskiej.Podmiot ubiegający się o udział w dialogu technicznym powinien złożyć oświadczenie o spełnianiu warunków udziału w dialogu technicznym, według wzoru określonego w **Załączniku nr 3** do niniejszego zaproszenia. Ubiegający się podmiot może zostać poproszony o przedstawienie dokumentów potwierdzających spełnienie powyższych warunków.
3. Do udziału w dialogu technicznym może zgłosić się grupa podmiotów, wspólnie spełniająca warunki określone w pkt. 2 lub grupa podmiotów spełniająca warunki w stosunku do jednego typu śmigłowca (Mi-24 lub Mi-17). W przypadku zgłoszenia do udziału w dialogu technicznym grupy podmiotów w zgłoszeniu należy wskazać podmiot, który w imieniu grupy będzie reprezentował grupę w prowadzonej podczas dialogu technicznego korespondencji.
4. Za udział w dialogu technicznym podmioty nie otrzymują wynagrodzenia.
5. Dialog techniczny będzie prowadzony w języku polskim. Do dokumentów przedstawianych w innych językach powinno być załączone tłumaczenie na język polski podpisane przez podmiot uczestniczący w dialogu technicznym.
6. Dialog techniczny będzie prowadzony przez zespół zadaniowy wyznaczony przez Szefa Inspektoratu Uzbrojenia.
7. Dialog techniczny będzie prowadzony poprzez wymianę korespondencji oraz bezpośrednie spotkania w terminach określonych przez kierownika zespołu zadaniowego.
8. Dialog techniczny będzie prowadzony w ramach oddzielnych spotkań z każdym podmiotem lub grupą podmiotów. Harmonogram spotkań zostanie opracowany po etapie weryfikacji zgłoszeń.
9. W przypadku konieczności uczestnictwa w spotkaniach organizowanych w ramach dialogu technicznego uczestników nie będących obywatelami RP należy ten fakt zaznaczyć w zgłoszeniu. Podmiot uczestniczący w dialogu technicznym będzie zobowiązany do przedstawienia danych paszportowych przedstawicieli nie będących obywatelami RP na co najmniej dwa tygodnie przed ustalonym terminem spotkania.

10. Poprzez udział w dialogu technicznym podmioty uczestniczące udzielają bezwarunkowej zgody na wykorzystanie przekazywanych informacji w dokumentach opracowywanych przez Inspektorat Uzbrojenia na użytek komórek bądź jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej.
11. Ogłoszenie nie stanowi zaproszenia do złożenia oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego oraz nie może stanowić podstawy do wezwania Inspektoratu Uzbrojenia do podjęcia fazy realizacyjnej zadań wymienionych w części I.
12. Fakt udziału podmiotu uczestniczącego/grupy podmiotów w dialogu technicznym nie będzie stanowił okoliczności wykluczającej z ubiegania się o realizację zadań wymienionych w części I.
13. Wszelkie pytania i wątpliwości dotyczące procedury dialogu technicznego należy kierować na adres wskazany w pkt 1.
14. Pracownikami Inspektoratu Uzbrojenia, upoważnionymi do bezpośredniego kontaktowania się z podmiotami uczestniczącymi w dialogu technicznym są:
 - 1) ppłk Krzysztof KURPIEWSKI tel. (+48) 22 6 879-318;
 - 2) pani Małgorzata FLOREK tel. (+48) 22 6 873-227.Informacje i wyjaśnienia można uzyskać od poniedziałku do piątku w godz. 9⁰⁰ ÷ 14⁰⁰.

Załączników: 3 na 7 arkuszach.

Zał. nr 1 – Wstępne wymagania.

Zał. nr 2 – Oczekiwany zakres informacji kosztowych.

Zał. nr 3 – Wzór oświadczenia o spełnianiu warunków udziału w dialogu technicznym.

S Z E F
INSPEKTORATU UZBROJENIA
gen. bryg. Andrzej DUKS

Wstępne wymagania**Tabela nr 1**

W kolumnie 3 proszę jednoznacznie wskazać możliwość spełnienia tak postawionego wymagania (lub brak takiej możliwości).

W przypadku braku możliwości spełnienia wymagania, w kolumnie 4 proszę o wskazanie opisu uwarunkowań uniemożliwiających spełnienie wymagania.

Kolumna 5 przeznaczona jest na dodatkowe informacje oraz komentarze uczestnika dialogu technicznego.

LP.	Wymóg	Tak/Nie	Dlaczego nie?	Uwagi
1	2	3	4	5
1.	Wzmocnione silniki lotnicze powinny charakteryzować się mocą na zakresie nadzwyczajnym 2,5 minutowym – co najmniej 2 800 KM.			
2.	Wzmocnione silniki lotnicze powinny charakteryzować się mocą na zakresie startowym co najmniej 2 200 KM.			
3.	Górny zakres wysokości pracy silnika powinien być nie mniejszy niż 8 000 m.			
4.	Górny zakres wysokości uruchomienia silnika powinien być nie mniejszy niż 6 000 m.			
5.	Wzmocnione silniki lotnicze powinny charakteryzować się możliwością utrzymania mocy startowej w zakresie temperatur otaczającego powietrza do co najmniej + 45°C.			
6.	Dostawca będzie zobowiązany dostosować wskazane śmigłowce typu Mi-24 i/lub Mi-17 do użytkowania wzmocnionych silników lotniczych oraz zamontować te silniki na tych śmigłowcach.			
7.	Wykorzystanie wzmocnionych silników lotniczych na śmigłowcach Mi-24 i/lub Mi-17 powinno nastąpić przy zastosowaniu (pozostawieniu) standardowej przekładni głównej (dla śmigłowca Mi-24 typu WR-24) oraz aktualnie zabudowanej przekładni końcowej i pośredniczącej śmigłowca.			
8.	Dostawca powinien uzyskać dokument potwierdzający, że producenci układu przeniesienia mocy (przekładni) dopuszczają zastosowanie oferowanego silnika na śmigłowcach typu Mi-24 i/lub Mi-17.			
9.	Właściwości lotne śmigłowców z zamontowanymi wzmocnionymi silnikami lotniczymi nie powinny być gorsze niż śmigłowca z dotychczas eksploatowanymi silnikami.			
10.	Śmigłowce z zamontowanymi wzmocnionymi silnikami lotniczymi powinny charakteryzować się maksymalnymi osiąganymi nie gorszymi niż wskazane w tabeli nr 2.			

LP.	Wymóg	Tak/Nie	Dlaczego nie?	Uwagi
1	2	3	4	5
11.	<p>Wzmocnione silniki lotnicze oraz nowo-zabudowane na śmigłowcu urządzenia i pozostałe elementy powinny spełniać wymagania dotyczące:</p> <ul style="list-style-type: none"> - narażeń mechanicznych; - oddziaływań czynników klimatycznych; - oddziaływań czynników biologicznych; - oddziaływań promieniowania jonizującego i elektromagnetycznego; - oddziaływań środowisk specjalnych; <p>w zakresie wymaganym przez normę obronną NO-06-A103:2005.</p> <p>Dla poszczególnych elementów nowo-zabudowywanych na śmigłowcu należy przyjąć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klasę urządzenia – S; - grupę wykonania – 1, 5 lub 6 zgodnie z miejscem zabudowy i warunkami pracy danego elementu na śmigłowcu; - wykonanie ogólnoklimatyczne - O. <p>Z uwzględnieniem wymagania 12.</p>			
12.	Śmigłowiec z zabudowanymi wzmocnionymi silnikami lotniczymi powinien być odporny (przechowywanie i praca) na oddziaływanie temperatur na zewnątrz śmigłowca w zakresie $-40^{\circ}\text{C} \pm +60^{\circ}\text{C}$.			
13.	Wzmocnione silniki lotnicze oraz pozostałe nowo-zabudowane elementy powinny być odporne na oddziaływanie obniżonego ciśnienia atmosferycznego (wykonywanie lotów na wysokości do 6 000 m)			
14.	Wzmocnione silniki lotnicze oraz nowo-zabudowane elementy powinny być odporne na narażenia elektromagnetyczne zgodnie z normą obronną NO-06-A200:2008 w zakresie narażeń: KCE-01; KCE-02; KCS-01; KCS-06; KCS-07; KCS-08; KRE-01; KRE-02; KRS-01; KRS-02.			
15.	Czas ciągłej pracy śmigłowca z zamontowanymi wzmocnionymi silnikami lotniczymi nie powinien być krótszy niż śmigłowca z dotychczas eksploatowanymi silnikami.			
16.	Śmigłowce z wzmocnionymi silnikami lotniczymi powinny umożliwiać stosowanie rozpraszaczy gazów wylotowych typu EWU.			
17.	Oczekiwany czas poprawnej pracy wzmocnionych silników lotniczych oraz pozostałych nowo-zabudowanych elementów między uszkodzeniami (T_m), nie powinien być mniejszy niż 300 godzin pracy silnika.			
18.	Prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy śmigłowca (spowodowanej nieprawidłowym działaniem wzmocnionych silników lotniczych lub pozostałych nowo-zabudowanych elementów) nie może być większe niż 10^{-6}			
19.	Oczekiwany czas eksploatacji wzmocnionego silnika lotniczego między średnimi (kapitalnymi) naprawami $T_{e,m}$ nie powinien być mniejszy niż 10 lat.			
20.	Oczekiwany zasób pracy wzmocnionego silnika lotniczego między średnimi (kapitalnymi) remontami $T_{z,m}$ nie może być mniejszy niż 2 000 godzin pracy			
21.	Oczekiwany zasób pracy wzmocnionego silnika lotniczego $T_{z,śr}$ nie może być mniejszy niż 6 000 godzin pracy.			

LP.	Wymóg	Tak/Nie	Dlaczego nie?	Uwagi
1	2	3	4	5
22	Resursy przekładni oraz pozostałych elementów przenoszenia napędu wykorzystywanych na śmigłowcu nie powinny ulec zmianie.			
23	Zakłada się trzy poziomą eksploatację wzmocnionych silników lotniczych zabudowanych na śmigłowcu. Obsługi poziomu I – realizowane przez użytkownika. Obsługi poziomu II – realizowane przez użytkownika. Obsługi poziomu III – naprawy systemu lub poszczególnych jego elementów realizowane w serwisie na terytorium RP wskazanym przez Wykonawcę.			
24	Wykonawca powinien dostarczyć następującą dokumentację techniczną (w języku polskim): 1. Uzupelnienie do dokumentacji eksploatacyjnej śmigłowca Mi-24 i/lub Mi-17 w zakresie zmian wynikających z zabudowy wzmocnionych silników lotniczych. 2. Dokumentację dostosowania śmigłowca Mi-24 i/lub Mi-17 do zabudowy wzmocnionych silników lotniczych oraz zabudowy tych silników na śmigłowcu. 3. Warunki techniczne odbioru (WT) wzmocnionych silników lotniczych. 4. Warunki techniczne odbioru (WT) śmigłowca Mi-24 i/lub Mi-17 z zabudowanymi wzmocnionymi silnikami lotniczymi.			
25	Wykonawca powinien wykazać, że wyrób spełnia wymagania określone w specyfikacji technicznej (WZTT) zgodnie z przepisami zawartymi w Ustawie z dnia 17 listopada 2006 r. o systemie oceny zgodności wyrobów przeznaczonych na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Ocena zgodności powinna odbywać się w trybie II.			
26	Wykonawca powinien uzyskać certyfikat producenta śmigłowca Mi-24 i/lub Mi-17, dopuszczający śmigłowiec z zabudowanymi silnikami do eksploatacji.			
27	Wykonawca powinien przeprowadzić szkolenie teoretyczne personelu latającego i służby inżynierjno-lotniczej (SIL) użytkownika śmigłowców Mi-24 i/lub Mi-17. Wszystkie szkolenia powinny odbywać się w języku polskim.			
28	Wykonawca powinien zapewnić świadczenie usług serwisowych na wzmocnione silniki lotnicze oraz pozostałe nowo-zabudowywane elementy na terytorium RP w zakładanym okresie eksploatacji śmigłowców ze wzmocnionymi silnikami lotniczymi (obsługi poziomu III).			
29	Wykonawca powinien udzielić gwarancji na poszczególne dostarczone egzemplarze wzmocnionych silników lotniczych, pozostałe nowo-zabudowywane elementy oraz zabudowę na śmigłowcu na okres co najmniej 2 lat od daty dostawy.			

Tabela nr 2

Wymagane osiągi śmigłowca:

Osiągi śmigłowca wyposażonego we wzmocnione silniki lotnicze (dla temp. 20°C, PZU – wyłączone, dodatkowe odbiorniki energii – wyłączone, bez podwieszeń zewnętrznych) powinny być nie gorsze niż:

Parametr	Wymagania
Pułap:	
- z masą startową poniżej 10 000 kg	≥ 5 500 m
- z nominalną masą startową 11 200kg	≥ 4 800 m
- z masą startową 11 500 kg	≥ 4 600 m
- z masą startową powyżej 11 500 kg	≥ 4 500 m
Pułap statyczny:	≥ 2 400 m
Prędkość lotu z nominalną masą startową:	
- maksymalna	≥ 335 km/h
- przelotowa	280 km/h
Maksymalna prędkość wznoszenia z nominalną masą startową:	
- dla $H_p = 0$	≥ 17 m/s

Oczekiwany zakres informacji kosztowych**Tabela nr 3**

1. W poszczególnych wierszach kolumny „Wartość” należy podać cenę **BRUTTO** w polskich złotych, która powinna zawierać podatki, cła, koszty transportu itp. Jeśli ceny nie mogą być podane w polskich złotych, proszę zaznaczyć symbol waluty jakiej dotyczy cena: EUR – dla Euro oraz USD – dla dolara amerykańskiego.
2. W przypadku braku ceny proszę o podanie jednego z następujących symboli:
W - usługa oferowana w cenie wyrobu (oznacza iż koszt danej usługi został uwzględniony w ogólnych kosztach wyrobu)
N - nie dotyczy (dana usługa nie występuje w ofercie).
3. Przedstawione w tabeli dane należy oddzielnie opracować dla śmigłowca Mi-24 i Mi-17.

IU		FORMULARZ DANYCH ANALIZY KOSZTÓW CYKLU ŻYCIA UisW	
OPIS POZYCJI KOSZTÓW			
Lp.	Rodzaj Koszt	Wartość (brutto w)	Uwagi
I. Koszt pozyskania			
1. Koszty jednostkowe			
1.1.	Koszt jednostkowy zakupu silnika		
1.2.	Koszt jednostkowy przystosowania śmigłowca i zabudowy 2-ch silników		
1.3.	Koszt integracji - opracowania dokumentacji i technologii umożliwiającej zabudowanie silnika na polskim śmigłowcu (jeżeli jest przerzucany na zamawiającego)		
2. Koszt badań			
2.1.	Koszt badań pierwszego prototypowego śmigłowca (OiB tryb II)		
3. Koszt szkolenia			
3.1.	Koszt szkolenia teoretycznego personelu latającego (27 osób)		
3.2.	Koszt szkolenia praktycznego personelu latającego (27 osób)		
3.3.	Koszt szkolenia teoretycznego służby inżynieryjno – lotniczej użytkownika (90 osób)		
3.4.	Koszt szkolenia praktycznego służby inżynieryjno – lotniczej użytkownika (90 osób)		
4.	Koszt dokumentacji technicznej		(jeśli nie jest wliczony w cenę)
4.1.	Koszt dokumentacji eksploatacyjnej (uzupełnień) zmodernizowanego śmigłowca		
4.2.	Koszty Warunków technicznych odbioru wymienionych w załączniku nr 1		

4.3.	Koszty pozostałej dokumentacji wymienionej w załączniku nr 1 (oraz ewentualnie innej dokumentacji jeżeli jej opracowanie jest konieczne)		
5.	Koszt gwarancji		(jeśli nie jest wliczony w cenę)
5.1.	Koszt 24 miesięcznej gwarancji na silnik		
5.2.	Koszt 24 miesięcznej gwarancji na sprawność silnika zamontowanego w śmigłowcu		
II. Koszty eksploatacji i wsparcia			
1.	Koszt wyposażenia bazy obsługowej		
1.1.	Koszt wyposażenia dla poziomu I (eskadra lotna użytkownika).		
1.2.	Koszt wyposażenia dla poziomu II (eskadra techniczna użytkownika).		
1.3.	Koszt utrzymania poziomu III (serwis na terytorium RP).		
2.	Koszt materiałów eksploatacyjnych niezbędnych do zabezpieczenia eksploatacji.		(w okresie normy docelowej eksploatacji – 3 lata i nalot 450 godzin rocznie)
3.	Koszt remontu głównego wykonywanego przez Wykonawcę (jeżeli jest przewidziany).		(należy dodatkowo podać po jakim nalocie jest zalecany)
4.	Koszt zestawu części i podzespołów zamiennych niezbędnych do zabezpieczenia eksploatacji.		(dla zakładanego zużycia rewersu – 3 lata i nalot 450 godzin rocznie)
5.	Koszt wsparcia technicznego eksploatacji przez dostawcę (4 lata).		
III. Koszty wycofania			
1.	Koszt jednostkowy wycofania silnika z eksploatacji (utylicacja)		
Data wypełnienia		Podpis Wykonawcy	

/WZÓR OŚWIADCZENIA/

W związku ze zgłoszeniem do udziału w dialogu technicznym dotyczącym zadania „Zakup i zabudowa wzmocnionych silników do śmigłowców Mi-24 oraz Mi-17” oświadczamy, że spełniamy warunki udziału w dialogu technicznym określone w „Zaproszeniu do udziału w dialogu technicznym” w stosunku do śmigłowców: (wymienić typy śmigłowców).

1. Oświadczamy, że:

- 1) Spełniamy warunek zawarty w części III pkt 2 lit. a „Zaproszenia ...” poprzez: ...
.....
(podmiot uczestniczący przedstawia informację o formie i sposobie spełnienia warunku).
- 2) Spełniamy warunek zawarty w części III pkt 2 lit. b „Zaproszenia ...” poprzez: ...
.....
(podmiot uczestniczący przedstawia informację o formie i sposobie spełnienia warunku).
- 3) Spełniamy warunek zawarty w części III pkt 2 lit. c „Zaproszenia ...” poprzez: ...
.....
(podmiot uczestniczący przedstawia informację o formie i sposobie spełnienia warunku).
- 4) Spełniamy warunek zawarty w części III pkt 2 lit. d „Zaproszenia ...” poprzez: ...
.....
(podmiot uczestniczący przedstawia informację o formie i sposobie spełnienia warunku).

Uwaga: w przypadku składania zgłoszenia wspólnego przez grupę podmiotów w powyższych informacjach należy podać, który podmiot z grupy podmiotów spełnia dany warunek.

2. Ponadto oświadczamy, że:

- 1) Posiadamy uprawnienia do przekazywania informacji objętych dialogiem technicznym, w tym w sposób zgodny z normami ustalonymi w ustawie z dnia 30 czerwca 2000 r. *Prawo własności przemysłowej* (Dz.U. z 2003 r. Nr 119, poz. 1117 z późn. zm.) oraz w ustawie z dnia 4 lutego 1994 r. *o prawie autorskim i prawach pokrewnych* (Dz.U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późn. zm.).
- 2) Posiadamy niezbędną wiedzę i doświadczenie do uczestniczenia w dialogu technicznym.
- 3) Zapoznaliśmy się ze wszystkimi warunkami udziału w dialogu technicznym i akceptujemy je bez zastrzeżeń.
- 4) Znane nam są przepisy obowiązujące w Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące obrotu sprzętem objętym zadaniem, którego dotyczy dialog techniczny.
- 5) W przypadku wspólnego udziału w dialogu technicznym zobowiązujemy się do solidarnej odpowiedzialności za informacje udzielane w ramach dialogu technicznego.

.....
(miejsowość, data)

.....
(podpisy osób uprawnionych do reprezentowania podmiotu
uczestniczącego/grupy podmiotów)