



LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

CENTRALA

ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa, tel. (22) 22-99-931/932, fax. (22) 22-99-933

LPR.22P.26.35-5,2018

Warszawa, dn. 14 czerwca 2018 r.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE WYKONAWCY

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „**Dostawa trzech sztuk samolotów szkoleniowych dla Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**”. Nr postępowania: ZP/4/IV/2018.

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jako Zamawiający, działając na podstawie art. 38 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 z późn. zm.) zwanej dalej „Ustawą”, informuje, iż wpłynęło pytanie od Wykonawcy, na które Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

Mając na uwadze, że Państwa wybór ma być w pełni świadomy, warto przyjrzeć się temu co oferuje współczesny rynek pod względem zachowania bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych. Dla Państwa, którzy chcecie powierzyć sprzęt personelowi niedoświadczonemu, zachowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa powinno być najwyższym priorytetem.

Przyglądając się SIWZ oraz zmianom, które Państwo wprowadzili wyraźnie widać, że faworyzowany jest jeden producent (TECNAM) z modelem P2008JC. Z treści dokumentacji wynika też, że znają już Państwo termin dostawy (fakt zmiany dat odbioru w dokumentacji przetargowej). Przy analizie "koszt-efekt", założyli Państwo samolot obwarowany wymaganiami przepisów, ale nie zostały wzięte pod uwagę aspekty wyposażenia (autopilot, system ratunkowy) i dodatkowych cech (pełne próby korkociągowe i dopuszczenie do korkociągów) również podnoszących wskaźniki bezpieczeństwa lotów.

Odnosząc się do kryterium masy startowej, które wg Państwa ma ogromne znaczenie, to prawda, że przepisy CS-VLA zakładają możliwą masę na poziomie 750kg, a CS-LSA 600kg. Każdy producent samolotu (też w ramach CS-VLA) określa jednak MTOW swojego statku powietrznego, które zazwyczaj nie wynosi 750kg. Tak np. w przypadku faworyzowanego samolotu mamy 650kg, pomimo faktu, że jest on certyfikowany wg CS-VLA, a jego masa użyteczna wynosi ok. 250kg. To właśnie kryterium masy użytecznej wydaje się być właściwym kryterium, bo bezpośrednio świadczy o tym ile kg możemy w praktyce załadować do samolotu. Proponowany przez nas samolot również posiada masę użyteczną 250kg, pomimo niższej kategorii wagowej i wyposażenia go w spadochronowy system ratunkowy i autopilota.

Biorąc pod uwagę wymagania dotyczące osiągnięć, proponowany przez nas samolot ma m.in. zdecydowanie krótszą drogę startową (320m vs 500m) i lepsze wznoszenie (5.3m/s vs 2m/s) niż wymagania stawiane przez przepisy CS-VLA, dzięki czemu jest możliwość operowania z krótszych lądowisk i szybkiego osiągnięcia bezpiecznej wysokości po starcie.

Analizując kryterium cenowe zapewniam, że samolot Virus SW121 posiada cenę zbliżoną do samolotów konkurencyjnych, a w ramach niej jest lepiej wyposażony i posiada wyższe osiągi. Odnosząc się do założeń bezpieczeństwa, aktualnie nie dopuszczają Państwo do postępowania samolotu oferującego taką samą masę użyteczną jak samolot faworyzowany, spełniającego pozostałe wymagania SIWZ, a ponadto:

- wyposażonego w spadochron ratunkowy znacząco podnoszący bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych
- posiadającego system autopilota, który daje możliwość niedoświadczonej załodze wykonania w automacie zakrętu bezpieczeństwa o 180 (funkcja 180) oraz w warunkach IMC automatycznego wyprowadzenia samolotu do lotu poziomego (funkcja LEVEL)
- posiadającego konstrukcję z wysokim Vne, które świadczy o wysokim poziomie wytrzymałości konstrukcji
- posiada wykonane pełne próby korkociągowe i jest dopuszczony do zamierzonych korkociągów. Daje to załodze pełną przewidywalność zachowań samolotu w sytuacji krytycznej
- jest konkurencyjny cenowo

Odnosimy wrażenie, że wymagania SIWZ zostały napisane w taki sposób, aby celowo nie dopuścić do postępowania samolotu, który mógłby stanowić zagrożenie w postępowaniu dla samolotu faworyzowanego, pomimo posiadania konkurencyjnej ceny, spełniającego pozostałe wymagania SIWZ oraz posiadającego lepsze osiągi i wyposażenie, a certyfikowanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego w innej kategorii niż CS-VLA.

Ponownie zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie w postępowaniu samolotu certyfikowanego wg przepisów EASA CS-LSA.

Odpowiedź na Pytanie 1:

Zamawiający wyjaśnia, iż w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego zdarzają się przypadki, w których proponowany przez Wykonawcę przedmiot jego oferty nie odpowiada w pełni opisowi przedmiotu zamówienia sporządzonego przez Zamawiającego. Opis przedmiotu zamówienia, poprzez szczegółową analizę potrzeb Zamawiającego, był i jest opracowany w sposób wyjątkowo obiektywny, z uwzględnieniem postanowień ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (dalej uPzp).

Zamawiający poprzez staranne opracowanie zapisów Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej SIWZ) zachował zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania potencjalnych Wykonawców (art. 7 oraz art. 29 uPzp). Zamawiający w żaden sposób nie ogranicza, licznej w tej klasie samolotów, konkurencji i dopuszcza możliwość złożenia ofert przez różnych Wykonawców, z zastrzeżeniem jednak takim, że oferowany przez nich produkt spełnia warunki określone w SIWZ, w tym, jest certyfikowany według przepisów EASA CS-VLA.

W związku z powyższym Zamawiający ponownie informuje, iż nie zaakceptuje zaoferowania w ofercie samolotu, zbudowanego według mniej restrykcyjnych przepisów EASA CS-LSA.

Zamawiający informuje, że udzielona odpowiedź na pytanie do SIWZ jest integralną częścią SIWZ dla przedmiotowego postępowania i jest wiążąca dla wszystkich Wykonawców.

Z up. Dyrektora

Z-ca DYREKTORA
ds. Administracyjnych/Główny Księgowy
Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

Paweł Kamiński