

Opis Przedmiotu Zamówienia

3 Samoloty TECNAM P2008JC MKII, rok produkcji 2018, MTOW 650 kg

Miejsca pasażerskie:

liczba miejsc pasażerskich 1

Naloty:

Zakładany średni nalot na jeden samolot w roku 2020 – 400 godzin.

Minimalne wymagania uczestników szkolenia:

- preferowana licencja pilota śmigłowcowego zawodowego (CPL) i preferowana licencja pilota samolotowego (minimum LAPL);
- preferowane posiadanie uprawnień instruktorskich FI(H) i/lub FI(A);
- nalot dowódczy jak najbardziej zbliżony do wartości 1000 godzin PIC (preferowany, posiadany nalot dowódczy, nie mniejszy niż 700 godzin);
- badania lotniczo-lekarskie kl.1;
- znajomość języka angielskiego na poziomie umożliwiającym swobodne komunikowanie się oraz korzystanie z dokumentacji lotniczej (preferowane posiadanie wpisu do licencji pilota, potwierdzającego znajomość języka angielskiego na poziomie min. 4 wg wymogów ICAO);

Loty patrolowe

W roku 2020 nie planuje się wykonywania lotów patrolowych w ramach operacji zarobkowych z wykorzystaniem posiadanych samolotów Tecnam P2008JC MkII. Niemniej, w przypadku podjęcia decyzji o ich wykonywaniu, loty patrolowe będą realizowane przez pilotów posiadających duże doświadczenie lotnicze i posiadających minimum licencję zawodową pilota.

Obsługa techniczna w okresie gwarancyjnym:

W okresie gwarancyjnym (zgodnie z warunkami gwarancji) obsługę techniczną realizuje autoryzowana Organizacja Obsługowa. Obecnie jest to firma BARTOLINI AIR MAINTENANCE, ul. Tymienieckiego 22/24, 90-349 Łódź. Numer certyfikatu: PL.145.084.

Opis samolotów + wykaz wymaganego wyposażenia.

Lp.	Obszar i treść wymogu
I.	II.
1	Certyfikaty i dopuszczenia
	1.1. Samolot posiada Certyfikat EASA CS-VLA.
	1.2. Samolot jest certyfikowany do wykonywania lotów według przepisów VFR Dzień i VFR Noc.
	1.3. Samolot jest wyposażony w zakresie umożliwiającym wykonywanie lotów w nocy, wg VFR.
	1.4. Samolot jest dopuszczony do wykonywania operacji startów i lądowań z płaszczyzn trawiastych.
2	Układ konstrukcyjny
	2.1. Układ konstrukcyjny samolotu odpowiada poniższym wymagom: a. Jednopłat z usterzeniem ogonowym. b. Podwozie trójpodporowe, stałe, z kołem przednim.
3	Napęd
	3.1. Samolot posiada jeden silnik tłokowy umieszczony z przodu kadłuba, ze śmigłem ciągnącym o mocy startowej nie mniejszej niż 95 KM.
	3.2. Międzyremontowy resurs silnika samolotu (Time Between Overhaul – TBO) wynosi nie mniej niż 2000 godzin.
4	Kabina samolotu
	4.1. Kabina samolotu spełnia następujące warunki: a. dwa miejsca obok siebie; b. zdwojony układ sterowania; c. dostęp do dźwigni sterowania silnikiem łątowny z obu miejsc.
	Minimalne wyposażenie awioniczne
	5.1. Samolot jest wyposażony w przyrządy pilotażowe i nawigacyjne zobrazowane na elektronicznych, zintegrowanych wyświetlaczach wielofunkcyjnych (tzw. Glass Cockpit).

5	5.2. Samolot jest wyposażony w analogowe lub zobrazone na elektronicznych, zintegrowanych wyświetlaczach wielofunkcyjnych (tzw. Glass Cockpit) przyrządy kontroli zespołu napędowego.
	5.3. Samolot jest wyposażony w przyrządy pilotażowo – nawigacyjne do lotów według VFR w dzień i w nocy, zgodnie z wymogami SPO.IDE.A.120 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 965/2012 z późniejszymi zmianami.
	5.4. Samolot jest wyposażony w dwie radiostacje lotnicze VHF, pracujące w zakresie częstotliwości 118 ÷ 136,992 MHz, z separacją częstotliwości 8,33 kHz.
	5.5. Samolot jest wyposażony w odbiornik nawigacyjny VOR/ILS.
	5.6. Samolot jest wyposażony w odbiornik nawigacyjny GPS.
	5.7. Samolot jest wyposażony w transponder z MODE S.
	5.8. Samolot jest wyposażony w audiopanel.
	5.9. Samolot jest wyposażony w sygnalizator przeciągnięcia lub wskaźnik kątów natarcia.
	5.10. Samolot jest wyposażony w automatyczny, awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT) umożliwiający jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.
6	Minimalne wymagania dla elektronicznych, zintegrowanych wyświetlaczy wielofunkcyjnych (tzw. Glass Cockpit)
	6.1. Przynajmniej jeden elektroniczny, zintegrowany wyświetlacz wielofunkcyjny (tzw. Glass Cockpit) stanowiący wyposażenie samolotu zapewnia wskazania (minimum) następujących przyrządów i danych: a. Pasek prędkości IAS; b. Wartość cyfrowa GS; c. Pasek wysokości barometrycznej; d. Wskaźnik prędkości pionowej; e. Sztuczny horyzont; f. Wskaźnik ślizgu; g. Wskaźnik odchylenia VOR/LOC i ścieżki schodzenia GS dla systemu ILS; h. Wskaźnik HSI; i. Nazwa kolejnego punktu trasy i odległość do niego w trybie GPS.
7	Minimalne wymagania osiągowie i ograniczenia

	7.1. Samolot spełnia warunek zasięgu w locie określony na minimum 231 NM, przy następujących założeniach: a. warunki atmosfery wzorcowej (ISA) b. bezwietrznie (WIND „0”) c. wysokość lotu (Pressure Altitude): 2000 ft (AMSL); d. moc silnika i prędkość lotu (TAS) przyjęte dla uzyskania największego zasięgu; e. masa załogi i ładunku (bez wliczenia paliwa): 170 kg; f. stała wartość masy samolotu w każdym etapie lotu (tzn. nie uwzględniać wzrostu osiągnięć samolotu wraz z postępowaniem lotu i spadkiem masy samolotu o wartość zużytego paliwa) - masa = MTOW = constans g. gęstość paliwa: 0,72 h. zachowana pozostałość paliwa na 30 minut lotu, na mocy silnika i przy prędkości lotu (TAS) dla największej długotrwałości lotu; Uwaga: Parametry do obliczeń są oparte na aktualnej (na dzień obliczeń) instrukcji użytkownika w locie danego samolotu. W obliczeniach uwzględniono lot na stałej wysokości (z wyłączeniem faz startu, wznoszenia, zniżania, lądowania, itp.) Przedłożono obliczenia potwierdzające spełnienie powyższego wymogu oraz przedłożenie wyciągu z aktualnej instrukcji użytkownika w locie danego samolotu, z danymi wykorzystanymi do przedmiotowych obliczeń.
	Dokumentacja i wyposażenie obsługowe wliczone w cenę oferty
	8.1. Do każdego dostarczonego samolotu jest dostarczony komplet dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia procesu rejestracji samolotu, do prowadzenia obsługi technicznych samolotu oraz do zarządzania ciągłą zdolnością samolotu do lotu.
	8.2. Dostarczona z każdym samolotem dokumentacja jest aktualna na dzień jego dostarczenia oraz musi być objęta subskrypcją na okres nie krótszy, niż do końca następnego roku kalendarzowego, licząc od daty dostarczenia ostatniego samolotu.
8	8.3. Cała dostarczona z samolotami dokumentacja jest w wersji elektronicznej. Dodatkowo instrukcja użytkownika w locie jest dostarczona w wersji papierowej po jednym komplecie z każdym dostarczonym samolotem. Forma zapisu dokumentacji dostarczonej w wersji elektronicznej umożliwia jej zapisywanie na nośnikach pamięci masowej.
	8.4. Cała dostarczona z samolotami dokumentacja jest dostarczona w języku angielskim lub - jeśli występuje w języku polskim - jest dostarczona w języku polskim i w języku angielskim.
	8.5. Każdy samolot jest dostarczony z zestawem podstawowego wyposażenia naziemnego (w szczególności pokrowce, osłony itp.).
9	Wymogi wiekowe, nalotowe i gwarancyjne

	9.1. Samoloty zostały wyprodukowane roku 2018.
	9.2. Maksymalna wartość nalotu na dostarczonych samolotach na poziomie nie większym niż 15 godzin, z możliwością zwiększenia tej wartości o czas przelotu na lotnisko EPBC (jeśli dostarczenie samolotów realizowane byłoby drogą powietrzną z wykorzystaniem własnego napędu).
	9.3. Gwarancje głównych podzespołów samolotu (płatowiec, w tym na jego malowanie, silnik, śmigło, awionika, akumulator) obejmują okres nie krótszy niż 24 miesiące lub nie mniej niż 500 godzin nalotu, w zależności od tego, co wystąpi wcześniej. Gwarancje obejmują koszty napraw - wraz z częściami zamiennymi i kosztami pobytu oraz dojazdu serwisu do miejsca na terenie Polski, wskazanego przez Zamawiającego.
10	Inne wymagania
	10.1. Każdy samolot jest wyposażony w apteczkę pierwszej pomocy oraz gaśnicę pokładową.
	10.2. Każdy samolot posiada malowanie według projektu Wykonawcy, zaakceptowanego przez Zamawiającego. Samoloty posiadają wszystkie napisy informacyjne i ostrzegawcze (placards, silks and decals) w wersji językowej angielskiej lub polskiej.
	10.3. Każdy samolot jest dostarczony z aktualnymi - na dzień jego dostarczenia - bazami danych do urządzeń pilotażowo-nawigacyjnych, systemów radio-nawigacyjnych itp. zabudowanych na samolotach. Dostarczone bazy danych są objęte licencją lub subskrypcją przez okres nie krótszy, niż do końca następnego roku kalendarzowego, licząc od daty dostarczenia ostatniego samolotu.
	10.4. Każdy samolot jest dostarczony w tej samej wersji, z takim samym wyposażeniem, w takiej samej konfiguracji i w takim samym malowaniu.