

# LOTNICZA AKADEMIA WOJSKOWA

Załącznik Nr 3 do SIWZ

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przedmiot zamówienia obejmuje wykonanie **obsług technicznych** oraz usuwanie niesprawności samolotu An-2 o znakach rejestracyjnych **SP-NAN** Akademickiego Centrum Szkolenia Lotniczego– Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie.

Wykonawca musi być organizacją zatwierdzoną zgodnie z przepisami EASA PART 145 lub PART M/F i posiadać ważny **Certyfikat Part M/F bądź Part 145 z zatwierdzeniem do wykonywania obsług a także usuwania niesprawności na samolocie AN-2.**

Zgodnie z art. 29 ust. 3a Prawa Zamówień Publicznych Zamawiający wymaga do realizacji przedmiotu zamówienia zatrudnienia przez Wykonawcę lub Podwykonawcę na podstawie umowy o pracę minimum 1 osobę wykonującą obsługę hangarową lub liniową samolotu oraz jedną osobę poświadczającą wykonanie obsługi przez personel wykonujący. Zamawiający dopuszcza zatrudnienia przez Wykonawcę lub Podwykonawcę na podstawie umowy o pracę osoby, które posiadają uprawnienia do wykonywania i jednocześnie poświadczania czynności na samolocie.

### 1. Obsługa techniczna samolotu An-2 SP NAN będzie obejmowała:

L.p.	Rodzaj obsługi i interwał wykonania		Dokumentacja powiązana	Ilość
Płatowiec				
1.1	Przegląd po 100 FH	100FH/1Y	1. POT -AN2-04 2. IOT Część 1 wyd. 1 z 1988, zm nr 65 z 11.02.2005 3. IOT Część 2, tom 1 (Terminarz Prac Okresowych) wyd. 1 z 20.10.1976, zm. nr 2 z 20.04.1990	1
1.2	Sprawdzenie wskazań busoli magnetycznej typu: KI-13A oraz żyrobusoli typu GIK-1	1Y		1
1.3	Przegląd/legalizacja gaśnic pokładowych	1Y		1
1.4	Wymiana baterii ELT P/N 452-6499	4Y		1
1.5	Weryfikacja techniczna nadajnika ratunkowego ELT typu Kannad 406AF-Compact	Zgodnie z zaleceniem producenta		1
1.6	Na płatowcu co 1500 starto-ładowań lub raz w roku	1Y		1
1.7	Przegląd po każdych 900 godz. lub waz w roku (ERNO)	900FH/1Y		1
1.8	Weryfikacja techniczna – sprawdzenie ciężaru butli z pirogłowicą typu C6602-560	2Y		1
1.9	Sprawdzenie metodą defektoskopii magnetycznej końcówek zastrzałów typu SZ4100-80	1Y		1
1.10	Sprawdzenie stanu technicznego pasów bezpieczeństwa	1Y		1
1.11	Prace sezonowe na płatowcu	1Y		1
1.12	Weryfikacja techniczna akumulatora typu ES 290	1Y		1
1.13	Wymiana akumulatora	SL An-2/008/2008		4
1.14	Sprawdzenie niezawodności i szczelności zamknięcia drzwi i wzierników skrzydeł i kadłuba oraz sprawdzenie włącznika awaryjnego	1Y		1
1.15	Sprawdzenie wyposażenia apteczki pierwszej pomocy w kabinie pilota	1Y		1
Silnik				

# **LOTNICZA AKADEMIA WOJSKOWA**

1.16	Przegląd po 50 FH	50FH	1. POT -AN2-04  2. IUS ASz-62IR nr (WT-62.02.01) wyd. 12.1979, zm. nr 30 z 08.2017 3. IPO ASz-62IR nr (WT62.03.01K) wyd. 12.1979, zm nr 13 z 08.2017	1
1.17	Przegląd po 100 FH	100 FH		1
1.18	Przegląd po 200FH	200FH		1
1.19	Przegląd techniczny przewodów giętkich oraz diurytów	1Y		1
1.20	Wymiana oleju w instalacji olejowej silnika (Biuletyn 80/E/91)	1Y		1
1.21	Konserwacja silnika na 30 dni	30 dni		10
1.22	Konserwacja silnika na 90 dni	90 dni		2
Śmigło				
1.23	Przegląd po 50 FH	50FH	1. POT -AN2-04	2
1.24	Przegląd po 100 FH	50FH/1Y	2. Krótki Opis Techniczny i Instrukcja Eksploatacji Śmigła AW-2wyd z 1982r, zm nr 6 z 3.01.1992	2
1.25	Przedłużenie resursu kalendarzowego śmigła typu AW-2	6Y	E/03.528/05	1
1.26	Sprawdzenie bicia łopat względem względem siebie przy pomiarze na krawędzi spływu przekroju kontrolnego (wg. Biuletynu E/03.528/05			2
Inne				
1.27	Przegląd przed dniem lotnym	n/d	1. POT -AN2-04 2. IOT j/w 3. IUS j/w 4. JPO j/w 5. Opis techniczny śmigła j/w	50
1.28	Przegląd po dniu lotnym	n/d	1. POT -AN2-04 2. IOT j/w 3. IUS j/w 4. JPO j/w 5. Opis techniczny śmigła j/w	50

W ramach obsługi planowej Wykonawca wykona wymagane prace zgodnie z Programem Obsług Technicznych wraz z wymianą materiałów i części podlegających obowiązkowej wymianie zgodnie z instrukcją obsługi producenta statku powietrznego, silnika, śmigła i zabudowanego wyposażenia. Materiały i części podlegające wymianie Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić w cenie za te usługi, określonej w Formularzu ofertowym Wykonawcy. Cena ta jest stała i Wykonawcy nie przysługuje z tytułu zakupu tych części i materiałów jakakolwiek dodatkowa należność.

Dostarczenie przez Wykonawcę części i materiały użyte do realizacji obsługi technicznej będą posiadać wymagane prawem lotniczym dopuszczenia, atesty, certyfikaty lub metrykę podzespołu oraz będą oryginalne, nieuszkodzone i kompletne.

Zamawiający w szczególnych przypadkach dopuszcza zastosowanie części i podzespołów po naprawie głównej.

Termin wykonania usług planowych zgodnie z ofertą Wykonawcy nie będzie dłuższy niż 14 dni roboczych.

W przypadku zaistnienia trudności związanych z pozyskaniem części Zamawiający dopuszcza przedłużenie wykonania zlecenia.

Wykonanie takich czynności nastąpi po uzgodnieniu warunków między Zamawiającym a Wykonawcą.

**2. Obsługę nieplanową** obejmuje usuwanie niesprawności wykrytych podczas wykonywania usług planowych wynikających z harmonogramu usług oraz usuwanie niesprawności wykrytych w okresie pomiędzy usługami planowymi, wynikającymi z harmonogramu usług.

W przypadku wykrycia przez Zamawiającego niesprawności wykrytych podczas wykonywania usług planowych Wykonawca zobowiązany jest poinformować o tym fakcie Zamawiającego. Informacja musi być przekazana w formie protokołu zawierającego kalkulację kosztów usunięcia niesprawności, najpóźniej w następnym dniu po wykryciu tej niesprawności, obejmującą:

- a) wyszczególnienie wszystkich części podlegających wymianie wraz z cenami producenta za te części, aktualnymi na dzień sporządzenia kalkulacji, do których doliczona zostanie stała marża określona w formularzy ofertowym Wykonawcy.
- b) iloczyn liczby wskazanych roboczogodzin na usunięcie niesprawności i ceny jednostkowej za roboczogodzinę.

Do kalkulacji Wykonawca załączy wycenę części podlegających wymianę potwierdzoną przez dostawcę części lub tak jak akapicie poniżej.

W związku z tym, że większości części i podzespołów nie ma w bieżącej produkcji Zamawiający dopuszcza zastosowanie części i podzespołów z zapasów magazynowych Wykonawcy przy czym rozliczenie kosztów tych części i podzespołów będzie realizowane na podstawie odrębnej wyceny/kalkulacji uwzględniającej aktualne ceny rynkowe i przedstawione do akceptacji Zamawiającemu. W innych przypadkach rozliczenie kosztów będzie realizowane na podstawie faktury zakupu.

W przypadku zastrzeżeń Zamawiającego co do ilości roboczogodzin przewidywanych do usunięcia niesprawności, Zamawiający ma prawo dokonać weryfikacji w tym zakresie w szczególności poprzez:

- a) delegowanie pracownika Zamawiającego celem nadzoru nad wykonywanym przez Wykonawcę czynnościami,
- b) analizę przesłanej przez Wykonawcę dokumentacji z wykonywanych czynności zawierającą podpisane karty technologiczne, upoważnienia personelu wykonującego obsługę i inne dokumenty żądane przez Zamawiającego.

Maksymalny czas na usunięcie przez Wykonawcę niesprawności wykrytych w okresie pomiędzy usługami planowymi wynosi 14 dni roboczych od dnia przekazania statku powietrznego do Wykonawcy na obsługę, również w przypadku niesprawności wykrytych w trakcie realizacji usług maksymalny czas na usunięcie przez Wykonawcę niesprawności wynosi również 14 dni roboczych od chwili zatwierdzenia przez Zamawiającego zgłoszenia informacji o stwierdzeniu niesprawności potwierdzonej protokołem wraz z kalkulacją kosztów.

W uzasadnionych przypadkach, niezależnych od Wykonawcy, Zamawiający może wyrazić zgodę na przedłużenie tego terminu.

W przypadku zaistnienia trudności związanych z pozyskaniem części Zamawiający dopuszcza przedłużenie wykonania zlecenia.

Decyzję o okresie przedłużenia podejmuje Zamawiający po udokumentowaniu przez Wykonawcę tych przypadków.

### **3. Miejsce wykonywania obsługi**

Strony postanawiają, iż preferowanym miejscem wykonywania usług będzie siedziba Zamawiającego, tj. Hangar ACSL LAW lotnisko Dęblin.

Strony dopuszczają, iż w uzasadnionych przypadkach obsługa będzie mogła być wykonana w siedzibie głównej Wykonawcy, tj. np. gdy warunki w siedzibie Zamawiającego nie będą pozwalały na wykonanie obsługi bądź poziom obsługi lub stopień ich skomplikowania będzie to uniemożliwiał.

W przypadku stwierdzenia niesprawności w przeglądzie przed lotem lub po locie usunięcie jej może być zrealizowane u Zamawiającego.

Wykonawca przy wycenie usług, usterek oraz przeglądów przed i po locie, realizowanych w hangarze Zamawiającego musi uwzględnić w wycenie dojazd mechanika do siedziby Zamawiającego.

Każde wykonanie obsługi w siedzibie głównej Organizacji będzie wymagało zgody Zamawiającego.

#### **4. Program obsługi**

Wykonawca, zgodnie z wymaganiami prawa podpisze umowę serwisową ze wskazaną przez Zamawiającego Organizacją Zarządzającą Ciągłą Zdatością do Lotu – CAMO, wybraną przez Zamawiającego w ramach oddzielnego postępowania administracyjnego. Celem niniejszej umowy będzie określenie wzajemnych obowiązków i zakresów odpowiedzialności pomiędzy organizacjami Obsługową oraz Organizacją CAMO, świadczących równocześnie usługi względem siebie oraz na rzecz Zamawiającego. Umowa ta nie będzie poruszała w żaden sposób kwestii finansowych realizowania Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu na rzecz Zamawiającego, ponieważ nie dotyczą one bezpośrednio organizacji AMO i są opisane w odrębnej umowie pomiędzy Zamawiającym a Organizacją CAMO, na świadczenie usług Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (dot. to sytuacji kiedy CAMO i AMO realizują usługi jako oddzielne organizacje)

Wykonawca zobowiązuje się zapewnić, że SP Zamawiającego będzie obsługiwany zgodnie z Programem Obsługi Technicznej opracowanym przez wyżej wspomnianą Organizację Zarządzającą Ciągłą Zdatością do Lotu.

Program Obsługi musi być opracowany zgodnie z wymaganiami przepisów krajowych i europejskich uwzględniający ocenę zaleceń konstrukcyjnych płatowca oraz producenta silnika, śmigła i wyposażenia. Program Obsługi wymienia czynności oraz określa zwyczaje i procedury, które stanowią podstawę obsługi technicznej statków powietrznych.

Uznaje się, że program ten nie eliminuje konieczności spełnienia wymagań nowych lub zmienionych przepisów, które będą publikowane przez EASA, ULC lub FAA jeśli te nowe lub zmienione przepisy będą w sprzeczności z tym programem. Uznaje się, że spełnienie wymagań tylko tego programu nie zwalnia Organizację Zarządzającą Ciągłą Zdatością do Lotu z obowiązku zapewnienia, aby program ten odzwierciedlał potrzeby obsługi samolotu dotyczące zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa użytkownika.

Organizacja Zarządzająca Ciągłą Zdatością do Lotu jest posiadaczem programu obsługi, jest odpowiedzialna za zmiany programu obsługi i przekazywania zmian do odpowiednich władz.

#### **5. Monitorowanie jakości**

Zamawiający zastrzega sobie prawo sprawowania nadzoru nad jakością obsługi jak również nad organizacją obsługową Wykonawcy. Nadzór ten będzie prowadzony przez służbę jakości Zamawiającego w formie audytów i inspekcji, wraz z formułowaniem wniosków korygujących. Podejmowanie i realizacja działań korygujących przez Wykonawcę będzie zgodna z procedurami i standardami obowiązującymi u Wykonawcy.

#### **6. Warunki przekazania SP do Wykonawcy**

Zamawiający przekazuje SP dla Wykonawcy w stanie pełnej sprawności technicznej, z uaktualnioną i wypełnioną dokumentacją pokładową, uaktualnioną i wypełnioną dokumentacją eksploatacyjną – obsługową.

#### **7. Dostawy części zamiennych, podzespołów oraz materiałów eksploatacyjnych.**

Wykonawca zapewni części oraz podzespoły niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatości do lotu SP, natomiast płyny eksploatacyjne i smary zapewnia Zamawiający, jeśli posiada w swoim magazynie, w innym przypadku zapewnia Wykonawca. Doprecyzowanie szczegółów odbywać się będzie w trybie

## LOTNICZA AKADEMIA WOJSKOWA

roboczym. W związku z tym, iż dla większości części i podzespołów nie ma bieżącej produkcji Zamawiający dopuszcza zastosowanie części i podzespołów z zapasów magazynowych Wykonawcy, przy czym rozliczenie kosztów tych części i podzespołów będzie realizowane na podstawie odrębnej wyceny/ kalkulacji uwzględniającej aktualne ceny rynkowe i przedstawione do akceptacji Zamawiającemu. W innych przypadkach rozliczenie kosztów będzie realizowane na podstawie faktury zakupu. Taka sama procedura rozliczania kosztów dotyczyć będzie użycia części i materiałów przy obsługach nieplanowych.

Po stronie Wykonawcy pozostaje zorganizowanie i wykonanie lotów sprawdzających (oblotów technicznych) jeśli takowe wymagane będą po wykonanych obsługach. Zamawiający odbiera samolot sprawny z uzupełnioną dokumentacją potwierdzającą ich sprawność do lotów, zgodną z przepisami krajowymi i europejskimi. W okresie od przekazania samolotu na obsługi do czasu jego odbioru całkowita odpowiedzialność za statki powietrzne leży po stronie Wykonawcy.

W przypadku zaistnienia trudności związanych z pozyskaniem części Zamawiający dopuszcza przedłużenie wykonania obsługi.

### **9. Termin realizacji**

Umowa może ulec rozwiązaniu przez Zamawiającego w razie uzyskania rozszerzenia certyfikatu organizacji AMO LAW o typ statku powietrznego objętego umową. W takim przypadku umowa ulegnie rozwiązaniu z dniem wskazanym przez Zamawiającego w oświadczeniu o rozwiązaniu umowy.