PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

Szymany, 13.02.2015 r.

Numer Postępowania: WIM.431.11.2014

-Wykonawcy-

ubiegający się o udzielenie zamówienia

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie **przetargu nieograniczonego,** zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2013 r. poz. 907 z. późn. zm.) ogłoszonego przez Zamawiającego, na dostawy pn.:

„Zakup, instalacja i uruchomienie urządzeń do utrzymania lotniska i obsługi naziemnej samolotów wraz z Infrastrukturą telekomunikacyjną służb lotniska w ramach realizacji projektu pn. : „Regionalny Port Lotniczy Olsztyn – Mazury – zapisanego w indykatywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych Regionalnego Programu Operacyjnego Warmii i Mazur na lata 2007 – 2013"

o wartości zamówienia przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2013 r. poz. 907 z. późn. zm.)

Pytania Wykonawców:

25. Część 5 Agregat prądotwórczy GPU (dwunapięciowy) 90 kVA- szt.1

Załącznik nr 1.5 do SIWZ : Minimalne wymagania zamawiającego

Opis: Wymaganie 2: Wymagane normy i certyfikaty

e) Silnik spełniający normy czystości spalin minimum EURO 4

Wskazana norma nie dotyczy maszyn niedrogowych, które są przedmiotem niniejszego postępowania. W oparciu o obowiązujące przepisy, maszyny niedrogowe (np.GPU) podlegają w zakresie kontroli spalin innym uregulowaniom, niż pojazdy drogowe. Jest niedopuszczalne, że do silników spalinowych montowanych w maszynach niesamojezdnych, nieporuszających się po drogach, zostaną zastosowane wymagania dotyczące silników w pojazdach

samojezdnych poruszających się po drogach. Dodatkowo wskazane urządzenie jest urządzeniem stałoobrotowym, pojazdy poruszające się po drogach nie są urządzeniami stałoobrotowymi.

PYTANIE 1:

Czy z powyższych względów wskazane wymaganie minimum EURO 4 odnośnie maksymalnych poziomów emisji spalin może przyjąć formę spotykaną w innych postępowaniach odnośnie GPU w Polsce : „Emisja spalin – STANDARD normy STAGE IIIA dla maszyn niedrogowych" ?

lub

Czy z powyższych względów wskazane wymaganie (minimum EURO 4) odnośnie maksymalnych poziomów emisji spalin może przyjąć formę spotykaną w innych postępowaniach odnośnie GPU w Polsce : „Emisja spalin – standardy zgodne z obowiązującymi przepisami EU/ COM dla maszyn niedrogowych" ?

Wyjaśnienie Zamawiającego

Tak

26. **Część 5 Agregat prądotwórczy GPU (dwunapięciowy) 90 kVA- szt.1**

Załącznik nr 1.5 do SIWZ : Minimalne wymagania zamawiającego

Opis: Wymaganie 4: Silnik:

g) małe zużycie paliwa: nie większe niż 210g/kWh dla mocy znamionowej.

Wskazane urządzenie, niezależnie od producenta urządzenia będzie posiadało silnik dostarczony przez jednego ze światowych producentów. Powyższe wymaganie zdaniem oferenta zmierza do właściwego celu – ograniczenie zużycia paliwa - małe zużycie paliwa, ale tak postawione wymaganie jest niemożliwe do spełnienia, ponieważ dotyczy tzw. jednostkowego zużycia paliwa dla mocy maksymalnej, ale nie w warunkach roboczych, lecz w warunkach teoretycznych, na przykład we wskazanym przypadku zapewne bez chłodzenia (zużycie paliwa na chłodzenie silnika – znaczne) i bez alternatora (zużycie paliwa na straty w alternatorze, pojawiające się dodatkowo poza zużyciem paliwa na samo wytwarzanie mocy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

wyjściowej). Uwzględniając powyższe wymaganie na poziomie : zużycie paliwa: nie większe niż 210g/kWh dla mocy znamionowej – będzie nie do spełnienia przez każdy ze znanych silników i na dodatek wyjątkowo trudne do sprawdzenia w warunkach lotniskowych.

Powyższy cel - „małe zużycie paliwa" uda się z łatwością osiągnąć określając maksymalną prędkość obrotową dostarczonego silnika. W ten sposób zostaną oddzielone urządzenia o wyższym zużyciu paliwa - tzw GPU wysokoobrotowe, od urządzeń o niskim zużyciu paliwa - tzw GPU niskoobrotowych, oferowanych przez licznych dostawców jako opcja o niższym zużyciu paliwa. Wystarczy określić maksymalną dopuszczalną prędkość obrotową, która spełnia więcej niż jedno urządzenie niskoobrotowe dostępne na rynku.

PYTANIE 2:

Czy z powyższych względów wskazane wymaganie odnośnie zużycie paliwa - może przyjąć już spotykaną formę w innych postępowaniach odnośnie GPU w Polsce, formę: „Prędkość obrotowa nie powinna przekraczać 1800rpm" ?

Powyższe ograniczenie pozwala jasno oddzielić oferowane przez producenta urządzenia wysokoobrotowe (wysokie zużycie paliwa), od GPU niskoobrotowych (o niskim zużyciu paliwa).

Wyjaśnienie Zamawiającego

Zgodnie z SIWZ

27. **Część 1 - PNEUMATYCZNE URZĄDZENIE ROZRUCHOWE (ASU-) sz. 1**

Załącznik nr 1.1 do SIWZ:

„Deklaracja spełnienia wymagań i oczekiwanych parametrów technicznych przedmiotu zamówienia - Opis parametrów oferowanego urządzenia Opis przedmiotu zamówienia.

Opis: 2. Wymagania ogólne

b) Możliwość pracy urządzenia w dwóch trybach:

- uruchamianie silników samolotu

- wentylacja kabiny

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

JEDNOCZEŚNIE : (6.c) Maksymalna robocza temperatura powietrza nie wyższa niż 220°C) Odnośnie urządzenia ASU- tryb: „- wentylacja kabiny ", dotyczy zapewne zastosowania urządzenia ASU do zewnętrznej obsługi samolotowej instalacji klimatyzacji. Sama wskazana w wymaganiu wentylacja kabiny samolotu przy pomocy PNEUMATYCZNEGO URZĄDZENIA ROZRUCHOWEGO (ASU-) jest nie do pomyślenia, przynajmniej ze względu na temperaturę wyjściową powietrza z urządzenia ASU. Temperatura wyjściową powietrza często przekracza 100 °C, a niniejsza specyfikacja ogranicza ją do 220 °C. Wentylacja kabiny przy pomocy takiego urządzenia byłaby wysoce niebezpieczna ze względu na możliwość wystąpienia pożaru, pomijając ew wpływ na pasażerów. Jest to zatem całkowicie wykluczone.

PYTANIE 3:

Czy z powyższych względów ww wymaganie może przyjąć brzmienie :

„b) Możliwość pracy urządzenia w dwóch trybach:

- uruchamianie silników samolotu

- obsługa samolotowej instalacji klimatyzacji"

Wyjaśnienie Zamawiającego

Zamawiający dopuszcza możliwość pracy urządzenia w dwóch trybach: - uruchamianie silników samolotu

- obsługa samolotowej instalacji klimatyzacji

28. **Część 1 - PNEUMATYCZNE URZĄDZENIE ROZRUCHOWE (ASU-) sz. 1**

Załącznik nr 1.1 do SIWZ:

„Deklaracja spełnienia wymagań i oczekiwanych parametrów technicznych przedmiotu zamówienia - Opis parametrów oferowanego urządzenia Opis przedmiotu zamówienia.

Opis: 5. Napęd- Silnik a) … normę czystości spalin minimum EURO-4

Ze względów opisanych powyżej (pytanie nt GPU), normy majace tu zastosowanie to normy dla maszyn niedrogowych. W oparciu o obowiązyjące przepisy, maszyny niedrogowe

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

podlegają w zakresie kontroli spalin innym uregulowaniom, niż pojazdy drogowe. Jest niedopuszczalne, że do silników spalinowych montowanych w maszynach niesamojezdnych, nieporuszających się po drogach, zostaną zastosowane wymagania dotyczące silników w pojazdach samojezdnych poruszających się po drogach.

PYTANIE 4:

Czy z powyższych względów wskazane wymaganie odnośnie maksymalnych poziomów emisji spalin może przyjąć formę spotykaną w innych postępowaniach odnośnie GPU w Polsce : „Emisja spalin – standardy zgodne z obowiązującymi przepisami EU/ COM dla maszyn niedrogowych" ?

lub

Czy z powyższych względów wskazane wymaganie odnośnie maksymalnych poziomów emisji spalin może przyjąć formę spotykaną w innych postępowaniach odnośnie GPU w Polsce : „Emisja spalin – STANDARD normy STAGE IIIA dla maszyn niedrogowych" ?

Wyjaśnienie Zamawiającego

Tak

29. **Część 1 - PNEUMATYCZNE URZĄDZENIE ROZRUCHOWE (ASU-) sz. 1**

Załącznik nr 1.1 do SIWZ:

„Deklaracja spełnienia wymagań i oczekiwanych parametrów technicznych przedmiotu zamówienia - Opis parametrów oferowanego urządzenia Opis przedmiotu zamówienia.

Opis: 1. Przeznaczenie Uruchamianie lotniczych zespołów napędowych niżej wymienionych samolotów :

a) A300, A310, A,318, A319, A320, A321,

b) B 737-300/400/500,

c) B 737-600/700/800/900,

d) B757- 200/300,

e) B 767-200/300/400,

f) CRJ-100/200/700

g) E170/175, E190/195

h) MD11, MD80,

Zamawiający wskazuje w specyfikacji dla ASU w pp:

c) Zgodne z IATA AHM-972

jednak przywołane wymaganie nie dotyczy ASU, lecz GPU: : (AHM 972 Functional Specifications for a Ground Power Unit for Aircraft Electrical System)

Właściwe wymaganie dla ASU powinno dotyczyć:

„AHM 976 Functional Specifications for an Air Start Unit "

Odnosząc powyższe wymaganie do pp : „f) CRJ-100/200 .. " , Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż odnośnie specyfikacji oferowanego urządzenia - mają zastosowania wymagania przedstawione w:

c) Zgodne z IATA AHM 976 (zamiast AHM-972) ,

a w szczególności iż dostarczone urządzenie ASU powinno spełniać wymaganie dla samolotu „AIRCRAFT TYPE /MODEL (CRJ 100/200)" :

wynoszące zgodnie z „IATA AHM 976": ciśnienie maksymalne 50 psi (3.5 kg/cm2) oraz ciśnienie minimalne 42.5 psi (3 kg/cm2).

Oferent prosi o potwierdzenie iż specyfikacja dostarczonego urządzenia ASU kategorycznie powinna wpełniać teoretyczne wymagania podane w IATA Airport Handling Manual, też w brzmieniu powołanym powyżej.

Wyjaśnienie Zamawiającego

Modyfikacja treści SIWZ z dnia 13.02.2015 r.

30. **Część 1 - PNEUMATYCZNE URZĄDZENIE ROZRUCHOWE (ASU-) sz. 1**

Załącznik nr 1.1 do SIWZ:

„Deklaracja spełnienia wymagań i oczekiwanych parametrów technicznych przedmiotu zamówienia - Opis parametrów oferowanego urządzenia Opis przedmiotu zamówienia.

Opis: 6. Sprężarka : (..) f) Możliwość ciągłego utrzymywania żądanego przepływu powietrza i ciśnienia w fazie rozruchu,

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

Urządzenie ASU wyposażone jest w śrubową sprężarkę z elektroniczną kontrolą przepływu powietrza z możliwością dostosowania przepływu do potrzeb instalacji pneumatycznej samolotu. Ma mieć możliwość ciągłego utrzymywania zadanego przepływu powietrza.

Wykonawca pyta Zamawiającego, czy Zamawiający dopuszcza usunięci w ww wymaganiu zdania:

„(..) 6.f) Możliwość ciągłego utrzymywania żądanego przepływu powietrza i ciśnienia w fazie rozruchu"

ze względu na wewnętrzną sprzeczność, bo optymalne wymaganie:

6. b) Automatycznie regulująca przepływ do potrzeb instalacji pneumatycznej samolotu i chroniąca przed zbyt wysokim ciśnieniem i temperaturą powietrza podawanego do instalacji samolotu - nakazuje urządzeniu ASU - podążanie za chwilowo zmiennymi wartościami wymaganego przepływu, na różnych etapach rozruchu silnika samolotu.

- Zatem „6.f) Możliwość ciągłego utrzymywania żądanego przepływu powietrza i ciśnienia w fazie rozruchu " - nie pozwala na 6. b) Automatycznie regulująca przepływ (dostosowanie przepływu powietrza)

- Dostosowanie przepływu powietrza do potrzeb instalacji pneumatycznej samolotu jest korzystne dla użytkownika i pozwala istotnie zmniejszyć zużycie paliwa w czasie rozruchu oraz zużycie samego urządzenia ASU, zgodnie z :

5.c)

Automatyczna regulacja prędkości obrotowej silnika w zależności od wymaganej wydajności sprężarki.

PYTANIE 6:

Czy z powyższych względów, dla usunięcia powyższej sprzeczności, zamawiający usunie wymaganie:

„ 6.f) Możliwość ciągłego utrzymywania żądanego przepływu powietrza i ciśnienia w fazie rozruchu"

Pozostawiając :

5.c)

PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa

Automatyczna regulacja prędkości obrotowej silnika w zależności od wymaganej wydajności sprężarki.

6. b) Automatycznie regulująca przepływ do potrzeb instalacji pneumatycznej samolotu i chroniąca przed zbyt wysokim ciśnieniem i temperaturą powietrza podawanego do instalacji samolotu

Wyjaśnienie Zamawiającego

Modyfikacja treści SIWZ z dnia 13.02.2015 r.

Z poważaniem

Kierownik
administracyjno - gospodarczy
mgr inż. Aleksandra Kalinowska



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013 oraz z budżetu państwa