



Warsaw, April 02, 2012

**REPUBLIC OF POLAND
ARMAMENT INSPECTORATE**

Nr IX/...../12
2012-04-03

Subject: Request for Information

Armament Inspectorate is Republic's of Poland Ministry of National Defence (MOND) organisation responsible for technical specifications preparation and feasibility studies for armament and military equipment implementation process to the Polish Armed Forces. The inspectorate is also responsible for products, technology, contracts and vendors databases collection with the priority of the Polish Armed Forces modernization.

This Request for Information (RFI) is issued solely for information and planning purposes – it does not constitute a Request for Proposal (RFP) or a promise to issue an RFP in the future. This request for information does not commit the Government of Poland to contract for any supply or service whatsoever. Further, the Armament Inspectorate is not at this time seeking proposals and will not accept unsolicited proposals. Responders are advised that the Government of Poland will not pay for any information or administrative costs incurred in response to this RFI; all costs associated with responding to this RFI will be solely at the interested party's expense. Not responding to this RFI does not preclude participation in any future RFP, if any is issued.

For future co-operation with potential vendors you are kindly requested to provide the information about availability of AJT¹ aircraft systems which can fulfill initial requirements (see appendix No 1 - only in the Polish language). For this systems please complete the data indicated in appendix No 2.

The Point of Contact for this case in Armament Inspectorate are LTC Sławomir KOMBOR e-mail: skombor@mon.gov.pl and Mrs. Kinga TROCEWICZ-NOWOTNIAK e-mail: k.trocewicz-nowotniak@baru.wp.mil.pl.

Please, pass this RFI to the respective addressees and provide us with POCs in your organisation.

We do appreciate to send back a reply by 30th of April, 2012.

Sincerely,

CHIEF

MG Andrzej DUKS

¹ Advanced Jet Training



Warszawa, dnia 30.04.2012 r.

INSPEKTORAT UZBROJENIA

Nr IX/2954/12

2012-04-03
00-909 Warszawa

Dotyczy: Zapytania o informacje (RFI)

Janowi Państwu,

Informuję, że Inspektorat Uzbrojenia jest jednostką organizacyjną właściwą w zakresie realizacji zadań obejmujących fazę analityczno-koncepcyjną i realizacyjną procesu pozyskiwania uzbrojenia i sprzętu wojskowego na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym w szczególności zadań realizowanych w ramach programów uzbrojenia ustanawianych w celu pozyskania UiSW niezbędnego dla zapewnienia technicznych i sprzętowych warunków do osiągnięcia wymaganych zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Aktualnie Inspektorat Uzbrojenia przygotowuje Wstępne Założenia Taktyczno-Techniczne i Pełne Studium Wykonalności na zakup dla Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej *Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer)*.

W związku z powyższym, zwracam się do Państwa firmy, jako potencjalnego dostawcy, z prośbą o określenie terminów (dostępności) systemu AJT, który powinien spełnić wymagania zawarte w załączniku nr 1. Dodatkowo proszę o uzupełnienie danych dotyczących kosztów życia pozyskiwanego systemu zawartych w załączniku nr 2. Informacje w przedmiotowej sprawie proszę przesłać na adres e-mail: skombor@mon.gov.pl

Mając na uwadze priorytet przedsięwzięcia, proszę o przesłanie informacji zwrotnej do dnia 30.04.2012 r.

✓ *państwu*

SZEF

[Signature]
gen dyw. Andrzej DUKS

OGŁOSZENIE INFORMACYJNE

INSPEKTORAT UZBROJENIA

00-909 Warszawa, ul. Królewska 1/7

tel.: (22) 687 93 22

fax. (22) 687 34 44

e-mail: skombor@mon.gov.pl

www.iu.wp.mil.pl

Inspektorat Uzbrojenia informuje, że zgodnie z decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 28/MON z dnia 7 lutego 2011 roku w sprawie systemu pozyskania, eksploatacji uzbrojenia i sprzętu wojskowego Sił Zbrojnych RP (Dz. U. MON z 2011 r., Nr 3, poz. 35 z późn. zm.) rozpoczął realizację fazy analityczno-koncepcyjnej w zakresie pozyskania Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer) dla personelu lotniczego Sił Zbrojnych RP. Pozyskiwany przez Siły Zbrojne RP Zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer) powinien składać się co najmniej z następujących elementów:

1. Samolotów szkolno-treningowych (kod CPV 35610000-3, 35611500-5);
2. Pakietu szkoleniowego;
3. Pakietu logistycznego (ILS¹).

Samolot szkolno-treningowy:

Samolot szkolno-treningowy ma być podstawowym środkiem szkolenia zaawansowanego personelu lotniczego Sił Zbrojnych RP, przeznaczonego do pilotowania nowoczesnych samolotów bojowych ze szczególnym uwzględnieniem samolotu F-16. Samolot powinien charakteryzować się wysoką prędkością lotu, zdolnością do działań w niesprzyjających warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy oraz możliwością symulacji użycia środków bojowych, które zapewnią możliwość jego efektywnego użycia do niżej wymienionych zadań:

1. Lotów pilotażowo-nawigacyjnych w warunkach VMC² oraz IMC³ w dzień i w nocy.

¹ ILS - Integrated Logistic Support

² VMC - Visual Meteorological Conditions

³ IMC - Instrument Meteorological Conditions

2. Lotów według procedur VFR⁴ oraz IFR⁵ w dzień i w nocy.
3. Lotów grupowych, w tym z wykorzystaniem NVG⁶.
4. Lotów w zastosowaniu bojowym z wykorzystaniem systemu symulacji środków bojowych powietrze-powietrze, powietrze-ziemia oraz powietrze-woda.

Pakiet szkoleniowy:

Pakiet szkoleniowy pozyskany wraz z samolotami powinien składać się co najmniej z następujących elementów:

1. Kompleksowego symulatora lotu FMS⁷ poziomu C/D (kod CPV 34741400-7);
2. Urządzenia (symulatora) do szkolenia lotniczego FTD⁸ (kod CPV 34740000-6);
3. Trenera procedur awaryjnych (symulator katapultowania z samolotu);
4. Symulatora (trenera) obsługi samolotów dla personelu technicznego;
5. Wyposażenia informatycznego i technicznego sal wykładowych.

Pakiet logistyczny (ILS):

Pakiet logistyczny pozyskany wraz z samolotami powinien się składać co najmniej z następujących elementów:

1. Wyposażenia obsługowo-naprawczego i aparatury kontrolno-pomiarowej;
2. Dokumentacji technicznej;
3. Programów informatycznych oraz wsparcia technicznego;
4. Pakietów części zapasowych.

Pozyskiwany system będzie eksploatowany w Siłach Zbrojnych RP przez okres co najmniej 30 lat. Zakłada się, że nalot roczny dla samolotów będzie wynosił 200÷250 godzin, natomiast roczna intensywność eksploatacji symulatorów powinna wynosić 600÷800 godzin pracy. Samoloty przed dostawą do jednostki Użytkownika będą poddane procedurze testów. Zakres testów obejmował będzie sprawdzenie parametrów taktyczno-technicznych oraz działania samolotu i jego wyposażenia na ziemi i w powietrzu. Przewiduje się realizację dostawy systemu w latach 2015-2017.

Niniejsze ogłoszenie informacyjne nie stanowi zaproszenia do złożenia oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego.

⁴ VFR - Visual Flight Rules

⁵ IFR - Instrument Flight Rules

⁶ NVG - Night Vision Goggle

⁷ Full Mission Simulator

⁸ FTD – Flight Training Device

Initial requirements

Czy firma jest w stanie dostarczyć system łącznie spełniający poniższe wymagania:

Lp.	Wymagania	Tak/Nie	Dlaczego nie?	Inne sugestie
1.	Pozyskiwany system musi zapewnić możliwość szkolenia zaawansowanego personelu latającego Sił Zbrojnych RP do pilotowania nowoczesnych samolotów bojowych, ze szczególnym uwzględnieniem samolotu F-16.			
2.	Samolot musi charakteryzować się zdolnością do działań w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy, zapewniając możliwość efektywnego użycia do realizacji szkolenia zaawansowanego personelu latającego Sił Zbrojnych RP.			
3.	Samolot musi być zbudowany w układzie klasycznym z trójpunktowym podwoziem kołowym i sterowany przednim kołem, kabiną w układzie tandem i możliwością wykonywania lotów przez jednego pilota, napędzany przynajmniej jednym turbinowym silnikiem odrzutowym oraz być wyposażony w systemy i urządzenia zapewniające możliwość realizacji szkolenia zaawansowanego personelu latającego (także z użyciem symulowanego uzbrojenia powietrze-powietrze i powietrze-ziemia oraz powietrze-woda).			
4.	Samolot musi być przeznaczony do szkolenia : – pilotażowo-nawigacyjnego w warunkach atmosferycznych VMC (Visual Meteorological Conditions) oraz IMC (Instrumental Meteorological Conditions) w dzień i w nocy; – w lotach według procedur VFR i IFR w dzień i w nocy; – w lotach grupowych, w tym z wykorzystaniem NVG; – w zastosowaniu bojowym z wykorzystaniem systemu symulacji środków bojowych powietrze-powietrze oraz powietrze-ziemia (woda).			
5.	Pułap praktyczny samolotu musi wynosić minimum 12 000 m.			
6.	Samolot musi mieć możliwość uzyskania w locie poziomym na wysokości 1000 m przyrzadowej prędkości lotu nie mniejszej niż 800 km/h.			
7.	Zakres dopuszczalnych przeciążeń eksploatacyjnych samolotu musi być nie mniejszy niż -3g/+8g.			
8.	Samolot musi mieć możliwość uzyskania w ustalonym locie wznoszącym prędkości wznoszenia na poziomie morza nie mniejszej niż 40 m/s.			
9.	Samolot musi posiadać obciążenie ciągu nie większe niż 400 kg/kN.			
10.	Samolot musi być wyposażony system katapultowy klasy 0-0.			
11.	Architektura kabiny samolotu musi być oparta o glass-cockpit.			
12.	Samolot musi posiadać co najmniej: HUD, TACAN, ILS, HOTAS, ILS/VOR, NVG, IFF Mark XIIA, GPS z SAASM			
13.	Samolot musi posiadać możliwość podwieszania zewnętrznych zbiorników paliwa.			
14.	Czas odtworzenia podstawowej gotowości technicznej pojedynczego samolotu do kolejnego lotu musi być nie dłuższy niż 30 minut.			
15.	Czas odtworzenia gotowości technicznej pojedynczego samolotu do kolejnego lotu ze zmianą wariantu wykonywanego zadania musi być nie dłuższy niż 40 minut.			

Lp.	Wymagania	Tak/Nie	Dlaczego nie?	Inne sugestie
16.	Samolot musi umożliwiać bezpieczne opuszczanie strefy w której występuje oblodzenie oraz musi być odporny na skutki wyładowań atmosferycznych.			
17.	Samolot w zakresie bezpieczeństwa związanego z promieniowaniem elektromagnetycznym musi spełniać wymagania norm obronnych obowiązujących w resorcie obrony narodowej RP.			
18.	Samolot musi być eksploatowany według stanu technicznego.			
19.	Obsługi bieżące i okresowe w pełnych zakresach (I i II poziom obsługowy ⁹) samolotów będą realizowane przez Użytkownika.			
20.	Integracja wyposażenia pokładowego samolotu musi być oparta o pokładową magistralę danych typu MIL-STD-1553B lub nowszą.			
21.	Samolot musi być przystosowany do przechowywania na otwartej przestrzeni (pod plandekami) w okresie letnim i zimowym w warunkach klimatycznych występujących w Polsce.			
22.	Samolot musi być przystosowany do transportu drogą lądową, morską i powietrzną lub na własnym podwoziu (ciągniony za pomocą pojazdu o napędzie spalinowym lub elektrycznym).			
23.	Jaką część produkcji Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer) Wykonawca może zrealizować na terenie Polski, w przypadku takiego wymagania?			

Ponadto, proszę o udzielenie odpowiedzi na niżej wymienione pytania:

1. Czy Wykonawca przewiduje możliwość przeprowadzenia testów oferowanego samolotu przed podpisaniem umowy?
2. Czy Wykonawca może przedstawić inny wariant zaspokojenia potrzeby szkolenia zaawansowanego pilotów samolotów F-16 (10-12 pilotów rocznie)? Jeżeli tak, to proszę o opis proponowanego rozwiązania wraz z podaniem jego szacunkowych kosztów.
3. Ile czasu od zawarcia umowy Wykonawca potrzebuje na wdrożenie informatycznego systemu wsparcia eksploatacji?
4. Ile czasu od zawarcia umowy Wykonawca potrzebuje na dostawę i montaż symulatorów (FMS, FTD) i trenażera?
5. Ile czasu od zawarcia umowy Wykonawca potrzebuje na przetłumaczenie dokumentacji technicznej na język polski (w przypadku takiego wymagania)?
6. Ile czasu od zawarcia umowy Wykonawca potrzebuje na przeszkolenie pilotów, w tym instruktorów?
7. Ile czasu od zawarcia umowy Wykonawca potrzebuje na dostawę samolotów?

Termin dostawy licząc od daty zawarcia umowy	1 rok	1,5 roku	2 lata,	2,5 roku	3 lata	3,5 roku	4 lata
Liczba samolotów możliwa do dostarczenia							

⁹ Poziom obsługowo-naprawczy I (Organizational Level) - obejmuje czynności kontrolno-sprawdzające i obsługowe wykonywane bezpośrednio na samolocie przed wylotem, pomiędzy wylotami i po wylocie, a także usuwanie prostych niesprawności poprzez wymianę uszkodzonych podzespołów (Line Replaceable Units LRU) przez personel Zamawiającego.

Poziom obsługowo-naprawczy II (Intermediate Level) - obejmuje czynności obsługowe, kontrolno-sprawdzające, testy, kalibrację, wymianę uszkodzonych podzespołów (Line Replaceable Units LRU i Shop Replaceable Units SRU) oraz naprawy realizowane w oparciu o bazę obsługowo-naprawczą i oprzyrządowanie testujące (Automatic Test Equipment ATE) Zamawiającego.

Poziom obsługowo-naprawczy III zakładowy (Depot Level) – powinien obejmować wymianę, naprawę, remont i kalibrację elementów, podzespołów, zespołów, agregatów w oparciu o infrastrukturę oraz oprzyrządowanie specjalistyczne zakładu remontowego.

IU	FORMULARZ DANYCH ANALIZY KOSZTÓW CYKLU ŻYCIA UisW		
OPIS PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ:			
Pozyskanie Zintegrowanego Systemu Szkolenia Zaawansowanego (Advanced Jet Trainer)			
<ul style="list-style-type: none"> - zakup 16 szt. samolotów, - zakup pakietu szkoleniowego, - zakup pakietu logistycznego, - eksploatacja przez okres 30 lat (dla całego systemu), - nalot roczny dla samolotów (200 - 250 godzin nalotu), - roczna intensywność eksploatacji symulatorów (600 - 800 godzin pracy). 			
OPIS POZYCJI KOSZTÓW			
Lp.	Pozycja kosztu	Wartość w PLN Brutto	Uwagi
I.	KOSZT POZYSKANIA		
1.	Samolot		
1.1	Koszt pozyskania samolotów		<i>Koszt pozyskania 16 szt. samolotów wraz z wymaganym wyposażeniem pokładowym, w tym wyposażenie osobiste pilota i wyposażenie ratownicze (według wymagań zawartych w RFI)</i>
1.2	Koszt kompletu dodatkowego wyposażenia samolotów 1:1		<i>Koszt 16 kpl. wyposażenia 1:1 samolotu, w tym: koszt drabinek, pokrowców, pokryw, osłon, blokad, podstawek pod koła itp.</i>
1.3	Koszt testów samolotu		<i>Koszt testów (prób zdawczo-odbiorczych) samolotu potwierdzających złożone deklaracje Wykonawcy (w tym sprawdzenie parametrów taktyczno-technicznych)</i>
1.4	Koszt dokumentacji eksploatacyjnej samolotów		<i>Koszt dokumentacji eksploatacyjnej (instrukcje obsługi technicznej, użytkowania samolotów w locie, itp.). Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt dokumentacji w języku polskim, - koszt dokumentacji w języku angielskim.</i>

2.	Pakiet szkoleniowy (należy określić miejsce realizacji szkolenia - preferowane przeprowadzenie szkolenia w Polsce)		
2.1	Koszt szkolenia pilotów		Koszt szkolenia 24 pilotów (w tym 6 do poziomu instruktorskiego) zakończone wydaniem stosownych certyfikatów umożliwiających szkolenie własnego personelu lotniczego. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt szkolenia w języku polskim, - koszt szkolenia w języku angielskim.
2.2	Koszt szkolenia specjalistów służby inżynierijno-lotniczej		Koszt szkolenia 100 specjalistów służby inżynierijno-lotniczej dla I i II poziomu obsługowego (w tym po 6 w każdej specjalności do poziomu instruktorskiego), zakończone wydaniem stosownych certyfikatów umożliwiających szkolenie własnego personelu służby inżynierijno-lotniczej. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt szkolenia w języku polskim, - koszt szkolenia w języku angielskim.
2.3	Koszt szkolenia specjalistów naziemnej obsługi statków powietrznych		Koszt szkolenia specjalistów naziemnej obsługi statków powietrznych w liczbie zapewniającej obsługę wyszczególnionego w pakiecie logistycznym sprzętu naziemnej obsługi statków powietrznych dla I i II poziomu obsługowego (w tym instruktorów dla każdej grupy sprzętu), zakończone wydaniem stosownych certyfikatów umożliwiających szkolenie własnego personelu służby inżynierijno-lotniczej. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt szkolenia w języku polskim,
2.4	Koszt dokumentacji szkoleniowej		Koszt dokumentacji szkoleniowej (podręczniki, itp.) pozyskiwanej na potrzeby procesu szkolenia w języku angielskim i polskim. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt dokumentacji w języku polskim, - koszt dokumentacji w języku angielskim.
2.5	Koszt materiałów szkoleniowych		Koszt materiałów szkoleniowych jeśli nie zostaną uwzględnione w łącznych kosztach szkolenia.
2.6	Koszt kursu doszkalającego z języka angielskiego		Koszt kursu doszkalającego z języka angielskiego dla 24 pilotów i 100 specjalistów służby inżynierijno-lotniczej (z nazewnictwa i frazeologii dla oferowanego samolotu),

			<i>obejmującego cały wymagany personel latający i techniczny (powyżej poziomu 2222 według STANAG).</i>
2.7	Koszt wyposażenia informatycznego i technicznego		<i>Koszt wyposażenia 2 sal wykładowych (w każdej 10 stanowisk) – (Computer Based Training).</i>
2.8	Koszt kompleksowego symulatora lotu FMS		<i>Koszt zakupu 1 szt. kompleksowego symulatora lotu FMS Full Mission Simulator (poziom C/D).</i>
2.9	Koszt urządzenia (symulatora) do szkolenia lotniczego FTD		<i>Koszt zakupu 1 szt. urządzenia (symulatora) do szkolenia lotniczego (FTD Flight Training Device poziom II).</i>
2.10	Koszt zakupu trenażera procedur awaryjnych (symulatora katapultowania z samolotu)		<i>Koszt zakupu 1 szt. trenażera procedur awaryjnych (symulatora katapultowania z samolotu)</i>
2.11	Koszt symulatora (trenażera) obsługi samolotów dla personelu technicznego		<i>Koszt zakupu 1 szt. symulatora (trenażera) obsługi samolotów dla personelu technicznego</i>
2.12	Koszt makiety kabiny samolotu		<i>Koszt makiety kabiny samolotu.</i>
2.13	Koszt Systemu Planowania Misji		<i>Koszt 6 kpl. Systemu Planowania Misji.</i>
2.14	Koszt Systemu Debriefingu		<i>Koszt 8 kpl. Systemu Debriefingu.</i>
2.15	Koszt testów symulatorów		<i>Koszt testów symulatorów potwierdzające złożone deklaracje wykonawcy (w tym sprawdzenie parametrów taktyczno-technicznych).</i>
3.	<i>Pakiet logistyczny</i>		
3.1	Koszt pojazdu do holowania		<i>Koszt 4 szt. pojazdów do holowania.</i>
3.2	Koszt mobilnego stanowiska do sprawdzania systemów hydraulicznych samolotu		<i>Koszt 3 szt. mobilnych stanowisk do sprawdzania systemów hydraulicznych samolotu.</i>
3.3	Koszt mobilnego rozrusznika elektrycznego		<i>Koszt 4 szt. mobilnych naziemnych źródeł energii elektrycznej (rozruszników elektrycznych).</i>
3.4	Koszt mobilnego dystrybutora gazów technicznych		<i>Koszt 2 szt. mobilnych dystrybutorów gazów technicznych (jeśli instalacje samolotu wymagają uzupełniania gazów).</i>
3.5	Koszt klimatyzatora		<i>Koszt 4 szt. klimatyzatorów (jeżeli system obsługi wymaga tego typu urządzeń)</i>
3.6	Koszt urządzenia do ładowania i kontroli akumulatorów		<i>Koszt urządzenia do ładowania i kontroli akumulatorów (zapewniającego jednoczesne ładowanie nie mniej niż 4 szt. akumulatorów).</i>

3.7	Koszt wyposażenia obsługowo-naprawczego dla poziomu obsługowo-naprawczego I (Organizational Level)		<i>Koszt wyposażenia obsługowo-naprawczego niezbędnego do wykonywania usług technicznych i napraw 16 szt. samolotów dla poziomu obsługowo-naprawczego I (Organizational Level).</i>
3.8	Koszt wyposażenia obsługowo-naprawczego dla poziomu obsługowo-naprawczego II (Intermediate Level)		<i>Koszt wyposażenia obsługowo-naprawczego niezbędnego do wykonywania usług technicznych i napraw 16 szt. samolotów dla poziomu obsługowo-naprawczego II (Intermediate Level).</i>
3.9	Koszt zestawu części zapasowych		<i>Koszt zestawu części zapasowych niezbędnych do zabezpieczenia eksploatacji 16 szt. samolotów przez okres 3 lat.</i>
3.10	Koszt zestawu materiałów eksploatacyjnych		<i>Koszt zestawu materiałów eksploatacyjnych niezbędnych do zabezpieczenia eksploatacji 16 szt. samolotów przez okres 3 lat.</i>
3.11	Koszt silnika (dodatkowego)		<i>Koszt 1szt. silnika lub kompletu silników, jeżeli samolot jest wyposażony w 2 silniki – należy wskazać liczby.</i>
3.12	Koszt bezpośredniego wsparcia technicznego eksploatacji		<i>Koszt wsparcia technicznego eksploatacji nabywanych samolotów przez okres 3 lat (obecność specjalistów Wykonawcy w bazie użytkownika).</i>
3.13	Koszt systemu informatycznego wsparcia eksploatacji samolotów		<i>Koszt zakupu i wdrożenia systemu informatycznego wsparcia eksploatacji samolotów wraz udzieleniem licencji na korzystanie.</i>
3.14	Koszt wyposażenia metrologicznego		<i>Koszt wyposażenia metrologicznego wraz oprogramowaniem niezbędnym do jego kalibracji/wzorcowania dla poziomu obsługowo-naprawczego I i II.</i>
3.15	Koszt dokumentacji technicznej dla pakietu logistycznego		<i>Koszt dokumentacji technicznej dla pakietu logistycznego w tym: dokumentacja obsługowa dla poziomu I i II, metrologia, wyposażenie naziemne itp. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt dokumentacji w języku polskim, - koszt dokumentacji w języku angielskim.</i>

4.	Gwarancja		
4.1	Koszt gwarancji samolotów		<i>Koszt gwarancji dla całości i poszczególnych elementów samolotów przy założeniu: - 500 godzin lotu lub - 2 lat w zależności co upłynie wcześniej, z wyjątkiem gwarancji na powłoki lakiernicze na okres 5 lat.</i>
4.2	Koszt gwarancji dostarczonego pakietu szkoleniowego i logistycznego		<i>Koszt gwarancji dostarczonego pakietu szkoleniowego i logistycznego na okres 2 lat.</i>
II.	KOSZT EKSPLOATACJI		
1.	Koszt eksploatacji samolotów, pakietu szkoleniowego i logistycznego		
1.1	Koszt godziny lotu samolotu		<i>Koszt godziny lotu uwzględniający : - koszty paliw; - koszty obsługa wykonywanych przez użytkownika; Koszt godziny lotu może być rozróżniony na poszczególne kolejne lata eksploatacji.</i>
1.2	Koszt godziny lotu samolotu		<i>Koszt godziny lotu uwzględniający : - koszty paliw i pozostałych materiałów eksploatacyjnych, wymiany części; - koszty obsługa wykonywanych przez użytkownika; - koszty serwisowania u dostawcy; - koszty remontów. Koszt godziny lotu może być rozróżniony na poszczególne kolejne lata eksploatacji.</i>
1.3	Koszt obsługi poziomu III samolotów (nie objętych kosztem godziny lotu)		<i>Koszt wykonywania obsługi poziomu III (Depot Level – remonty i obsługi niewchodzące w zakres obsługi poziomu I i II) dla 16 szt. samolotów w całym okresie eksploatacji systemu. Należy wskazać termin cyklu życia samolotu, w którym dana obsługa będzie wymaga.</i>
1.4	Koszt obsługi kompleksowego symulatora lotu FMS		<i>Koszt wykonywania obsługi symulatora FMS poziomu C/D w okresie 10 lat.</i>
1.5	Koszt obsługi urządzenia (symulatora) do szkolenia lotniczego FTD		<i>Koszt wykonywania obsługi symulatora FMT poziomu II w okresie 10 lat.</i>
1.6	Koszt obsługi trenażera procedur awaryjnych (symulatora katapultowania z samolotu)		<i>Koszt wykonywania obsługi trenażera procedur awaryjnych (symulatora katapultowania z samolotu) w</i>

			<i>okresie 10 lat.</i>
1.7	Koszt obsługi symulatora (trenażera) obsługiwanego samolotu dla personelu technicznego		<i>Koszt wykonywania obsługi symulatora (trenażera) obsługiwanego samolotu dla personelu technicznego w okresie 10 lat.</i>
1.8	Koszt obsługi dostarczonego wyposażenia pakietu logistycznego		<i>Koszt wykonywania obsługi dostarczonego pakietu logistycznego w całym okresie eksploatacji samolotów.</i>
1.9	Koszt aktualizacji dostarczonej dokumentacji		<i>Koszt aktualizacji dokumentacji w całym okresie eksploatacji samolotów. Odpowiedzi należy udzielić wariantowo, w rozbiciu na: - koszt aktualizacji dokumentacji w języku polskim, - koszt aktualizacji dokumentacji w języku angielskim.</i>
2.0	Koszt serwisu pogwarancyjnego (obsługi wykonywane przez dostawcę)		<i>Koszt serwisu pogwarancyjnego dla 16 szt. samolotów w całym okresie eksploatacji. Należy wskazać wielkość tego kosztu pomimo uwzględnienia go w koszcie godziny lotu.</i>
2.1	Koszt części zapasowych		<i>Koszt części zapasowych dla rocznej eksploatacji 16 szt. samolotów w całym okresie eksploatacji, z rozbiem na kolejne lata</i>
2.2	Koszt materiałów eksploatacyjnych		<i>Koszt materiałów eksploatacyjnych dla rocznej eksploatacji 16 szt. samolotów według ww. założeń</i>
2.3	Koszt aktualizacji oprogramowania systemu informatycznego wsparcia eksploatacji		<i>Koszt ewentualnych aktualizacji oprogramowania systemu informatycznego wsparcia eksploatacji, przewidzianych w całym okresie eksploatacji samolotów.</i>
III.	KOSZT WYCOFANIA		
1.	Koszt demontażu lub utylizacji: – 16 szt. samolotów; – sprzętu wchodzącego w skład pakietu logistycznego; – sprzętu wchodzącego w skład		<i>Należy określić rodzaj usługi (oszacowanie wykonawcy).</i>

	pakietu szkoleniowego po 30 letnim okresie eksploatacji		
Data wypełnienia		Podpis Wykonawcy	

U W A G A:

W poszczególnych wierszach kolumny „Wartość” należy podać cenę w PLN (polskich złotych), która powinna zawierać 23% podatek VAT, cła, koszty transportu itp. Jeśli nie ma możliwości podania cen w polskich złotych, proszę podać ceny w USD (dla dolara amerykańskiego).