

STRAŻ GRANICZNA SZUKA MORSKICH SAMOLOTÓW PATROLOWYCH

- W 2020 r. na wyposażeniu Straży Granicznej mają znaleźć się nowe samoloty dwusilnikowe;
- Pozyskanie maszyn ma wzmocnić Lotnictwo Straży Granicznej i zwiększyć skuteczność obserwacji obszarów morskich;
- Zakup ma zostać opłacony ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, dział „Granice” (Agencja Frontex).

Straż Graniczna zamierza pozyskać dwa samoloty, przeznaczone do wykonywania zadań nad obszarami morskimi. Każda z maszyn ma być wyposażona w dwa silniki turbośmigłowe. Do 12 marca bieżącego roku zainteresowane podmioty mogą składać swoje oferty. Zakup ma zostać opłacony ze środków pochodzących z budżetu UE, jako wkład Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, dział „Granice”. Znajduje się to w sferze działań szczególnych dla Agencji Frontex.

Poszukiwane obecnie przez Straż Graniczną maszyny muszą być fabrycznie nowe, wyprodukowane nie wcześniej niż w 2018. Mają to być samoloty dwusilnikowe turbinowe, przeznaczone do działań nad obszarami morskimi. Ich wyposażenie ma zawierać systemy obserwacji lotniczej, radar poszukiwawczy 360°, system automatycznej identyfikacji jednostek nawodnych typu AIS, a także łączność satelitarną z dostępem do Internetu. Oprócz tego mają dysponować dwoma radiotelefonami cyfrowymi do łączności służbowej Straży Granicznej, zintegrowanymi z systemem łączności samolotu. Wykorzystywanymi w celu prowadzenia łączności radiowej na kanałach użytkowanych przez Straż Graniczną.

Zintegrowana platforma optoelektroniczna ma składać się z centralnej jednostki sterowania, kamery termowizyjnej, kamery dziennej HD, kamery dziennej HD dalekiego zasięgu, dalmierza laserowego, jednostki automatycznego śledzenia, zintegrowanej z systemem georeferencyjnym, odbiornika GPS, jednostki zaawansowanej obróbki obrazu i nakładania obrazu,

Maszyny muszą mieć dwa silniki turbośmigłowe, o maksymalnej mocy w zakresie od 770 do 1200 SHP (koni mechanicznych na wale). Śmigła muszą posiadać co najmniej 4 łopaty każde, zmienny skok śmigieł (łopat) włącznie z rewersem oraz instalację przeciwoślodzeniową. Samoloty muszą mieć całościowo co najmniej 7 miejsc dla pilotów, załogi i pasażerów. W kokpicie samolotu musi znaleźć się dwóch pilotów lub pilot i pasażer, ewentualnie dodatkowy członek misji. W ramach wyposażenia zakłada się posiadanie podwójnego systemu sterowania samolotem dla dowódcy pilota i drugiego pilota lub instruktora pilota.

W kabinie pasażerskiej ma być miejsce dla 2 operatorów systemów pokładowych. W kokpicie samolotu lub kabinie pasażerskiej, ale w pobliżu kokpitu musi znaleźć się przestrzeń dla 1 technika pokładowego. Z kolei w kabinie pasażerskiej powinny być stanowiska dla 2 pasażerów/ dodatkowych

członków misji.

Samoloty muszą jednocześnie spełniać wszystkie wymagania odnośnie wyposażenia ratowniczego i bezpieczeństwa dla załóg statków powietrznych użytkowanych nad obszarami wodnymi w odległości większej niż 50 mil morskich od lądu. Z racji specyfiki działań, maszyny muszą być certyfikowane do wykonywania lotów VFR-dzień, VFR-noc (VFR czyli lot w warunkach pozwalających na kontrolę położenia statku za pomocą zewnętrznych punktów odniesienia), IFR (lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów) oraz lotów w przewidywanych i istniejących warunkach oblodzenia, przy dobrej i złej widoczności. System ogrzewania samolotu ma umożliwiać loty zimą oraz na wyższych pułapach (do 20 000 stóp, czyli nieco ponad 6 km). Zakłada się, że samoloty będą tym samym wyposażone w system oświetlenia oraz zabudowy do wykonywania lotów VFR-dzień/noc oraz IFR.

Samoloty mają być wyposażone również system poszukiwania kierunkowego rozbitków (Directional Finders System), monitorujący przedział częstotliwości w niebezpieczeństwie. System paliwowy ma zapewnić każdej maszynie loty o długotrwałości co najmniej (minimum) 5 godzin 30 minut na prędkości ekonomicznej, 30 minut rezerwy przy ciężarze załadunku samolotu ustalonym na minimum 950 kg. W praktyce więc samoloty powinny być zdolne do wykonywania lotu o długości minimum 6 godzin.

Maksymalna masa startowa (MTOW) ma być ustalona w zakresie 6000 do 7600 kg, zaś maksymalny ciężar załadunku na co najmniej 950 kg. Pułap użyteczny to co najmniej 20 000 ft, zaś maksymalną prędkość przelotową na co najmniej 180 kt(Nm/H) IAS.

Wykonanie zamówienia jest planowane najpóźniej do dnia 1.10.2020 r., ale nie wcześniej niż po dniu 1.02.2020. Jednak, oprócz dostarczenia samych maszyn, wymagane będzie przeprowadzenie szkolenia dla personelu latającego (operatorów systemów pokładowych) w zakresie użytkowania i obsługi wyposażenia dodatkowego. Wspomniane szkolenie musi się zakończyć przed 31.01.2020 r.