Consultas Realizadas

Licitación 331614 - ADQUISICIÓN DE OVERHAULL Y HSI DE MOTORES DE HELICOPTEROS DE LA FUERZA AEREA

Consulta 1 - consultas varias

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

En referencia al LOTE Nº 1- OVERHAULL Y HSI DE MOTORES T 53-L-13 nuestras consultas son las siguientes:

Consulta 1:
En la Página 8 del PBC se define la capacidad financiera del oferente en ratios, empleando únicamente los requisitos allí estipulados. En la Pagina 36 se solicita Balance General y estado de resultados de los tres últimos años (2014, 2015, 2016). Pero en ningún lugar del PBC se define el requisito de facturación, por año o por periodo.

Consulta: ¿Como la convocante se asegura que en un llamado de G$ 8.000.000.000 el cual es publicado sin anticipo financiero y con plazos de entrega tan justos (exigencias muy pesadas para un monto importante), el Oferente tenga condiciones financieras, disponga de líneas de crédito suficientes, para ejecutar un importante contrato en tiempo y forma?

Consulta 2:
En la Página 9 del PBC, los criterios de (b) Experiencia y Capacidad Técnica no están discriminados por Lote. El párrafo combina requisitos que aparentemente son de los 3 lotes juntos.

Consulta: Siendo el sistema de adjudicación Por Lote, en el cual un Oferente puede ofertar un lote, pero no ofertar otro lote, que criterio prevalecerá al evaluar cada lote independientemente? Por ejemplo, si se cotiza solamente el Lote 3 para un Bell 427, se debe aún así cumplir con el requisito de disponer de un taller autorizado para helicópteros AS350B?

Consulta 3:
En el Ítem 1 del Lote 1, se identifica un motor con numero de parte -10A el cual debe ser elevado al número de parte -22 para cumplir con la determinación del US ARMY; y además se solicita un Overhaul que es el servicio más completo de reparación. Por lo tanto, es posible que la reparación del mismo sea beyond economical repair.

Consulta: Permite la convocante que en caso de que la reparación del motor sea económicamente inviable, este pueda ser subsistido por otro motor en la modalidad Exchange, numero de parte -22, overhauleado, con el informe satisfactorio de un Banco de Pruebas de T-53? ¿En caso afirmativo, el plazo de entrega podría ser modificado del actual 40 días para 60 días?

Consulta 4:
En el Ítem 2 del Lote 1 se requiere un servicio de inspección mayor de zona caliente, además se describe con severos daños internos los cuales no pueden ser discriminados en terreno sino solamente durante un desarme en un taller nivel DEPOT. Por lo tanto, es posible que la reparación del mismo sea beyond economical repair.

Consulta: Permite la convocante que en caso de que la reparación del motor sea económicamente inviable, este pueda ser subsistido por otro motor en la modalidad Exchange, numero de parte -22A, con un ciclo de HSI disponible, con el informe satisfactorio de un Banco de Pruebas de T-53?

Consulta 5:
En el Ítem 3 del Lote 1 se requiere un servicio de inspección mayor de zona caliente a ser realizado en terreno, por lo cual la definición de la discrepancia es muy limitada y por lo tanto al estar en terreno, no se podrá realizar un testeo en un banco de pruebas. Esto puede ser un procedimiento muy rudimentar, en que los problemas del motor no sean totalmente solucionados, sin la garantía de un banco de pruebas. Esto no es recomendable.

Consulta: Permite la convocante que este motor también sea enviado al extranjero, en los mismos términos que los Ítems 1 y 2, realizando el trabajo en un taller apropiado, y luego evaluar su desempeño en un banco de pruebas adecuado, para así regresarlo al Paraguay con todas sus discrepancias subsanadas? ¿En caso afirmativo, el plazo de entrega podría ser modificado del actual 20 días para 70 días?

Consulta 6:
En la ejecución del trabajo del Ítem 3 del Lote 1, se menciona que el tecnico que realiza la reparación, al mismo tiempo deberá suministrar un curso de refresco al personal técnico del GAH. Aquí se identifica una necesidad de capacitación. Pero un curso de refresco observando una reparación puntual no es suficiente para capacitar y habilitar adecuadamente al personal.

Consulta: Consideraría la convocante, que para subsanar la necesidad de capacitación del personal tecnico, la cual eventualmente no podría ser satisfecha si este motor es reparado en el extranjero en lugar de hacerlo en terreno, el curso de capacitación se realice en un centro de entrenamiento apropiado para motores T-53?
Existe un curso de T-53 Engine Line Maintenance - 1 Week suministrado por Bell Helicopter Training Academy, Fort Worth (USA), en el periodo del 28-Agosto al 1-Septiembre, el cual su personal puede asistir. Asi tambien la empresa Flight Safety, suministra el curso de Honeywell T53 Series Turboshaft Line Maintenance. Ambos cursos duran una semana, y proveen certificados apropiados reconocidos en la industria aeronáutica.

Respuesta	**Fecha de Respuesta**	16-06-2017
Se indicaran los mencionados criterios por cada lote, verificar adenda 1		

Consulta 2 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

En referencia al Lote 2, LOTE Nº 2- REVITALIZACIÓN POR CUMPLIMIENTO DE CALENDARIO Y VENCIMIENTO POR 600 HS. DEL HELICOPTERO UH-50 ESQUILO, nuestras consultas son las siguientes:

Consideraciones: El PBC en la página 13 y 14 requiere una inspección de 12 años e inspección de 600 horas del motor, verificación, reparación y remplazo de los componentes de todos los sistemas del helicóptero (Estructura, aviónica, planta de potencia y tren de potencia) conforme a lo que establece el PRE (programa recomendado de mantenimiento) extraído del MET (Manual de Mantenimiento Volumen I-II-III), y la aplicación de todos los Boletines Técnicos mandatorios actualizados emitidos por el fabricante.

El vocabulario de Revitalización por cumplimiento de 12 Años calendario NO EXISTE en el manual de mantenimiento e inspecciones MSM (Master Service Manual) y MMT (Manual de Mantenimiento) del fabricante del helicóptero AIRBUS HELICOPTERS del helicóptero esquilo AS350B, la inspección mayor determinado en el MSM del fabricante es la inspección de 144 meses o 5000 Horas lo que ocurra primero, técnicamente llamado por dicho como inspección mayor Tipo C. Entonces, entendemos que es esta la inspección solicitada por la convocante.

Por lo cual interpretando su significado como dar a algo nueva vida o actividad, especialmente después de un período de deterioro o inactividad. Traduciendo a los requisitos técnicos, se requiere devolver la vida calendaría completa a todos los componentes del helicóptero, en términos técnicos de mantenimiento general de aviación esto significa efectuar la revisión general (OVERHAULL) de todos los componentes de la aeronave. Entonces tenemos las siguientes consultas:

Consulta 7:
Se entiende como inspección de 12 años del fuselaje (célula) el cumplimiento de todos los Servicios descriptos en el ALS (airwortiness limitations sections) del fabricante (Airbus Helicopters) exigido al helicóptero AS350B, para que la aeronave puede ser declarada Aero navegable; que se describe en el Capítulo 4 del MSM (Master Service Manual)? Esto implica las siguientes inspecciones:

ITEM HORAS REF. MANUAL SMS
1 10 FH 04-20-00
2 30 FH 04-20-00
3 50 FH 04-20-00
4 100 FH 04-20-00
5 150 FH 04-20-00
6 300 FH 04-20-00
7 400 FH 04-20-00
8 500 FH 04-20-00
9 600 FH 04-20-00
10 50 FH // 6 M 04-20-00
11 500 FH // 24 M 04-20-00
12 600 FH // 24 M 04-20-00

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Revitalización, es el conjunto de servicios que incluyen las inspecciones, reparaciones, remplazo, mantenimiento correctivo de los sistemas de acuerdo al manual de mantenimiento del fabricante y algunas estandarizaciones requeridas por la Fuerza Aérea Paraguaya. Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Base y Condiciones.

Consulta 3 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 8:
¿Se entiende como inspección de 12 años del fuselaje (célula) el cumplimiento de todos los servicios descriptos en el MSM (Master Service Manual) del fabricante, como la inspección programada por tiempo calendario y horas voladas, conforme a esto el manual en cuestión que se aplica actualmente al helicóptero AS350B de Airbus Helicopters, describe en el Capítulo 5 las siguientes inspecciones programadas (time limits maintenance checks).?

INSPECCION POR HORAS VOLADA Y TIEMPO CALENDARIO
ITEM TIEMPO CALENDARIO REF. MANUAL SMS
1 Daily check 05-21
2 10 FH 05-20-01
3 25 FH 05-25-00
4 30 FH 05-25-00
5 100 FH 05-25-00
6 150 FH 05-21-01
7 250 FH 05-25-00
8 300 FH 05-25-00
9 600 FH 05-22-01
10 900 FH 05-25-00
11 1200 FH 05-23-00
12 1800 FH 05-25-00
13 2400 FH 05-25-00
14 5400 FH 05-25-00
INSPECCION HORAS // CALENDARIOS
ITEM HORAS // CALENDARIO REF. MANUAL SMS
1 150 FH // 3 M 05-25-00
2 100 FH // 6 M 05-25-00
3 150 FH // 6 M 05-25-00
4 600 FH // 6 M 05-25-00
5 150 FH // 12 M 05-21-00
6 600 FH // 18 M 05-25-00
7 500 FH // 24 M 05-25-00
8 600 FH // 24 M 05-22-00
9 1200 FH // 24 M 05-25-00
10 1000 FH // 48 M 05-25-00
11 1200 FH // 48 M 05-23-00
12 2500 FH // 48 M 05-25-00
13 2400 FH // 72 M 05-25-00
14 3000 FH // 72 M 05-25-00
15 5000 FH // 72 M 05-25-00
INSPECCION POR TIEMPO CALENDARIO
ITEM TIEMPO CALENDARIO REF. MANUAL SMS
1 7 D 05-25-00
2 1 M 05-25-00
3 6 M 05-25-00
4 12 M 05-21-00
5 24 M 05-22-02
6 48 M 05-23-02
7 72 M 05-25-00
8 144 M 05-24-02

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Cumplir con todos los procedimientos de mantenimiento previstos en el manual de mantenimiento para retornar la aeronave en condiciones completas de aeronavegabilidad de acuerdo requerimientos de la inspección de 600 horas y 12 años.Remitirse al PBC

Consulta 4 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 9:
En referencia a la frase del PBC, pagina 13-15, Reparación y remplazo de los componentes de todos los sistemas del helicópteros (estructura, aviónica, planta de potencia y tren de potencia) se entiende por esta frase lo siguiente:

Consulta: ¿Se debe aplicar todas las modificaciones estructurales, refuerzo de unión de la cantonera del cono de cola con la estructura trasera, refuerzo de los soportes del estabilizador horizontal y vertical, verificación de los soportes del MGB (main gear box) y TGB (tail gear box), remplazo del skid del tren de aterrizaje etc.?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Incluye todos los servicios previstos en el manual de mantenimiento para retornar el helicóptero a la condición de aeronavegable para otro ciclo de 600 horas. Ajustarse al PBC

Consulta 5 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 10:
Todas las tareas descritas a seguir debe efectuarse por falta de preservación adecuada por tiempo prolongado de inoperatividad de la aeronave especificado en el manual de MST (Storage Manual) capítulos 10.00.000.90201.00 y sub siguientes, que especifica los procedimientos, limites, tiempos y formas de preservación. La condición de la aeronave por el tiempo de inoperatividad exige que se varias tareas.

Consulta: ¿Se entiende que debe efectuar revisión general (Overhaul) de la cabeza del rotor principal (main rotor hub), revisión general del mástil (main rotor shaft) y en caso de no pasar la inspección deberá ser reemplazado por un mástil nuevo, revisión general (Overhaul) de la caja de transmisión principal (main gear box), revisión general (Overhaul) de la caja de rotor de cola (tail rotor gear box), revisión general (Overhaul) de los servos comando principal y del servo comando trasero, revisión general (Overhaul) del starter generador, revisión general (Overhaul) o substitucion por nuevo del fuel pump, revisión general o remplazo del conjunto de radiador de aceite, revisión general o cambio por nuevo del rotor principal y del rotor de cola (cambio de Pu), cambios de todas las partes transparentes del helicópteros (parabrisas).

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

La aeronave no está en línea de vuelo por tener su inspección de célula 600 horas cumplidas.
Así mismo, la aeronave hace sus partidas en tierra para mantener activo el motor y sistemas.
Todas las inspecciones deberán de realizarse de acuerdo al manual de mantenimiento del fabricante.
Todos los ítems necesitan cumplir con las inspecciones, reparos y reemplazos para garantizar las 600 horas de disponibilidad operativa del próximo ciclo. Ajustarse al PBC

Consulta 6 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 11:
En la página 14 del PBC se menciona trabajos de aviónica.
Consulta: ¿Se requiere del remplazo de equipos de aviónicas, modernizando los equipos de comunicación y navegación a través de la instalación de una radio nueva VHF COM/ NAV GTR 225ª; instalación de un transponder tipo S nuevo; instalación de un audio panel GMA 350 Hc nuevo; instalación de 1 radio VHF COM GNC 225A; instalación de 6 auriculares Bose A-20 con alimentación de 6 pinos. Instalacion de equipos de navegación; instalación giro direccional, instalación del Garmin G5 sinthetic visión, revisión general de velocímetros, variometros y altímetros?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse lo establecidos en el Pliego de Base y Condiciones.

Consulta 7 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 12:
En el PBC pagina 14 se menciona el requerimiento de pintura estructural de la aeronave AS350 Esquilo.

Consulta: De los trabajos de pinturas estructural a que se refiere el PBC, es implica efectuar lo siguiente: Remoción de pintura de todas las partes metálicas (aluminio) con producto de remoción para el efecto, posterior tratamiento con alodine, aplicación de tinta anticorrosivo, aplicación de base pintura, y la aplicación final de la pintura; Reparación, tratamiento y preparación de la cabina (canopy) (material compuesto) y posterior aplicación de base y pintura final; Remoción de pintura del piso de la cabina, tratamiento con alodine, aplicación de base anticorrosiva y posterior aplicación de pintura antiderrapante?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 8 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 13:
En referencia a la Inspección de 600 horas del motor Arriel 1B, para cumplir la inspección de 600 flight hours conforme a la solicitud de servicios requeridos para el motor:

Consulta: ¿El motor objeto de servicio tiene cumplidos todos los servicios exigidos por el manual del fabricante Safran Helicopters Engine MM (manual de mantenimiento), que esta vencido anteriormente y registrado en el Log Book del motor con la firma de un Técnico calificado en marcas y modelos?

¿Si esto no es así significa que el motor esta fuera de vuelo por vencimientos de todos los servicios requeridos hasta 600 flight hours, y para poner en condición de vuelos indefectiblemente implicaría efectuar los servicios anteriores vencidos que se describe a continuación?

INSPECTION AND MANTENENCE FOR ARRIEL 1B ENGINE

Ítem Servicios de inspección Ref. de MM (manual de mantenimiento) safran helicopter engine
1 Inspection at 15 flight hours Task 05-20-10-201-810
2 Inspection at 30 flight hours Task 05-20-10-201-815
3 Inspection at 50 flight hours Task 05-20-10-201-817
4 Inspection at 100 flight hours Task 05-20-10-201-820
5 Inspection at 150 flight hours Task 05-20-10-201-825
6 Inspetion at 200 flight hours Task 05-20-10-201-830
7 Inspection at 300 flight hours Task 05-20-10-201-835
8 Inspection at 400 flight hours Task 05-20-10-201-840
9 Inspection at 500 flight hours Task 05-20-10-201-846
10 Inspection at 600 flight hours Task 05-20-10-201-850

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

La aeronave no está en línea de vuelo por tener su inspección de célula 600 horas cumplidas.
Así mismo, la aeronave hace sus partidas en tierra para mantener activo el motor y sistemas.Ajustarse al PBC

Consulta 9 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 14:
De acuerdo a los datos del último registro de mantenimiento y de vuelo el motor, el mimo se encuentra inoperativo por más de 5 (CINCO) años, sin ningún registro de haber recibido la preservación requerida por manual del fabricante SAFRAN HELICOPTER ENGINE descripto en el task 71-05-01-530-802-A01, 71-05-01-530-808-A01, 71-05-01-530-801-A01, 71-05-01-530-805-A01. Esto implicaría que el motor debe ser indefectiblemente enviado a revisión general (OVERHAULL) conforme al MMT del motor capítulo 71-05-01-530-801-A01

Consulta: La ejecución del Lote 2 implica el OVERHAUL del motor Arriel 1B conforme lo determina el fabricante?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Existe constancias de que el motor de esta aeronave está instalado, preservado y operativo, se le realiza partidas de mantenimiento periódico en tierra, no incurriendo en situación de necesitar OVERHAUL. Ajustarse al PBC

Consulta 10 - consulta lote N2

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Consulta 15:
Consideraciones sobre las disposiciones de precios referenciales:
Las resoluciones de la DNCP N 1172/2016, 1102/2016, y 956/2016, establecen directrices relativas a la estimación de costos y criterios para la evaluación de los precios ofertados en los procesos de contrataciones regidos por la Ley N 2015/03. En el Artículo 1 de la resolución DNCP 956 se dispone que en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 15 de la Ley N 2051/03 "De Contrataciones Públicas, para la realización de la estimación de costos de cada licitación, las convocantes deberán contar con la documentación comprobatoria del análisis realizado para la determinación de los precios referenciales

En la Resolución DNCP N 1102/2016 se menciona sobre los Precios de Referencia, a los efectos de la obtención de los precios de referencia las Convocantes deberán de adoptar al menos dos de las siguientes fuentes propuestas: (1) Precio promedio de tres adjudicaciones del mismo bien o servicio o de similares características que las requeridas, que hayan sido realizadas por la propia convocante o por otros organismos, entidades conforme a los datos publicados en el Sistema de Información de Contrataciones Públicas.

Licitaciones anteriores como precios referenciales:
Las FFMM, especialmente la Armada Paraguaya ha ejecutado dos inspecciones de 12 años en dos aeronaves, las cuales han implicado 3 llamados de licitación. La reparación de ambas aeronaves tuvieron valores similares en el 2010. Estos trabajos son los mismos que los solicitados en el Lote 2.

Licitación Matrícula Fecha de Adjudicación Oferta por las Fases I, II, III y IV Oferta Total
por Matricula Adjudicación Parcial
Inspección 12 años - Fase I H501 Julio-2010 1,850,000,000 6,764,000,000 1,821,719,555
Inspección 12 años - Fase II a II H501 21-Diciembre-2010 4,914,000,000 3,610,000,000
Inspección 12 años - Fase I a III H502 29-Diciembre-2010 6,500,000,000 6,500,000,000 5,726,000,000

El objetivo de las Fases I, II y III es la Inspección Tipo C para asegurar la perfecta aeronavegabilidad del helicóptero. En el caso de la Armada Paraguaya, han sido adjudicadas las Fases I, II, y III solamente. Para el H501 estas fases suman G$ 5.725.719.555; y para el H502 suman G$ 5.490.000.000. Entonces el costo de este tipo de servicios solicitados en el Lote 2 se encontraban 7 años atrás en este rango de precios. En el 2017, deben de ser mucho mayores por la valorización del dólar.

En el caso del helicóptero H502, tomando como ejemplo el llamado CONTRATO DE MANTENIMIENTO, REPARACION Y REVITALIZACION DE HELICOPTEROS DE GUERRA", Ref CE-SBE N° 07/2010, firmado el 29 de Diciembre del 2010. (Adjunto contrato) por el monto de Gs. 5.726.000.000. El dólar estaba a G$ 4556 el 29-Dic-2010. O sea, que esta inspección de 12 años costo en dólares US$ 1.256.804. Se entregó el helicoptero en forma definitiva el 28 de Junio del 2013. (Adjunto Acta

de Entrega) La reparación del H502 demoro: 2 años y medio. Actualmente esta aeronave continúa volando.

Consulta: ¿Siendo el monto referencial del Lote 2 la suma de G$ 1.981.890.096 y el plazo de ejecución de 75 días, cuando en licitaciones anteriores del año 2010 para el mismo servicio, los montos ejecutados rondaban los G$ 5.725.719.555 con plazos de entrega de más de 2 años, como supone la convocante que el precio referencial y el plazo estipulado corresponden a los valores actuales de mercado y cumplen con las resoluciones de la DNCP en referencia a los precios referenciales?

Respuesta	**Fecha de Respuesta**	16-06-2017

Los factores determinantes de la ejecución de las inspecciones y sus valores están en razón de las condiciones y estado de la aeronave.
Cada operador y las condiciones de uso de cada helicóptero así como del estado de sus componentes, son los factores que determinan los precios, el tiempo y la ejecución de cada contrato. Asimismo lo requerido en la presente contratación corresponden a contrataciones complejas y/o específicas cuya estimación de costo se realizó en virtud a la Resolución DNCP N 1102/2016 específicamente el apartado de Excepciones: el cual textualmente establece que ...Cuando por la complejidad o especialidad de la contratación, no sea posible alcanzar la cantidad de precios para obtener los promedios de las fuentes 1) 2) y 3),la convocante podrá elaborar sus promedios con al menos un precio de cada una de las tres fuentes.

Consulta 12 - consulta lote N2

Consulta	**Fecha de Consulta**	08-06-2017

Consulta 16:
Considerando que:
i. El Lote 2 implica por manual de mantenimiento el Overhaul del motor Arriel 1B, por lo cual el servicio de toda la aeronave así como del costo del overhaul del motor, deben de estar incluidos en el precio referencial de G$ 1.981.890.096.
ii. La reciente ejecución en el 2016 del llamado Contratación por Vía de la Excepción Ad Referéndum N 02/2016, ID 317423, en el Lote 9 se llamó la reparación de un motor Arriel 1B (el mismo motor del helicoptero de la FAP actualmente en este llamado), este lote fue ejecutado en modalidad Exchange, por valor de G$ 5.094.000.000.

Consulta: ¿El precio referencial del Lote 2 refleja la verdadera condición del mercado para este tipo de servicios?

Respuesta	**Fecha de Respuesta**	16-06-2017

Los servicios no contemplan OVERHAUL de motor. Ajústese a los establecidos en el Pliego de Base y Condiciones.
La aeronave no está en línea de vuelo por tener su inspección de célula 600 horas cumplidas.
Así mismo, el motor de esta aeronave está instalado, preservado y operativo, se le realiza partidas de mantenimiento periódico en tierra, no incurriendo en situación de necesitar OVERHAUL.

Consulta 13 - Por este medio pido una prórroga de 15 días hábiles

Consulta	Fecha de Consulta	08-06-2017

Atención: CAP AVL ROBERTO ANTONIO VIDAL OVIEDO
JEFE UOC Nº 1-COMANDO EN JEFE

Me dirijo a usted con su debido respeto a fin de realizar las siguientes consultas en relación a la LICITACIÓN PUBLICA NACIONAL (SBE) Nº 10/2017; ADQUISICIÓN DE OVERHAULL Y HSI DE MOTORES DE HELICOPTEROS DE LA FUERZA AEREAID 331.614

En el presente llamado piden

Los oferentes deberán presentar una constancia de Visita Técnica o de lo contrario una Declaración Jurada de Conocer las condiciones de los helicópteros y motores objeto de este llamado conforme a la Resolución 475/2012 de la DNCP, la constancia de visita será emitida por la Convocante conforme a lo establecido a continuación:

Las firmas interesadas podrán realizar visitas técnicas el día 13 de junio del año en curso, 08:00 hs, fijando un solo horario para los mismos.
Lugar: Comando de la Fuerza Aérea, sito Avda. Gral. Aquino 1792, ciudad de Luque, Grupo Aéreo de Helicópteros, a fin de interiorizarse de las condiciones de los helicópteros y motores que requieren la realización de los trabajos aquí solicitados.
El personal del oferente que realice la visita técnica deberá de presentar su licencia valida habilitada en el modelo BELL 427, AS350B y motores T53 L-13B y su número de licencia constara en el Acta de Visita Técnica.

Por este medio pido una prórroga de 15 días hábiles

El motivo es que los técnicos calificados y certificados para helicópteros UH-1H/BELL 205 y motores T53 L-13B y el técnico calificado y certificado para helicópteros BELL-427 y el Ingeniero Aeronáutico calificado y certificado para helicópteros AS350, UH-1H/Bell 205, BELL 427 y motores T53 L-13, se encuentran en EEUU y estarían en 15 días para poder verificar dichas aeronaves

Dicho pedido es para poder hacer una buena inspección y al mismo tiempo se harán las verificaciones con el equipo Voroscopico para ver el estado real y general de los motores, base al pedido que está en el PBC y al mismo tiempo poder hacer un informe técnico

Agradezco de antemano la atención prestada a la presente y me suscribo atento a su respuesta y/o consulta.

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Debido a la urgencia de contratación (situación climática adversa en el país), no se podrá dar curso a su solicitud.

Consulta 14 - Consulta sobre el PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En el PBC, Pagina 12, tanto en los ítems 1 y 2 del Lote 1, se solicita un taller de reparación de motores T-53 que cuente con un banco de pruebas, pero en los requisitos de entrega de los motores no queda claro si es necesario el informe del banco de Pruebas, ni se establece que este informe tenga que ser satisfactorio.

Consulta: ¿Siendo el requisito un centro de reparación con banco de prueba de T-53, es necesario presentar al momento de la entrega de los motores, el informe satisfactorio del banco de pruebas?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Si es necesario presentar los informes y donde debe constar que los mismos fueron sometidos a un Banco de Prueba certificado y autorizado por el fabricante con resultados satisfactorios.

Consulta 15 - Consultas sobre el PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

Las descripciones de los ítems 2 y 3 del Lote 1, establecen condiciones específicas para la reparación del motor. Es decir, que, con esta redacción, si la contratada ejecuta los trabajos solamente y exclusivamente en estas áreas, entonces, el servicio estará debidamente cumplido. Pero los motores pueden presentar problemas en muchos otros componentes, como FCU defectuosas, inyectores inoperantes, caja de accesorios con pérdidas, starter con desgastes, compresores erosionados, difusores dañados, perdidas de aceite en otros sellos, etc. Entonces puede darse el caso que la contratada haya ejecutado el trabajo, pero el motor aun así no pase el banco de pruebas, sea entregado a la FAP y el motor no este aeronavegable.

Consulta: ¿Por qué la convocante no incluye la cláusula de que además de la descripción del problema o la tarea a ser efectuada, si el centro de reparación descubre otro problema con el motor, este problema/discrepancia debe de ser reparado/subsanado antes de la entrega del motor, y su costo no da derecho a un reclamo adicional por parte de la contratada? Cubriéndose así la convocante de todo posible reclamo posterior de costos adicionales de reparación.

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Si fuera el caso, y apareciesen otros problemas durante las pruebas del motor en el Banco de Prueba certificado y autorizado por Honeywell y el monto sea muy superior al costo estimado, el oferente debe ponerse en contacto con el convocante y presentar el informe del taller autorizado con la descripción del problema junto con el costo adicional para determinar los recursos disponibles a fin de modificar el contrato o hacer un nuevo llamado si fuera el caso. Ningún motor que no se encuentre con Resultado Satisfactorio será instalado y probados en las aeronaves del GAH, para su recepción final conforme a lo establecido en el PBC.

Consulta 16 - Consulta sobre el PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

El PBC en las páginas 18 y 19 establecen las condiciones de garantías, estas siendo de dos años, o un año dependiendo del ítem. Estas garantías exigidas se inicial una vez entregado el ítem. Pero, al mismo tiempo el PBC en la página 25 indica, C.G.C. 17.5 establece que La liberación de la Garantía de Cumplimiento tendrá lugar: en la Unidad Operativa de Contrataciones N° 1 Comando en Jefe, dentro de los treinta (30) días corridos posteriores al cumplimiento total del Contrato. Siendo estas dos clausulas contradictorias y a su vez verdaderas.

Consulta: ¿Cómo pretende la convocante ejecutar una garantía de uno o dos años después de efectuada la entrega, cuando el único instrumento con que cuenta es la Garantía de Fiel Cumplimiento la cual es liberada a los 30 días del Acta de Entrega?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 17 - En referencia al Lote 2

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 2, luego de la visita técnica, se constata que conforme a la documentación del Módulo 3 S/N 04022 del motor, no está aplicada la TU 347, la cual es obligatoria, y manda cambiar todos blades de la segunda etapa de la turbina generadora de gases. Lo cual se torna obligatoria en la puesta en línea de vuelo del motor.
Consulta: ¿Este trabajo obligatorio está incluido en la cotización del Lote 2?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 18 - En referencia al Lote 2

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 2, luego de la visita técnica, los siguientes componentes del motor se encuentran vencidos por periodo calendario y requieren de overhaul: la FCU, la válvula de dreno principal, y la válvula de star drain. Es un trabajo obligatorio para la puesta en línea de vuelo del motor.
Consulta: ¿El overhaul de estos componentes deben de estar incluidos en la oferta del Lote 2?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 19 - En referencia al Lote 2 adicional

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 2, luego de la visita técnica, se constata que: (a) El motor carece de registros de mantenimiento desde su overhaul en el 2008 realizado en Safran Helicopter Engine do Brasil; (b) Que el último registro de vuelo del motor conforme los Log Cards fue el 31/07/2012; (c) Que no existen registros de preservación del motor. Por lo cual se evidencia que el motor no ha sido operado por casi 5 años, por lo cual el Manual de Mantenimiento especifica que, si el motor no fue preservado correctamente en un periodo de más de 6 meses, este necesariamente debe ser enviado a un centro de reparación, autorizado por Safran Helicopter Engine, para su overhaul.
Consulta: ¿El overhaul mandatorio del motor estar incluidos en la oferta del Lote 2?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 20 - En referencia al Lote 3

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 3, luego de la visita técnica, hemos constatado que, además de lo solicitado en el PBC, se requiere lo siguiente: (1) Inspección de 300 horas; (2) Inspección de 1200 horas/24 meses de operación; (3) Inspección del sistema de Aire Acondicionado; (4) Inspección anual del sistema de calefacción; (5) Power Check de ambos motores; (6) Cumplir el reemplazo de los 14 inyectores con número de parte 3056565-03; (7) Substituir el bearing elastomerico de núcleo de rotor de cola; (8) Reemplazar el relay , el diodo y el RCCB, para reparar el sistema de "auxiliary power" pues no acciona cuando se conecta un grupo de potencia externa; (9) Limpieza de tanques de combustible por encontrarse los filtros con suciedad excesiva; (10) Reparación del sistema de alarma ya que el Switch / Luz de Master Caution; (11) Reemplazar por componentes nuevos los ductos de ventilation del starter pues presentan roturas y reparaciones locales; (12) Reparar las pérdidas de aceite por sello de entrada, sello de salida y sello de cambio de paso de caja de cola; (13) Reparar el juego en barra larga de cambio de paso del rotor de cola y en conjunto de cambio de paso; (14) Reparar la luz estroboscopica blanca actualmente fuera de servicio; (15) Reparar la perdida de aceite por actuador hidráulico de rotor de cola; (16) Reparar el juego en terminales inferiores de pitch links; (17) Reparar el Corn #2 posee la perilla que no apaga el equipo y el GNS 530 indica "VLOC needs service"; (18) Reemplazar todos los Disc Packs y ferretería de los mismos en el eje de transmisión a la cola por corrosión.
Consulta: ¿Estas tareas de reparación/mantenimiento deben de ser realizadas e incluidas en la cotización del Lote 3?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.

Consulta 21 - En referencia al Lote 3

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 3, luego de la visita técnica, hemos constatado que, no se encuentran cumplidos los siguientes boletines mandatorios: ASB 427-16-40; ASB 427-15-38 Rev A; y ASB 427-17-41
Consulta: ¿Estas tareas de reparación/mantenimiento deben de ser realizadas e incluidas en la cotización del Lote 3?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Se deberán aplicar todos los boletines técnicos mandatorios actualizados y emitidos por el fabricante. Esto sera ser incluido en el PBC. Ver adenda 1

Consulta 22 - En referencia al Lote 3, palas

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 3, luego de la visita técnica, hemos constatado que, (a) las palas del rotor principal se encuentran con grietas en su recubrimiento; y (b) las palas de rotor de cola se encuentran con la pintura del borde de ataque erosionada y abrasion strip con erosión.
Consulta: ¿Estas tareas de reparación/revitalización de las palas del rotor principal y de cola deben de ser realizadas en un taller habilitado del extranjero, deben de ser incluidas en la cotización del Lote 3?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Las palas en la actualidad se encuentran operativas y según manual son on-condition y en el caso de que hubiere necesidad de la reparación/revitalización los mismos serán realizados en otro llamado. Ajústese a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones

Consulta 23 - En referencia al Lote 3, inspecciones no mencionadas en el PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 3, luego de la visita técnica, hemos constatado que, deben ser incluidas las tareas repetitivas por haber transcurrido más de un año de inoperatividad de la aeronave. Estas son: 1) INSPECCION DE 50 HRS DE AERONAVE; 2) INSPECCION DE 150 HRS DE AERONAVE; 3) INSPECCION DE 300 HRS DE AERONAVE; 4) INSPECCION DE 600 HRS/12 MESES DE AERONAVE; 5) INSPECCION CADA 600 HRS/12 MESES DE OPERACIÓN; 6) INSPECCION CADA 24 MESES DE OPERACIÓN; 7) INSPECCIONES PROGRAMADAS EN EL CAPITULO 4 , TABLA 4-2 , LAS QUE CORRESPONDAN CADA 50 HRS, CADA 150 HRS Y CADA 300 HRS; 8) LUBRICACION DE 50HRS/3 MESES; 9) LUBRICACION DE 300 HRS/3 MESES; 10) LUBRICACION DE 600 HRS/12 MESES; 11) SERVICIO DE ACEITE DE 300 HRS/6 MESES; 12) SERVICIO DE ACEITE E HIDRAULICO DE 600 HRS/12 MESES.
Consulta: ¿Estas tareas de reparación/mantenimiento deben de ser realizadas e incluidas en la cotización del Lote 3?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Están previstas las inspecciones de 200 y 800 horas/ 12 meses de ambos motores, como se establece en el PBC.

Consulta 24 - En referencia al Lote 2 y 3, responsabilidad de liberacion

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

En referencia al Lote 2 y 3, una vez realizados los trabajos de mantenimientos requeridos, será el Grupo Aéreo de Helicopteros, quien liberará la aeronave para su retorno al servicio, haciéndose enteramente responsable de su condición de aeronavegabilidad?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

El oferente o su soporte técnico deberán de emitir un certificado de liberación de aeronavegabilidad donde conste que la aeronave queda en condiciones de aeronavegabilidad por los trabajos realizados como así también las certificaciones de los talleres como se establece en el PBC, el personal técnico y piloto del GAH previo vuelo de pruebas dará su conformidad para la recepción final de los trabajos

Consulta 25 - Condiciones del PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

El PBC pagina 14 establece que Este trabajo deberá ser supervisado por un Ingeniero Aeronáutico con certificación o entrenamiento en AIRBUS HELICOPTERS o HELIBRAS del tipo de helicóptero AS-350 Esquilo. NO existe la licencia aeronáutica de ingeniero aeronáutico.
Consulta: ¿En base a que legislación aeronáutica la convocante define el requerimiento de ingeniero aeronáutico, cuando la autoridad aeronáutica solamente designa técnicos de mantenimiento y solamente define las habilitaciones en concepto de marca y modelo de aeronave?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

El Ingeniero Aeronáutico deberá formar parte del plantel del personal presentado por el oferente, quien debe de remitirse a las condiciones y requerimientos técnicos presentados o expresados en el PBC. Ajustarse al mismo.

Consulta 26 - Condiciones del PBC

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

El PBC pagina 36, se solicita en el ítem 13, la Habilitación vigente por parte de la Autoridad Aeronáutica del país donde opera la empresa o del fabricante para ejecutar servicios de hasta revisiones de 12 años para helicópteros AS-350. Pero la autoridad aeronáutica en Paraguay ni en Brasil ni en ningún otro país no especifica habilitaciones por inspección tipo C.
Consulta: ¿En base a que legislación aeronáutica la convocante define una exigencia cuando la misma autoridad aeronáutica no la determina?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

La máxima autoridad quien habilita a una empresa para realizar mantenimiento de nivel A-B-C es la Autoridad Aeronáutica del país donde opera la empresa, incluso el fabricante debe contar con la habilitación y certificación de la Autoridad Aeronáutica del país para ejecutar servicios de hasta revisiones de 12 años para helicópteros AS-350. Finalmente toda empresa de bienes y servicios aéreos, sea fabrica, taller, hangar etc. debe contar con la certificación de la Dirección de Aviación Civil que garantice los trabajos bajos las normas de seguridad Ej. FAA (USA).

Consulta 27 - Autorizacion del Fabricante

Consulta	Fecha de Consulta	13-06-2017

El PBC pagina 36, se solicita en el ítem 9 la Autorización del fabricante.
Consulta: ¿A qué lote se refiere?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

Se especifican los requisitos de este documento, Ver adenda 1

Consulta 28 - Consulta sobre el PBC

Consulta	Fecha de Consulta	14-06-2017

En los items 1 y 2 del Lote 1 se requiere que "El mismo deberá de ser enviado a un taller certificado que cuente con banco de prueba para el trabajo requerido". Pero en ningun lugar del PBC se solicita un documento compromiso del taller habilitado, quien: (a) Acepta los terminos del PBC y la garantia solicitada; (b) Declara que sera el taller que realizara los trabajos; (c) autoriza al Oferente a cotizar estos items. Entonces la convocante no cuenta con ningun documento que vincule al taller con el llamado.

Consulta: Que documento autorizando el taller al Oferente se deb de presentar para asegurar el cumplimiento de este requisito?

Respuesta	Fecha de Respuesta	16-06-2017

El oferente o su soporte técnico deberán de presentar las documentaciones que demuestren que los talleres que realizarán los trabajos, cuenten con la autorización y habilitación vigente por la autoridad aeronáutica de su país o del fabricante para realizar los servicios requeridos según lo establecido en el PBC