

## Consultas Realizadas

**Licitación 370903 - SERVICIO DE INSPECCIÓN DE 12 AÑOS, AMPLIACIÓN DE BOLETÍN Y REPARACIÓN DE COMPONENTES MAYORES DEL HELICÓPTERO UH-50 ESQUILO AS/350 B SERIES, POR VENCIMIENTO DE CALENDARIO Y CONDICIÓN**

## Consulta 1 - CONSULTA 1

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 1: En el PBC, pagina 7, se solicitan:</p> <p>b. 01 (un) mecánico de mantenimiento de aeronaves, habilitado por la autoridad aeronáutica de su país o certificado por el fabricante, especializado en corrosión para helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B y series.</p> <p>d. 01 (un) mecánico de mantenimiento de aeronaves, habilitado por la autoridad aeronáutica de su país o certificado por el fabricante, con curso certificado en materiales compuestos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B y series.</p> <p>Lo que la convocante solicita no existe en ningún mercado. La autoridad aeronáutica solamente emite una licencia de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves. Los cursos suministrados por el fabricante de UH-50 Esquilo/AS350B series es de mantenimiento de esta aeronave específica. El fabricante NO dicta cursos de en corrosión para helicópteros UH-50 o en materiales compuestos del helicóptero UH-50.</p> <p>Ya la especialización en corrosión o en materiales compuestos es una especialidad de los técnicos en inspecciones no destructivas (NDI). Los técnicos que actúan realizando este tipo de inspecciones no poseen licencias de Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves, pues es una especialidad diferente basado en la norma NAS410. La norma NAS410 que rige este tipo de trabajos no diferencia habilitaciones por aeronave tipo (helicópteros, aviones, o tipos de helicópteros como el UH-50), por lo que experiencia en alas rotativas no puede ser documentada ni habilitada como tal. Las habilitaciones ocurren en los diferentes tipos de inspecciones no destructivas, en diferentes tipos de materiales, pero no en tipos de aeronaves.</p> <p>El Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves en cualquier tarea de mantenimiento del UH-50 Esquilo/AS350B no esta obligado por el Manual de Mantenimiento o por el Fabricante o por la Autoridad Aeronáutica a tener estas especialidades (materiales compuestos o corrosión) para realizar los trabajos adecuadamente inclusive en una inspección de 12 años. Ejecutar la tarea de inspección de materiales compuestos o de corrosión es una tarea de verificación visual por parte del Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves y de medición de tolerancias conforme lo establece el Manual de Mantenimiento. Luego los componentes son tratados con inspecciones NDI por otros profesionales o son substituidos por nuevos u overhauledos.</p> <p>Entonces lo que solicita la convocante en estos dos puntos son combinaciones de especialidades que realizan profesionales diferentes, y no la misma persona.</p> <p>Consulta 1: Dado lo expuesto mas arriba, y para evitar subjetividades arbitrarias en la evaluación de la ofertas, aceptaría la convocante presentar profesionales diferentes para cumplir dichos puntos? como serian:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) 01 (un) mecánico de mantenimiento de aeronaves, habilitado por la autoridad aeronáutica de su país o certificado por el fabricante, con curso certificado en del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B y series.</li><li>2) 01 (un) especialista en corrosión</li><li>3) 01 (un) especialista en materiales compuestos</li></ol>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 1:</p> <p>En este punto la convocante solicita 01 (un) mecánico de mantenimiento de aeronaves, habilitado por la autoridad aeronáutica de su país o certificado por el fabricante.</p> <p>Este personal mecánico, debidamente habilitado, debe de presentar certificado expedido por algún centro autorizado y certificado para entrenamiento en materiales compuestos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B y series.</p> <p>Cabe resaltar que, el mecánico e mantenimiento de aeronaves puede realizar todos los cursos de especialización existentes y relacionados al ámbito aeronáutico, no es obligación hacer los cursos, pero tampoco existe una restricción o prohibición. Además, a través de análisis de mercado y averiguaciones realizadas por la convocante, existen personal con el perfil solicitado.</p> <p>Por lo expuesto, la convocante ha solicitado un especialista en corrosión y un especialista en materiales compuestos en helicópteros UH-50 Esquilo/AS-350B y series. Ambos, deben ser mecánicos de mantenimiento de aeronaves, habilitados por la autoridad aeronáutica de su país o certificados por el fabricante.</p>		

## Consulta 2 - CONSULTA 2

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 2: En el PBC pagina 8 se solicita: Los documentos emitidos por autoridades extranjeras, deberán estar debidamente apostillados para los países partes del Convenio para la supresión de la Exigencia de legalización de documentos públicos extranjeros o de la Haya del 5 de octubre de 1961, caso contrario los documentos deberán estar legalizados por el Consulado Paraguayo del país de emisión del documento y del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay. Los documentos de origen privado emitidos en el extranjero deberán estar apostillados o legalizados por el Consulado Paraguayo del país de emisión del documento y del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay.</p> <p>Para obtener estos originales, en un proceso de Subasta a la Baja Electrónica donde los tiempos son mas limitados, NO es posible que en el tiempo disponible para este llamado, el documento sea emitido en el exterior, sea enviado y ejecutado por el Consultado de la Republica del Paraguay en el país de origen, que el Consulado de la Republica del Paraguay envíe de vuelta al emisor el documento, y luego este emisor envíe el original a Paraguay para su presentación física en la oferta. Entonces esta condición solo favorece a los oferentes que ya han presentado ofertas anteriormente para este mismo trabajo, en el llamado Licitación Pública Nacional LPN ID 367379 para la Revisión, reparación, y mantenimiento de componentes mayores del helicóptero UH50 Esquilo AS350-B por vencimiento calendario y condición. Creando un direccionamiento claro e intencional impidiendo la sana competencia, propósito mismo de la Ley 2051.</p> <p>Consulta 2: Es posible que el requisito de presentar los documentos apostillados sea condición precedente para la firma del contrato, y no sea requerido para la presentación de ofertas o para la evaluación de las mismas?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuestas 2: En el PBC pagina 8 se solicita: Los documentos emitidos por autoridades extranjeras, deberán estar debidamente apostillados para los países partes del Convenio para la supresión de la Exigencia de legalización de documentos públicos extranjeros o de la Haya del 5 de octubre de 1961, caso contrario los documentos deberán estar legalizados por el Consulado Paraguayo del país de emisión del documento y del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay. Los documentos de origen privado emitidos en el extranjero deberán estar apostillados o legalizados por el Consulado Paraguayo del país de emisión del documento y del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay.</p> <p>En este punto, se menciona documentos emitidos por autoridades extranjeras (se refiere a entes gubernamentales/estatales), y documentos de origen privados (empresas privadas del exterior). Deben de estar debidamente apostillados o legalizados.</p> <p>El objetivo de este requerimiento es a fin de dar la mayor formalidad y seriedad posible a las ofertas presentadas y a las obligaciones contractuales entre el soporte técnico, estación reparadora y la empresa oferente, presentadora de la oferta.</p>		

## Consulta 3 - CONSULTA 3

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 3: El PBC pagina 8, establece que 7. Los componentes instalados en la aeronave que requieran ser intercambiados en la modalidad EXCHANGE, deberán ser reemplazados por otro componente con la misma cantidad remanente de vida útil o mayor al que se encuentra instalado en la aeronave.</p> <p>Considerandos:</p> <p>a) Siendo que la aeronave cuenta con varios componentes que son objeto de inspección de 12 años, y sabiendo que es obligatorio en toda aeronave en cualquier país del mundo o fuerza publica, mantener un Control Técnico de Mantenimiento donde se registre la cantidad de horas de vuelo, ciclos, aterrizajes y demás conceptos de uso de cada uno de sus componentes. El GAH-Grupo Aéreo de Helicópteros no esta exento de este control y monitoreo y lo debe de tener.</p> <p>b) El costo y valor del componente a ser reemplazado, y aceptado por el GAH, ESTA EN FUNCIÓN DIRECTA DE LA CANTIDAD DE TIEMPO Y CICLOS REMANENTE QUE DISPONGA, la información del tiempo remanente es EL DETERMINANTE del valor y precio del componente, y es el principal criterio de aceptación de este.</p> <p>c) Al establecer esta condición, la convocante permite la posibilidad de abiertamente aceptar componentes usados, de origen indefinida, sin que el fabricante lo haya vendido pues el fabricante solo comercializa piezas NUEVAS.</p> <p>d) Con que criterio se cumplirá la condición de 9.c Al retorno de los componentes al país, si fuera el caso, el oferente deberá de entregarlos a la Sección de Abastecimiento del GAH, por Acta de Entrega y Recepción? Pues los tiempos y ciclos son desconocidos.</p>		

Sin que esta información este en el dominio publico y sea presentada oficialmente por la convocante, sea documentada antes de la presentación de las ofertas a todos los potenciales oferentes, deja espacio a ofertas aleatorias, permite la subjetividad, crea espacio para un contubernio o acción en contra del patrimonio del estado, donde el oferente puede cotizar en su oferta el valor que sea, puesto que la información obligatoria en el mundo aeronáutico y esencial en este proceso publico donde se usan impuestos para pagar bienes NO SE HA DADO A CONOCER. Nadie podra siquiera objetar los componentes usados que serán colocados en esta aeronave por la contratada, ni podría realizar una verificación contractual pues carecería de base técnica para verificarlo.

Consulta 3: Solicitamos a la convocante publicar el cuadro de componentes y su tiempo de remanencia del Esquilo H027 objeto de este llamado.

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
-----------	--------------------	------------

Respuesta 3: en la página 8 del PBC, Descripción de los trabajos, Ítem 7. Establece que: Los componentes instalados en la aeronave que requieran ser intercambiados en la modalidad EXCHANGE, deberán ser reemplazados por otro componente con la misma cantidad remanente de vida útil o mayor al que se encuentra instalado en la aeronave.

Ítem 9. Establece Al retorno de los componentes al país, si fuera el caso, el oferente deberá de entregarlos a la Sección de Abastecimiento del GAH, por Acta de Entrega y Recepción. Tanto aquellos componentes que se consideren dañados y fueran sustituidos por otros nuevos y/o reacondicionados, y aquellos que han debido ser substituidos en la modalidad de EXCHANGE, como los componentes nuevos que han sido adquiridos en lugar de los componentes dañado, deberán ser entregados al GAH para su verificación física y documental, e incluidos en el Acta de Entrega y Recepción. Posterior, mediante orden de trabajo la sección de abastecimiento del GAH dará la salida correspondiente a los componentes para su instalación final en la aeronave.

En este punto, se lee claramente que todos los componentes intercambiados en la modalidad de EXCHANGE, como los componentes nuevos que han sido adquiridos en lugar de los componentes a ser reemplazados deberán ser entregados al GAH para su verificación física y documental, e incluidos en el Acta de Entrega y Recepción.

En la verificación documental debe de constar que los mismos son componentes originales, y adecuarse a lo establecido en el ítem 6. Todas las partes para reparar y reemplazar deberán tener la documentación que avale la trazabilidad del fabricante, de forma tal que los trabajos realizados permitan que el componente recupere su condición de aeronavegabilidad.

La página 8 del PBC, Descripción de los trabajos, Ítem 7 Los componentes instalados en la aeronave que requieran ser intercambiados en la modalidad EXCHANGE, deberán ser reemplazados por otro componente con la misma cantidad remanente de vida útil o mayor al que se encuentra instalado en la aeronave. Este punto hace referencia solamente a los módulos 2 y 3 del motor y la trasmisión, todos los demás componentes deberán de ajustarse conforme se detalla a continuación:

Todos los componentes que figuran en la modalidad Overhaul o Exchange deberán de contar con TSO=0 horas.

Además, se menciona que, durante la visita técnica realizada por los posibles oferentes, los mismos tuvieron total acceso a todas las documentaciones requeridas (libro de registros de la aeronave) y a la aeronave, quedando en pleno conocimiento de las condiciones generales del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B , matricula H-027 de la FAP y de las condiciones generales de todos los componentes instalados a la misma, ajustándose a lo establecido en la Seccion III del PBC, requisitos de los bienes y/o servicios requeridos, Visita Técnica: Los oferentes deberán presentar una constancia de visita técnica o de lo contrario una declaración jurada de conocer las condiciones de los componentes a ser reparados, conforme a la resolución 475/2012 de la DNCP, la constancia de visita ser emitida por el Grupo Aéreo de Helicópteros, conforme a lo establecido a continuación. La visita técnica se podrá realizar a partir de la fecha de publicación del llamado en el SICP, hasta la fecha tope de consultas en el siguiente horario de e07:00 horas a 11:00 horas y de 14:40 horas a 16:30 horas. En el Comando de la Fuerza Aérea-Grupo Aéreo de Helicópteros (GAH), sito en la Avda. Gral Aquino 1792, ciudad de Luque, a fin d interiorizarse de las condiciones de los componentes que requieren la realización d elas reparaciones mayores solicitados en el presente Pliego de Bases y Condicio0nes. El personal asignado por el oferente o el soporte técnico que realice la visita técnica deberá presentar las documentaciones que lo habilitan como técnico certificado por el fabricante o autoridad aeronáutica de su país en UH 50 Esquilo/AS350B series, dicho documento constara en el acta de Visita Técnica.

## Consulta 4 - CONSULTA 4

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 4: En el PBC, Pagina 8, se establece que: 8. Para el Exchange del módulo 2 y 3 del motor Arriel 1B número de serie 4027 instalado en la aeronave, deberán ser intercambiados por otros módulos con una cantidad remanente de vida útil de más menos 5 (cinco) por cierto, preferentemente con mayor disponibilidad de vida útil del que dispone actualmente..</p> <p>Considerando: Siendo que existen muy pocas unidades y módulos disponibles del Arriel 1B en el mundo, y siendo que el fabricante usualmente mantiene inventario de módulos overhauledos, es de cumplimiento casi imposible presentar un modulo con una precisión de horas remanentes de mas o menos 5%.</p> <p>Consulta 4: Es posible que la limitación del 5% sea de solamente a menor, y que pueda ser entregado un modulo overhauledo?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 4: En el PBC, Pagina 8, en el ítem 8. Se establece que: Para el Exchange del módulo 2 y 3 del motor Arriel 1B número de serie 4027 instalado en la aeronave, deberán ser intercambiados por otros módulos con una cantidad remanente de vida útil de más menos 5 (cinco) por ciento, preferentemente con mayor disponibilidad de vida útil del que dispone actualmente.</p> <p>En este punto, se aclara que podrán ser aceptados módulos a los cuales ya se hayan aplicados el Boletín TU347 con una cantidad remanente de vida útil de hasta 5 (cinco) por ciento inferior o superior de los que encuentran instalados en la aeronave, resaltando que es deseable para la convocante que los mismos cuenten con una mayor disponibilidad de vida útil remanente del que se encuentra instalado en la aeronave. La convocante podrá aceptar módulos reacondicionados con TSO=0 horas en la modalidad Exchange, no así los módulos que cuenten con disponibilidad inferior a los cinco porciento establecidos en el PBC.</p>		

## Consulta 5 - CONSULTA 5

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 5: En el PBC, Pagina 9, se establece que: 10. El soporte técnico o estación reparadora, los ingenieros y mecánicos deberán ser los mismos que han sido presentada en la oferta, y deberán contar con las habilitaciones vigentes por parte del fabricante o Autoridades Aeronáuticas del país de origen para los trabajos requeridos en este PBC.</p> <p>Considerando que las estaciones reparadoras son grandes fabricas son cientos de empleados en varios países, es impracticable el cumplimiento de esta condición. El fabricante cuenta con varios centros de mantenimiento y reparación en el mundo, donde las piezas pueden ser enviadas.</p> <p>Consulta 5: ¿En el caso de reparaciones de componentes mayores, puede no aplicar esta condición?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 5: En el PBC, Pagina 9, ítem 10. Se establece que: El soporte técnico o estación reparadora, los ingenieros y mecánicos deberán ser los mismos que han sido presentada en la oferta, y deberán contar con las habilitaciones vigentes por parte del fabricante o Autoridades Aeronáuticas del país de origen para los trabajos requeridos en este PBC.</p> <p>En este punto la convocante exige que todos los trabajos de Overhaul y reparaciones sean realizados por el soporte técnico o la estación reparadora presentada en la oferta inicial, para lo cual deben de constar claramente el soporte técnico o estación reparadora donde serán enviados los componentes que requieran ser reparados o reacondicionados. Además, se exige que todos los trabajos a ser realizados dentro de las instalaciones del GAH, sean realizados por los mismos mecánicos e ingeniero presentados en la oferta y, quienes deberán estar con su habilitación vigente al momento de realizar los trabajos requeridos.</p>		

## Consulta 6 - CONSULTA 6

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
----------	-------------------	------------

Ítem 6: En el PBC, Pagina 9, se establece que: 13. Los trabajos de instalación de todos los componentes en el helicóptero y habilitación para su aeronavegabilidad deberán ser firmados y certificados por el oferente o su soporte técnico, haciéndose responsable del trabajo efectuado y la aeronavegabilidad de los componentes y el servicio de instalación.

Consulta 6: Considerando que en ofertas anteriores como en el llamado Licitación Pública Nacional LPN ID 367379 para la Revisión, reparación, y mantenimiento de componentes mayores del helicóptero UH50 Esquilo AS350-B por vencimiento calendario y condición se han presentado oferentes que NO son un taller de mantenimiento de AS350, como es posible que este oferente sin cualquier capacidad de mantenimiento pueda hacerse responsable del trabajo efectuado y la aeronavegabilidad de los componentes? La responsabilidad del mantenimiento solamente puede ser asumida por una empresa que cuenta con la Certificación o Habilitación vigente del fabricante y/o Autoridad Aeronáutica del país donde opera y mantenimiento de helicópteros UH-50 Esquilo/AS- 350B y series.

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
-----------	--------------------	------------

Respuesta 6: En el PBC, Pagina 9, ítem 13. Se establece que Los trabajos de instalación de todos los componentes en el helicóptero y habilitación para su aeronavegabilidad deberán ser firmados y certificados por el oferente o su soporte técnico, haciéndose responsable del trabajo efectuado y la aeronavegabilidad de los componentes y el servicio de instalación.

En este punto, en el probable caso de que el oferente no reúna las condiciones y la capacidad requerida para certificar que todos los componentes que fueron instalados a la aeronave son aeronavegables, deberá ser su soporte técnico quien se haga responsable de los trabajos efectuados, la aeronavegabilidad de los componentes y el servicio de instalación, tal como se establece en la página 9, ítem 13 del PBC el oferente o su soporte técnico

## Consulta 7 - CONSULTA 7

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
----------	-------------------	------------

Ítem 7: En el PBC, pagina 9, cuadro de componentes a reemplazar, se menciona en el ítem 14 CONJUNTO DE LA TRANSMISIÓN PN 350A37000305 tarea de REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE

Este texto implica varias alternativas con costos muy diferentes y criterios contradictorios:

Alternativa 1: Ejecutar la Reparación. Considerando que la reparación es una tarea mas sencilla y la menos costosa, el oferente puede optar por reparar la misma retornando esta con la misma cantidad de horas disponibles con la que cuenta actualmente. El componente no aumenta de valor y la convocante ha solo postergado el overhaul por tiempo calendario el cual deberá pagar a través de un próximo llamado.

Alternativa 2: Ejecutar la Revisión General. Tarea mas compleja y costosa posible. Requiere de serias habilitaciones para el centro de mantenimiento. El componente recupera su valor máximo y recupera todas las horas disponibles hasta su próximo TBO. La convocante no pagara por el overhaul próximamente.

Consulta 7: Se puede establecer que el trabajo de la transmisión sea determinado solamente como OVERHAUL

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
-----------	--------------------	------------

Respuesta 7: En el PBC, pagina 9, cuadro de componentes a reemplazar, se menciona en el ítem 14 CONJUNTO DE LA TRANSMISIÓN NUMERO DE PARTE 350A37000305 tarea de REVISIÓN GENERAL, REPARACIÓN O EXCHANGE.

En este punto, la convocante solicita una revisión general de la transmisión, en el caso de constatar algunos componentes deteriorados o dañados durante la revisión, los mismos deberán ser reparados o reemplazados por otros componentes, adecuándose a lo establecido en el ítem 7. Que establece Los componentes instalados en la aeronave que requieran ser intercambiados en la modalidad EXCHANGE, deberán ser reemplazados por otro componente con la misma cantidad remanente de vida útil o mayor al que se encuentra instalado en la aeronave.

En el caso que el oferente considere realizar un intercambio del conjunto de la transmisión por otro en la modalidad exchange, el mismo deberá de ser un componente reacondicionado, con todas las documentaciones que respalde su trazabilidad del fabricante y aeronavegabilidad y, con un remanente para Overhaul igual o mayor al de la transmisión con NUMERO DE SERIE 350A37000305. Así mismo, la convocante podrá aceptar una transmisión reacondicionado con TSO=0 horas, toda vez que la misma tenga la misma hora o menor hora de uso de la que la transmisión con NUMERO DE SERIE 350A37000305 instalada en la aeronave, considerando que la misma es un componente On Condition (A condición).

## Consulta 8 - CONSULTA 8

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 8: En el PBC, pagina 9, cuadro de componentes a reemplazar, se menciona en el ítem 19 APLICACIÓN DEL BOLETÍN TU347 AL MOTOR ARRIEL 1B, PN 4027, la DESMODULACIÓN Y MODULACIÓN O EXCHANGE DEL MÓDULO 2 Y 3            Este texto implica varias alternativas con costos muy diferentes y criterios contradictorios:            Alternativa 1: Ejecutar la demodulación y modulación. Considerando que la reparación es una tarea mas sencilla y la menos costosa, el oferente puede optar por esta opción retornando este motor con la misma cantidad de horas disponibles con la que cuenta actualmente. El motor no aumenta de valor y la convocante ha solo postergado el overhaul por tiempo calendario el cual deberá pagar a través de un próximo llamado.            Alternativa 2: Ejecutar el Exchange del Modulo 2 y 3. Siendo que no esta establecida la cantidad de horas que estos poseen, esto da lugar al uso de componentes usados, módulos comprados en el mercado paralelo de otras aeronaves inoperativas o accidentadas. Dejando espacio para que el trabajo sea realizado sin ningún parámetro de autenticidad del fabricante            Consulta 8: Se puede establecer que el trabajo de la aplicación de la TU347 sea ejecutado por el fabricante, donde las piezas deben de ser nuevas?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 8: En la página 9 del PBC, cuadro de componentes a reemplazar, se menciona en el ítem 19 APLICACIÓN DEL BOLETÍN TU347 AL MOTOR ARRIEL 1B, NUMERO DE SERIE 4027, la DESMODULACIÓN Y MODULACIÓN O EXCHANGE DEL MÓDULO 2 Y 3.            En este punto, el oferente y su soporte técnico o la estación reparadora deberán de ejecutar los trabajos conforme a lo solicitado en este PBC, realizando la aplicación del Boletín TU347 emitida por el fabricante y, cuyo cumplimiento es mandatorio de manera a dejar en condiciones aeronavegable el motor Arriel 1B instalado en la aeronave. En el caso que el oferente se vea imposibilitado de cumplir en el tiempo establecido en el contrato para la aplicación del Boletín TU347 al motor o en su efecto encontrase daños o discrepancias internas, cuyas reparaciones o reemplazos no forman partes de la aplicación del Boletín TU347, la convocante podrá aceptar reemplazar el módulo 2 y 3 en la modalidad exchange por otros módulos que ya cuenten con la aplicación del Boletín TU347, los cuales disponen de todas las documentaciones que respalden la trazabilidad del fabricante y aeronavegabilidad. Estos módulos, deberán de contar con un remanente de más menos cinco por ciento del total de vida útil remanente de los módulos a ser reemplazados (Ejemplo: si los módulos instalados en el motor cuentan aún con una disponibilidad de 2000 horas, los módulos que lo reemplazan deberán de tener 2100 (+5%) o 1900 horas (-5%)), preferentemente con un remanente de vida útil mayor de los módulos instalados en el motor Arriel 1B NUMERO DE SERIE 4027. De igual forma, la convocante aceptará módulos overhauleados con TSO=0 horas</p>		

## Consulta 9 - CONSULTA 9

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 9: En el PBC, pagina 10, se establece que La cotización deberá incluir los siguientes servicios conexos: Calibración Certificada cuadro LISTA DE HERRAMIENTAS ANEXO III            Esta lista se compone de elementos que no son calibrables, como el ítem 2 Torquimetro en Millas Náuticas el cual se calibra en milímetros, y los ítems 9,10,12, 13, 17, 18 y otros.            Consulta 9: El listado puede ser resumido a los ítems que realmente puedan ser recalibrados?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 9: En la página 10 del PBC, se establece que La cotización deberá incluir los siguientes servicios conexos: Calibración Certificada cuadro LISTA DE HERRAMIENTAS ANEXO III.            En este punto, el oferente deberá de verificar todas las herramientas listadas y proceder a la calibración y reparación de las mismas cuyas condiciones se encuentran fuera de los parámetros establecidos para su uso.</p>		

## Consulta 10 - CONSULTA 10

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 10: Siendo que todos los llamados de la FAP y FFMM incluyen condiciones en la sección Experiencia y Capacidad Técnica para calificar las capacidades del oferente, listamos solo algunos llamados publicados en el año 2019: SE ADJUNTA DOCUMENTO CON EL LISTADO.-</p> <p>La convocante, teniendo la responsabilidad de precautelar los bienes críticos del estado como son sus aeronaves que llevan personalidades del gobierno, funcionarios y ciudadanos. Cuando para demostrar el buen uso de los recursos públicos debe de asegurarse de seleccionar oferentes idóneos, legítimos, capaces, para ejecutar sus contratos. Esta NO ESTABLECE CUALQUIER CONDICION DE EXPERIENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA a cualquier oferente local, rompiendo con su practica en todos los llamados de imponer estrictas exigencias en sus llamados.</p> <p>Consulta 10: ¿Porque este llamado es una completa excepción a las políticas y practicas de la misma convocante careciendo de cualquier condición de selección al oferente local?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 10: La Ley 2051 en su Título Primero, Disposiciones Generales, Capítulo Único, Artículo 4° Principios Generales, Inciso b, establece como sigue:</p> <p>b) Igualdad y Libre Competencia: Permitirán que todo potencial proveedor o contratista que tenga la solvencia técnica, económica y legal necesaria y que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley, en su reglamento, en las bases o pliegos de requisitos y en las demás disposiciones administrativas, esté en posibilidad de participar sin restricción y en igualdad de oportunidades en los procedimientos de contratación pública.</p> <p>En este punto, la convocante se adecua a lo establecido en la Ley 2051 de Contrataciones Públicas. Sin embargo, se ha establecido altos estándares de requerimientos al oferente o su soporte técnico en cuanto a la capacidad técnica y experiencia en trabajos similares al objeto de este llamado, a fin de garantizar uno de los factores primordiales en cualquier área de mantenimiento, el cual consiste en la idoneidad y capacidad técnica del plantel humano, quienes serán los responsables de que todas las tareas sean realizadas de manera eficiente y en condiciones óptimas a fin de resguardar la esencia de la aviación La seguridad de vuelo, salvaguardando de esta manera el recurso máspreciado con que cuenta una organización, el factor humano (pilotos, técnicos, etc. ).</p>		



## Consulta 11 - CONSULTA 10

Consulta	Fecha de Consulta	25-10-2019
<p>Ítem 10: Siendo que todos los llamados de la FAP y FFMM incluyen condiciones en la sección Experiencia y Capacidad Técnica para calificar las capacidades del oferente, listamos solo algunos llamados publicados en el año 2019. SE ADJUNTA DOCUMENTO CON EL LISTADO</p> <p>La convocante, teniendo la responsabilidad de precautelar los bienes críticos del estado como son sus aeronaves que llevan personalidades del gobierno, funcionarios y ciudadanos. Cuando para demostrar el buen uso de los recursos públicos debe de asegurarse de seleccionar oferentes idóneos, legítimos, capaces, para ejecutar sus contratos. Esta NO ESTABLECE CUALQUIER CONDICION DE EXPERIENCIA Y CAPACIDAD TÉCNICA a cualquier oferente local, rompiendo con su practica en todos los llamados de imponer estrictas exigencias en sus llamados.</p> <p>Consulta 10: ¿Porque este llamado es una completa excepción a las políticas y practicas de la misma convocante careciendo de cualquier condición de selección al oferente local?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 10: La Ley 2051 en su Título Primero, Disposiciones Generales, Capitulo Único, Artículo 4° Principios Generales, Inciso b, establece como sigue:</p> <p>b) Igualdad y Libre Competencia: Permitirán que todo potencial proveedor o contratista que tenga la solvencia técnica, económica y legal necesaria y que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley, en su reglamento, en las bases o pliegos de requisitos y en las demás disposiciones administrativas, esté en posibilidad de participar sin restricción y en igualdad de oportunidades en los procedimientos de contratación pública.</p> <p>En este punto, la convocante se adecua a lo establecido en la Ley 2051 de Contrataciones Públicas. Sin embargo, se ha establecido altos estándares de requerimientos al oferente o su soporte técnico en cuanto a la capacidad técnica y experiencia en trabajos similares al objeto de este llamado, a fin de garantizar uno de los factores primordiales en cualquier área de mantenimiento, el cual consiste en la idoneidad y capacidad técnica del plantel humano, quienes serán los responsables de que todas las tareas sean realizadas de manera eficiente y en condiciones óptimas a fin de resguardar la esencia de la aviación La seguridad de vuelo, salvaguardando de esta manera el recurso máspreciado con que cuenta una organización, el factor humano (pilotos, técnicos, etc. ).</p>		

## Consulta 12 - CONSULTA 11

Consulta	Fecha de Consulta	27-10-2019
<p>En el PBC, Pagina 7, (b2) Capacidad técnica, ítem (h) se lee 01 (un) instructor certificado por el fabricante y la aviación militar en sistemas de armamentos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B</p> <p>Considerandos:</p> <p>1- Lo que la convocante solicita no existe pues el fabricante del helicóptero objeto de este llamado, el HB-50/AS350B fabricado por Helibras do Brasil, solo realiza entrenamientos para Mecánico de Mantenimiento de Aeronaves en la línea AS350B, no realiza cursos para Instructores en Armamentos.</p> <p>2- La necesidad de instructor en sistemas de armamentos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B no es un requerimiento de la autoridad aeronautica de ningun pais para habilitarse como Centro de Mantenimiento de AS350B, como tampoco es requisito del Manual de Mantenimiento para la Inspeccion de 12 años para esta aeronave. Es decir, se puede cumplir la Inspeccion de 12 años, sin requerir un especialista en armamentos. Los armamentos son accesorios a la aeronave, por lo que no son parte del Manual de Mantenimiento.</p> <p>3- Los instructores de armamentos en el helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B son desarrollados por las fuerzas militares de los paises que operan el helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B, por lo cual son personal en servicio activo en sus fuerzas militares.</p> <p>Consulta 11: Puede la convocante eliminar el requisito ítem (h) 01 (un) instructor certificado por el fabricante y la aviación militar en sistemas de armamentos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B, para permitir una justa competencia entre oferentes.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	31-10-2019
<p>Respuesta 11: En la Página 7 del PBC, (b2) Capacidad técnica, ítem (h) se lee 01 (un) instructor certificado por el fabricante y la aviación militar en sistemas de armamentos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B.</p> <p>En este punto, la convocante solicita 01 (un) personal instructor certificado por el fabricante y la aviación militar en sistemas de armamentos del helicóptero UH-50 Esquilo/AS-350B, a fin de realizar una revisión general y operativizar el sistema de armamento con que cuenta la aeronave, la cual es una aeronave de uso militar y cuenta con la instalación de este sistema y todos los armamentos correspondientes.</p> <p>Es claro que el Sistema de armamento de la aeronave no forma parte de la inspección de 12 años, razón por el cual no forma parte del manual de mantenimiento de la aeronave. Sin embargo, al tener la aeronave instalado este sistema y, considerando que el mismo se encuentra inoperativo por casi 12 años se requiere una revisión general a fin de operativizar el sistema, al tiempo de entrenar y capacitar al personal técnico del GAH para la instalación y puesta en operación del sistema, el cual es considerado sumamente delicado por el nivel seguridad que requiere los procedimientos de instalación y operación. Además, se resalta que a esta aeronave le fue instalado el Sistema para Vuelo con NVG (el cual se encuentra en trámites de aceptación), A FIN D ESER EMPLADO PARA OPERACIONES MILITARES NOCTURNAS, motivo por el cual es de trascendental importancia operativizar el sistema de armamentos con que cuenta la aeronave.</p> <p>Por lo expuesto, es primordial poder contar con un personal altamente calificado por el fabricante y la aviación militar, de manera a operativizar el sistema de armamento y brindar instrucciones teóricas y prácticas al personal técnicos del GAH. La puesta en servicio del sistema de armamento es esencial, a fin de que la aeronave pueda ser empleado como una plataforma de tiro en apoyo a las misiones asignadas a la institución.</p>		