

**ILUSTRÍSSIMO SENHOR CAPITÃO RODRIGO SALES, PREGOEIRO DA SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO DO GABINETE DE INTERVENÇÃO FEDERAL NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.**

REF.: PREGÃO PRESENCIAL INTERNACIONAL Nº 40/2018

**HELICÓPTEROS DO BRASIL S.A. – HELIBRAS**, Pessoa Jurídica de Direito Privado com sede à Rua Santos Dumont, 200, Distrito Industrial, Itajubá, MG, por sua representante legal, com procuração nos autos, comparece respeitosamente perante V. Sa. para, na forma do art. 109, I, da Lei n.º 8.666/93 c/c art. 4º, XVIII da Lei 10.520/02 e item 12 do Edital do pregão em epígrafe, interpor

## **RECURSO ADMINISTRATIVO**

contra a decisão que resolveu pela classificação e habilitação da empresa **FBR AVIATION INC. (FBR)**, no Pregão supracitado, apresentando adiante os fundamentos e os pedidos do recurso.

### **I. RESSALVA PRÉVIA**

A Recorrente reafirma o respeito que dedica ao digno Pregoeiro e aos doutos profissionais que integram a Comissão de

Licitação da Secretaria de Administração do Gabinete de Intervenção Federal no Estado do Rio de Janeiro.

Novamente destaca que o presente recurso tem estrita vinculação à interpretação objetiva e ao cumprimento dos termos do instrumento convocatório e destina-se à preservação do direito da Recorrente e da legalidade do presente certame.

## **II. A IRRESIGNAÇÃO DA RECORRENTE**

De modo objetivo, insurge-se a Recorrente contra a decisão que resolveu pela classificação da empresa “**FBR**”, tendo esta apresentado produto, cujas características técnicas não atendem aos requisitos do objeto pretendido pela administração pública, bem como questiona a documentação apresentada na proposta de preços e na habilitação, que se encontram em desacordo com o previsto no Edital, na lei de licitações bem como no ordenamento jurídico pátrio.

É o que será amplamente demonstrado a seguir.

## **III. DAS RAZÕES DO RECURSO**

### **RAZÃO I - QUANTO A HABILITAÇÃO**

#### **a. DA NÃO APRESENTAÇÃO DE ATESTADOS DE CAPACIDADE TÉCNICA NECESSÁRIOS À COMPROVAÇÃO DA APTIDÃO**

O Edital, em seu item 10.6, prescreve que as empresas licitantes deverão demonstrar sua qualificação técnica, por meio de comprovação de aptidão para o fornecimento de bens em características, quantidades e prazos compatíveis com o objeto da

licitação, por meio da apresentação de atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

A lei 8.666/93, o Estatuto das Licitações e Contratos Administrativos, prevê ainda, em seu art. 30, § 4º, que "nas licitações para fornecimento de bens, a comprovação de aptidão, quando for o caso, será feita através de atestados fornecidos por pessoa jurídica de direito público ou privado".

Pois bem, dentre todos os atestados apresentados pela empresa recorrida, **não se encontra nenhum que comprove o fornecimento do helicóptero biturbina modelo AW169 ou outra com características equivalentes.** Ao contrário, a empresa recorrida tenta levar o D. Pregoeiro e sua Comissão ao erro, apresentado atestados de aeronaves asa fixa (aviões) e de helicópteros monoturbinados que diferem de forma considerável das aeronaves com duas turbinas. E, ressaltem-se, estas diferenças vão muito além da potência de seus motores. Na verdade, tratam-se de "espécies" diferentes dentro do mesmo "gênero".

Os helicópteros monoturbinada e biturbinadas pertencem à classes distintas de aeronaves, respectivamente "CLASSE HELICÓPTEROS MONOMOTORES A TURBINA" e "CLASSE HELICÓPTEROS MULTIMOTORES", com características de construção, de voo, de pilotagem, de treinamento, número de tripulantes, peso máximo de decolagem, carga útil, peso máximo de decolagem com carga externa, capacidade de gancho, potência de decolagem, capacidade dos tanques, velocidade de cruzeiro, alcance máximo, e, principalmente, de complexidade dos sistemas, que exigem o tratamento diferenciado, inclusive nos processos licitatórios.

Obviamente, o interesse da Administração só será plenamente resguardado quanto à real capacidade técnica da licitante

de fornecer adequadamente os objetos pactuados, com a apresentação de atestado de capacidade técnica de porte compatível com os que serão efetivamente contratados.

Logo, uma empresa que é capaz de fornecer um produto com características técnicas menos complexas, nem sempre será capaz de fazer o mesmo com um produto de maior complexidade.

Neste sentido é o entendimento do Jurista Marçal Justen Filho, assevera o autor:

*“Logo, se o objeto for uma ponte com quinhentos metros de extensão, não é possível que a Administração se satisfaça com a comprovação de que um sujeito já construiu uma “ponte” – eventualmente, com cinco metros de extensão. Sempre que a dimensão quantitativa, o local, o prazo ou qualquer outro dado for essencial à execução satisfatória da prestação objeto da futura contratação ou retratar algum tipo de dificuldade peculiar, a Administração estará no dever de impor requisito de qualificação técnica operacional fundado nesses dados. (...)”*

Desta forma, torna-se claro que a não apresentação dos atestados referentes ao fornecimento prévio da aeronave AW 169 (ou de aeronave com características similares), coloca em risco a contratação pretendida pela Administração, e em última análise, a própria Segurança Pública e a Segurança de Defesa Civil do Estado do Rio de Janeiro, o que é razão suficiente para a inabilitação da recorrida.

#### **b. DA NÃO APRESENTAÇÃO DA DECLARAÇÃO EXPRESSA DE GARANTIA TÉCNICA, FIRMADA PELO FABRICANTE**

Outro vício que chama a atenção na proposta apresentada pelo licitante FBR é a declaração de garantia do fabricante das aeronaves.

O Edital, em seu item 6.3.8, exige que a empresa licitante apresente declaração expressa “contendo claramente as exigências estabelecidas e as condições da execução da garantia técnica, **firmada pelo fabricante** ou **seu representante legal no Brasil**, e **acompanhada dos respectivos documentos de delegação de poderes**, tradução juramentada no Brasil, notariação e consularização, conforme aplicável”.

Ocorre que, conforme será demonstrado a seguir, o documento juntado ao processo não está da forma exigida no edital e apresenta uma série de vícios, portanto, deve ser desde logo, considerado inapto a servir para a habilitação da licitante, senão vejamos.

#### **i. VÍCIO 1: A DECLARAÇÃO NÃO FOI FIRMADA PELO FABRICANTE DA AERONAVE**

Inicialmente, o Certificado Suplementar de Tipo (ANAC) das aeronaves propostas, deixa claro que o fabricante das mesmas é a empresa italiana Leonardo SPA, o que poderá ser comprovado em uma simples consulta no website <https://www.leonardocompany.com/>.

No presente caso, sendo a empresa fabricante a diversa da empresa brasileira que a Representa, não poderia esta, agir sem qualquer documento de representação, em nome daquela. logo, a documentação apresentada não pode atender ao Edital.

Neste sentido a orientação jurisprudencial do E. TRF:

*“ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. TÉCNICA E PREÇO. NÃO ATENDIMENTO À EXIGÊNCIA DO EDITAL. SUPRESSÃO DE PONTUAÇÃO. LEGALIDADE.*

*1. [...]*

*2. [...]*

*3. De outro lado, a empresa **UNISYS BRASIL LTDA.** apresentou documentação pertencente a outra empresa, a **UNISYS CORPORATION**, multinacional diversa da licitante, que não*

comprova as metodologias utilizadas pela concorrente, conforme exige o item 6.2.d do Edital. 4. Remessa oficial desprovida." (REOMS 2001.32.00.013549-6/AM; REMESSA EX OFFICIO EM MANDADO DE SEGURANÇA) grifo nosso

Desta forma, uma vez que o requisito do Edital exige que a declaração seja firmada pelo fabricante, a empresa LEONARDO SPA é que deveria firmar tal declaração, o que não ocorre, uma vez que foi a "AgustaWestland do Brasil LTDA", empresa brasileira, quem emitiu a declaração em questão, conforme pode ser visto na imagem abaixo.

 AgustaWestland Products

**DECLARAÇÃO TERMO DE GARANTIA**

A AGUSTAWESTLAND DO BRASIL LTDA., registrada no CNPJ/MF sob o número 03.216.069/0002-26, sediada no endereço Praia de Botafogo nº 518, 6º Andar, Bairro Botafogo, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, neste ato representada por seu representante legal, o Sr. Roberto Carvalho Duha, brasileiro, casado, portador da Carteira de Identidade Nº 223463-Marinha do Brasil e do CPF Nº 245.729.507-68, pelo presente Termo, DECLARA e ATESTA que as aeronaves propostas pela empresa FBR AVIATION INC, situada no número 1835 S. Perimeter Rd Suite 175, Fort Lauderdale, Florida USA, inscrita no Registro Estadual da Flórida sob o número PO7000079564 e Registro Federal 26-0523241, por intermédio de sua representante legal, a empresa Aeromot Aeronaves e Motores S/A, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 92.833.110/0001-52, situada na Avenida Sertório, 1988, Bairro São João, Porto Alegre, RS, CEP 91020-000, no curso do Pregão Presencial em âmbito Internacional Nº 40/2018 - Processo 00144.003308/2018-18, do Gabinete de Intervenção Federal no Estado do Rio de Janeiro, cujo objeto é a aquisição de aeronaves de asa rotativa (helicópteros) multimissão, novas de fábrica, possuem garantia técnica total de 36 (trinta e seis) meses ou 1.000 (mil) horas de voo (o que vencer primeiro) conforme especificado no Termo de Referência, contados da data do recebimento definitivo dos equipamentos, obrigando-se a efetuar a qualquer tempo, substituições de toda(s) a(s) unidade(s) que apresentar(em) defeito(s) de fabricação ou divergência com as especificações fornecidas, sem ônus para a contratante, desde que estes não sejam provenientes de operação ou manuseio inadequado.

Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 2018.

  
Roberto Carvalho Duha  
Representante Legal

**AgustaWestland do Brasil Ltda**  
Registered and Head office:  
Av. Alberto Jackson Bayton, 2784 - 06276-000 Osasco, SP - Brasil  
Tel: +55 11 3601 2269 Fax +55 11 3601 2582  
Subsidiary office (10890)  
Praia de Botafogo, 518 - 6º andar - Botafogo - 22250-040 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil  
Tel: +55 21 2543 4780 Fax +55 21 2543 4490  
Subsidiary office (38013)  
Rua Fanchel, 375 - 5º andar - Consórcio 52 - Vila Olimpia - 04531-080 SÃO PAULO - SP - Brasil  
Tel: + 55 11 30773650



## ii. VÍCIO 2: A ASSINATURA POR PESSOA NÃO OUTORGADA

Ainda no documento em questão, o que também pode ser verificado na imagem acima, a pessoa responsável pela declaração de prestação da garantia é o Senhor "Roberto Carvalho Duhá".

Em que pese ser funcionário da *AgustaWestland do Brasil LTDA*, o Senhor Duhá não possui poderes para representar o fabricante, a empresa Leonardo SPA, o real fabricante da aeronave, conforme já mencionado.

Ainda que a licitante venha a alegar que apresentou procuração para agir em nome do fabricante, trata-se de uma vã tentativa de se levar o D. Pregoeiro ao erro.

Tal procuração, apresentada para cumprir tal função, na verdade foi emitida pela própria "AgustaWestland do Brasil LTDA", que não tem qualquer poder de representação da fabricante aeronave, conforme poderá ser visto abaixo.



outorgados ao Senhor Roberto Duhá nesta procuração não são suficientes para que ele preste declaração de garantia em nome do outorgante, muito menos em nome da Fabricante da aeronave, a empresa Leonardo SPA.

Além disso, a procuração apresentada confere ao Senhor Duhá uma limitação de assinar compromissos em nome da empresa em um valor máximo de U\$ 150.000,00 (Cento e cinquenta mil dólares americanos), o que, como se sabe, está muito abaixo do valor das aeronaves da presente licitação, cuja garantia deveria cobrir.

#### **iv. VÍCIO 4: A AUSENCIA DE RECONHECIMENTO DE FIRMA NA DECLARAÇÃO DE GARANTIA**

Ainda tratando do campo das hipóteses, se a procuração apresentada tivesse o condão de outorgar ao Senhor Duhá poderes para prestar declaração de garantia, o que se frisa, não é caso, ela deveria ter sido apresentada com regular reconhecimento de firma realizado em cartório, o que está ausente no documento.

Logo, mais uma vez, se demonstra que tal documento não pode ser utilizado como um compromisso do fabricante na prestação da Garantia dos bens ofertados, devendo ser desconsiderado no julgamento do certame.

Desta forma, por tudo o que foi explanado acima, verifica-se de forma inconteste que o item 6.3.8 do Edital foi ferido de morte e que os documentos apresentados não se prestam a atender ao pretendido pela Administração Pública e, portanto, deve ser razão suficiente para a inabilitação e desclassificação da licitante FBR.

Ainda que, em suas contrarrazões, a Recorrida alegue que a inabilitação baseada nesta exigência irá, eventualmente, impedir a contratação de proposta mais vantajosa para a

Administração, obviamente, não pode o Pregoeiro e sua equipe de apoio, admitir a inclusão de condições que sejam capazes de embaraçar a competição e a busca pela melhor oferta para a Administração, mesmo que venha a se alegar a "vantajosidade".

Sobre esta questão, Marçal Justen Filho afirma que:

"o argumento de que a contratação vantajosa é válida, mesmo quando infringente do princípio da isonomia, contém o germe do autoritarismo e representa a abertura da oportunidade para práticas eticamente reprováveis".  
*(Marçal Justen Filho, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 15ª Ed., Dialética, 2012).*

A concorrente descumpriu regras do edital de modo flagrante e incontestável, infringindo preceito que visava exatamente garantir a igualdade de condições no certame.

## **RAZÃO II - QUANTO AOS CRITÉRIOS TÉCNICOS EXIGIDOS NO TERMO DE REFERÊNCIA**

### **a. CAPACETE**

Nos Itens 1.3.2.3, 1.8.3.3 e 1.13.2.3, os três do Termo de Referência, são solicitados como requisitos absolutos (A) que os capacetes de voo ofertados tenham "peso total não superior a 1 Kg". Conforme podemos observar na Proposta da licitante, o capacete ofertado modelo GENTEX modelo HGU-56P possui especificação de peso entre 1,270 e 1,585 kg, em desacordo com o requisito absoluto do Termo de Referência.

**RELAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COMPLEMENTARES - PREGÃO PRESENCIAL (INTERNACIONAL) Nº 40/2018**  
Gabinete de Intervenção Federal no Estado do Rio de Janeiro  
**GRUPO 01**

Capacetes de voo Gentex HGU-56/P with Dual Lenses	12	GENTEX
---------------------------------------------------	----	--------

Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## **b. ANEXO A**

### **i. DESEMPENHO**

Analisando as condições de desempenho do helicóptero AW169, observou-se que o produto ofertado não atende aos requisitos estabelecidos no Anexo A do termo de referência.

O requisito apresenta uma configuração que chega ao peso estimado total de 4.600 kg. Como o peso básico da aeronave, configurada para provisões EMS, não foi informado na proposta, visando levar a comissão ao erro, fizemos os cálculos, mas utilizando o valor 2.800 kg, correspondente ao peso básico vazio da aeronave, o qual não reflete adequadamente a configuração do AW169 inicialmente ofertado.

Assim, além da observação da carga elétrica para o desempenho da aeronave no pairado, a empresa ofertante deve realizar os cálculos de desempenho levando-se em consideração a configuração com as partes fixas básicas de uma aeronave EMS em conformidade com os requisitos do termo de referência, bem como todas as outras configurações solicitadas.

Mas bem, no item 3 do desempenho, é requerido que a aeronave tem que ser capaz de efetuar um voo pairado fora do efeito solo em uma altitude-pressão mínima de 4.000 ft e na atmosfera ISA +20°C, com o peso de decolagem representativo das missões propostas no requisito absoluto "2" por no mínimo 15 minutos (A);

Verificando o manual de voo da aeronave, foi observado que, no gráfico de pairado HOGÉ (fora do efeito solo – FES), o

peso indicado não corresponde ao peso necessário para atender os requisitos da missão de transporte, ou seja, 4.550 kg, com todos as solicitações da missão.

Também explicamos que, como o item mencionado solicita o tempo mínimo de 15 minutos em permanência no voo pairado, foi aplicado o gráfico de HOGE em MCP (Maximum Continuous Power), em razão de que o gráfico do TOP (Take-OFF Power) da aeronave é limitado a 5 minutos.

No gráfico, foi encontrado o peso máximo permitido de 3.900 kg, menor que o requerido para o cumprimento da missão e, portanto, não atende ao solicitado no anexo A do Edital. Cabe esclarecer que a análise contemplou somente uma das missões determinadas e o requisito não foi atendido, o que, por si só, já é razão suficiente para inabilitação e desclassificação da licitante.

## **ii. SISTEMA AVIÔNICO**

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item G.15) é solicitado que sejam processados pelo computador de missão "as limitações, os dados de performance e os procedimentos normais e de emergência do Manual de Voo". A configuração da aeronave proposta não contém equipamento ou função com capacidade de processamento dos dados do Manual de Voo, em desatendendo o requisito absoluto estabelecido. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## **iii. MODO DE NAVEGAÇÃO**

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. A

aeronave proposta não possui equipamento com capacidade de atender aos requisitos absolutos destacados a seguir:

- H. 4) i) (3) – Elaborar, calcular e apresentar padrões de busca e resgate (SAR) (A);
- H. 4) q) 1. d. – Padrão de busca e salvamento (A);
- H. 4) q) 5 – O modo padrão de busca e salvamento (Search And Rescue - SAR) DEVE propiciar apresentação das informações e ordens de pilotagem padronizadas que permitam ao piloto a realização da missão de busca de feridos ou acidentados (A).

Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência “o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção.”

#### **iv. AFCS – “AUTO FLIGHT CONTROL SYSTEM”**

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item 1.3)i) é solicitada que o AFCS deve prover o Modo SAR com sistema inercial. A configuração da aeronave ofertada não possui o sistema inercial, não atendendo ao requisito obrigatório. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência “o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção.”

#### **v. RADAR**

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item J.2 é solicitado um radar meteorológico com a capacidade de “realizar corte vertical em azimute (“vertical Profile”) na posição

selecionada pelo piloto". Esta função permite que o piloto obtenha uma imagem vertical da atividade atmosférica.

O radar meteorológico ofertado modelo RTA-4112 **não** oferece a função Vertical Profile, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto.

### 2.3. Aviônicos

- TCAS II Rockwell Collins TCAS-4100 - Provisão
- TCAS II Rockwell Collins TCAS-4100 – Parte removível
- Moving Map
- Radar meteorológico Rockwell Collins RTA-4112 Multi Scan - Provisão
- Radar meteorológico Rockwell Collins RTA-4112 Multi Scan – Parte removível

## vi. TANQUE

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item m.1 é solicitado que "os tanques de combustível têm que ser auto-selantes". Conforme consta na seção 1.7 do documento de configuração da aeronave proposta, o tanque de combustível não possui característica auto-selante, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

### 1.7. Sistema de Combustível

- Células de combustível resistentes ao choque (1.130 litros de)

## c. ANEXO B

### i. DESEMPENHO

Analisando as condições de desempenho do helicóptero AW169, observou-se que o produto ofertado não atende aos requisitos estabelecidos no Anexo B do termo de referência.

O requisito apresenta uma configuração que chega ao peso estimado total de 4.600 kg. Como o peso básico da aeronave, configurada para missões de Vigilância e Multitarefa, não foi encontrado na proposta, fizemos os cálculos, mas utilizando o valor 2.800 kg, correspondente ao peso básico vazio da aeronave, o qual não reflete adequadamente a configuração do AW169 inicialmente ofertado.

Assim, além da observação da carga elétrica para o desempenho da aeronave no pairado, a empresa ofertante deve realizar os cálculos de desempenho levando-se em consideração a configuração com as partes fixas básicas de uma aeronave configurada para missões de Vigilância e Multitarefa em conformidade com os requisitos do termo de referência, bem como para as outras configurações requisitadas.

O anexo B ao edital aponta os requisitos de desempenho, os quais, na formulação dos pesos e quantidade de combustível para atender as missões propostas, chegou-se a 750 Kg de combustível como um valor médio. Neste ponto, a aeronave apresenta um peso total de 4.550 kg.

Da mesma forma que o anexo A, esta aeronave tem que ser capaz de efetuar um voo pairado fora do efeito solo em uma altitude-pressão mínima de 4.000 ft e na atmosfera ISA +20°C, com o peso de decolagem representativo das missões propostas no requisito absoluto "2" por no mínimo 15 minutos (A);

Também explicamos que, como o item mencionado solicita o tempo mínimo de 15 minutos em permanência no voo pairado, foi aplicado o gráfico de HOGE em MCP (Maximum Continuous Power),

em razão de que o gráfico do TOP (Take-OFF Power) da aeronave é limitado a 5 minutos.

E, da mesma forma também, no gráfico, foi encontrado um valor menor que o estabelecido na missão e, portanto, a aeronave não atende ao solicitado pelo anexo B do edital, pois o helicóptero AW169 apresenta um peso de 4.550 kg para a missão Vigilância e Multitarefa, o que, por si só, já é razão suficiente para inabilitação e desclassificação da licitante.

## **ii. SISTEMA AVIÔNICO**

O Item 2 do Anexo B contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item G.15) é solicitado que sejam processados pelo computador de missão "as limitações, os dados de performance e os procedimentos normais e de emergência do Manual de Voo". A configuração da aeronave proposta não possui equipamento ou função com capacidade de processamento dos dados do Manual de Voo, em desatendendo o requisito absoluto estabelecido. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

## **iii. MODO DE NAVEGAÇÃO**

O Item 2 do Anexo B contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. A aeronave proposta não possui equipamento com capacidade de atender aos requisitos absolutos destacados a seguir:

- H. 4) j) (3) – "Elaborar, calcular e apresentar padrões de busca e resgate (SAR) (A)";
- H. 4) r) 1. d. – "Padrão de busca e salvamento (A)";

- H. 4) r) 5 – “O modo padrão de busca e salvamento (Search And Rescue - SAR) DEVE propiciar apresentação das informações e ordens de pilotagem padronizadas que permitam ao piloto a realização da missão de busca de feridos ou acidentados (A)”.

Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência “o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção.”

#### **iv. AUTO FLIGHT CONTROL SYSTEM (AFCS)**

O Item 2 do Anexo B contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item I. 3) i) é solicitado que o AFCS deve prover o “Modo SAR com sistema inercial”. A configuração da aeronave ofertada não possui o sistema inercial, não atendendo ao requisito obrigatório. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência “o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção.”

#### **v. RADAR**

O Item 2 do Anexo B contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item J. 2) d) é solicitado um radar meteorológico com a capacidade de “realizar corte vertical em azimute (“vertical Profile”) na posição selecionada pelo piloto”. Esta função permite que o piloto obtenha uma imagem vertical da atividade atmosférica.

O radar meteorológico ofertado modelo RTA-4112 **não** oferece a função Vertical Profile, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto.

### **2.3. Aviônicos**

- TCAS II Rockwell Collins TCAS-4100 - Provisão
- TCAS II Rockwell Collins TCAS-4100 – Parte removível
- Moving Map
- Radar meteorológico Rockwell Collins RTA-4112 Multi Scan - Provisão
- Radar meteorológico Rockwell Collins RTA-4112 Multi Scan – Parte removível

### **vi. TANQUE**

O Item 2 do Anexo B contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. No Item m. 1) é solicitado que “os tanques de combustível têm que ser auto-selantes”. Conforme consta na seção 1.7 do documento de configuração da aeronave proposta, o tanque de combustível não possui característica auto-selante, e, portanto, não cumpre o requisito absoluto. Conforme item 1.2.1. do Termo de Referência “o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção.”

### **1.7. Sistema de Combustível**

- Células de combustível resistentes ao choque (1.130 litros de)

### **d. ANEXO C**

#### **i. DESEMPENHO**

Quanto ao anexo C, resta evidenciado que a aeronave não cumpre o requisito de desempenho nas missões propostas, levando em consideração os equipamentos instalados e suas penalizações com o guincho e gancho instalado. Não há comprovação de que a aeronave atende os requisitos absolutos do anexo C, em conformidade com o manual de voo, levando em consideração a

proposta de configuração da aeronave e as possíveis incompatibilidades na instalação de equipamentos.

## ii. CAPACIDADE DE POUSO

O item Qualidade de Voo para a mesma aeronave do anexo C, exige que seja capaz de pousar e decolar de terrenos inclinados com as seguintes inclinações: lateral de 8°; e longitudinal de 10° para cima e 6° para baixo.

Observamos que no manual de voo do AW119 MKII, na seção 1 – limitações, conforme abaixo, não atende os requisitos de pousar e decolar em terreno inclinado. Existe uma limitação na inclinação longitudinal para baixo (nose-down) de 2°. Portanto, inferior aos 6° solicitado no anexo c do termo de referência, o que inabilita e desclassifica a licitante.

### SLOPE TAKE-OFF AND LANDING LIMITATIONS

Nose-up operations .....	: 12 deg
Side-up operations .....	: 10 deg
Nose-down operations .....	: 2 deg

## iii. RÁDIO HF

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos (A), subitem g.4 define que a aeronave ofertada deve possuir “01 (uma) unidade de rádio HF, que cubra a faixa de 2 a 30 (29,999) MHz **e que incorpore o sistema ALE (“Automatic Link Establishment”) (A)”**;

No anexo à Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a licitante ofertou o rádio HF modelo HF/SSB HF1050 Bendix King na “Configuração do AW119Kx LE”. **Este modelo não incorpora o sistema**

**ALE ("Automatic Link Establishment")**, portanto, em desacordo ao estabelecido no requisito acima supracitado.

#### **iv. DME**

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem h.2b define que a aeronave ofertada deve possuir "01 ADF ("Automatic Direction Finder") e **01 DME ("Distance Measuring Equipment")**(A);

De acordo com o licitante, em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a "Configuração do AW119Kx LE", não contempla nos itens: 1.6 – Pacote de Aviônicos, 2.2 – Equipamentos de Aviônica Adicionais e 3.3- Equipamentos de Aviônica, o Sistema DME, contrariando parcialmente o requisito absoluto estabelecido.

#### **v. TANQUE**

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem k.1 define que para a aeronave ofertada "Os tanques de combustível têm que ser auto-selantes";

Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), na "Configuração do AW119Kx LE", não foi identificado no item 1.3 – Motor e Sistema de Combustível a oferta pelo licitante do tanque de combustível auto selante, o que contraria plenamente o requisito absoluto supracitado.

#### **vi. INDICADOR**

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem h.2c define que a aeronave ofertada deve possuir "02 indicadores de rádio-alfímetros (A)";

Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), na “Configuração do AW119Kx LE”, a licitante não apresenta nos itens: 1.6 – Pacote de Aviônicos, 2.2 – Equipamentos de Aviônica Adicionais e 3.3- Equipamentos de Aviônica, a instalação dos 02 indicadores de rádio-alfímetros, em total desacordo com o requisito absoluto estabelecido.

## **vii. TREM DE POUSO**

Destaca-se, no edital, no item 6 “DA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS”, os subitens abaixo elencados:

*6.1.2. As características do objeto de forma clara e precisa, indicando marca, fabricante, modelo, tipo, procedência e demais dados pertinentes, observadas as especificações constantes no presente Termo de Referência.*

*6.3.2. Conter a descrição do item cotado, com todas as suas características, especificações, bem como com a indicação do país fabricante, da marca, modelo e a referência, as quais deverão atender as características mínimas exigidas pela Administração contidas no Termo de Referência.*

*6.3.3. Apresentar catálogos e/ou prospectos que contenham a descrição ou informações do objeto cotado: fotos; especificações técnicas; marca e modelo do produto/equipamento; as quais comprovarão que efetivamente o produto/equipamento ofertado existe no mercado.*

Nas propostas apresentadas pela recorrida, especificamente relativas aos Grupos 1 e 2, o item 1.2 especifica:

*“Trem de pouso fixo ou retrátil tipo triciclo com duas rodas no trem do nariz, uma roda com freios nos trens de pouso principais e olhais de amarração”.*

A especificação contida nas propostas contraria, então, o determinado nos subitens relativos à “Apresentação das

Propostas", quando é imperativo descrever todas as características e especificações do objeto cotado.

A especificação do trem de pouso não deixa claro se está sendo ofertado o equipamento fixo ou retrátil, ficando a escolha sob a vontade do fornecedor e contrariando também a Lei 8.666/93, em seu parágrafo 7º, do Art. 15, que preconiza que, nas compras, deverá ser observada a especificação completa do bem a ser adquirido.

Além de sustentar a aeronave no solo, os dois modelos de trem de pouso possuem funcionalidades diferentes, que podem impactar a operacionalidade da aeronave nas missões dos órgãos públicos. O tipo de operação em terrenos planos ou irregulares determina o trem de pouso mais adequado, com riscos a, pelo menos, danos materiais por um mau emprego.

Nos anexos "A", "B" e "C", o item "QUALIDADE DE VOO" determina a capacidade da aeronave para pousar em terrenos irregulares e despreparados e o item "ESTRUTURA" prevê a oferta do "trem de pouso sobre rodas".

O trem de pouso sobre rodas é um equipamento mais complexo em seu funcionamento e em sua manutenção, requerendo rígido controle de seus componentes, rolamentos e peças do sistema hidráulico, tornando, desta forma, sua operação mais cara que o trem de pouso fixo.

Assim, o fornecedor não o fez, mas deveria ter especificado o tipo de equipamento ofertado e não ter deixado a dúvida ao contratante, quanto ao tipo de trem de pouso que seria entregue, fixo ou retrátil, principalmente pelo impacto das diferentes ofertas nos preços propostos, no custo operacional e na Lista de Aprovisionamento Inicial – LAI.

Vale ressaltar que os critérios de julgamento das propostas e os procedimentos estabelecidos no edital, obrigam tanto as empresas proponentes quanto a própria entidade promotora da licitação, sendo vedada a utilização de qualquer procedimento ou critério diverso do que fora previamente previsto, especialmente quando todas as exigências do edital estão pautadas e amparadas pelos ditames do art. 37 da Constituição Federal de 1988.

Logo, torna-se claro que, a definição na apresentação da proposta deve ser clara, não podendo ser apresentado de forma genérica, ou “um” ou “outro”.

O requisito do Anexo C, item 2 – Requisitos Absolutos(A), subitem b4 define que a aeronave deve “Possuir capacidade de operação, pouso e decolagem em terrenos irregulares e despreparados. Entende-se por irregulares e despreparados, terrenos que possuam inclinação, buracos e vegetação encobrendo o solo, como exemplo, faixa de areia da praia, rodovias, campos de futebol, pastos, dentre outros. **O trem de pouso ofertado deverá ser posicionado de tal forma, que resulte em altura mínima de 50 cm, do solo até o ponto extremo inferior da cabine da aeronave, para pouso em locais despreparados (A)**”;

Em sua Proposta do Grupo 3 (proposta de preços), a “Configuração do AW119Kx LE” apresentada pela licitante não fornece informações que possibilitem comprovar o atendimento ao requisito absoluto estabelecido.

#### **viii. BLINDAGEM**

A aeronave ofertada não atende aos requisitos relacionado a Blindagem (proteção balística), visto que, não foi apresentado nenhum dado de qualificação/homologação de

blindagem para o Helicóptero ofertado, o que está em desacordo com o requisito absoluto estabelecido no item e. 19) g) do Anexo C do Termo de Referência. Desta forma, também, concluímos que o helicóptero ofertado não atende aos demais requisitos absolutos de proteção balística estabelecidos no item e. 19) do Anexo C, tais como:

- Blindagem de portas dos pilotos, piso da cabine de cargas e na altura das posições dos artilheiros lateral – item e.19.a)
- Blindagem em sistemas vitais – item e.19.c)

#### **ix. SISTEMA HIDRÁULICO**

Conforme apresentado no documento “Configuração do AW119KxLE”, no item 1.4 – Sistema de Transmissão/Comando e Sistema Hidráulico, foi identificado que o equipamento apresentado “Bombas Hidraulicas (2)” não atende ao requisito absoluto estabelecido no item m. 1) a) do ANEXO C, que prevê um sistema hidráulico duplo, e tem a clara intenção de conduzir o De. Pregoeiro ao erro, uma vez que “2 bombas hidráulicas” não se confundem de forma alguma com o “Sistema hidráulico duplo”.

#### **x. MODO DE NAVEGAÇÃO**

O Item 2 do Anexo C contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. A aeronave proposta não possui equipamento com capacidade de atender aos requisitos absolutos de modo de navegação baseado em padrões de busca e resgate (SAR), conforme destacados a seguir:

- H. 2) j) 1. d. – Padrão de busca e salvamento (A);
- H. 2) j) 2 – O modo navegação tática DEVE propiciar apresentação das informações e ordens de pilotagem que permitam navegar para o objetivo, com utilização de waypoints (A).

Portanto, em face ao exposto, a aeronave ofertada não atende ao Edital, pois, conforme item 1.2.1. do Termo de Referência "o descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção."

Em conclusão, não há razão ou argumento sólido que renda ensejo à classificação da proposta da empresa FBR, tendo em vista que a sua proposta não está em total consonância com o instrumento convocatório e não atende aos critérios técnicos buscados pela Administração Pública.

#### **IV. DOS PEDIDOS**

Assim, em face do exposto, a Recorrente espera o recebimento do presente recurso e pede o acolhimento das razões e dos pedidos indicados acima para o fim de declarar inabilitação da concorrente e promover de ofício a desclassificação da licitante FBR AVIATION INC., uma vez que a mesma não apresentou a proposta de acordo com o preconizado no edital e também não apresentou os documentos de habilitação conforme preconizava o edital e a lei 8.666/93.

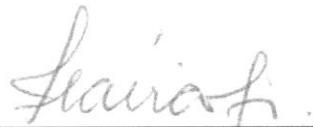
Requer ainda, que a licitante seja punida na forma da lei por ter prestado declarações falsas principalmente no que tange aos Atestados de Capacidade Técnica e às declarações de ciência e concordância condições contidas no Edital e seus anexos, bem como de que cumpria plenamente os requisitos de habilitação definidos no Edital e declaração que inexistiam fatos impeditivos para sua habilitação no certame.

Outrossim, caso não ocorra o atendimento dos pedidos formulados, requer que este recurso seja enviado à autoridade superior,

devidamente informado, em conformidade com o § 4º, do art. 109, da Lei nº 8666/93.

Nestes termos, pede deferimento.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 2018



---

Flávia de Souza Maia

Representante legal – HELIBRAS