



Ainda nesse passo, não se pode perder de vista o que dispõe o art. 3º da Lei 8.666/1993, quando explicita o objetivo dos procedimentos licitatórios, verbis:

“Art. 3º. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a administração e a promoção do desenvolvimento nacional sustentável e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.”

De fato, consoante a jurisprudência cristalizada pelo plenário do Tribunal de Contas da União:

“A licitação não deve perder seu objetivo principal, que é obter a proposta mais vantajosa à Administração, mediante ampla competitividade, a teor do art. 3º, caput, da Lei 8.666/1993”⁹.

A doutrina, como não poderia deixar de ser, posiciona-se em idêntico sentido, valendo transcrever o escólio do insuspeito Celso Antônio Bandeira de Mello¹⁰:

“Fácil é ver-se que a licitação não é um fim em si mesmo, mas um meio pelo qual se busca a obtenção do negócio mais conveniente para o atendimento dos interesses e necessidades públicas a serem supridos.”

Deixar-se de lado a proposta mais vantajosa, para prestigiar-se o formalismo defendido pela recorrente, para além de não fazer o menor sentido, significaria intolerável frustração do propósito essencial deste certame, o qual já foi alcançado, consubstanciando frontal violação aos princípios da prevalência do interesse público e da razoabilidade.

A Licitante Helibras busca, além de certa forma “ameaçar” o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio com expressões como o encontrado a seguir: “... *impedir a contratação de proposta mais vantajosa para a Administração, obviamente, não pode* (grifo nosso) *o Pregoeiro e sua equipe de apoio, admitir a inclusão de condições que sejam capazes de embaraçar a competição ...*”, desconexos como o entendimento do Nobre e reconhecido Jurista e Professor Marçal Justen Filho sobre “*ferir de morte*” o Edital, por conta de infringência ao Princípio da Isonomia, resultando a abertura de práticas eticamente reprováveis, incrustado em “*germe de autoritarismo*”, tudo conforme transcrito do Pedido de Recurso Administrativo da Licitante Helibras, aqui combatido.

“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

⁹ Acórdão 1734/2009, Plenário.

¹⁰ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Pressupostos da Licitação: Temas Atuais e Controversos, RT, 1999, p 123

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



oportunidade para práticas eticamente reprováveis”. (Marçal Justen Filho, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 15ª Ed., Dialética, 2012).

Não há por parte da Licitante Estrangeira FBR AVIATION qualquer motivação para a busca de infringência ao Princípio da Isonomia, muito pelo contrário nos inúmeros procedimentos licitatórios internacionais por ela participado sempre pautou sua conduta pela ética e retidão de procedimentos, sem nunca atacar concorrentes, que se espera atuem de forma ética e profissional.

3.2. Licitante Helibras: RAZÃO II - QUANTO AOS CRITÉRIOS TÉCNICOS EXIGIDOS NO TERMO DE REFERÊNCIA

3.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Dando continuidade à sua infundada irresignação com a decisão que considerou a empresa FBR Aviation Inc. (“FBR”) habilitada no certame, a Helibrás mistura e confunde os termos e conceitos dos requisitos constantes dos itens 1.2.1 e 1.2.2 do Termo de Referência do Edital, com a finalidade de artificialmente fabricar situações de desclassificação que, na realidade, simplesmente não estão previstas como tal no ato convocatório.

Com efeito, o item 1.2.1 do Termo de Referência estabelece os requisitos críticos, cujo descumprimento acarreta a desclassificação do produto, enquanto o item 1.2.2 estabelece os requisitos absolutos (A), onde o descumprimento acarreta penalização ao produto e não a desclassificação do mesmo. Cabe salientar que todo o recurso administrativo apresentado pela Helibrás está limitado aos requisitos classificados no máximo como absolutos (A), não existindo, assim, qualquer motivo de desqualificação do produto proposto pela FBR.

Essa constatação é de extrema relevância e merece o devido destaque: os descumprimentos apontados pela Helibrás não têm, nem mesmo em tese, o condão de acarretar a desclassificação da proposta da FBR.

Em que pese serem suficientes de per se os termos dos itens 1.2.1 e 1.2.2 do Termo de Referência para evidenciar a improcedência do recurso da Helibrás, é oportuno prestar informações e esclarecimentos que garantem e confirmam a proposta da FBR como a mais vantajosa, sob qualquer ponto de vista, para o Poder Público. É o que faremos a seguir.

1.2.1. MANDATÓRIO – Para efeito deste documento, o termo “MANDATÓRIO” refere-se aos Requisitos Críticos (C), devendo ser traduzido, nos documentos em inglês derivados deste, como “MUST BE” ou “MUST HAVE”, conforme o caso. O descumprimento de requisitos críticos acarreta a desqualificação do produto durante o Processo de Seleção. Em sua forma negativa será notado como “MANDATÓRIO QUE NÃO”, devendo ser traduzido como “MUST NOT HAVE”.

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



1.2.2. DEVE – Para efeito deste documento, o termo “DEVE” refere-se aos Requisitos Absolutos (A), devendo ser traduzido, nos documentos em inglês derivados deste, como “SHALL BE” ou “SHALL HAVE”, conforme o caso. O descumprimento de requisitos essenciais acarreta penalização ao produto durante o Processo de Seleção. Em sua forma negativa será notado como “NÃO DEVE”, devendo ser traduzido como “SHALL NOT HAVE”.

3.2.1. Licitante Helibras

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. 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.”

3.2.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões afirmando que realmente a Licitante FBR AVIATION cometeu um erro de digitação ao definir o capacete “Gentex HGU-56/P with Dual Lenses”, quando na verdade o item correto é o capacete “Alpha Eagle Dual Lenses”, também da Gentex, com peso de 980 gramas, compatível com sistema NVG, redutor de ruído, e proteção maxilofacial.

Assim, houve um erro de digitação, o chamado erro formal, que em nada influencia a capacidade do equipamento, e menos ainda, pode ter o condão de macular a proposta vencedora apresentada pela Licitante FBR AVIATION, uma vez que o capacete “Gentex HGU-56/P with Dual Lenses” é de especificação SUPERIOR, sendo inclusive mais caro que o capacete “Alpha Eagle Dual Lenses”.

Neste ponto, é de se registrar que o item “capacete” é acessório, e em nada influencia o teor principal deste processo licitatório, que contempla a aquisição de 03 (três) helicópteros customizados.

É sabido que eventuais erros de natureza formal no preenchimento da Proposta não devem implicar na exclusão do licitante do certame. Pelo contrário, constatado o “erro formal” na Proposta da Licitante, nos termos do subitem 6.13, a seguir transcrito, do Edital, deve a Administração franquear o seu saneamento, possibilitando assim, o ajuste da Proposta apresentada, desde que a adoção desse procedimento não resulte na majoração do valor total da Proposta apresentada pelo Licitante. O que no caso, não ocorre, porque os modelos de capacete são do mesmo fabricante “Gentex”.

6.13 A proposta apresentada não poderá ser alterada, seja com relação ao prazo e especificações do produto ofertado, seja com relação a qualquer condição que importe

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



modificação dos seus termos originais, bem como, não serão admitidos quaisquer acréscimos, supressões, retificações ou desistência da proposta, salvo por motivo justo decorrente de fato superveniente e aceito pelo pregoeiro para revelação de erros ou omissões formais, as quais não resultem em prejuízo para o entendimento das propostas, ou na hipótese de uma das ocorrências previstas no Edital.

Vejamos o que diz a jurisprudência do R. TJMG em caso semelhante:

Remessa Necessária. Mandado de Segurança. Licitação. Pregão Presencial. Desclassificação. ERROS FORMAIS NA PROPOSTA. SUPREMACIA DO INTERESSE PÚBLICO. PRINCÍPIO DA RAZOABILIDADE. Em se tratando de mero erro formal, cuja correção não enseja alteração do próprio conteúdo da proposta, sobretudo quanto ao preço apresentado, não se justifica a desclassificação de empresa do certame licitatório, em observância aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, bem como ao atendimento ao interesse público. Reexame Necessário-CV Nº 1.0459-15.001150-8/001 – Comarca de Ouro Branco. Relator Des. Washington Ferreira, 23/08/2016.

3.2.2. Licitante Helibras

b. ANEXOS A e B

3.2.2.1. Licitante Helibras

i. DESEMPENHO (AW169)

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 HOGE (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.

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



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.

3.2.2.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões informando que a Licitante Helibras, buscando induzir em erro a Administração, apresenta informações incompletas e sem fundamentação, “carteando ao léu” dados sem qualquer referência. Isso por si só demonstra a inconsistência de seus argumentos e o propósito duvidoso deste recurso. Apesar de serem desprezíveis os argumentos da concorrente insatisfeita, há que esclarecer que o AW169 atende aos requisitos de desempenho dos Anexos A e B com o peso máximo de decolagem de 4.800 Kg. Utilizando-se os gráficos do RFM constantes das páginas 9-21 e 9-22, bem como os das páginas 4-45 e S30-56, e considerando o peso básico de 2.800 Kg acrescido dos pesos de pessoal e combustível mencionados nos respectivos anexos A e B, obtém-se as seguintes cargas pagas disponíveis que atendem aos equipamentos das diversas configurações dos desempenhos:

Para 4.600 Kg

Anexo A - 2 a) e b) 260 Kg; c) e d) 235 Kg; e) e f) 575 Kg

Anexo B - 2 a) e b) 350 Kg; c) e d) 315 Kg; e) e f) 655 Kg

Fazendo uma análise nos gráficos de performance do modelo AW169 encontramos no gráfico 4-45 do RFM, o AW169 tem capacidade de atender ao requisito, considerando o vento de aproximadamente 15 kt no peso de 4.600 Kg.

Apenas como informação e para que não paire dúvidas quanto a capacidade diferenciada do AW169, podemos obter os seguintes dados alternativamente com para **4.800Kg**:

Anexo A - 2 a) e b) 430 Kg; c) e d) 405 Kg; e) e f) 745 Kg

Anexo B - 2 a) e b) 520 Kg; c) e d) 485 Kg; e) e f) 855 Kg

Fazendo uma análise nos gráficos de performance do modelo AW169 encontramos no gráfico S30-56 do RFM, o AW169 tem capacidade de atender ao requisito, podendo manter o voo pairado por 5 minutos contínuos ou 15 minutos com 2 pousos intermediários. Entretanto, referenciando o item 1.2.2.1 do Termo de Referência, cabe ressaltar que tal fato não traz qualquer impacto nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto para o operador. Acrescenta-se a isso tudo também a capacidade de decolagem corrida em virtude de possuir o trem de pouso com rodas.

3.2.2.2. Licitante Helibras

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

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



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.”

3.2.2.2. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrrazões registrando que estão equivocadas as afirmações da Licitante Helibras. Assim, ratificamos que o modelo AW169 ofertado possui um sistema de aviônico, que processa as limitações, dados de performance e os demais dados necessários ao voo, podendo ser visualizados em voo ou carregados em dispositivos portáteis para posterior análise. Adicionalmente atende aos subitens a, b e c do requisito em questão. Possui ainda um Sistema de Gerenciamento de voo (FMS) associado ao “moving map” onde diversos procedimentos de voo estão incorporados, disponibilizando aos pilotos todas as informações necessárias ao voo. Em que pese a ausência dos procedimentos de emergência e do check list escritos atualmente no sistema, há um programa de atualização desses sistemas que prevê futuras incorporações. Referenciando o item 1.2.2.1 do Termo de Referência, cabe ressaltar que até que essas atualizações sejam incorporadas, os procedimentos poderão ser executados utilizando os próprios manuais em papel ou eletronicamente por meio de “tablet” sem qualquer impacto nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto.

3.2.2.3. Licitante Helibras

iii. MODO DE NAVEGAÇÃO (AW169)

O Item 2 do Anexo A contém os requisitos absolutos, que são mandatórios e obrigatórios para a aeronave em questão. 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” (AW169)

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.”

3.2.2.3. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



Iniciamos nossas Contrarrrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso: do sistema de navegação/AFCS concernente ao módulo SAR; do tanque de combustível; e da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável complexidade como a presente. Todas estas atualizações estarão incorporadas até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

3.2.2.5. Licitante Helibras
v. RADAR (AW169)

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.

3.2.2.5. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrrazões registrando que o radar meteorológico constante da Proposta da FBR AVIATION, conforme consta na documentação entregue, possui modo de operação e controle completamente automático multiscan, onde são realizadas varreduras tanto horizontais como verticais permitindo a detecção de formações perigosas de forma muito mais precisa e sem a necessidade de alternar manualmente de modo. Essa tecnologia dessa forma foi considerada como superior à requerida pelo Edital.

3.2.2.6. Licitante Helibras
vi. TANQUE (AW169)

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.”

3.2.2.6. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Semelhante ao item 3.2.2.3 acima, apresentamos nossas Contrarrrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso: do sistema de navegação/AFCS concernente ao módulo SAR; do tanque de

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



combustível; e da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável complexidade como a presente. Todas estas atualizações estarão incorporadas até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

3.2.4. Licitante Helibras **d. ANEXO C**

3.2.4.1. Licitante Helibras **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.

3.2.4.1. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões esclarecendo que a afirmação da empresa Licitante Helibrás que não há comprovação de que a aeronave atende os requisitos de desempenho do edital são completamente infundadas. Todos os dados necessários para a verificação do requisito desempenho estão no RFM.

3.2.4.2. Licitante Helibras **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.

3.2.4.2. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões quanto ao requisito relacionado à capacidade de pouso em terrenos inclinados, a aeronave AW119Kx cumpre parcialmente o requisito, sendo tal fato extremamente relevante, na medida em que o item 1.2.2.1 do Termo de Referência admite o não

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338
Certificate Number: 16-8013893765-9
1835 S. Perimeter Rd, Suite 175
Fort Lauderdale - Broward, FL - USA
Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



cumprimento de requisitos em sua completude. Em atenção a esse mesmo item (1.2.2.1), cumpre ressaltar que o atendimento parcial ora mencionado não traz impacto nos campos técnico, logístico, no ciclo de vida da aeronave, bem como na operação, uma vez que, à luz da doutrina, os helicópteros só devem realizar pousos em terrenos inclinados orientando o nariz da aeronave para a parte mais alta do local de pouso, mantendo uma defasagem angular satisfatória para garantir um pouso seguro. Este princípio integra a doutrina básica de operação de helicópteros, que orienta os pilotos desde a sua formação básica.

3.2.4.3. Licitante Helibras

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.

3.2.4.3. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrrazões reconhecendo que alguns equívocos materiais irrelevantes e de todo desinfluentes para o resultado do certame foram cometidos na Proposta da FBR AVIATION, os quais, todavia, acertadamente foram sanados pelo Ilmo Pregoeiro e Equipe de Apoio quando do acolhimento de nossa Proposta. Entretanto, a insistência da Licitante Helibrás em desqualificar a FBR AVIATION, que ofereceu a proposta mais vantajosa para a contratação com a Administração, ultrapassa os limites da razoabilidade. Estão nesse caso as objeções da Helibrás a

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



respeito do Rádio HF para a aeronave AW119Kx, que está corretamente indicado no anexo de folhetos dos equipamentos da proposta, o DME que tem sua inclusão assegurada pela previsão da interface ao sistema Garmim 1000, citada na configuração da aeronave e os capacetes que foram oferecidos com proteção balística superior, além de possuírem maior valor agregado que os especificados. Tais equívocos materiais (todos irrelevantes), embora já sanados pela citada comissão, serão corrigidos tempestivamente.

3.2.4.6. Licitante Helibras

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-altímetros (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-altímetros, em total desacordo com o requisito absoluto estabelecido.

3.2.4.6. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões ressaltando que ainda procurando desvirtuar o entendimento da proposta da FBR por parte da contratante, e a conseqüente desclassificação da proposta mais vantajosa para o poder público, a Helibrás, através de seu representante, fez afirmações no mínimo tendenciosas quando se referiu ao indicador do radar altímetro da aeronave AW119Kx, pois este equipamento pode ser demonstrado em ambas as telas do Garmim 1000, uma vez também que as duas telas são intercambiáveis.

3.2.4.7. Licitante Helibras

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”.

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



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.

3.2.4.7. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

De igual modo ao item anterior, procurando desvirtuar o entendimento da proposta da FBR AVIATION por parte da contratante, e a conseqüente desclassificação da proposta mais vantajosa para o poder público, a Licitante Helibrás, através de seu representante, fez afirmações no mínimo

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



tendenciosas quando se referiu ao trem de pouso do AW119Kx, que é comprovadamente do tipo esqui, como informado no anexo da configuração da aeronave e demonstrado no RFM e nos folhetos em anexo à proposta da FBR. Para que não parem dúvidas sobre o atendimento ao requisito mencionado pela Helibrás, vale o registro de que a altura do solo até o ponto externo inferior da cabine do AW119Kx é de 63 cm (sessenta e três centímetros).

Como ato de desespero e em prejuízo de sua própria reputação como montadora de helicópteros, a Licitante Helibrás arvora-se em fazer uma comparação descabida e infundada entre os tipos de trem de pouso com rodas e de esqui. Sem pudor (e com hipocrisia, data venia), pois sua matriz possui em seu portfólio diversos helicópteros com trem de pouso sobre rodas, que praticamente compreendem a maioria dos helicópteros na Aviação do Exército Brasileiro, por exemplo, a Licitante Helibrás omite o fato de que a grande maioria de aeronaves militares em todo o mundo possui trem de pouso com rodas devido à sua eficiência e à melhor adaptação aos pisos irregulares, inclinados e despreparados. Evitando utilizar inadequadamente esta concorrência como um fórum de discussões de cunho técnico-operacional, a recorrida peremptoriamente afirma que os trens de pouso propostos pela FBR AVIATION, para as três aeronaves em questão, atendem plenamente aos requisitos especificados no Edital.

Registramos que o prazo para questionamentos sobre o Edital já se encerrou a tempos e que os comentários sobre qual tipo de trem de pouso é mais adequado não possuem mais nenhum cabimento. As aeronaves ofertadas atendem o Edital e foram ofertadas com trem de pouso fixo.

3.2.4.8. Licitante Helibras

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)*

3.2.4.8. Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrrazões ressaltando que alguns sistemas estão sendo e serão atualizados para atenderem aos requisitos específicos deste Edital, como é caso da blindagem. É costume no segmento aeronáutico que em processos licitatórios como este com prazo de execução de 24 (vinte e quatro) meses, que requerem um grande número de especificidades aplicadas a determinados operadores/clientes, ocorram necessidades de atualizações de alguns sistemas das aeronaves a serem propostas. Por outro lado, seria um tanto estranho que aeronaves não tivessem que atualizar sistemas para atender a alguns poucos requisitos de concorrência de considerável

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



complexidade como a presente. A blindagem estará incorporada até a entrega final da aeronave, conforme já declarado pela Licitante FBR AVIATION.

3.2.4.9. Licitante Helibras

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”.

3.2.4.9. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões rebatendo a declaração da Licitante Helibras, que no mínimo é fantasiosa, porque há no modelo AW119 dois Sistemas Hidráulicos, conforme consta no RFM (“Rotorcraft Flight Manual”), pág. 7-21. Fica claro dessa forma que a empresa que possui a clara intenção de induzir a Sr. Pregoeiro ao erro é a Helibras.

3.2.4.10. Licitante Helibras

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.

3.2.4.10. Contrarrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Iniciamos nossas Contrarrazões afirmando são equivocadas as afirmações da Licitante Helibras, ratificamos que o modelo AW119 ofertado possui um sistema de aviônico, capaz de receber dados de um modo de navegação SAR.

Final – Do pedido da Licitante Helibras

IV. DOS PEDIDOS

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338
Certificate Number: 16-8013893765-9
1835 S. Perimeter Rd, Suite 175
Fort Lauderdale - Broward, FL - USA
Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



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

Final - Contrarrrazões – Licitante Estrangeira FBR AVIATION:

Dessa forma, registramos que todas as Razões de inabilitação apresentadas pela Licitante Helibras contra a Licitante Estrangeira “FBR Aviation INC”, não prosperam, restando comprovado que o Recurso Administrativo alicerçado nas declarações a seguir, não têm respaldo técnico nem jurídico.

1. Constante no item II (pág. 02): ... ”tendo esta apresentado produto, cujas características técnicas não atendem aos requisitos do objeto pretendido pela administração pública”; e
2. Constante no item II (pág. 02): ... ”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.”

Motivos mais do que suficientes para que a Licitante Estrangeira “FBR Aviation INC” peça ao Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio que desconsiderem o pedido de Recurso Administrativo protocolado pela Licitante Helibras, porque sem fundamentação técnica ou jurídica, mantendo o resultado final obtido na Sessão de Lances no valor de R\$135.394.580,04, resultando economia aos cofres públicos de R\$ R\$49.913.166,89, equivalente à diferença entre o valor de referência inicial e as Propostas de Preços finais, obtidas após a fase de Lances do certame.

Por último, ressaltamos que o presente documento de Contrarrrazões está vinculado ao Edital do PREGÃO PRESENCIAL (INTERNACIONAL) nº 40/2018, constante do Processo Administrativo nº 00144.003308/2018-18, tendo estrita vinculação à interpretação objetiva e ao cumprimento dos termos do instrumento convocatório e destina-se à preservação do direito de participação no certame da Licitante Estrangeira “FBR Aviation Inc”, bem como da legalidade do Processo Administrativo nº 00144.003308/2018-18.

Não podemos ignorar o pedido da Licitante Helibras, através de uma forma de “Requisição”, com o teor para que a Licitante Estrangeira FBR AVIATION seja punida na forma da

FBR AVIATION INC

CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338

Certificate Number: 16-8013893765-9

1835 S. Perimeter Rd, Suite 175

Fort Lauderdale - Broward, FL - USA

Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124



lei por ter prestado declarações falsas principalmente no que tange aos Atestados de Capacidade Técnica e de todas as Declarações prevista no Edital deste certame licitatório. Fato inusitado até então para a FBR AVIATION.

Cumprir registrar que a Licitante Helibras repetidamente procura inabilitar a Proposta vencedora da FBR AVIATION utilizando-se de artifícios pouco éticos, que além de sobrecarregar o Ilmo. Sr. Pregoeiro e Equipe de Apoio com uma análise repetitiva, demonstra certo desconhecimento do conceito imbutido neste Processo Licitatório, que a nosso entendimento é, e será, um “divisor de águas” nas Licitações de objetos envolvendo aviação, porque trás alguns conceitos importantes e inovadores como a disputa de preços por cada item constituinte de cada um dos Grupos definidos de cada tipo de helicóptero. Também, e muito importante, foi a designação nos termos definidos no Termo de Referência para os conceitos de “MANDATÓRIO” (C) - Requisitos Críticos; “DEVE” (A) - Requisitos Absolutos; e “DESEJÁVEL” (D) - Requisitos Desejáveis. Nesse sentido, podemos declarar que as Propostas da FBR AVIATION para os 03 (três) helicópteros atenderam os Requisitos Críticos (C) em quase sua totalidade, sendo aqueles que por ventura não tenham cumprido o Requisito Absoluto (A), já discutidos na Sessão do Pregão, serão atualizados nos termos do subitem 1.2.2.1 do Termo de Referência.

1.2.2.1. Caso não seja possível o cumprimento de um requisito essencial, a OFERTANTE deverá propor uma solução alternativa, indicando seus impactos nos campos técnico, logístico, operacional e no ciclo de vida do projeto, bem como incluir seus os impactos no Apoio Logístico Inicial e no custo do ciclo de vida.

Finalizando, nosso objetivo com estas Contrarrrazões é o de resguardar os interesses da Administração Pública no Processo Licitatório, representados pela aquisição de objeto que melhor atenda o referido Edital, ou seja o objeto que dentro das especificações definidas, seja cumprido com o menor preço possível, representado neste certame, após a Fase de Lances, numa economia aos cofres públicos da ordem de R\$54.191.921,58, em relação à Proposta de Preços inicial da Licitante Helibrás que foi de R\$189.685.501,62, ou o equivalente a uma **economia de 28,5%**.

Nestes termos citados pedimos deferimento das Contrarrrazões.

Porto Alegre, 24 de dezembro de 2018

Anexos 1 – Contratos FBR



Aeromot Aeronaves e Motores S/A
Guilherme Cunha
Representante Legal FBR AVIATION

FBR AVIATION INC
CAGE Code: 55TZ7 DUNS number: 827896338
Certificate Number: 16-8013893765-9
1835 S. Perimeter Rd, Suite 175
Fort Lauderdale - Broward, FL - USA
Office: +1(954)493-9160 – Fax: +1(954)493-9124