FlightSafety INTERNATIONAL

Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc

GLOBAL INNOVATIONS

Bogotá, 28 de Agosto del 2026

Señor Teniente Coronel
JUAN ESTEBAN ROJAS CARMONA
Oficial de Contratación
CENAC AVIACIÓN
Ministerio de Defensa Nacional
Ejército Nacional
Aeropuerto Eldorado
Ciudad

REF: SOLICITUD DE COTIZACIÓN PROCESO No. SIP-214-CENACAVIACION-2026

Estimado Coronel:

Por medio de la presente agradecemos a ustedes el que nos hayan invitado a participar en la solicitud de cotización No. SIP-214-CENACAVIACION-2026, el cual hace referencia a la "PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR RECURRENTE PARA AERONAVES DE ALA FIJA DE FABRICACIÓN AMERICANA (B200 BEECHCRAFT G-1000)"

FlightSafety International (Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc.) es la empresa de más fama mundial dedicada a ofrecer un servicio de entrenamiento especializado para pilotos y técnicos de todo el mundo. Fue fundada en 1951 con el objetivo de ofrecer un servicio que permitiera entrenar tripulaciones para aumentar el nivel de seguridad aérea en el mundo. Esto permite establecer que el mejor elemento de seguridad que tiene una aeronave en vuelo es **una tripulación bien entrenada.**

FlightSafety International (Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc.) cuenta con más de 200 simuladores de diferentes modelos en operación. Además, ofrece un programa excelente de manejo de recursos humanos en la cabina, entre otros programas. En estos simuladores los pilotos son sometidos a pruebas para poder sortear cualquier falla que puedan tener los aviones en vuelo y poder solucionar satisfactoriamente.

Además, FlightSafety está aprobada para entrenar tripulaciones a las 23 empresas fabricantes de aviones y helicópteros en el mundo. Si 23 fabricantes de gran reputación mundial confían el entrenamiento a FlightSafety es porque somos los mejores del mundo.

Por las aulas de FlightSafety pasan más de 75,000 pilotos y mecánicos al año en sus 40 centros de entrenamiento donde 1800 instructores aseguran que los alumnos perfeccionen su habilidad como pilotos y mecánicos. Cabe destacar que todos los centros y sus instructores están certificados por la FAA (Agencia Federal de Aviación) de los Estados Unidos.

En las modernas aulas contamos con computadores, ayudas visuales, material didáctico, manuales y libros de consulta para hacer bien eficiente el entrenamiento. Las aulas tienen habitáculos privados para realizar las traducciones en caso de que se dicten los cursos en Inglés. Contamos con traductores expertos en estos cursos los cuales tienen vasta experiencia.

Cabe destacar que durante más de treinta (30) años FlightSafety International (Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc.) viene celebrando contratos con la Aviación de Ejército para el entrenamiento en simulador de sus tripulaciones con excelentes resultados para la operación, logrando aumentar el nivel de seguridad aeronáutica de las mismas.

Durante estos treinta (30) años que lleva nuestra relación comercial, FlightSafety y nosotros, Global Innovations, hemos cumplido al 100% con la entrega de objeto de todos los contratos. No hemos tenido ninguna demora ni se nos ha impuesto multa alguna por incumplimiento. Tenemos en nuestros archivos todas las Actas de Recibo a Satisfacción y posteriores Actas de Liquidación de todos los contratos.

Adicionalmente, para su información hemos contratado servicios de capacitación con otras entidades en Colombia como son: la Fuerza Aeroespacial Colombiana, Armada Nacional, Policía Antinarcóticos y muchas empresas civiles.

En caso de que lleguemos a hacer una contratación, procederemos a realizar las respectivas reservas en el centro de Wichita, Kansas en los Estados Unidos. Cabe destacar que las fechas de los cursos están sujetas a la disponibilidad de cupos en el centro una vez sea firmado el respectivo contrato. Dado que la duración del viaje es de 8 días, los cuales 5 son de entrenamiento, es importante que se manden tripulaciones completas pares y no impares. En otras palabras, mandar dos o cuatro pilotos, pero no un grupo de tres.

A cada alumno piloto, FlightSafety International (Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc.) les proveerá todo el material necesario para llevar a cabo la capacitación y el entrenamiento, esto incluye manuales de entrenamiento, libreta de apuntes, lápiz y resaltador. Cuando el curso se haya terminado, cada alumno tiene que pasar satisfactoriamente una evaluación para poder recibir su certificado y diploma. FlightSafety International no se hace responsable por que cada alumno pase satisfactoriamente cada curso y no entregará certificado ni diploma a aquella persona que no cumpla los requisitos para lograr este objetivo.

Queremos informarles que FlightSafety International cuenta con la Certificación ISO 9001:15. Esta certificación demuestra el alto compromiso de calidad que se tiene en todos los procedimientos operacionales, administrativos y de capacitación. Somos la única empresa en este campo que tiene esta certificación. Esto complementa nuestro compromiso para poder proveerles los más altos estándares en la capacitación de sus tripulaciones para aumentar la seguridad en las operaciones.

Dado que los servicios que ofrecemos nosotros son en el exterior, se contrata con una empresa extranjera sin sucursal en Colombia y se negocia en dólares americanos, no se cobra el IVA.

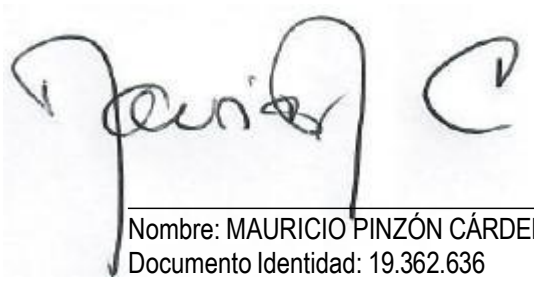
FlightSafety INTERNATIONAL

GLOBAL INNOVATIONS

Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc

Nuestros cursos cumplen con la Doctrina de Aviación Americana por la cual se ha regido la Aviación de Ejército Nacional desde su inicio.

Cordialmente,



Nombre: MAURICIO PINZÓN CÁRDENAS
Documento Identidad: 19.362.636
Representante legal de GLOBAL INNOVATIONS S.A.S
Apoderado de FlightSafety International
Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc

ANEXO No. 1 –SOLICITUD DE COTIZACIÓN PARA ESTUDIO DE MERCADO DEL PROCESO No. SIP-214-CENACAVIACIÓN-2026

FECHA: 28 de Agosto del 2026
EMPRESA:FlightSafety International
APODERADO EN COLOMBIA: GLOBAL INNOVATIONS SAS
NIT: 13-3916524 (Número de identificación tributaria)
DIRECCION: CRA. 16 # 88 – 81 Oficina 502
TELEFONO FAX: (57) 601-746-1943
E-MAIL: info@gicolombia.com , m.pinzon@gicolombia.com
VIGENCIA COTIZACION: (3)(MESES):

Con ocasión al **PLAN DE NECESIDADES QUE EMITE LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO DEL EJÉRCITO NACIONAL** y considerando la necesidad de cotizar sin obligación de compra, la Central Administrativa y Contable Especializada de Aviación requiere la "**PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR RECURRENTE PARA AERONAVES DE ALA FIJA DE FABRICACIÓN AMERICANA (B200 BEECHCRAFT G-1000)**"

Requisitos de la Cotización:

Los interesados deberán cotizar de acuerdo con las especificaciones técnicas, instrucciones y condiciones previstas en los anexos publicados en esta solicitud de información a proveedores.

1. RELACIÓN DE BIENES A ADQUIRIR

DESCRIPCION DEL BIEN Y/O EQUIPO: OTROS TIPOS DE EDUCACION Y SERVICIOS DE APOYO EDUCATIVO									
ITEM	**CÓDIGO DANE**	**DESCRIPCIÓN DEL BIEN Y/O SERVICIO**	**UNIDAD MEDIDA**	**NECESIDAD TOTAL**	**EXISTENCIAS (STOCK – INVENTARIOS)**	**NECESIDAD ADQUIRIR**	**UNSPSC (CCE)**	**CÓDIGO MATERIAL SAP**	**CÓDIGO OTAN - NOC**
1	92919	ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR RECURRENTE PARA LAS AERONAVES DE ALA FIJA DE FABRICACION AMERICANA B-200 G-1000 DE LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO	UNIDAD	18	0	18	86131702	2000236	N/A

2. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

Se debe cumplir con las siguientes especificaciones técnicas adicionales de obligatorio cumplimiento así:

ITEM 1: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO BEECHCRAFT B200 G-1000				
ITEM	**DESCRIPCIÓN**			
3,1	**DURACIÓN "MÍNIMA" EN DIAS DE LA CAPACITACIÓN**			
	AERONAVE	**TIPO DE CURSO**	**DURACIÓN**	
	KING AIR B200 G-1000	SIMULADOR DE VUELO RECURRENTE	8 DIAS	**Cumple**
	1. De realizarse el entrenamiento en un lugar con una diferencia de más de 8 husos horarios, se estiman (02) días de viaje: "01 día de viaje de ida; 01 día de viaje de regreso" (una vez los tripulantes se encuentren en el sitio del entrenamiento, se estimará un día como tiempo zo hay diferencias de husos horarios, se estiman (02) días de viaje entre ida y regreso: el cual el primer día se emplearía para viaje. 2. El siguiente día se realizará Briefing de entrenamiento, diligenciamiento de formas, presentación de documentación requerida, orientación en las salas de estudio e instalaciones en el centro de entrenamiento (Briefing de regulaciones locales y normatividad de protocolos a cumplir en el centro de entrenamiento) y recepción del material necesario para el desarrollo del entrenamiento, Como manuales del Operador, cartillas del simulado, listas de chequeo. 3. Cinco (05) días se emplearán para el desarrollo del entrenamiento en simulador de vuelo. 4. El último día será contemplado para el regreso. NOTA No. 1: El personal a entrenar viajará preferiblemente por tripulaciones (02 personas y un máximo de 03 personas). NOTA No. 2: El horario durante el desarrollo del entrenamiento en simulador deberán realizarse durante el día en un periodo no mayor de 12 horas, (preferiblemente entre las 07:00 horas y las 19:00 horas) y NO durante las horas de la madrugada.			**Cumple**
3.2	**ENTRENAMIENTO SIMULADOR VUELO**			
	Entrenamiento en simulador de vuelo	**Horas Entrenamiento en Simulador de Vuelo**		
	Familiarización sistemas de la aeronave para entrenamiento en el Simulador de Vuelo.	12,0 horas (6,0 horas piloto volando / 6,0 horas piloto monitoriando)		**Cumple**
	Entrenamiento de Procedimientos, fallas y emergencias.			**Cumple**
	Briefing / Debriefing			**Cumple**
	Total	**12,0horas**		
	NOTA:			

CERTIFICACION

1. El entrenamiento de aproximación RNAV; GPS dentro de las horas de simulador de vuelo deben tener su respectiva certificación, emitida por el centro de entrenamiento. 2. Las horas de simulador de vuelo deben corresponder a (60) minutos, constaran de procedimientos, fallas y emergencias (los escenarios deberán corresponder a la geografía colombiana o que se asemejen a esta). 3. El entrenamiento en simulador de vuelo deberá tener su respectiva certificación emitida por el centro de entrenamiento. 4. Para el desarrollo de la adaptación en tierra al simulador de vuelo, se distribuirán así las horas: a. se llevará a cabo en un total de 14 horas Familiarización en caso de que se presente una transición de un equipo a otro y/o actualización en sistemas de la aeronave en caso de que la casa fabricante publique algún boletín de servicio para sus aeronaves y los sistemas de estas. b. El entrenamiento de procedimiento, fallas y emergencias se llevará a cabo en un total de 4,0 horas c. El briefing y debriefing se llevará a cabo en un total de 2,0 horas	**Cumple**
ENTRENAMIENTO EN LOS DIFERENTES SISTEMAS DE LA AERONAVE DE ACUERDO CON EL PILOT OPERATING HANDBOOK (POH), PILOT TRAINING MAMUAL (PTM), PARA EJECUTAR EL ENTRENAMIENTO EN SIMULADOR DE VUELO	
BEECHCRAFT B200 G-1000	
GENERALIDADES 1. General. 2. Estructura. 3. Limitaciones de operación. 4. Misceláneos. 5. Suplementos.	**Cumple**
SISTEMA ELÉCTRICO 1. Generalidades 2. AC. (Invertidores). 3. DC. (Batería, generadores, planta externa). 4. Anunciadores. 5. Operación del sistema. 6. limitaciones. 7. Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**
SISTEMA DE COMBUSTIBLE 1. Generalidades. 2. Operaciones del sistema. 3. Limitaciones. 4. Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**

CENACAVIACION

PLANTA DE POTENCIA (MOTOR) 1. Generalidades. 2. Sistema de aceite del motor. 3. Sistema de ignición y encendido. 4. Sistema de combustible del motor. 5. Anunciadores. 6. Operación del sistema. 7. Limitaciones. 8. Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**
SISTEMA DETECTOR DE FUEGO 1. Detector de fuego. 2. Operaciones del sistema 3. Procedimientos Anormales y de Emergencia. 4. Extinguidor de fuego portable, operación	**Cumple**
HÉLICE 1. Generalidades 2. Operaciones 3. Limitaciones Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**
TREN DE ATERRIZAJE Y FRENOS 1. Generalidades. 2. Descripción del sistema del tren de aterrizaje. 3. Llantas y Frenos. 4. Operación del sistema. 5. Limitaciones Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**
CONTROLES DE VUELO 1. Generalidades. 2. Controles y componentes 3. Operación 4. Limitaciones Procedimientos Anormales y de Emergencia.	**Cumple**
SISTEMA DE PROTECCIÓN DE HIELO Y LLUVIA 1. Generalidades. 2. Operación. 3. Limitaciones. Procedimientos anormales y de emergencia.	**Cumple**

PESO Y BALANCE/PERFORMANCE/APÉNDICES,BOLETINES Y SUPLEMENTOS 1. Generalidades (principios y métodos que determinan el peso y balance). 2. Operación (ejercicio práctico). 3. Limitaciones. 4. Rendimiento a. Usos y familiarización de las cartas. b. Problemás prácticos. 5. Planeamiento de vuelo a. Cartas para el planeamiento del vuelo. b. Operaciones. c.Limitaciones. 6. Manuales de la aeronave (POH) a. Explicación secciones manual. b. Anormalidades. c. Emergencias. d. Maniobras y procedimientos. e. Rendimiento. e. f. Descripciones de los SISTEMAS.	**Cumple**
SISTEMA NEUMÁTICO 1. Generalidades (descripción del sistema y localización). 2. Sistema de deshielo del empenaje y el plano. 3. Sistema de deshielo de las propellers 4. Sistema anti-ice de la entrada al generadores 5. Whinshield anti-ice 6. De-fog blower y luces de inspeccion de hielo en el plano 7. Calentadores (pitot, fuel vent, toma estatica alterna). Sistema anti-ice del ruder	**Cumple**
CRM (CREW RESOURCE MANAGEMENT). CRM (Manejo de Recursos de Cabina) a. Situación que nos llevan a un error. b. Comunicaciones. Toma de decisiones.	**Cumple**
AVIÓNICA (GARMIN G-1000) 1. Generalidades. 2. Comunicaciones. 3. Instrumentos de vuelo. 4. Equipo de navegación. 5. Sistema de vuelo automático (AFS). 6. Sistema de alarma de pérdida. 7. Operación del sistema. Limitaciones	**Cumple**

SISTEMA DE ADVERTENCIA 1. Generalidades. 2. Anunciadores y Test. Operación del sistema.	**Cumple**
SISTEMA DE PRESURIZACIÓN 1. Generalidades (descripción del sistema y localización) 2. Operación del sistema. Limitaciones.	**Cumple**
PESO Y BALANCE/PERFORMANCE/APÉNDICES,BOLETINES Y SUPLEMENTOS. 1. Generalidades (principios y métodos que determinan el peso y balance). 2. Operación (ejercicio práctico). 3. Limitaciones. 4. Rendimiento a. Usos y familiarización de las cartas. b. Problemás prácticos. 5. Planeamiento de vuelo a. Cartas para el planeamiento del vuelo. b. Operaciones. c. Limitaciones. 6. Manuales de la aeronave (POH) a. Explicación secciones manual. Anormalidades. c. Emergencias. d.Maniobras y procedimientos. e.Rendimiento. f. Descripciones de los SISTEMAS . 7. Entrenamiento para windshear a. Windshear. b. Como identificar y como desarrollar el procedimiento para salir de un windshear. 8. CRM (Manejo de Recursos de Cabina) a. Situación que nos llevan a un error. b. Comunicaciones. Toma de decisiones.	**Cumple**

CRM (CREW RESOURCE MANAGEMENT) EVALUACION DE LOS SISTEMAS	**Cumple**
SIMULADOR DE VUELO BEECHCRAFT B200 G-1000	
Para el desarrollo del entrenamiento en el simulador de vuelo debe constar con una orientación de vuelo en el simulador, así:	**Cumple**

Familiarización listas de chequeo. Briefing de entrenamiento. 1. Despegue normal 2. Viento cruzado 3. Despegue de salida normalizada por instrumentos 4. Procedimientos de baja visibilidad LVP. 5. Despegue con viento de cola y de frente 6. Procedimientos de salida 7. Despegue máximo rendimiento en pistas cortas menos de 1500 metros con gran altura. 8. Falla del motor durante el despegue 9. Falla del motor antes de V1 10. Incremento o falla del torque antes del despegue 11. Windshear	**Cumple**
PROCEDIMIENTOS PREVUELO (CABINA) Inspección prevuelo Falla sistema Eléctrico 1. Encendido con planta externa, normal y anormal 2. AC. (Invertidores). DC. (falla de Batería, falla de generadores, planta externa). 3. Distribución eléctrica. 4. Anunciadores, controles e indicadores. 5. Operación del sistema. Limitaciones. 6. Fallas en los sistemas de comunicación 7. Falla en los instrumentos de vuelo electrónicos 8. Falla en el sistema de aviónica	**Cumple**

Falla sistema de combustible 1. (Low Fuel) 2. Distribución, componentes y localización. 3. Falla en las bombas de combustible: 4. Fallas en la válvula de transferencia de combustible: 5.Desbalance de combustible entre los tanques: 6. Válvula de control de combustible (Fuel Control Valve Failure): 7. Operación del sistema. Limitaciones.	**Cumple**
Procedimientos anormales y de emergencia del motor. - Listas de chequeo 1. Fallas de motor en tierra y en vuelo; flame out. 2. Fuego de motor en tierra y en vuelo. 3. Humo y procedimiento de eliminación (eléctrico o por fuego). 4. Falla de los controles de vuelo (electric trim). 5. Falla en sistema de enviromental (perdida de presurización, alta diferencial de presión). 6. Misceláneos (Descenso de emergencia, planeo, puerta desasegurada, salida de emergencia, barrena) 7. Fallas del sistema de navegación (AP, pitch trim, PFD, YD, TCAS, HDG, etc).	**Cumple**
ATERRIZAJES Y APROXIMACIONES 1. Aterrizaje normal 2. Aterrizaje desde una aproximación 3D y 2D. 3. Aproximacion de llegadas y salidas RNAV y RNP 4. Holdings (gota, paralelo, directo) 5. Aterrizaje con un motor inoperativo. 6. Aterrizaje con falla de tren, flaps y reversible. 7. Aterrizaje desde una aproximación circular.	**Cumple**
MANIOBRAS 1. Virajes escarpados, a nivel y estándar. 2. Falla de motor en vuelo (apagado y reencendido) 3. Aproximación con pérdida, configuración limpia 4. Demostración de pérdidas de potencia 5. Aproximación con pérdida, configuración de aproximación y despegue 6. Aproximación con pérdida, configuración de aterrizaje 7. Recobro de aptitudes inusuales 8. Holdings (gota, paralelo, directo) 9. Aproximación de no precisión con dos motores y un motor (VOR, LOC, RNAV basada en PBN)	**Cumple**

PROCEDIMIENTOS DE INSTRUMENTOS 1. Vuelo en condiciones de hielo 2. Aproximación de precisión con dos motores y un motor (ILS) 3. Aproximación de no precisión con dos motores y un motor (VOR, LOC, RNAV basada en PBN) 4. Aproximación frustrada 5. Sobrepaso por incursión en pista (Balked landing) 6. Aproximación frustrada con falla de motor 7. Llegada normalizada por instrumentos 8. Aproximación circular 9. Aproximación visual a aeródromos no controlados 10. Aproximación con viento cruzado 11. Holding	**Cumple**
CONDICIONES METEOROLÓGICAS Entrenamiento para windshear 1. Windshear. 2. Como identificar y como desarrollar el procedimiento para salir de un windshear. Condiciones de hielo y lluvia.	**Cumple**

3. ESPECIFICACIONES TECNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO

ITEM	DESCRIPCIÓN	ESPECIFICACIÓN TÉCNICA ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO	
1	**CAPACIDAD DEL CENTRO DE ENTRENAMIENTO**	El contratista debe garantizar que el centro de entrenamiento donde se desarrolle la capacitación debe estar en la capacidad de dictar el entrenamiento de la siguiente manera, conocimiento y familiarización de los sistemas de la aeronave, prácticas en procedimientos, fallas, emergencias y navegación en vuelo por instrumentos en el simulador de vuelo. Así mismo el centro de entrenamiento debe contar con la infraestructura, material y equipos adecuados para dictar los distintos cursos, tener aulas de clase con ayudas de instrucción adecuadas para capacitar al personal asistente durante el entrenamiento. Emplear material y ayudas para el desarrollo de la instrucción y entrenamiento correspondientes a la aeronave del objeto a contratar, de igual forma los cursos deben ser dictados por personal profesional, idóneo y debidamente certificado por la entidad aeronáutica civil del país donde se realice la capacitación inscrita a la OACI, tales como: FAA, JAA, EASA y/o Autoridad militar del país de origen del Centro de entrenamiento, además la documentación y publicaciones técnicas que se utilicen como referencia y soporte para el entrenamiento, deberán estar aprobadas por la casa fabricante de la aeronave. Así mismo el contratista deberá garantizar que el entrenamiento en el simulador de vuelo sea dictado por un centro de entrenamiento legalmente constituido, y debidamente certificado por la entidad aeronáutica civil del país donde se realice la capacitación inscrita a la OACI, tales como: FAA, JAA, EASA y/o Autoridad militar.	**Cumple**
2	**CERTIFICACIONES PARA EL PERSONAL CAPACITADO**	El contratista deberá entregar al supervisor del contrato las certificaciones del personal capacitado, que cumpla con las horas establecidas en el entrenamiento y hayan aprobado todas las pruebas relacionadas con el mismo, donde estipule las horas y el tipo de entrenamiento realizado (horas simulador de vuelo). El contratista debe garantizar que el centro de entrenamiento emita el certificado del entrenamiento en procedimientos de navegación basado en rendimiento (PBN - RNAV/RNP), dentro de las horas de simulador de vuelo. En caso de presentarse la no aprobación del entrenamiento por parte de alguno de los alumnos, el centro de entrenamiento informará al contratista, quien a su vez, informará al supervisor del contrato los motivos por los cuales no certificó el entrenamiento objeto del contrato, especificando las novedades que causaron esta determinación.	**Cumple**

3	**CERTIFICACIONES DEL OFERENTE**	El oferente debe anexar junto con la oferta, la respectiva certificación vigente de la autoridad aeronáutica del país donde se adelante la capacitación requerida adscrita a la OACI tales como (FAA, JAA y EASA), dicha certificación deberá presentarse con la debida traducción oficial al idioma castellano y apostillada (o legalizada, según corresponda), garantizando así la oponibilidad de los documentos ejecutados en el exterior. Además, el oferente allegará documento donde se compromete a renovar y mantener vigente el convenio con el centro de entrenamiento que brindará la capacitación, dicho convenio se mantendrá vigente durante el termino de duración del contrato, documento que deberá ser suscrito tanto por el contratista como por el CENTRO DE ENTRENAMIENTO. NOTA: En caso de que el oferente sea la misma que brinde la capacitación y además sea la dueña de los simuladores, no es necesario que adjunte la certificación del documento donde se compromete a renovar y mantener vigente el convenio con el centro de entrenamiento.	**Cumple**
4	**REQUISITOS MÍNIMOS DE NIVEL DE SIMULADOR**	El contratista debe suministrar los servicios contratados de acuerdo con los niveles solicitados para el tipo de aeronave, los cuales se encuentran estipulados en el REGLAMENTO AERONÁUTICO COLOMBIANO (RAC) parte No 24. NOTA 1: La capacitación debe realizarse en simulador de vuelo (FFS -Full Flight Simulator) clase “D”. Debidamente certificado por la entidad aeronáutica civil y/o militar del país donde se realice la capacitación inscrita a la OACI, tales como: FAA, JAA Y/O EASA. NOTA 2: Para las aeronaves BEECHCRAFT B200 el simulador de vuelo debe estar integrado con el sistema de aviónica GARMIN G-1000; recalcando que todas las anteriores deben ser clase "D". NOTA 3: El oferente, deberá anexar junto con su oferta: la certificación del tipo y nivel de simulador, emitida por la entidad aeronáutica civil y/o militar del país donde se realice la capacitación, con su respectiva traducción oficial y apostille, la cual deberá estar vigente al momento de presentar la oferta y durante el termino de ejecución del contrato.	**Cumple**

5	**INSPECCIÓN TÉCNICA DE LOS SIMULADORES DE VUELO**	La capacitación teórica y práctica será evaluada de manera permanente por el supervisor del contrato con la finalidad de dar cumplimiento a lo dispuesto en el manual de contratación del ministerio de defensa y normas que regulen o reglamenten los temas relacionados con el objeto del contrato y las normas vigentes en materia de supervisión, especialmente las contenidas en la Ley 80 de 1993, 734 de 2002, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015. La verificación de los ítem"s técnicos descritos anteriormente, los revisara y verificara el supervisor del contrato mediante dos procedimientos: 1. Durante el transcurso de su turno de entrenamiento, de forma presencial en las instalaciones del centro de entrenamiento en donde se encuentran los simuladores. Mediante informe escrito y suscrito por el oficial más antiguo integrante de todos los turnos de entrenamiento, que asista de forma presencial a las instalaciones del centro de entrenamiento en donde se encuentren los simuladores, posterior al entrenamiento 2. desarrollado.	**Cumple**
6	**SERVICIOS ADICIONALES SIN COSTOS PARA LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO**	El contratista garantizara sin costos para la aviación los siguientes gastos diferentes al entrenamiento, así: * Pasajes aéreos (ida y regreso Bogotá - Centro de entrenamiento - Bogotá), preferiblemente serán vuelos directos y de no existir se harán con escala o conexión (cuya espera no afecte el entrenamiento). * Alojamiento (hotel). * Tarjeta de asistencia médica. * Alimentación (desayuno, almuerzo y cena). * Transporte interno (Desplazamiento aeropuerto - hospedaje - centro de entrenamiento - hospedaje - aeropuerto, de acuerdo al grupo a entrenar teniendo en cuenta los horarios para el cumplimiento del entrenamiento). * Impuestos aeroportuarios dentro del valor del tiquete (cuando aplique). El supervisor del contrato coordinará con el contratista con cuarenta y cinco (45) días calendario de antelación cada uno de los trámites administrativos y logísticos a adelantar para el cumplimiento del entrenamiento para así no causar traumatismo en los trámites administrativos ante el Comando de Personal del Ejército Nacional. **NOTA:** Se deberá tener en cuenta la acomodación en habitación para cada piloto a entrenar (hombre - mujer) de acuerdo al turno de entrenamiento para el simulador de vuelo. la acomodación doble en habitación doble para dos personas será siempre y cuando las dos personas a recibir el entrenamiento sean del mismo género. Si el personal a recibir el entrenamiento es de diferente genero la acomodación será en habitación individual para cada piloto. El contratista debe garantizar que el personal de pilotos que salen a realizar el entrenamiento cuente con un seguro de asistencia médica durante el tiempo que dure el entrenamiento, este debe incluir como mínimo los gastos médicos generales y de hospitalización, intervenciones quirúrgicas y medicamentos, adicionalmente, todos los gastos requeridos en caso de enfermedad	CUMPLE

CAVIACION

		grave o fallecimiento, incluyendo la repatriación y trámites administrativos. En caso de presentarse un evento fortuito o de fuerza mayor, debidamente justificado y comprobado, como enfermedad, accidente, fallecimiento de un familiar en primer grado de consanguinidad o afinidad, o cualquier otra situación médica o personal que impida el	

		desplazamiento del personal asignado al entrenamiento, el contratista asumirá los gastos que haya realizado hasta el momento, relacionados con la planeación, preparación y ejecución del servicio sin que ello genere costo adicional para la Aviación del Ejército Nacional. Ademas en caso de que el simulador de vuelo presente fallas en sus sistemas de automatización durante el transcurso del entrenamiento o antes y esto genere dificultades en el desarrollo del entrenamiento, el contratista asumira los gastos del personal a entrenarse. De igual forma, si el piloto seleccionado para el entrenamiento se ve impedido para viajar por situaciones jurídicas, migratorias o administrativas con algún gobierno extranjero, el turno de entrenamiento no se perderá, sino que deberá ser reprogramado por el contratista en coordinación con el supervisor del contrato, garantizando la prestación del servicio sin costos adicionales para la Aviación del Ejército Nacional. También en caso de cancelación o modificación del curso de entrenamiento debido a cambios climáticos en el (Estado, Ciudad) a recibir el entrenamiento, se realizara un reprogramación obligatoria sin costo del entrenamiento.	
7	**OTROS ASPECTOS REQUERIDOS A TENER EN CUENTA**	El contratista deberá entregar al personal que adelante el entrenamiento, los materiales de instrucción necesarios en medio físico y/o digital (manual del operador, pilot operating handbook POH, cartillas de simulador, listas de chequeo, y pilot training manual PTM). El entrenamiento deberá dictarse en idioma castellano, en caso de ser dictado en otro idioma, deberá garantizar un traductor con conocimiento en el equipo y con la terminología aeronáutica necesaria para el entendimiento del alumno a capacitar. El contratista se compromete a generar un informe por cada piloto con el récord de horas voladas en simulador y las calificaciones obtenidas en el mismo, con el fin de homologar dicho entrenamiento en las carpetas de estandarización de cada uno de estos. Las novedades de mantenimiento o fallas del simulador que afecten el desarrollo de la capacitación serán asumidas totalmente por el contratista sin afectar el desarrollo del entrenamiento. NOTA: Los certificados obtenidos por el personal durante el entrenamiento en simulador de la aeronave objeto del contrato, deben ser entregados al supervisor del contrato en un lapso no superior a 15 días calendario una vez finalizado el entrenamiento. El contratista se compromete a que el entrenamiento contratado debe regirse únicamente por los principios y la documentación técnica elaborada por la casa fabricante de la aeronave, en la cual se desarrollará el entrenamiento, específicamente las publicaciones utilizadas durante la capacitación de pilotos y tripulaciones de vuelo que deben regirse por los principios establecidos en los programas de entrenamiento suscritos ante la autoridad aeronáutica civil y/o militar del país donde se dé la capacitación y cuenten con la respectiva validación en Colombia, garantizándose la calidad de la capacitación ante todas las situaciones adversas que se puedan generar. El tiempo máximo de respuesta ante cualquier situación será de tres (3) días calendario	**Cumple**

4. TIEMPO DE EJECUCIÓN.

El plazo de ejecución será una vez cumplido los requisitos de perfeccionamiento y legalización hasta el 21 diciembre de 2026.

5. LUGAR DE ENTREGA.

La prestación de los servicios será en las instalaciones del contratista, no obstante, los diplomas de la capacitación para las tripulaciones se entregarán en las instalaciones de la División de Aviación de Asalto Aéreo; Aeropuerto El Dorado-Nueva Zona de Aviación, entrada 06, Campo Aéreo José Joaquín Matallana Bermúdez.

6. NORMAS, CRITERIOS Y POLÍTICAS ADMINISTRATIVAS.

1. Ley 80 de 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".

2. Ley 819 de 2003 "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones".

3. Ley 1089 de 2006 "Por medio de la cual se regula la adquisición de bienes y servicios destinados a la defensa y seguridad nacional"

4. Ley 1150 de 2007 "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos"

5. Ley 1474 de 2011 "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública"

6. Decreto 1082 de 2015 ""Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional"

7. Resolución 4213 de 2023 "Por la cual se modifica la Resolución 4130 de 2022 que expide el Manual de Contratación y de Convenios del

Ministerio de Defensa Nacional".

8. Catálogo de clasificación Presupuestal - CCP del Ministerio de Hacienda y Crédito Público

9. Manual de contratación del Ministerio de Defensa Nacional

10. Catálogo de Clasificación Presupuestal - CCP del Ministerio de Hacienda y Crédito público.

11. Circular N°2021495010394963 COADE "Elaboración del plan de necesidades".

12. Directiva Permanente No. 00204 de 2017 "Programa de Entrenamiento para la Aviación del Ejército", Anexo B "Programa de Entrenamiento de Tripulaciones (PET)" Numeral 49 ".

13. Reglamento de vuelo EJC-3-176-1.

8. MONEDA DE LA COTIZACIÓN.

La presentación de esta cotización debe ser en Pesos Colombianos para Empresas Nacionales y Empresas Extranjeras con Sucursal en Colombia o Dólares Americanos para Empresas Extranjeras sin Sucursal en Colombia.

9. PROPUESTA ECONOMICA- COTIZACION (ANALISIS DE PRECIOS DE MERCADO)

- ✓ La cotización debe ser presentada conforme al cuadro solicitado, utilizando el formato Excel, WORD adjunto. Se solicita a los proveedores que diligencie los formularios con precisión y claridad.
- ✓ Es imprescindible desglosar el porcentaje y valor del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA) en la cotización. En caso de que el IVA no aplique, se debe proporcionar una explicación detallada junto con la cotización, justificando la razón de la exclusión.

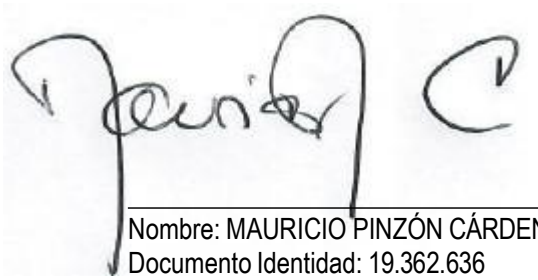
  No aplica IVA por tratarse de un oferente sin sucursal en Colombia.
- ✓ Observación sobre el IVA y otros impuestos: En el caso de que no se haya advertido previamente la exclusión del IVA y la administración determine posteriormente que estos impuestos debieron ser incluidos según la ley, se entenderá que el valor total ofertado incluye todos los impuestos, incluyendo el IVA. Por lo tanto, el oferente será responsable de su pago, ya que es su obligación asesorarse adecuadamente para la presentación de la oferta.
- ✓ En respuesta a esta solicitud, los precios propuestos deben contemplar todos los costos directos e indirectos, incluidos impuestos, tasas, sobretasas y otros desembolsos afines, así como los costos administrativos, las fluctuaciones monetarias debido a cambios en los tipos de cambio y cualquier otro gasto pertinente al ámbito comercial del oferente.

- ✓ Se invita a los interesados en el proceso de contratación a llevar a cabo un análisis exhaustivo de todos los costos asociados en esta fase de exploración comercial.
- ✓ Es fundamental que estos factores sean tenidos en cuenta al presentar su cotización.
- ✓ La presentación de una cotización implica la aceptación de estos términos y condiciones.

10. INSTRUCCIONES FINALES

1. El Representante Legal de la empresa debe ser la persona que firme la Cotización.
2. Al firmar este documento, la empresa participante en la cotización declara cumplir y estar de acuerdo con las especificaciones y condiciones económicas solicitadas, así como con el lugar de entrega y el plazo de ejecución establecidos.
3. **SE DEBE PRESENTAR LA COTIZACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ANEXO SOLICITADO Y ADJUNTO EN DOCUMENTOS DEL PROCESO EN EXCEL HABILITABLE**.

LA COTIZACION DEBE SER FIRMADA POR EL REPRESENTANTE LEGAL Y CON ELLO SE COMPROMETE A CUMPLIR TODAS LAS ESPECIFICACIONES TECNIDAS DADAS.



Nombre: MAURICIO PINZÓN CÁRDENAS
Documento Identidad: 19.362.636
Representante legal de GLOBAL INNOVATIONS S.A.S
Apoderado de FlightSafety International
Subsidiaria de Berkshire Hathaway Inc