

DOCUMENTO DE FORMALIZAÇÃO DE DEMANDA - DFD
1 – IDENTIFICAÇÃO DA ÁREA, GERÊNCIA OU UNIDADE SUPRIDORA

NOME DO DEMANDANTE: Gláucia Oliveira Santos Marinho	ÁREA/UNIDADE: AA/GPA/UAL
E-MAIL: glauca.oliveira@codevasf.gov.br	TELEFONE(S): (61) 2028-4405

2 – IDENTIFICAÇÃO DA DEMANDA

Renovação da assinatura das cartas aeronáuticas de procedimento de voo por instrumento (IFR) que abrange , renovação da assinatura da atualização do GPS GTN750 (GARMIN), e Garmin 696/796 (Portatil), Flitecharts (garmin) de procedimento por instrumento para um equipamento GPS instalado no painel , homologado (GTN 750) dois equipamentos ipad, e assinatura aplicativo garmin pilot, para aeronave Sêneca III PTVGE de propriedade da Codevasf. Estas cartas são necessárias para segurança de decolagem, pouso e voo em condições adversas:

Assinatura anual Bundle GARMIN GTN750 Américas – 13 ciclos

Incluso: NavData, safe taxi, obstáculo, terreno, basemap

Assinatura anual Flitecharts GTN750 Brasil (3 equipamentos, 1 GTN 750 e 2 (dois) ipads (Backups)

Garmin Pilot (Aplicativo) para dois Ipads (Backups)

Assinatura anual Navdata Aera 796.GPS Portatil

3 – JUSTIFICATIVA

A renovação da assinatura das cartas aeronáuticas, softwares e atualizações Garmin são realizadas anualmente para que as aeronaves possam realizar voos, pousos e decolagens por instrumento, sem as quais se torna impossível tais voos e essas atualizações são fiscalizadas em rampas de fiscalização em aeroportos pela ANAC, conforme Regulamento Brasileiro de Aviação Civil –RBAC nº 161 – emenda nº 03 e nº 91.203: RBAC nº 161 EMENDA nº 03 (b) Cartas de navegação por instrumentos: sistema constituído por uma série de tipos de cartas que devem ser reeditadas periodicamente, segundo um rigoroso calendário, estabelecido por compromissos internacionais assumidos pelo Comando da Aeronáutica - COMAER, perante a Organização da Aviação Civil Internacional - OACI. Estas cartas contêm informações topográficas, que praticamente não sofrem modificações, e informações aeronáuticas, que estão sujeitas a um processo de atualização extremamente dinâmico. (c) Cartas de navegação visual: cartas destinadas a apoiar os voos, para cuja navegação são utilizadas referências visuais do solo. Em muito assemelham-se às Cartas Topográficas do Mapeamento Sistemático, produzidas pela Diretoria do Serviço Geográfico do Exército Brasileiro e pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, porém contam com características próprias para atender à finalidade aeronáutica. 2.1 LEGISLAÇÃO PERTINENTE A base normativa da aviação civil brasileira é o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, criado em 19 de dezembro de 1986, pela Lei nº 7.565. O CBAer regula e organiza os direitos e deveres da aviação civil brasileira, respeitando os regulamentos provenientes da ICAO e de Tratados e Convenções que o Brasil faz parte. (BRASIL, 1986) A norma base para a operação de aeronaves civis brasileiras é o RBAC 91, Requisitos Gerais de Operação para Aeronaves Civis. Sendo aplicável a aeronaves civis, brasileiras e estrangeiras, operando no Brasil, suas águas territoriais, e aeronaves civis brasileiras em operação no exterior, estabelece os requisitos gerais para a operação, além de instruir quanto a necessidade de cumprir-se requisitos adicionais, complementares ou suplementares, quando estabelecidos em regulamento específico. (ANAC, 2021a) A Instrução Suplementar nº 91-002 aplica-se a todas as aeronaves de matrícula brasileira operando sob o RBAC 91 e apresenta “as normas para a utilização da informação aeronáutica em formato digital” e também as “informações necessárias para a substituição de publicações aeronáuticas impressas por informação em formato digital”. (ANAC, 2019) A instrução Suplementar nº 00-009 orienta os operadores regidos pelo RBAC 91, e outros operadores não atingidos por este estudo, sobre as inspeções de rampa realizadas pela ANAC. Apresentada a legislação pertinente iremos apresentar as exigências da legislação, sob o ótica da operação diária, apresentando as definições presentes no CBAER, os requisitos presentes no RBAC 91, as regras de implantação presentes na IS 91-002, e finalmente, os requisitos de inspeção de rampa presentes na IS 00-009. 17 2.2 EXIGÊNCIAS DA LEGISLAÇÃO Iniciamos a apresentação das exigências da legislação com as definições contidas no CBAer. 2.2.1Código Brasileiro de Aeronáutica Criado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o CBAer é o documento normativo base da aviação civil, é ele quem regula e organiza os direitos e deveres da aviação civil brasileira, respeitando os regulamentos provenientes da ICAO e de Tratados e Convenções que o Brasil faz parte. Contendo as leis que regem vários setores da aviação civil brasileira apresenta dados e definições importantes, que ajudam a fundamentar o uso de tabletes na operação RBAC 91. 2.2.1.1 Tráfego aéreo de aeronaves no espaço aéreo brasileiro O artigo 14 indica que as aeronaves trafegando no espaço aéreo brasileiro

devem observar “as disposições estabelecidas nos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte (artigo 1º, § 1º), neste Código (artigo 1º, § 2º) e na legislação complementar (artigo 1º, § 3º)”. (BRASIL, 1986). Relevante ao nosso estudo, o § 2º nos diz ser “livre o tráfego de aeronave dedicada a serviços aéreos privados [regidos pelo RBAC 91]”. Tal informação será importante quando tratarmos da não exigência de autorização específica para o uso de tabletes a bordo de aeronaves regidas pelo RBAC 91. (BRASIL, 1986) 2.2.1.2 Explorador de aeronave O artigo 123 em seu inciso II, diz que, em tratando-se de serviços aéreos privados, é considerado o operador ou explorador de aeronave, “o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos”. (BRASIL, 1986) 18 2.2.1.3 Composição da tripulação Segundo o artigo 156 tripulantes são “as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronaves.” (BRASIL, 1986) 2.2.1.4 Comandante de aeronave O artigo 165 exige que toda aeronave tenha a bordo “um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem”. O artigo 166 determina que o “Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave”. O artigo 169 autoriza o “Comandante [à], sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.” (BRASIL, 1986). 2.2.1.5 Serviços aéreos privados O artigo 177, no inciso II, diz que os “serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas: [...] de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave.” O artigo 178, fundamentado no artigo 14, § 2º, afirma que os “proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas.” (BRASIL, 1986). 2.2.1.6 Fundamentos para a legislação complementar Os artigos apresentados definem os fundamentos que serão encontrados nas “disposições estabelecidas [...] na legislação complementar” (BRASIL, 1986). RBAC 91.203 Aeronave civil - documentos requeridos (a) Exceto se de outra forma autorizado por regulamento de operação específico, somente é permitido operar uma aeronave civil brasileira se ela tiver a bordo os seguintes documentos: (1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pela ANAC em nome do operador, exceto para os casos previstos nos parágrafos (b), (c) e (e) desta seção; (2) os requeridos segundo o parágrafo 91.9(b) deste regulamento e a lista condensada de verificações (checklist) da aeronave; (3) publicações aeronáuticas apropriadas impressas ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados; (4) diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável; (5) apólice de seguro ou certificado de seguro válido; (6) licença de estação da aeronave válida ou outro documento aceitável que a substitua; (Redação dada pela Resolução nº 606, de 11.02.2021) (7) certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria de aeronave, conforme previsto nos parágrafos 91.327(b) (2) e 91.403(f) deste Regulamento; (8) documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável; (9) as autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável; (10) lista de passageiros, se aplicável, exceto para aeronave experimental, leve esportiva ou planador, que deve ser mantida pelo operador por no mínimo 1 ano após o voo; (11) manifesto de carga, com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s) e/ou carga; e (12) ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 deste regulamento ou por regulamento específico. (b) Somente é permitido operar uma aeronave experimental se ela possuir a bordo um CAVE e, quando aplicável, o respectivo certificado de marca experimental (CME). Data da emissão: 14 de junho de 2021. RBAC nº 91 Data da vigência: 1º de julho de 2021. Emenda nº 03 Origem: SPO/SAR 20/134 (c) Somente é permitido operar uma aeronave que possua um certificado de tipo provisório se ela possuir a bordo um certificado de aeronavegabilidade provisório conforme o RBAC nº 21 e Resolução nº 293, de 19 de novembro de 2013. (d) Somente é permitido operar uma aeronave civil, brasileira ou estrangeira, dentro do território brasileiro, se tiverem sido cumpridos os requisitos de drenagem de combustível e de emissões de motores de aeronaves, estabelecidos pelo RBAC nº 34. (e) Somente é permitido operar uma aeronave nova, fabricada no Brasil e ainda não entregue ao seu proprietário ou operador, se a operação for conduzida pelo seu fabricante e a aeronave possuir a bordo um certificado de aeronavegabilidade especial, conforme os propósitos definidos no RBAC nº 21. (f) Somente é permitido operar uma aeronave civil se o(s) certificado(s) emitido(s), como aplicável(is), conforme um dos parágrafos (a), (b), (c) ou (e) desta seção, estiver(em) válido(s). (g) Somente é permitido operar uma aeronave com um tanque de combustível instalado dentro do compartimento de passageiros ou no compartimento de bagagem se a instalação tiver sido realizada em conformidade com o RBAC nº 43 e existir uma cópia da autorização da ANAC para a instalação dentro da aeronave. 91.205 Requisitos de instrumentos e equipamentos - aeronave civil motorizada detentora de certificado de aeronavegabilidade. (a) Salvo nos casos previstos nos parágrafos (e) e (f) desta seção e na seção 91.213 deste regulamento, somente é permitido operar uma aeronave civil.

4 – PREVISÃO DE INÍCIO DO CONTRATO

Novembro de 2025

5 – CLASSIFICAÇÃO DA DEMANDA

DEMANDA FAZ PARTE DO PLANO ANUAL DE CONTRATAÇÕES DA CODEVASF, EM VIGÊNCIA? SIM NÃO

DETALHAMENTO:



JUSTIFICATIVA: Por se tratar de demanda obrigatória, recorrente, a assinatura das cartas aeronáuticas de procedimento de voo por instrumento (IFR), e, renovação da assinatura da atualização do GPS GTN750 (GARMIN) e 696 (GARMIN) da aeronave Sêneca III PTVGE de propriedade da Codevasf é fundamental para segurança de voo

6 – QUANTIDADE A SER CONTRATADA E RESULTADOS A SEREM ALCANÇADOS

Quantidade a ser contratada: Será contratada . Uma (1) Assinatura anual Bundle GARMIN GTN750 Américas – 13 ciclos

Incluso: NavData, safe taxi, obstáculo, terreno, basemap

Assinatura anual Flitecharts GTN750 Brasil (3 equipamentos)

Garmin Pilot Aplicativo (2 ipads)

Assinatura anual Navdata Aera 796.GPS Portatil

Resultados a serem alcançados:

- 1.Regularização da aeronave junto à ANAC conforme legislação vigente, permitindo sua operação legal e segura;
- 4.Segurança jurídica para a operação aérea, conforme determinações legais e normativas;
- 5.Proteção à imagem e à responsabilidade do operador, demonstrando compromisso com a segurança e com a legislação aeronáutica

A renovação da assinatura das cartas aeronáuticas utilizadas por sistemas de navegação por GPS em aeronaves é essencial para garantir a segurança operacional e o cumprimento das regulamentações da ANAC.

Objetivos da Renovação

1. Atualização de Dados Críticos: As cartas aeronáuticas contêm informações sobre rotas, procedimentos de aproximação e outros dados essenciais para a navegação segura. A renovação assegura que as informações estejam atualizadas e reflitam as condições atuais do espaço aéreo e dos aeroportos.
2. Conformidade Regulatória: De acordo com a ANAC, é obrigatório que as aeronaves operem com dados atualizados para garantir a segurança e a eficiência das operações.
3. Segurança de Voo: A utilização de cartas desatualizadas pode levar a erros de navegação, aumentando o risco de incidentes ou acidentes. A renovação periódica é uma medida preventiva crucial.

Aspectos Legais e Obrigatoriedade

A ANAC estabelece diretrizes e regulamentações que exigem a utilização de dados atualizados para operações de voo. Embora não haja uma portaria específica mencionando a renovação das cartas aeronáuticas para GPS, a conformidade com as normas de navegação e segurança operacional implica na necessidade de manter as cartas atualizadas.

Conclusão

A renovação das cartas aeronáuticas para sistemas de navegação por GPS é uma prática fundamental para assegurar a segurança operacional e o cumprimento das regulamentações da ANAC. Embora a ANAC não forneça uma diretriz específica sobre a renovação dessas cartas, a atualização periódica é uma medida preventiva essencial para a segurança de voo.

7 – ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

A Cadeia de Valor Integrada é a base para o planejamento estratégico da Codevasf, tendo como um dos macroprocessos de suporte a Gestão do Patrimônio- Gestão de Contratações e Doações. Dentro do Mapa Estratégico, temos como um dos objetivos estratégicos- Gestão & Governança- OE5: Buscar a excelência na Gestão de Recursos Administrativos- Tema: Processos Internos (PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO- 2025/2030.

8 – FONTE DE RECURSO

Programa de Trabalho: 04.122.0032.2000.0001 (172108) – Administração da Unidade Nacional

9 – EQUIPE DE PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO

Olimar Jose Costa

Gláucia Oliveira Santos Marinho

Ricelly Santos Moura

10 – ASSINATURA DO REPRESENTANTE DA UNIDADE SUPRIDORA

RESPONSÁVEL PELAS
INFORMAÇÕES:

Gláucia Oliveira Santos Marinho

UNIDADE ORGÂNICA:	AA/GPA/UAL
CARGO/FUNÇÃO:	Chefe

11 – AUTORIZAÇÃO DA AUTORIDADE COMPETENTE			
AUTORIDADE COMPETENTE:	Gerson Vinicius Cestari Souza		
CARGO/FUNÇÃO:	Gerente da AA/GPA		
DATA:	24	/	outubro / 2025
AUTORIZAÇÃO:	(ASSINATURA DIGITAL DA AUTORIDADE COMPETENTE)		

Observações importantes:

- Art. 11 do RILC - As unidades organizacionais que necessitarem de bens, serviços ou obras para entregar resultados sob sua responsabilidade **serão denominadas unidades demandantes, podendo atuar como unidade supridora, se for o caso**, ou solicitar às unidades supridoras que procedam com a formalização de demandas; e
- Art. 13 do RILC - **A materialização da fase de Formalização da Demanda** dar-se-á por intermédio da elaboração, pela **unidade supridora**, do Documento de Formalização da Demanda – DFD, para aquisições em geral, ou do Documento de Oficialização da Demanda – DOD, para aquisições de soluções de Tecnologia da Informação e Comunicação – TIC.