



Governo do Distrito Federal
Polícia Civil do Distrito Federal
Divisão de Operações Aéreas do Departamento de Atividades Especiais
Seção de Operações e Instrução de Voo de Asa Fixa da Divisão de Operações Aéreas

Estudo Técnico Preliminar - ETP - PCDF/DGPC/DEPATE/DOA/SOIVAF

Governo do Distrito Federal
Polícia Civil do Distrito Federal
Divisão de Operações Aéreas do Departamento de Atividades Especiais
Seção de Operações e Instrução de Voo de Asa Fixa da Divisão de Operações Aéreas

Estudo Técnico Preliminar - ETP - PCDF/DGPC/DEPATE/DOA/SOIVAF

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. DA DESCRIÇÃO DE NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

O presente estudo tem por objetivo demonstrar a necessidade da contratação de nova empresa certificada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para a prestação de serviço de manutenção aeronáutica com fornecimento de componentes aeronáuticos para uma aeronave modelo Beechcraft BE 58, matrícula PT-ICT, nº de série TH173, a qual integra a frota da Divisão de Operações Aéreas (DOA) da Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF), tendo em vista a não renovação de contrato anterior, conforme esclarecido no formulário de apresentação de demanda (125588069).

O dever de prover a manutenção das aeronaves decorre de exigência legal. Nesse sentido, os §§ 2º e 3º, do art. 70, do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86), dispõem:

“§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção”.

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90, o qual disciplina os requisitos para operações especiais de aviação pública estabelece em seu item "90.83 Manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração":

(a) As UAP **deverão realizar** manutenção, manutenção preventiva, reconstrução e alteração segundo os RBAC nº 43, RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, e demais disposições complementares expressas em regulamentos correlatos.

(b) A UAP **deverá realizar** o controle da manutenção de suas aeronaves para preservação das condições de aeronavegabilidade requeridas em regramentos próprios da ANAC. (grifo nosso)

Para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que a aeronave Beechcraft BE 58 (PT-ICT) fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, será necessário licitar a contratação de nova empresa homologada pela ANAC para executar os serviços descritos, haja vista que a DOA não dispõe de servidores habilitados e nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE.

No mesmo sentido, decorre que outra condição para a preservação da aeronavegabilidade da aeronave corresponde a revisão geral dos seus motores (Overhaul), necessária a cada 1.900 horas de voo ou 12 (doze) anos, o que, no caso presente, se encontra prestes a ocorrer, que será objeto de cotação em item individualizado.

Com a contratação de organização de manutenção e fornecimento de materiais aeronáuticos certificada pela ANAC, que cumpra com os requisitos estabelecidos nos RBAC e RBHA aplicáveis, pretende-se manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE para possibilitar seu emprego em diversas ações policiais, tais como:

- a) Transporte de equipes policiais e equipamentos para operações policiais;
- b) Transporte de presos e escoltas;
- c) Traslados aeromédicos (enfermos, órgãos e materiais biológicos);
- d) Treinamento e aperfeiçoamento dos pilotos da DOA.

Além do mencionado benefício, sob o aspecto utilitário, a contratação também visa benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública, pois possibilitará a conservação da AERONAVE contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na operação destes bens de considerável valor econômico.

A contratação pretendida encontra-se alinhada com o Planejamento Estratégico da PCDF, mais especificamente com os seguintes objetivos estratégicos:

Perspectiva de Gestão - permitirá uma melhor gestão e disponibilidade da aeronave:

OBJETIVO 1: APRIMORAR A GOVERNANÇA COM FOCO NA GESTÃO POR RESULTADOS

Perspectiva de Estrutura - buscar as melhores práticas de manutenção aeronáutica e qualidade nos materiais a serem adquiridos:

OBJETIVO 2: ELUCIDAR INFRAÇÕES PENAIS COM EFETIVIDADE

OBJETIVO 4: GARANTIR A MODERNIZAÇÃO INSTITUCIONAL

Perspectiva de Resultado - incrementar a eficiência das operações que necessitem do emprego da aeronave:

OBJETIVO 8: EXERCER COM EXCELÊNCIA AS FUNÇÕES DE POLÍCIA JUDICIÁRIA

OBJETIVO 10: FOMENTAR A REDUÇÃO DA CRIMINALIDADE

OBJETIVO 11: MAXIMIZAR A SATISFAÇÃO DO CIDADÃO

2. DA PREVISÃO DE CONTRATAÇÃO NO PACC

A contratação em tela está prevista no PACC, contemplado na última reunião do Comitê Interno de Governança da PCDF, inserido ao item 66 do caderno de custeio.

3. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

O serviço a ser contratado tem natureza de serviço continuado sem dedicação exclusiva de mão-de-obra. Conforme a IN 05/2017, os serviços prestados de forma contínua são aqueles que, pela sua essencialidade, visam a atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

Diante disso observa-se que a manutenção de aeronaves da frota da DOA/PCDF se enquadra dentro desta natureza, tendo em vista que a falta de manutenção dos aviões pode causar a sua degradação e compromete seu emprego nas diversas ações policiais exemplificadas.

A manutenção preventiva possibilitará a conservação da aeronave contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na operação destes bens de considerável valor econômico.

Não haverá alocação contínua de empregados da contratada nas dependências da DOA, nem dedicação exclusiva.

3.1 A Empresa deverá provar cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) Possuir registro no correspondente conselho de fiscalização de profissão da região;
- b) Comprovar que possui os funcionários de cada especialidade abaixo em seu quadro permanente, todos habilitados pela ANAC:
 - b.1) Responsável Técnico cadastrado junto a ANAC, com registro no correspondente conselho de fiscalização de profissão.
 - b.2) 01 (um) Técnico em Célula (CEL) com habilitação válida emitida pela ANAC;
 - b.3) 01 (um) Técnico em Grupo Moto Propulsor (GMP) com habilitação válida emitida pela ANAC;
 - b.5) Os responsáveis técnicos e/ou membros da equipe técnica acima elencados deverão pertencer ao quadro permanente da empresa licitante, devendo a empresa vencedora do certame comprovar tal fato no momento da assinatura do contrato, entendendo-se como tal, para fins deste certame, o sócio que comprove seu vínculo por intermédio de contrato social/estatuto social; o administrador ou o diretor; o empregado devidamente registrado em Carteira de Trabalho e Previdência Social; e o prestador de serviços com contrato escrito firmado com o licitante.

3.2. A Empresa deverá apresentar a seguinte documentação complementar:

- a) Cópia do registro no correspondente conselho de fiscalização de profissão da região.
- b) Cópia do Certificado de Organização de Manutenção emitido pela ANAC.
- c) Cópia de Especificações Operativas, abrangendo as categorias, classes e artigos: Célula (classe III modelo 58), Motor (Classe I modelos IO-520C e IO-520CB).
- d) Apresentação de um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado devidamente identificada, comprovando a execução de serviços de manutenção compatíveis com o tipo da aeronave e revisão geral de seus motores.
- e) Apresentar declaração, emitida pela DOA, de vistoria da aeronave e dos documentos de registro e controle ou apresentar atestado de abstenção de realização de vistoria, conforme Anexo do Edital.
- f) A base de manutenção da Empresa deverá se situar num raio máximo de 473 milhas náuticas (876 quilômetros) da base operacional da Contratante, que se encontra no Aeroporto Internacional de Brasília (ICAO SBBR). A limitação deste raio, que equivale a aproximadamente três horas de voo da aeronave em referência, se dá em virtude dos custos de deslocamento até a base de manutenção, bem como os riscos envolvidos neste traslado. Distâncias superiores podem onerar excessivamente a Administração.
- g) Foram encaminhadas solicitações de orçamento para 12 (doze) empresas do ramo, a saber: CMA, AEROKING, AIRTECHS, GLOBAL PARTS, GOÁS MANUTENÇÃO, HANGAR DOIS, NAVES AVIAÇÃO, OMA OFICINA, SEGVOO MANUTENÇÃO, TANGARÁ AEROCENTER, VOEARP e MANAL.

4. DAS ESTIMATIVAS DE QUANTIDADES/MEMÓRIA DE CÁLCULO/HISTÓRICO DE CONSUMO

4.1. Manutenção

As manutenções, sejam aquelas programadas ou não programadas, foram quantificadas utilizando-se a unidade "homem-hora", totalizando 583 (quinhentos e oitenta e três) unidades, conforme planilha abaixo, onde foram utilizadas as memórias de cálculo correspondentes de 05 (cinco) anos.

Levou-se em consideração as inúmeras manutenções não programadas durante a execução contratual, tendo em vista o ano da aeronave (1971) e suas elevadas discrepâncias ao longo do tempo.

4.1.1 Manutenções programadas são aquelas atinentes às manutenções obrigatórias descritas no manual da aeronave.

4.1.2 Manutenções não programadas se referem aquelas outras geradas por alguma pane, defeito, discrepâncias ou mesmo de incidentes (por exemplo, colisão com pássaros) em algum sistema, motor ou

célula da aeronave.

4.1.3. Manutenções eventuais subcontratadas de manutenção e locação de componentes:

Estão inclusos neste item as assinaturas de banco de dados de GPS e cartas aeronáuticas, bem como serviços de rampa na base operacional da contratante e outras localidades quando necessário.

Também estão inclusas neste item eventuais taxas a serem pagas quando da emissão de documentação necessária para traslado da aeronave.

É importante frisar que na memória de cálculo da tabela II, abaixo, estão incluídas aquelas manutenções eventualmente subcontratadas.

Importa salientar que não é possível fazer uma previsão exata de quais serviços deverão ser executados na aeronave ao longo do tempo; assim, optou-se por elaborar tabela de serviços com base naqueles executados ao longo dos últimos cinco anos, os quais deram origem àqueles valores listados na tabela II. Nesse sentido, é essencial frisar que alguns dos serviços discriminados poderão até mesmo não ser executados; e outros poderão ser executados mais de uma vez, além da execução eventual de serviços não listados.

TABELA I - SERVIÇOS

SERVIÇO
AFERIÇÃO DE TRANSPONDER (AXP340)
AFERIÇÃO DE BÚSSOLA MAGNÉTICA
AFERIÇÃO DE ELT
AJUSTE E REGULAGEM DE AMORTECEDOR DO TREM DE POUSO
ALINHAMENTO COMPLETO DO TREM DE POUSO PRINCIPAL (LH/RH)
ALINHAMENTO, AJUSTE E REGULAGEM DAS PORTAS DO TREM DE POUSO
ASSINATURA DE ATUALIZAÇÃO DO BANCO DE DADOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA ANUAL (GARMIN G500TXi) - BRASIL
ASSINATURA DE CARTAS AERONÁUTICAS PARA SISTEMA DE NAVEGAÇÃO (GARMIN G500TXi) - BRASIL
ASSINATURA DE ATUALIZAÇÃO DO BANCO DE DADOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA ANUAL (GARMIN GNS430) - BRASIL
ASSINATURA DE ATUALIZAÇÃO DO BANCO DE DADOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA ANUAL (GARMIN GTN750Xi) - BRASIL
BALANCEAMENTO DE RODA
CUMPRIMENTO COMPLETO DOS ITENS DE LUBRIFICAÇÃO DA AERONAVE (300/600 HORAS)
DESMONTAGEM/REMONTAGEM DE RODA COM SUBSTITUIÇÃO DE PNEU
ELABORAÇÃO DO CONTROLE DE MANUTENÇÃO (ANUAL)
EMBUCHAMENTO COMPLETO DE DOSADORA DE COMBUSTÍVEL
EMBUCHAMENTO COMPLETO DO TREM DE POUSO DO NARIZ
EMBUCHAMENTO COMPLETO DO TREM DE POUSO PRINCIPAL (LH/RH)
INSPEÇÃO ANUAL DE MANUTENÇÃO (IAM)
INSPECAO COMPLETA NOS CONJUNTOS DOS CINTOS DE SEGURANCA DAS POLTRONAS E BAGAGEIROS
INSPEÇÃO DE 100 HORAS

INSPEÇÃO DE 50 HORAS
INSPEÇÃO DOS PARAFUSOS DE FIXAÇÃO DAS ASAS
INSPEÇÃO GERAL DAS BOMBAS DE VÁCUO DOS MOTORES LH/RH COM AJUSTE E REGULAGEM
INSPEÇÃO GERAL DOS PARAFUSOS, CONEXÕES E CABOS DE COMANDO DOS MOTORES
INSPEÇÃO GERAL NAS 6 VÁLVULAS DE DRENO DOS SISTEMAS DE INDUÇÃO LH/RH
INSPEÇÃO/LIMPEZA COMPLETA DOS FILTROS/TELAS DE TODAS AS LINHAS DE COMBUSTÍVEL
LIMPEZA INTERNA/EXTERNA COMPLETA DA AERONAVE
LIMPEZA ULTRASONICA COM TESTES NOS BICOS INJETORES DOS MOTORES LH/RH
LIMPEZA, AFERIÇÃO E REGULAGEM DOS CABOS DE COMANDO
MANUTENÇÃO E RECARGA DO EXTINTOR DE INCÊNDIO (CO2)
PINTURA GERAL DA AERONAVE
REMOÇÃO/REINSTAÇÃO DE GOVERNADOR DE HÉLICE COM INSPEÇÃO E LIMPEZA MECÂNICA COMPLETA
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DA HASTE DE COMANDO DIRECIONAL DA BEQUILHA COM EMBUCHAMENTO COMPLETO
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE ALOJAMENTO DO FREIO
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE DOSADORA DE COMBUSTÍVEL DO MOTOR
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE HÉLICE COM SUBSTITUIÇÃO DOS ANÉIS DE VEDAÇÃO DO CUBO, PÁS E COPO
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE MAGNETO DE MOTOR COM INSPEÇÃO DE 500 HORAS
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE MANETE DE HÉLICE
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE MANETE DE MISTURA
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE MANETE DE POTÊNCIA
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE TREM DE POUSO DO NARIZ
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DE TREM DE POUSO PRINCIPAL
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DOS FILTROS DE COMBUSTÍVEL LH/RH COM LIMPEZA COMPLETA DAS TELAS PRINCIPAIS
REMOÇÃO/REINSTALAÇÃO DOS PALONIES DOS FREIOS COM EMBUCHAMENTO COMPLETO
REVISÃO GERAL DE DOSADORA DE COMBUSTÍVEL DO MOTOR
REVISÃO GERAL DE MOTOR ELÉTRICO DO TREM DE POUSO
REVISÃO GERAL DOS ALOJAMENTOS DOS FREIOS (LH/RH)
REVISÃO GERAL DOS DRENOS DE COMBUSTÍVEL
SUBSTITUIÇÃO DE JOGO DE VELAS DE IGNIÇÃO DE MOTOR
SUBSTITUIÇÃO DE PNEU E CÂMARA DE AR DE RODA DO TREM DE POUSO DO NARIZ
SUBSTITUIÇÃO DE PNEU E CÂMARA DE AR DE RODA DO TREM DE POUSO PRINCIPAL
SUBSTITUIÇÃO DOS CABOS DE COMANDO DO LEME

SUBSTITUIÇÃO DOS CABOS DE COMANDO DO PROFUNDOR
SUBSTITUIÇÃO DOS CABOS DE COMANDO DOS AILERONS
SUBSTITUIÇÃO DA LENTE ACRILICA DE PONTA DE ASA COM CALAFETAÇÃO
SUBSTITUIÇÃO DE DISCO DE FREIO E PASTILHAS
SUBSTITUIÇÃO DE FAROL DE POUSO
SUBSTITUIÇÃO DE FILTRO DE AR DE INDUÇÃO DO MOTOR (500 HORAS)
SUBSTITUIÇÃO DE FILTRO DE ÓLEO
SUBSTITUIÇÃO DE PASTILHA DE FREIO
SUBSTITUIÇÃO DE TUBULAÇÃO DE RETORNO DE COMBUSTÍVEL DA BOMBA ELÉTRICA DE COMBUSTÍVEL DO MOTOR
SUBSTITUIÇÃO DO ANEL DE VEDAÇÃO DO BOCAL DE ABASTECIMENTO DO ÓLEO DO MOTOR
SUBSTITUIÇÃO DO BULBO DE TEMPERATURA DE CABEÇA DO CILINDRO
SUBSTITUIÇÃO DO FAROL DA BEQUILHA
SUBSTITUIÇÃO DO ÓLEO DE MOTOR
SUBSTITUIÇÃO DOS FILTROS DE AR DE SUCÇÃO DE VÁCUO LH/RH
SUBSTITUIÇÃO DOS FILTROS DE AR DOS INSTRUMENTOS LH/RH

- 1) As especificações de peças e serviços a serem fornecidas e prestados deverão seguir as recomendações do fabricante da aeronave, bem como o material utilizado na execução dos serviços deverá ser aquele recomendado pelo fabricante e legislação correspondente.
- 2) A planilha correspondente ao anexo “A” servirá como base para a fiscalização e execução do contrato.
- 3) Os custos dos serviços na planilha listados são finais, incluem todos os custos diretos e indiretos necessários para o seu adimplemento, como fretes, tributos, armazenagem, encargos, aluguéis, taxas, insumos, consumíveis, mão de obra e quaisquer outros.
- 4) Havendo necessidade, para preservação ou reestabelecimento de condição de aeronavegabilidade, admite-se a realização de serviços não previstos na tabela, sob demanda e após autorização pela contratante. Na hipótese, deve-se verificar a compatibilidade dos preços propostos pela contratada, mediante apresentação de documentos fiscais, orçamentos, lista de preços (PRICE LIST- quando couber), ou método análogo para demonstração do preço de mercado.
- 5) Apresenta-se neste Anexo planilha contendo lista de serviços com maior probabilidade de demanda pela contratada durante a execução do contrato, composta com base no histórico serviços de manutenção da aeronave Beechcraft Baron 58 de matrícula PT-ICT, referente aos anos de 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024.
- 6) Na coluna “Quantidade estimada em homem/hora” será fornecida pelas empresas quando da apresentação das propostas.

TABELA II

ANO	CONTRATO N°	PROCESSO SEI	SERVIÇOS R\$	VALOR CORRIGIDO R\$ (IPCA)
2020	10/2018	00052-00003699/2019-45	108.550,85	141.858,80

2021	10/2018	00052-00003699/2019-45	63.518,89	76.820,56
2022	10/2018	00052-00003699/2019-45	174.376,32	188.750,40
2023	10/2018	00052-00003699/2019-45	162.474,51	169.207,78
2024	14/2023	00052-00016845/2023-89	317.626,03	317.626,03
Mediana (R\$)	169.207,78 (Homem/hora = 583)			
Média (R\$)	178.852,71 (Homem/hora = 616)			

*Valor do homem/hora baseado em R\$ 290,00, conforme contrato 14/2023

* As diferenças existentes nos cálculos se referem às dízimas, ou seja, optou-se pelo arredondamento em 583 h/h ao invés de 583,475 h/h.

4.2 Fornecimento de Componentes Aeronáuticos:

Componentes aeronáuticos são as peças e componentes necessários à operação, modernização e à manutenção da aeronavegabilidade da aeronave.

Há necessidade de substituição de peças por tempo (calendário), por consumo de horas de voo, por desgaste, pane no componente ou obsolescência.

Assim como para as manutenções, foram utilizadas as memórias de cálculo correspondentes de 5 (cinco) anos, chegando-se ao valor estimado de R\$ 102.524,90 (Cento e dois mil, quinhentos e vinte e quatro reais e noventa centavos) já corrigido pelo IPCA e R\$ 129.150,61 (Cento e vinte e nove mil, cento e cinquenta reais e sessenta e um centavos) se corrigidos pela variação do dólar americano (USD) – posto que a cotação de peças aeronáuticas têm seu valor cotado nessa moeda -, conforme tabela III, abaixo. Como se vê, uma diferença de R\$ 26.625,71 (vinte e seis mil seiscentos e vinte cinco reais e setenta e um centavos), não se justificando, portanto, ajustes com a variação do dólar.

A utilização de memória de cálculo dentro de uma perspectiva de 5 (cinco) anos levou em consideração as inúmeras manutenções não programadas durante a execução contratual, tendo em vista o ano da aeronave (1971) e suas elevadas discrepâncias ao longo do tempo.

As peças utilizadas na manutenção do avião deverão ser originais e novas, ou seja, de primeiro uso.

Admitindo-se que algumas das peças listadas na tabela III podem ser de segunda linha, conforme o “Part Number” ali especificado, admite-se a compra de componentes que sejam de “Part Number” diferente, desde que estes sejam de primeira linha e devidamente comprovados pela empresa.

Diante do fato de a aeronave ter sido fabricada há bastante tempo (1971), peças remanufaturadas/usadas somente poderão ser utilizadas no caso de as novas não serem mais fabricadas, mediante prévia comunicação ao contratante e autorização por parte deste, admitindo-se neste tipo de aquisição o valor do item remanufaturado/usado, devidamente revisado, não superior a 70% do valor de um item novo.

Sendo aceita a utilização de peças usadas/recondicionadas, estas deverão conter garantias dadas pela contratada e apresentar documentação que comprove sua procedência e condições de uso aprovado pelas autoridades aeronáuticas.

Como no caso do item anterior (serviços), não é possível fazer previsão exata quais peças deverão ser trocadas, recondicionadas e/ou utilizadas na aeronave ao longo do tempo; assim, optou-se por elaborar tabela de peças com base naquelas utilizadas ao longo dos últimos cinco anos, as quais deram origem

àqueles valores listados na tabela IV, excluindo-se peças eventualmente trocadas de uso prologando e com probabilidade menor de troca. Nesse sentido, é essencial frisar que algumas das peças discriminadas poderão não ser trocadas, recondicionadas e/ou utilizadas enquanto outras poderão o ser mais de uma vez.

Admite-se ainda a troca, recondicionamento e/ou utilização de peças não listadas na tabela III desde que devidamente justificados pela contratada e com a apresentação de documentos fiscais, orçamentos, lista de preços (PRICE LIST- quando couber), ou método análogo para demonstração do preço de mercado.

TABELA III - COMPONENTES AERONÁUTICOS

COMPONENTE	PART NUMBER	QUANTIDADE (C)
ANEL	630979	2
ANEL DE HELICE	A1633-39	3
ANEL DE HELICE	A1633-52	3
ANEL DE VEDAÇÃO	A1633-9	1
ANEL DE VEDAÇÃO	MS28775-011	1
ANEL DE VEDAÇÃO	MS28775-138	1
ANEL DE VEDAÇÃO	MS28775-227	1
ANEL DE VEDAÇÃO	MS28775-328	6
ANEL VEDAÇÃO	MS28775-222	8
ANEL VEDAÇÃO	MS28775-226	3
ARRUELA	AN960-10L	38
ARRUELA	AN960-416	1
ARRUELA	AN960-516	2
ARRUELA	AN960-816L	3
ARRUELA	AN970-3	1
ARRUELA LISA	AN960-716L	2
ARRUELA PRESSÃO 3/16	MS35338-43	6
BLOCO DISTRIBUIDOR	ES10-39158	1
BULBO TEMPERATURA CILINDRO	102-00007	1
CALÇO DE ANEL DE VEDAÇÃO	MS28774-328	2
CÂMARA DE AR	302-013-400	1
CÂMARA DE AR PRINCIPAL	G19.5X6.75	2
CONDENSADOR MAGNETO	10-400615	4
CONTRA PINO	MS24665-157	40
CONTRA PINO	MS24665-287	11
CONTRA PINO	MS24665-362	25
DISCO DE FREIO	164-02706	2
DRENO GASOLINA	CCA-4850	1

FAROL 24V 250W	4596	2
FILTRO REDONDO	AB-50752	4
FILTRO	RAD9-14-5	2
FILTRO DE ESPUMA	RA-B3-5-1	2
FILTRO DE OLEO	AA48109	14
JUNTA DA TAMPA DE OLEO	642892	1
JUNTA DE MAGNETO	649954	4
JUNTA DOSADORA	649983	2
MANGUEIRA	306-4	10
MOLA CATRACA	10-51324	2
NUT SPRING	MS33737-12C	4
OLEO DE MOTOR	W100	165
PARAFUSO	AN24-26	2
PARAFUSO	AN3-10	4
PARAFUSO	AN3-10A	6
PARAFUSO	AN3-11	1
PARAFUSO	AN3-12A	2
PARAFUSO	AN3-14A	2
PARAFUSO	AN4-10	2
PARAFUSO	AN4-14A	1
PARAFUSO	AN4-16	2
PARAFUSO	AN4-34	2
PARAFUSO	AN526C1032R16	3
PARAFUSO	AN526C1032R9	46
PARAFUSO	AN6-36A	2
PARAFUSO BOLEADO 5/32 INOX	AN526C832R8	4
PARAFUSO ESCAREADO PHILIPS 3/16	MS24693C278	1
PARAFUSO ESCAREADO PHILIPS 3/16	MS24694C51	4
PASTILHA DE FREIO	066-02200	32
PASTILHA DE FREIO	066-09700	8
PLATINADO LH	10-382584	4
PNEU	500X5-6L	1
PNEU PRINCIPAL	650X8-8L	4
PORCA	AN310-3	8

PORCA	AN310-4	8
PORCA	AN310-6	2
PORCA	AN315-3R	4
PORCA	MS21045-3	7
PORCA	MS21045-5	7
PORCA CRAVAR 3/16	MS21059L3	5
PORCA FIBRA 5/32	MS21044N08	4
RIBITE	CR3243-5-04	4
SPLICE RED	320559	4
TERMINAL ANEL	36151	2
VALVULA DE ALTA PRESSÃO	302DN	2
VELAS	RHB32E	24
VALOR TOTAL		

1) As especificações de peças e serviços a serem fornecidas e prestados deverão seguir as recomendações do fabricante da aeronave, bem como o material utilizado na execução dos serviços deverá ser aquele recomendado pelo fabricante e legislação correspondente.

2) A planilha correspondente ao anexo "B" servirá como base para a fiscalização e execução do contrato.

3) Os custos dos componentes na planilha listados são finais, incluem todos os custos diretos e indiretos necessários para o seu adimplemento, como fretes, tributos, armazenagem, encargos, aluguéis, taxas, insumos, consumíveis, mão de obra e quaisquer outros.

4) Havendo necessidade, para preservação ou reestabelecimento de condição de aeronavegabilidade, admite-se a aquisição de componentes não previstos na tabela, sob demanda e após autorização pela contratante. Na hipótese, deve-se verificar a compatibilidade dos preços propostos pela contratada, mediante apresentação de documentos fiscais, orçamentos, lista de preços (PRICE LIST – quando couber), ou método análogo para demonstração do preço de mercado.

5) Apresenta-se neste Anexo planilha contendo lista de componentes com maior probabilidade de demanda pela contratada durante a execução do contrato, composta com base no histórico serviços de manutenção da aeronave Beechcraft Baron 58 de matrícula PT-ICT, referente aos anos de 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024.

6) Os valores unitários e Totais de cada componente, segundo uma perspectiva de cinco (05) anos serão fornecidos pelas empresas nos orçamentos.

TABELA IV

PEÇAS

CONTRATO N°	CONTRATO	SEI	PEÇAS R\$	VALOR CORRIGIDO R\$ (IPCA)	Variação do dólar	Valor Corrigido pelo dólar (R\$)
2020	10/2018	00052-00003699/2019-45	51.494,36	67.294,99	53,23%	78.904,80

2021	10/2018	00052-00003699/2019-45	17.542,85	21.216,55	19,36%	20.461,70
2022	10/2018	00052-00003699/2019-45	358.473,73	388.023,22	9,43%	392.277,80
2023	10/2018	00052-00003699/2019-45	466.347,86	485.674,25	15,31%	537.745,71
2024	14/2023	00052-00016845/2023-89	102.524,90	102.524,90	25,97%	129.150,61
Mediana (R\$)	102.524,90					129.150,61
Média (R\$)	212.946,78					231.708,12

· Para a repactuação dos valores para a moeda norte americana foram utilizadas informações do Banco Central considerando-se o primeiro dia útil de cada ano como Valor Base (VB), a saber: 02/01/2020 = 4,0213 USD; 04/01/2021 = 5,1626013 USD; 03/01/22 = 5,6309001 USD; 03/01/2023 = 5,3435987 USD e 02/01/24 = 4,8915997 USD

· Como Valor Atual foi utilizada a cotação do dia 17/12/2024 = 6,162114

· Para a indicação da variação percentual foi utilizada a fórmula matemática: $[(VA - VB)] / VB \times 100 =$ Variação percentual

5. DO LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

Após análise de situações similares junto a outros órgãos governamentais, observou-se que a solução encontrada parte do instrumento aqui proposto como uma melhor opção para o problema, se não vejamos: poder-se-ia pensar na contratação de empresas especializadas na locação (arrendamento) de itens similares aos que se deseja manter, ou de mesma funcionalidade, inclusive da própria aeronave; porém, tal solução é totalmente inviável para a Administração diante de seu elevado custo, quando comparado à contratação de uma empresa especializada na manutenção dos itens existentes.

A locação das peças necessárias para a manutenção dos equipamentos também não se mostra uma alternativa viável simplesmente pelo fato de não existirem no mercado empresas especializadas na locação de tais consumíveis. Além disso, caso existissem, haveria a necessidade de se contratar, em paralelo, a mão de obra especializada, que ficaria responsável por reparar as peças defeituosas e recolocar as novas no local, encerrando, por vez, a possibilidade de se cogitar tal solução como vantajosa para a Administração.

Ora, devemos considerar que a aeronave tem elevado valor econômico e é bem público a ser mantido segundo as normas que regem a matéria, incluindo-se àquelas do órgão regulador. Isto posto, a manutenção preventiva possibilitará a conservação da aeronave contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na operação destes bens.

Para a concepção de uma solução que atenda à necessidade desta Divisão de Operações Aéreas, solicitamos orçamentos junto às doze (12) empresas especializadas no ramo de manutenção de aviação civil, conforme documentação anexa, utilizando-se como modelo as tabelas I, II, III, IV e V, elaboradas segundo as estimativas já informadas alhures, cujos valores serão inseridos em planilha específica.

Somente duas empresas se dignaram a nos retornar com seus orçamentos, a saber: CMA Aviação (162438696) e Goiás Manutenção de aeronaves Ltda (162439076) e (162439942)

5.1. Justificativas para a possibilidade de subcontratação.

Ocasionalmente, pode acontecer que dois ou mais componentes da aeronave (por exemplo, um indicador de atitude e um transceptor de comunicação de rádio VHF, dentre outros) apresentem problemas simultâneos em seu funcionamento. Nessa hipótese, a ação corretiva normalmente adotada é a desinstalação dos componentes sem condições de uso para envio às oficinas especializadas, caso a contratada não disponha do serviço especializado em determinado componente; situação que, diga-se, é comum no meio aeronáutico

O procedimento de envio de componentes sem condições de uso para oficinas especializadas é o mais recorrente porque a empresa homologada pela ANAC, para efetuar a desinstalação e reinstalação de componentes, nem sempre estará também homologada para executar os serviços de conserto, revisão ou reparo dos mesmos.

Com efeito, devido ao fato dos serviços de manutenção de aeronaves em geral serem bastante diversificados e complexos, exigindo alto grau de especialização técnica dos profissionais que os executam, além de um considerável investimento para se homologar uma oficina de manutenção que cumpra com os requisitos estabelecidos pela ANAC, é comum haver a segregação das especialidades de manutenção aeronáutica entre as diversas empresas do ramo, com o objetivo de aumentar a eficiência e reduzir custos.

No caso específico das aeronaves, é provável que não exista no mercado uma única organização de manutenção de produtos aeronáuticos que seja capaz de se incumbir sozinha da totalidade dos serviços de manutenção e que tenha capacidade de executar, diretamente e com recursos próprios, todos os serviços de manutenção preventiva e corretiva da célula, dos motores, dos conjuntos rotativos e dos aviônicos que as equipam. Os serviços de manutenção de aeronaves podem envolver níveis de reparos não executados por uma única empresa contratada, como, por exemplo, os níveis de manutenção executados num motor de aeronave, desde a manutenção de linha até as revisões gerais. Sendo assim, é normal no meio aeronáutico que uma empresa homologada para a manutenção geral dos manuais da aeronave não seja homologada para efetuar a revisão geral dos motores e de outros conjuntos mais complexos (hélices, trens de pouso, etc.). A propósito, serviços especializados, como pintura, capotaria e laudos de engenharia, são outros exemplos de que pode ser necessária a subcontratação no item pertinente, ou seja, **4.1.3**.

Por oportuno, uma empresa ou serviço subcontratado deverá atender aos requisitos de qualificação técnica necessários para a execução do objeto atendendo a todos os requisitos estabelecidos pela agência reguladora (ANAC) e demais órgãos governamentais nas mesmas condições da contratada, para tanto, o contratado deve apresentar documentação que comprove a capacidade técnica da subcontratada.

Todos os aspectos acima mencionados visam a demonstrar que, para não inviabilizar a manutenção da aeronave, a subcontratação acaba se impondo.

O percentual ou valor permitido para subcontratação será calculado durante a elaboração do Termo de Referência (TR) e incluído em planilha específica.

6. DA ESTIMATIVA DO VALOR DA CONTRATAÇÃO

Estima-se o valor da contratação, conforme descrito no **item 4**, segundo memória de cálculo e levantamento de serviços em homem/hora e componentes aeronáuticos em: **R\$ 169.207,78** (Cento e sessenta e nove mil, duzentos e sete reais e setenta e oito centavos) por ano e **R\$ 102.524,90** (Cento e dois mil, quinhentos e vinte e quatro reais e noventa centavos) por ano, respectivamente, vide tabelas II e IV.

Considerando-se a contratação pelo período de **cinco anos (05)**, teríamos, portanto:

TABELA V

	SERVIÇOS	PEÇAS/COMPONENTES
ANUAL	R\$ 169.207,78	R\$ 102.524,90
05 ANOS	R\$ 846.038,90	R\$ 512.624,50

Conforme consta no sítio do TCU (<https://licitacoescontratos.tcu.gov.br/4-1-6-estimativa-do-valor-da-contratacao-2/>) “não é o objetivo principal, neste momento, definir o valor que constará do edital de licitação,

mas sim possibilitar a escolha da solução mais vantajosa e o pronunciamento conclusivo sobre a viabilidade da contratação.

O valor estimado em nível de ETP deverá ser reavaliado, posteriormente, por meio de pesquisas de preços e outras técnicas estimativas, para aumentar sua precisão e possibilitar servir como parâmetro ao termo de referência”.

Como mencionado anteriormente foram feitas solicitações para doze (12) empresas para se tentar aumentar a precisão estimativa do valor de contratação.

7. DA DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

A descrição da solução para as questões relativas à manutenção da aeronave Beechcraft Baron BE58 (PT-ICT) foi parcialmente considerada no item 1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO, entretanto se faz necessário pormenorizar alguns outros aspectos relativos à execução do contrato propriamente dito, a saber:

7.1 – FORMA DE EXECUÇÃO DO SERVIÇO

Uma vez contratada a empresa, o traslado da aeronave até a sede da contratada se dará a cargo da PCDF, por intermédio da Divisão de Operações Aéreas.

Após o acionamento por parte do executor ou comissão executora do contrato e, antes de qualquer substituição de materiais (peças, componentes, lubrificantes, etc.) ou execução de serviços, independentemente de estarem previstos nas tabelas deste projeto ou não, a contratada deverá apresentar por escrito informações por parte do responsável técnico informando sobre a necessidade do serviço, a discriminação de todas as peças a serem substituídas e serviços a serem realizados por intermédio de ordem de serviço, na qual deverá constar a quantidade de homem/hora para cada serviço executado e o valor de cada peça e/ou componente com o seu respectivo “PN – Part Number”, a fim de serem previamente autorizados pelo contratante, o qual verificará a necessidade de realização de cada uma das intervenções.

A Nota Fiscal não necessariamente precisa conter o valor discriminado de homem/hora por cada serviço, desde que ele esteja especificado na Ordem de Serviço; entretanto deverá constar o “Part Number” correspondente de cada peça, os quais serão equiparados entre a Ordem de Serviço e a Nota Fiscal antes da autorização de pagamento.

Considerando que o projeto inclui serviços e peças relacionados à "manutenção programada" e também à "manutenção não programada", é importante salientar que o rol de serviços e peças discriminados neste projeto poderá ser demandado apenas parcialmente e que alguns quantitativos poderão ser maiores ou a menores que a quantidade inicialmente estimada, assim como serviços e peças poderão não constar na respectiva listagem.

Após a entrega definitiva do objeto, a empresa vencedora deverá apresentar a Nota Fiscal relacionando tudo aquilo que necessita ser pago pela Administração, de forma detalhada, conforme serviços e peças previstos nas tabelas deste documento, e seus respectivos quantitativos, para que possa ser calculado perfeitamente o valor devido.

Após conferência da Nota Fiscal e comparativo com a Ordem de Serviço, a mesma será atestada pelo Executor ou Comissão Executora, a fim de seguir sua tramitação para o pagamento das quantias devidas.

7.2 – LOCAIS EM QUE DEVERÃO SER PRESTADOS OS SERVIÇOS

A base de manutenção da Empresa deverá se situar num raio máximo de 473 milhas náuticas (876 quilômetros) da base operacional da Contratante, que se encontra no Aeroporto Internacional de Brasília (ICAO SBBR). A limitação deste raio, que equivale a aproximadamente três horas de voo da aeronave em referência, se dá em virtude dos custos de deslocamento até a base de manutenção, bem como os riscos envolvidos neste traslado. Distâncias superiores podem onerar excessivamente a Administração.

Eventualmente, em caso de indisponibilidade de voo da aeronave, a empresa contratada deverá providenciar seu reparo na localidade onde se encontrar, assim como providenciar toda a documentação junto ao órgão regulador para o seu posterior traslado até a base operacional da contratada para a devida manutenção.

7.3 – DO RECEBIMENTO PROVISÓRIO E RECEBIMENTO DEFINITIVO

Os quantitativos de serviço apresentados neste documento foram estimados, ou seja, correspondem à provável quantidade necessária para o suprimento das necessidades institucionais. Estando vigente a contratação, a PCDF/DOA solicitará à empresa, ao longo do período de vigência, as quantidades necessárias de cada item, de acordo com suas necessidades.

Após cada fornecimento ou conjunto de fornecimentos (a critério da empresa) a contratada receberá por aquilo que houver entregue, mediante apresentação da Nota Fiscal e respectivo(s) recibo(s) ao Executor de Contratos, não ficando a Corporação obrigada a consumir, necessariamente, os quantitativos totais que foram estimados, dada a impossibilidade de se calcular um número exato para o consumo, devido às inúmeras variáveis que influenciam a demanda.

Trata-se, portanto, de fornecimento de serviço contínuo para a PCDF/DOA, ao longo do período de vigência contratual, com entrega integral dos quantitativos indefinidamente solicitados, sem obrigação do consumo total daquilo que fora estimado.

O atendimento inicial de manutenção deverá ocorrer em até 48h (quarenta e oito horas) a partir da notificação da pane pelo gestor do contrato. Entende-se por atendimento inicial o primeiro contato com a contratada por meio dos canais disponíveis, com a apresentação, descrição e registro da demanda da pane, a partir do qual serão tomadas as providências voltadas à correção. Após o atendimento inicial e diagnóstico da pane, a contratada deverá providenciar a lista de peças necessárias e o seu pedido formal aos fornecedores, em até 7 (sete) dias úteis. A contratada deverá realizar a reparação ou substituição do item que apresentar vício ou defeito no prazo de até 30 (trinta) dias úteis, contados a partir da data da chegada das peças importadas em sua sede. Sendo assim, o prazo de conserto tem início a partir do momento em que as peças estiverem disponíveis na sede da contratada ou centro de serviços designado. O prazo indicado de 30 (trinta) dias úteis, durante seu transcurso, poderá ser prorrogado, mediante solicitação escrita e justificada da contratada e aceita pela contratante, sobretudo, mas não se limitando, aos casos em que os prazos de entrega das peças solicitadas para manutenção superem o prazo aludido pela comprovada falta de materiais/peças no mercado internacional e atrasos no processo de importação e desembaraço aduaneiro, não imputáveis à CONTRATADA.

Salvo orientação contrária, os serviços deverão ser entregues no local estabelecido para sua realização, aos cuidados do Executor do Contrato ou Comissão Executora, em dia útil, de segunda à sexta-feira, das 13:30h às 18:30h. Ao fim da execução dos serviços, as aeronaves deverão ser entregues no local de manutenção da contratada (conforme a previsão expressa na Seção "FORMA DE EXECUÇÃO DO SERVIÇO" do Termo de Referência) em plenas condições de aeronavegabilidade, após os ensaios de voo necessários e com toda a documentação e pendências de ordem técnica e documental em dia. 1 (um) dia antes da entrega dos serviços, a empresa contratada deverá comunicar o Executor do Contrato ou Comissão Executora sobre essa intenção, para que a Administração prepare a equipe de solo que irá se deslocar até a sede da empresa, para receber os serviços. No dia da entrega dos serviços, todas as peças avariadas/substituídas deverão ser apresentadas ao Executor de contrato ou Comissão Executora, para conferência, devendo, após a liberação, ser descartadas às expensas da contratada, se for o caso. Feita a entrega do serviço, esta será considerada uma entrega provisória.

Após o recebimento provisório, os aviões serão trasladados para a base operacional da contratante, às suas expensas, momento durante o qual serão realizados testes para verificar a conformidade dos serviços. O prazo de entrega/recebimento provisório poderá ser alterado à critério da Administração, conforme previsto no artigo 140 e seguintes da Lei nº 14.133/2021. Não ocorrendo problemas na entrega/recebimento provisório, ou sendo dispensada tal etapa, o serviço será recebido definitivamente no prazo de 7 (sete) dias úteis.

A Nota Fiscal detalhando os serviços e os materiais (se for o caso), será atestada pelo Executor ou Comissão Executora para efeito de início do prazo para o pagamento. Havendo fornecimento de objetos atrelados aos serviços, todos os materiais devem ser entregues ou instalados novos, sem uso. Devem ainda, vir acompanhados de suas embalagens originais e dos termos de garantia. Considerar-se-á o Termo Inicial dos prazos de garantia a data do recebimento definitivo.

Diante do fato da aeronave ter sido fabricada há bastante tempo, peças remanufaturadas/usadas somente poderão ser fornecidas acaso não existam itens novos disponíveis no mercado, mediante prévia comunicação ao contratante e autorização por parte deste. Neste tipo de aquisição, o valor do item

remanufaturado/usado, devidamente revisado, não poderá ser superior a 70% do valor de um item novo idêntico ou similar. Sendo aceita a utilização de peças usadas/recondicionadas, estas deverão conter garantias dadas pela contratada e apresentar documentação que comprove sua procedência e condições de uso aprovado pelas autoridades aeronáuticas. Os itens atrelados aos serviços e entregues definitivamente pela empresa contratada deverão possuir, no mínimo, 75% do prazo de validade originalmente citado pela fabricante do produto. A referida porcentagem poderá ser diminuída até, no máximo, 60%, caso a solicitação formal apresentada pela empresa seja acatada pela Administração. Se a contratada deixar de entregar o serviço dentro do prazo estabelecido sem justificativa por escrito, aceita pela Administração, sujeitar-se-á às penalidades previstas. O recebimento provisório ou definitivo não exclui a responsabilidade civil pela solidez e segurança assumidas na entrega do serviço, nem ético-profissional pela perfeita execução do contrato, dentro dos limites estabelecidos pela lei ou instrumento contratual.

7.4 – DOS VÍCIOS E GARANTIAS SOBRE OS SERVIÇOS E COMPONENTES ENTREGUES DEFINITIVAMENTE

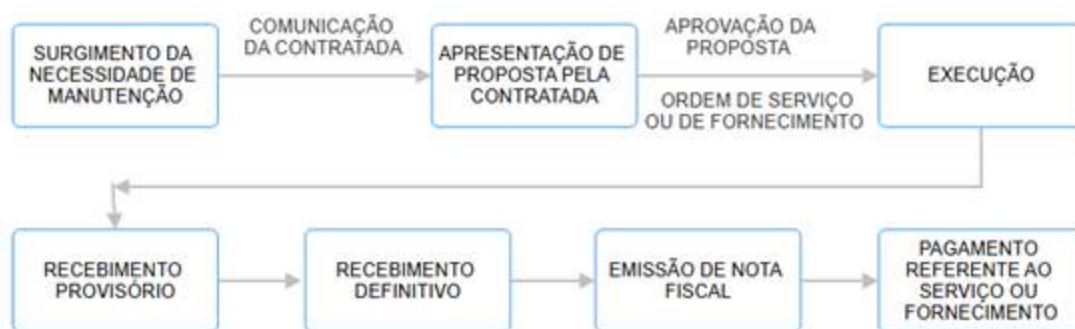
Ocorrendo vícios na entrega dos serviços e/ou componentes, o que inclui problemas de instalação de eventuais peças fornecidas, a contratada será comunicada e deverá providenciar os reparos ou soluções necessárias em até 7 (sete) dias úteis. O prazo previsto nesta seção poderá ser estendido em virtude de solicitação formal por parte da empresa, devidamente justificada e acatada pelo Executor ou Comissão Executora.

Durante o período de garantia, ocorrendo vícios em serviços/componentes prestados, a contratada será comunicada e deverá solucionar o problema em até 7 (sete) dias úteis, a contar do comunicado sendo que este prazo pode ser ampliado pela Administração, se devidamente justificado. A garantia do serviço/componente reparado por força da garantia, será de, no mínimo, 3 (três) meses a contar da data de seu recebimento definitivo. Independentemente de ser ou não a executante do serviço, caberá à contratada efetuar ou providenciar as correções necessárias nos serviços que apresentarem problemas durante o prazo de garantia, sem qualquer ônus para a PCDF/DOA, desde que estes não sejam provenientes de ações inadequadas por parte servidores da Corporação.

A Garantia dos componentes e peças fica vinculada à garantia do próprio fabricante, desde que se constate vício em sua fabricação.

No caso de defeito em algum componente/peça por instalação indevida ou mal executada por conta da contratada, esta deverá providenciar a substituição do componente/peça às suas expensas.

A sequência de fases que compõem a execução do contrato ocorrerá conforme o fluxograma que segue.



8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO (ART. 18 & VIII)

A contratação fracionada das soluções pode resultar, por vezes, na indisponibilidade parcial da aeronave de forma que impeça sua operação. No entanto, os demais contratos continuam vigentes e por sua vez sendo honrados, representando gastos mesmo que a aeronave permaneça em solo. Tal problema ocorre porque, apesar de serem prestados por empresas diversas e aparentemente não possuírem vínculos diretos e finalidade distintas, todos os contratos interferem diretamente na operabilidade da aeronave, tendo um único objetivo final: a aeronavegabilidade e disponibilidade da aeronave para voo.

Por outro lado, o fracionamento dos serviços de manutenção, com a realização de licitações distintas para

cada especialidade, poderia acarretar na celebração de inúmeros contratos diferentes, cada um tendo por objeto um aspecto específico da manutenção de uma mesma aeronave, tornando significativamente difícil a administração da manutenção da aeronave como um todo.

Nesse contexto, seria muito provável que ocorressem conflitos de interesse entre as diversas empresas contratadas, principalmente quando houvesse necessidade de se responsabilizar qualquer delas por vícios ou fatos dos produtos fornecidos e dos serviços prestados, em razão de estarem todos eles relacionados ao mesmo objeto, ou seja, a manutenção da aeronave.

Da mesma forma, com a celebração de vários contratos de manutenção distintos, aumentar-se-ia a dificuldade de fiscalização da execução contratual devido à multiplicidade de localidades de prestação dos serviços, tornando ainda mais oneroso e complicado o incremento do número de servidores para exercerem as atribuições de fiscais dos referidos contratos, particularmente porque a DOA atualmente possui um quadro reduzido de servidores.

Além disso, deve-se considerar que os servidores lotados na DOA acumulam atividades de pilotagem com atividades administrativas diversas, incluindo a fiscalização de contratos. Assim, o deslocamento de servidores de forma frequente, a fim de realizar a fiscalização dos serviços aqui propostos, pode prejudicar as demais funções por eles desempenhadas, principalmente as atividades-fim, ou seja, as de caráter operacional.

Consequentemente, para fazer face à ampliação da demanda de trabalho de fiscalização da execução de diversos instrumentos contratuais, seria necessário aumentar o efetivo de servidores e contratar um número de profissionais para prestação de serviços técnicos especializados de assessoria aeronáutica para auxiliar os fiscais dos vários contratos de manutenção no desempenho de suas atribuições, de acordo com o previsto nos artigos 6º, inciso XVIII, e 74, inciso III, ambos da Lei nº 14.133/2021.

Por se tratar de serviços inter-relacionados, o agrupamento dos itens é economicamente vantajoso para a Administração. Além disso, é conveniente que tais serviços tenham um gerenciamento centralizado, de modo a evitar a prejudicialidade comentada nos parágrafos anteriores. Como afirmado, o eventual fracasso da contratação ou da execução correta da prestação dos serviços ou do fornecimento de materiais aeronáuticos, em separado dos demais serviços, poderia comprometer toda a contratação aqui almejada, acarretando sérios prejuízos à Administração, revezes financeiros e descontinuidade dos serviços operacionais das aeronaves.

Por essas razões, entende-se que os itens a serem licitados devem permanecer agrupados, pois essa é a melhor forma de administrar o contrato a ser celebrado e que possibilitará a integralidade do patrimônio público e condições mais vantajosas à Administração, nos termos do art. 15º, da Instrução Normativa nº 005/2017-MPOG, de 26 de maio de 2017 (IN 05/2017).

9. DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

A contratação dos serviços descritos no presente estudo leva em consideração o fato de que a manutenção da CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE da AERONAVE é um dos pressupostos para que a aeronave Baron BE58 possa ser operada pela Polícia Civil do Distrito Federal de forma segura, eficaz, efetiva e dentro dos pressupostos legais do órgão regulador, em proveito de várias atividades desenvolvidas pela DOA/PCDF que demandam esse meio de transporte, notadamente aqueles citados anteriormente como: transporte de órgãos e enfermos, equipes policiais para operações, recambiamento de presos, dentre outras, mesmo àquelas regiões que não são atendidas pelas companhias da aviação comercial.

Considere-se, nesse contexto, o fato de que alguns dos deslocamentos oferecidos por nossas aeronaves têm custo mais baixo que deslocamentos feitos por companhias aéreas, além, é claro, do próprio imediatismo em que algumas circunstâncias são necessárias. Há de se considerar, ainda, sob o ponto de vista econômico, que os deslocamentos feitos com as aeronaves da PCDF são efetivamente mais rápidos, acarretando menores custos à Administração com o pagamento de diárias aos servidores envolvidos.

Além do mencionado benefício, sob o aspecto utilitário e econômico, a contratação também visa benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública, pois possibilitará a conservação da AERONAVE contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se, assim, evitar o desperdício de recursos públicos investidos na operação destes bens de considerável valor econômico.

Por fim, a contratação de uma nova empresa, que mantenha suas condições de habilitação e qualificação, possibilitará que a aeronave permaneça disponível por mais tempo.

10. PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS PREVIAMENTE A CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

10.1 Capacitação adequada de servidor para a fiscalização e gestão contratual.

10.2 Permitir acesso de funcionários das empresas concorrentes devidamente credenciados às dependências da CONTRATANTE E A AERONAVE, para a vistoria que se fizer necessária.

10.3 Prestar as informações e os esclarecimentos atinentes aos SERVIÇOS.

11. DAS CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

Temos como contratações correlatas a própria manutenção da presente aeronave (0052-001103/2017) e (00052-00027745/2022-05) e a manutenção de outra aeronave de asa fixa desta Polícia Civil (00052-00014855/2022-07).

Portanto, para a operacionalização da aeronave, como se vê, é necessária a contratação de empresa devidamente credenciada para a sua manutenção, não só pelas próprias questões técnicas, mas também pelas questões legais.

12. DA SUSTENTABILIDADE E DOS POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E RESPECTIVAS MEDIDAS MITIGATÓRIAS

Fica estabelecido que é de responsabilidade da contratada a destinação final responsável e ambientalmente adequada dos resíduos de quaisquer natureza, fruto da execução de seus serviços, em observância à "Logística Reversa" disposta no art. 33 da Lei nº 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, obedecendo ao disposto na Norma Brasileira ABNT NBR 10004:2004 e em conformidade com o respectivo acordo setorial, regulamento expedido pelo Poder Público ou termo de compromisso, especialmente no tocante às peças que forem substituídas e que deverão ser apresentadas ao final da tarefa.

Deverá, ainda, cumprir o estabelecido na Instrução Normativa nº 01 de 19 de janeiro de 2010 do MPOG, a saber:

I – usar produtos de limpeza e conservação de superfícies e objetos inanimados que obedeçam às classificações e especificações determinadas pela ANVISA;

II – adotar medidas para evitar o desperdício de água tratada, conforme instituído no Decreto nº 48.138, de 8 de outubro de 2003;

III – Observar a Resolução CONAMA nº 20, de 7 de dezembro de 1994, quanto aos equipamentos de limpeza que gerem ruído no seu funcionamento;

IV – fornecer aos empregados os equipamentos de segurança que se fizerem necessários, para a execução de serviços;

V - realizar um programa interno de treinamento de seus empregados para redução de consumo de energia elétrica, de consumo de água e redução de produção de resíduos sólidos, observadas as normas ambientais vigentes;

VI - realizar a separação dos resíduos recicláveis descartados pelos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional, na fonte geradora, e a sua destinação às associações e cooperativas dos catadores de materiais recicláveis, que será procedida pela coleta seletiva do papel para reciclagem, quando couber, nos termos da IN/MARE nº 6, de 3 de novembro de 1995 e do Decreto nº 5.940, de 25 de outubro de 2006;

VII – respeitar as Normas Brasileiras – NBR publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre resíduos sólidos; e

VIII – prever a destinação ambiental adequada das pilhas e baterias usadas ou inservíveis, segundo disposto

na Resolução CONAMA nº 257, de 30 de junho de 1999.

As sanções eventualmente aplicadas no caso de não observância serão objeto do Termo de Referência.

13 – CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO REGULAMENTO DE ACESSO A INFORMAÇÃO

O PRESENTE Estudo Técnico Preliminar é dispensado da necessidade de classificação preconizada pelo art. 65 do decreto 44.330/23, por não se enquadrar em nenhuma das hipóteses do capítulo V, seção I do decreto Distrital 34.276/2013.

14. INSTRUMENTO DE MEDIÇÃO DE RESULTADOS

O controle de qualidade da execução do objeto ocorrerá com aplicação do Instrumento de Medição de Resultados, o qual possibilita que a contratante proceda a adequações no pagamento, mediante incidente de glosa, em hipótese de faltas pela contratada.

A contratada será informada sobre faltas verificadas durante a execução do contrato, por escrito, mediante termo de notificação de falta, do qual constará sua descrição, bem como a data e o horário da ocorrência.

A contratada poderá elaborar resposta por escrito, contendo registro de argumentos em defesa própria. A não apresentação de resposta no prazo de cinco dias úteis implicará concordância com o termo de notificação de falta. As razões ou circunstâncias arguidas na resposta poderão ser reconhecidas pela contratante, hipótese em que não se aplicará adequação no pagamento.

A aplicação do Instrumento de Medição de Resultados, tabela VI, ocorrerá em relação ao serviço ou fornecimento de componente em que se verificou a falta, incidindo a consequente adequação de pagamento sobre a nota fiscal a que ele se refere.

A reiteração por parte da contratada em falta classificada como de gravidade crítica resultará em rescisão contratual.

TABELA VI

FALTA	UNIDADE	GRAVIDADE	GLOSA
REALIZAR TAREFA DE MANUTENÇÃO EM DESCONFORMIDADE COM DOCUMENTO TÉCNICO APLICÁVEL, OU EM DESCONFORMIDADE COM MÉTODO, TÉCNICA OU PRÁTICA ACEITÁVEL PELA ANAC	POR OCORRÊNCIA	CRÍTICA	10%
FORNECER COMPONENTE AERONÁUTICO EM DESCONFORMIDADE COM PRÁTICA ACEITÁVEL PELA ANAC	POR OCORRÊNCIA	CRÍTICA	10%
PERMITIR QUE PESSOA NÃO HABILITADA REALIZE TAREFA DE MANUTENÇÃO NA AERONAVE	POR OCORRÊNCIA	ALTA	5%

NÃO PRESERVAR PATRIMÔNIO DA POLÍCIA CIVIL DO DISTRITO FEDERAL SOB SUA RESPONSABILIDADE, COM RESULTADO DETERIORAÇÃO	POR OCORRÊNCIA	ALTA	5%
PERMITIR QUE PESSOA REALIZE TAREFA DE MANUTENÇÃO NA AERONAVE SEM UTILIZAÇÃO DE EPI	POR OCORRÊNCIA	MÉDIA	2%
INTERROMPER A EXECUÇÃO DE SERVIÇO EM CURSO, SALVO POR MOTIVO JUSTIFICADO E ACEITO PELA CONTRATADA	POR DIA DE INTERRUPÇÃO	MÉDIA	2%
NÃO CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO PREVISTA NO EDITAL OU EM SEUS ANEXOS, EM HIPÓTESE DE REITERAÇÃO APÓS NOTIFICAÇÃO PELA CONTRATANTE	POR OCORRÊNCIA	MÉDIA	2%

15. POSICIONAMENTO CONCLUSIVO SOBRE A ADEQUAÇÃO (ART. 18 & XIII)

Assim, por todo o exposto, entendemos ser necessária a contratação de empresa certificada pela ANAC para a prestação de serviço de manutenção aeronáutica, com fornecimento de componentes aeronáuticos, em cumprimento ao disposto nos parágrafos §§ 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86).



Documento assinado eletronicamente por **EDIMUNDO ANTONIO BANDEIRA DE MELO FILHO - Matr.0025583-1, Agente de Polícia Civil**, em 25/04/2025, às 16:39, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **WESLEY PINHEIRO DA SILVA - Matr.0228388-3, Agente de Polícia Civil**, em 25/04/2025, às 16:41, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
 acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
 verificador= **165371372** código CRC= **6E0AE13D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
 SGON - Setor de Garagens Oficiais Norte - Q. 05, LOTES 2/7 - Bairro Asa Norte - CEP 70610-650 - DF
 Telefone(s): (61)32074935
 Sítio - www.pcdf.df.gov.br

