

Nº DA INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO	Nº DO PROCESSO	OBJETO / SERVIÇO	Nº DO ITEM E DESCRIÇÃO	VALOR DO CONTRATO	PRAZO DE EXECUÇÃO (VIGÊNCIA CONTRATUAL)	DATA DA RATIFICAÇÃO DA INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO/EMPRESA	DATA DA PUBLICAÇÃO E Nº DO DODF
17	00053-00205859/2022-66	Contratação da empresa CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA	Treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 – 6 inscrições	R\$ 678.864,06	12 meses	29/09/2023 CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA, CNPJ: 03.538.995/0001-37.	DODF nº 186, de 03 de Outubro de 2023



Governo do Distrito Federal
Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
Diretoria de Materiais e Serviços
Seção de Elaboração de Projetos Básicos e Pedidos de Compras

Termo de Referência - CBMDF/DIMAT/SEPEC

TERMO DE REFERÊNCIA Nº 378/2023 - DIMAT

1. OBJETO

Contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - [FFS](#)) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF, conforme especificações e condições estabelecidas no presente Termo de Referência.

2. JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

Em 20 de novembro de 1991, a Lei nº 8.255 dispôs sobre a organização básica do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, estruturando-o em órgãos de direção, apoio e execução.

Enquanto o artigo 7º da referida Lei definiu que os órgãos de execução realizariam as atividades finalísticas do CBMDF, o art. 28 tratou de classificá-los segundo a natureza dos serviços que prestariam à sociedade do Distrito Federal (DF).

Sendo assim, foi prevista uma Unidade de Aviação Operacional que, segundo o §7º do artigo 28, teria como responsabilidade a execução de missões aéreas e ações conexas. Desde então, as atividades aéreas do CBMDF foram desenvolvidas segundo critérios estabelecidos no Decreto nº 16.036, de 04 de novembro de 1994, até que, em 21 de junho de 2010, o Decreto nº 31.817 reformulou o organograma da Corporação e atribuiu novos nomes à diversas unidades.

No art. 21 do Decreto, ficou estabelecido que o Comando Operacional seria o órgão de execução de mais alto escalão, incumbido de realizar as atividades-fim da Corporação, e que, para a execução de suas missões, teria em sua estrutura o Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP), composto de duas subunidades: 1º Esquadrão de Aviação (1º ESAV) e 2º Esquadrão de Aviação (2º ESAV).

O presente projeto é de interesse do 2º ESAV que, por força do Regimento Interno do CBMDF, estabelecido pela Portaria nº 24, de 25 de novembro de 2020, publicada no suplemento do BG nº 223, 1º de dezembro de 2020, art. 551, tem como competência a execução das atividades especializadas de aviação operacional com o uso de aeronaves de asas fixas, ou seja, aviões.

Há de se considerar ainda o previsto no Art. 441, inciso VII, do Regimento Interno do CBMDF, que prevê, como atribuição comum às unidades do Comando Operacional, a de elaborar PAM e PES em conformidade com as demandas do setor.

As principais missões aéreas do 2º ESAV sempre foram o combate à incêndios florestais no território do Distrito Federal e, sob demanda e autorização, em outros estados; o monitoramento aéreo de possíveis focos de incêndios florestais durante a época de estiagem; a **instrução e o treinamento** de oficiais visando o aperfeiçoamento ou a formação de pilotos; o auxílio no transporte de vítimas de acidentes ou comorbidades; e a realização de traslados de órgãos humanos para transplante.

Os aviões do 2º ESAV fazem com que o GAVOP cumpra diversos itens daquilo que lhe está atribuído como responsabilidade, no Art. 461 do Regimento Interno do CBMDF, a saber:

Art. 549. Ao Grupamento de Aviação Operacional, além das atribuições constantes no art. 370, compete:

I - executar as atividades especializadas de aviação operacional;

II - promover a capacitação continuada do pessoal lotado nos esquadrões;

[...]

V - zelar pelo cumprimento da legislação aeronáutica;

[...]

Vale ressaltar também a normativa que estabelece os requisitos para operações especiais de aviação pública, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 (RBAC 90), emenda nº 00, em vigor desde 11 de junho de 2019. Conforme a seção 90.5, são atribuições das unidades aéreas dos órgãos e entes públicos:

(1) operações aéreas de segurança pública: destinadas à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil conforme estabelecido no art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil;

(2) operações aéreas de segurança pública nacional: destinadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, nas hipóteses previstas no Decreto nº 5.289/2004 e na Lei nº 11.473/07, bem como no ato formal de adesão dos Estados e do Distrito Federal;

[...]

(6) operações aéreas de proteção ao meio ambiente: destinadas a exercer o poder de polícia ambiental e a executar ações da política nacional de meio ambiente em consonância com a legislação ambiental vigente;

[...]

Em condições aeronavegáveis, o 2º Esquadrão conta hoje com 4 (quatro) aviões, sendo 2 (dois) Piper PA18 Super Cub e 2 (dois) Air Tractor, modelo AT-802F e mais recentemente recebeu 1 (um) avião King Air modelo B200 apreendido em São Paulo, que o CBMDF foi autorizado a operar por meio da decisão judicial nº 5007679-90.2021.4.03.6181 (91833814) decretada pela 4ª Vara Criminal Federal de São Paulo.

O fato de iniciar a operação de uma aeronave nova para o CBMDF cuja complexidade de sistemas, porte e operação é substancialmente diferente daquela que o 2º ESAV opera, bem como o histórico de acidentes ([1](#), [2](#), [3](#), [4](#), [5](#), [6](#), [7](#), [8](#), [9](#), [10](#) e 97094429/97044591/97044364) fazem com que seja urgente a capacitação adequada para os pilotos que operarão essa máquina. Esses treinamentos podem se dividir de duas formas: internos e externos. Quanto aos internos do 2º ESAV, esses serão sempre feitos na unidade com os próprios pilotos do CBMDF, coordenação com outras corporações e usando a estrutura já existente, quanto aos externos existem dois nos quais são imprescindíveis que sejam feitos: troca de experiências entre forças e corporações,

familiarizações/treinamentos num Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device - [FTD](#)) e Simulador de Voo (Full Flight Simulator - [FFS](#)) para procedimentos de emergência e afins, que é objetivo de outro processo.

Para melhor entendimento sobre o objeto desse contrato faz-se necessário que sejam dadas as definições tanto de Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device - [FTD](#)) e Simulador de Voo (Full Flight Simulator - [FFS](#)) adotadas pela [ANAC](#), a saber:

Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device - FTD): Consiste em uma réplica dos instrumentos, equipamentos, painéis e controles de uma aeronave em uma área confinada ou não da cabine de pilotagem. Inclui os equipamentos e programas necessários para representar a operação da aeronave em solo e em voo. Não é requerido sistema de movimento.

Os níveis de qualificação para um FTD variam entre FTD 4 e FTD 7, sendo o último o que garante maior representatividade da aeronave e sistemas simulados.

Usualmente os FTDS são utilizados para a introdução de uma tarefa ou elemento de treinamento, **não sendo possível realizar um treinamento completo nesses dispositivos.**

Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS): Consiste em uma réplica dos instrumentos, equipamentos, painéis e controles do tipo específico ou do modelo e série de uma aeronave. Inclui os equipamentos e programas necessários para representar a operação da aeronave em solo e em voo.

Os níveis de qualificação para um FFS variam entre FFS A e FFS D, sendo o último o que garante maior representatividade da aeronave e sistemas simulados.

OS SIMULADORES DE VOO SÃO OS DISPOSITIVOS NOS QUAIS É POSSÍVEL REALIZAR UM TREINAMENTO COMPLETO OU QUASE COMPLETO DE UMA AERONAVE.

O simulador de voo é considerado o melhor meio de aprendizagem para um piloto, pela possibilidade de treinar erros e piores sem oferecer algum risco a integridade à máquina ou ao operador. Por ser mais barato e muito mais seguro que realizar esse mesmo cronograma numa aeronave real, o treinamento em simulador de voo tipo "Full motion" traz um custo benefício inigualável. O valor da hora de voo em um simulador é inferior ao preço de uma hora de voo real no King B200. Um dos objetivos da simulação é a redução dos riscos materiais e pessoais, associado a uma redução dos custos financeiros e operacionais. Desta forma, aumenta-se o nível de segurança e a operacionalidade, além disso, com o nível de avanço tecnológico atual é possível reproduzir, com alto grau de fidelidade, em ambiente controlado, os diversos tipos de voo e as possíveis situações de emergência aos quais as aeronaves estão suscetíveis, cenários os quais não são possíveis de simular na aeronave real por conta dos riscos ao patrimônio e à vida.

Não apenas a questão da segurança é vantajosa como também é prática, pois num simulador de voo, quando se termina ou se perde uma manobra, o instrutor tem a possibilidade de interromper o voo e reiniciar do ponto onde melhor se encaixa a aeronave para realizar novamente sem gastos adicionais de horas de voo para reposicionar a aeronave ou fazer outro circuito de tráfego, além de não estar sujeito à disponibilidade do espaço aéreo ou da pista para realizar qualquer tipo de manobra. Isso sem ressaltar os aspectos de **risco e impossibilidade** de realizar alguns treinamentos com a aeronave real que em hipótese alguma um piloto iria realizar de forma real, como por exemplo: a simulação de um pouso sem trem de pouso, pouso na água, [fogo no motor](#) na decolagem, fumaça na cabine ou uma simples recuperação stoll a baixa altura.

Dessa forma, o escopo desse trabalho é a contratação de empresa que possa fornecer treinamento em full flight simulator capaz de realizar treinamentos de emergência para a aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF num FFS nível D. Os treinamentos explicitados em todos os processos relacionados ao B200 serão feitos de acordo com o praticado nas empresas aéreas e órgãos que operam aeronaves da família King Air. Diante dos motivos acima, faz-se necessário maior cautela quanto à operação dessa aeronave, tanto pelos acidentes expostos quanto por diversos outros motivos que a fazem ser uma aeronave segura, se for bem operada. E para ser bem operada, o seu tripulante necessita de treinamentos complexos, iniciando-se do grau mais simples como a leitura de seu manual, passando pela familiarização até culminar num simulador full motion, que fará as emergências e situações anormais.

A contratação desse serviço vai garantir a **experiência completa na máquina, levando-a a situações extremas, treinamentos em cenários desfavoráveis, mas num ambiente controlado e seguro**, na presença de um instrutor experiente que garantirá aos pilotos a proficiência e a segurança necessárias para operar a aeronave no mais alto padrão de segurança. Esse treinamento completo não é sem fundamento, muitas [empresas](#) aéreas, órgãos governamentais como de [São Paulo](#), [Mato Grosso do Sul](#), [Mato Grosso](#) além das forças armadas (97583525), as quais operam aeronaves com capacidades similares ao King B200, é regra/exigência que sejam feitos treinamentos que abrangem todos os sistemas da aeronave para todos os envolvidos em sua operação sejam mecânicos, despachantes de voo ou pilotos - cada área com sua especificidade.

Dentro do âmbito de diferentes treinamentos na aviação, a ANAC, assim como a FAA e demais órgãos de aviação pelo mundo, consideram uma série de requisitos para um piloto poder tripular uma aeronave, os quais podem ser desde um simples PP, Piloto Privado, até certificação por instrumentos combinada com habilitação de multimotor combinada com o Type Rating da aeronave (uma espécie de habilitação específica para a máquina). E, para considerarem isso, existem uma série de requisitos de peso, performance e outros parâmetros. Aquela que pode ser considerada a mais exigente dentre as licenças hoje 94096012 é a habilitação "tipo" ou "type rating", a qual necessita de treinamentos altamente especializados e que englobam diversas aeronaves desde um King B350 até mesmo um Boeing, com suas devidas proporções. Atualmente o CBMDF possui hoje duas aeronaves classe, Piper PA18, que é o estágio inicial do treinamento do piloto e mais duas que necessitam de habilitações tipo, os Airtractor AT802F de combate a incêndio.

E apesar da ANAC atualmente não fazer mais o requisito do "Type Rating" (que é uma habilitação extremamente específica na aviação) para a aeronave King Air B200 como aquela que operamos, observa-se em 94096150 que a nossa máquina está no limiar de peso para que seja considerado o "Type Rating" da mesma, bastando uma mera comparação com registro do RAB (94101019) para confirmação disso. Porém, ainda que os órgãos controladores não façam requisito de "Type Rating" para o B200 e isso hoje se traduza em economicidade, é altamente recomendado que o ciclo de treinamento completo seja feito com vistas à segurança operacional, mas naturalmente mais econômicos que um "type rating", tanto que muitos acidentes causados (97094429 97044591) demonstram em suas conclusões que a falta de treinamento na máquina são fatores cruciais para que esses e outros acidentes aconteçam e, ainda existem fatores da própria construção e operação da família King Air que faz ser praticamente mandatório a obtenção deste treinamento, fato que pode ser facilmente corroborado na leitura de 97044364, the King Air Book.

Em relação à especialização de servidores, e apesar de tratar de outra área da Administração Pública, pode-se citar, de forma análoga, o que ensina o aclamado doutrinador administrativista JACOBY, em termos:

Essa crítica poderia ser resolvida com o simples treinamento dos servidores...

De fato, não se pode conceber que sejam encarregados ... servidores sem prévio conhecimento do assunto, normalmente já sobrecarregados de múltiplas tarefas. Nesse sentido, merecem destaque decisões dos Tribunais de Contas que vêm determinando o treinamento dos servidores da Administração ...

Um bom treinamento é o que capacita ... a explorarem a potencialidade da norma, rumo à eficácia da Administração. (FERNANDES, Jorge Ulisses Jacoby. *Sistema de registro de preços e pregão presencial e eletrônico*. 3. ed. rev., atual. e ampl. Belo Horizonte: Fórum, 2008. pág. 113)

Em suma, considerando a elevada performance do King Air, o cenário internacional têm mostrado, por meio de incidentes e acidentes que a simples habilitação de classe multimotor não é por si só suficiente para garantir a completa segurança nos voos que essa máquina faz e diante de todos os fatos acima expostos a contratação da empresa especializada para a prestação do curso em Full Flight Simulator (FFS nível D) para o King Air B200 está **comprovadamente alinhada** com a missão institucional de "Proteção de vidas, patrimônio e meio ambiente", assim como a visão institucional de "atender as ocorrências emergenciais nos padrões internacionalmente consagrados." e ainda com os objetivos 1, 6 e 8 do Plano Estratégico 2017 - 2024 do CBMDF que visam sobre garantir a infraestrutura apropriada para as atividades operacionais e administrativas, onde esses pilotos serão capacitados para garantir a operação

segura da aeronave e assim poder atender as ocorrências emergenciais nos padrões internacionais, garantindo aos Bombeiros Militares condições de trabalho com segurança, além da proteção e manutenção dos bens materiais.

Dessa forma, a realização da contratação do treinamento justifica-se também pelo fato de que a qualificação profissional dos servidores em suas áreas de atuação é algo desejável e necessário, proporcionando níveis elevados de eficiência e qualidade nos serviços prestados pela instituição à comunidade.

2.1 – OBJETIVO:

Capacitar profissionais para o melhor e mais eficiente desempenho nas atividades de piloto de avião do King Air B200, garantindo maior conhecimento e incremento dos índices de segurança operacional na atividade aérea do CBMDF.

2.2 – PÚBLICO-ALVO:

Considerando que a atual operação do CBMDF usa apenas aeronaves monomotoras, considerando que há anos a corporação não opera aeronaves multimotoras, haja vista que o Embraer EMB-820 foi a leilão, faz-se extremamente importante que o treinamento em simulador de voo para o King Air B200 seja **dado a 6 (seis) oficiais pilotos** de asa fixa da corporação. Leva-se em consideração também que esse treinamento em simulador de voo seja capaz de simular emergências e prover o ciclo completo de treinamento e conseqüentemente **eleva exponencialmente** a segurança de voo, padronização de treinamentos, consciência situacional, proficiência.

A seleção dos referidos militares, com a finalidade de indicação para participarem dos cursos externos ao CBMDF, deverá seguir a Portaria n° 4, de 30 de janeiro de 2014, publicada no item II do Boletim Geral n° 021, de 30 de janeiro de 2014, e/ou norma que venha a alterá-la/complementá-la.

2.3 – CONTEÚDO PROGRAMÁTICO:

O treinamento em simulador de voo para aeronave King Air B200 será composto por instruções teóricas em sala de aula (ground school) e práticas em full flight simulator (FFS).

O ground school é o momento teórico em que é estudada toda a aeronave, passando pelos sistemas elétricos, hidráulicos, de voo, aviônicos e todos os pormenores que forem relevantes ao funcionamento da aeronave. Já o simulador de voo nível D visa trazer a experiência mais real possível ao funcionamento da aeronave, passando pelo acionamento dos motores, operação normal, inclusive abrangendo os procedimentos de emergência (principal motivo para a contratação desse serviço)

Dessa forma, tem-se como o conteúdo programático e as descrições dos treinamentos almejados:

ITEM	SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS ACEITÁVEIS DOS SERVIÇOS A SEREM FORNECIDOS	APRESENTAÇÃO DE FORNECIMENTO	CI
1	Ground School inicial	A empresa deverá mostrar de forma a detalhar os sistemas mais importantes da aeronave de forma que o piloto possa gerenciar falhas e panes de modo mais seguro possível na formação inicial, ou seja, com maior carga horária e abrangência.	Apresentação de todos os sistemas; checks de sistemas, acionamento; perfis de operação na decolagem, subida, voo nivelado, descida, pressurização e aproximação para pouso; Power Settings; Pilot Checklist, Performance, Planejamento de Voo.	Unidade	A ú r c r a i e v p
2	Treinamento em simulador de voo tipo "full motion" inicial	A contratada deverá realizar treinamento em simulador de voo FFS de acordo com o currículo padrão do curso inicial.	Simulador de voo do tipo full motion homologado para realização de treinamento inicial em aeronaves modelo King Air B200.	24 horas de simulador	

Terá a duração de 10 (dez) dias em período integral, contendo o Ground School inicial, 3 dias, e a prática de simulador FFS inicial, 7 dias. O treinamento inicial tem a carga horária total de 55,5 (cinquenta e cinco e meia) horas/aula feito em duplas, das quais 25,5 (vinte e cinco e meia) são instruções teóricas iniciais de ground school, 24 (vinte e quatro) são em simulador de voo tipo full motion homologado para o King Air B200, bem como 4 (quatro) horas de cheque em simulador e 2 (duas) horas de cheque oral.

Instruções teóricas iniciais (Ground School): 25,5h/a

DIA	CONTEÚDO	CARGA HORÁRIA
1	<ul style="list-style-type: none"> Introduction and Administration -- introdução e administração Aircraft Flight Manual -- Manual de voo da aeronave Aircraft General -- Generalidades Exterior Preflight Inspection -- Inspeção externa pré-voo Emergency Equipment -- Equipamentos de emergência Electrical – Normals / Abnormals -- Sistema elétrico funcionamento normal e anormal Lighting – Initial -- Sistema de iluminação Powerplant – Normals / Abnormals -- Grupo motopropulsor funcionamento normal e anormal Fire Protection – Normals / Abnormals -- Proteção contra incêndio funcionamento normal e anormal Propeller -- Hélices 	7,5 h/a
2	<ul style="list-style-type: none"> Self-Check # 1 -- Auto cheque 1 Air Conditioning and Pressurization – Normals / Abnormals -- Sistema de pressurização e ar condicionado funcionamento normal e anormal Oxygen – Normals -- Oxigênio funcionamento normal Flight Controls – Normals / Abnormals -- Controles de voo funcionamento normal e anormal Communication Equipment – Normals -- Equipamento de comunicação funcionamento normal Flight Instruments – Normals -- Instrumentos de voo funcionamento normal Navigation Equipment – Normals -- Equipamento de navegação funcionamento normal Auto Flight System – Normals -- Sistema de piloto automático funcionamento normal Fuel – Normals / Abnormals -- Sistema de combustível funcionamento normal e anormal Landing Gear and Brakes – Normals / Abnormals -- Trem de pouso e freios funcionamento normal e anormal Ice and Rain – Normals / Abnormals -- Gelo e chuva funcionamento normal e anormal Cockpit Familiarization and Use of Checklists -- Familiarização com o Cockpit e uso de Checklist 	7,5 h/a
3	<ul style="list-style-type: none"> Self-Check # 2 -- Auto cheque 2 Self-Check # 3 -- Auto cheque 3 FMS Local Area Navigation -- Computador de voo Flight Profiles and Maneuvers -- Perfis de voo e manobras Flight Planning and Performance -- Planejamento de voo e performance Weight and Balance -- Peso e balanceamento 	7,5 h/a

	<ul style="list-style-type: none"> Performance and Limitations Review -- Revisão sobre performance e limitações Systems and Procedures Review -- Revisão de sistemas e procedimentos Standard Operating Procedures (SOP) -- Procedimentos padrões 	
TOTAL		22,5 h/a

OBS: no dia 8, já no simulador, antes do simulador haverão **3 h/a de aula** em sala de aula com revisões de limitações e performance e revisões de sistemas e procedimentos.

Instruções iniciais em simulador: 24 h/a

DIA	CONTEÚDO	CARGA HORÁRIA
4	• Normal Maneuvers and Procedures -- Manobras normais e procedimentos	4 h/a
5	• Engine-Out Procedures -- Procedimentos para desligamento do motor	4 h/a
6	• Cold Weather Operations -- Operações em tempo frio	4 h/a
7	• Hot Weather Operations -- Operações em tempo quente	4 h/a
8	• Recommendation and Review -- Recomendações e revisões	4 h/a
9	• LOFT	4 h/a
TOTAL		24,0 h/a

Cheques: 6 h/a

DIA	CONTEÚDO	CARGA HORÁRIA DO CHEQUE ORAL	CARGA HORÁRIA DO CHEQUE DO SIMULADOR
10	Cheques	2 h/a	4 h/a
TOTAL		6 h/a	

Dessa forma, ao final dos 10 dias de treinamento, haverão as seguintes horas aula teóricas, práticas e cheques:

OBJETO	CARGA HORÁRIA
Aircraft Ground Training -- Ground School	24,5 h/a
Systems Integration Training -- Treinamento de sistemas integrados	1 h/a
Practical Test -- Oral -- Cheque prático oral	2 h/a
Flight Training -- Simulator -- Treinamento em simulador	24 h/a
Practical Test -- Simulator -- Cheque prático simulador	4 h/a
TOTAL	55,5 h/a

INSTRUTOR/PALESTRANTE:

O corpo docente deverá ser composto por pessoal qualificado para ministrar as instruções teóricas e práticas em dispositivo de treinamento de voo, conforme o conteúdo programático, conforme consta no corpo do processo o Curriculum Vitae (101040795; 101040957e 101039909) dos instrutores com suas qualificações.

3. JUSTIFICATIVA DO OBJETO A SER CONTRATADO SER SERVIÇO COMUM

Diante das especificações contidas neste Termo de Referência, é possível observar que o serviço almejado possui padrões de desempenho e qualidade objetivamente definidos, por meio de especificações usuais adotadas no mercado, o que permite aos potenciais fornecedores do ramo de atividade compatível com o objeto da licitação a possibilidade de ofertarem suas propostas.

4. RAZÕES DE ESCOLHA DA CONTRATADA, DA NOTÓRIA ESPECIALIZAÇÃO E SINGULARIDADE DA EMPRESA

Destaca-se singularmente com relação às demais instituições a CAE (<https://www.cae.com>), analisados principalmente os fatores abaixo expostos.

Por se tratar de uma empresa global, ela está presente em praticamente todos os continentes, com a matriz em na cidade de Quebec, Canadá. Essa empresa fornece o treinamento em simulador FFS em King Air B200 na cidade de Dallas, Texas, onde é o maior centro de treinamento para pilotos do mundo, que possui [diversos simuladores](#) não apenas para o King Air, mas também para dezenas de aeronaves que atuam na aviação geral e executiva.

No Brasil essa empresa possui uma filial em São Paulo, a qual fornece treinamentos para empresas aéreas [comerciais](#), bem como Phenom 100 e 300 e Helicópteros maiores e mais complexos (muitos usados na segurança pública ou em plataformas de [petróleo](#)), ela é a única do tipo no Brasil que oferta esse tipo de treinamento, demonstrando expertise no mercado local por meio de treinamento às empresas aéreas, forças armadas (97063378) e reconhecimento [internacional](#), seja no mercado público ou privado, com a oferta de treinamentos e simuladores para governos e empresas privadas de aviação, vale ressaltar também que essa empresa tem vasta experiência em simulação de voo, iniciando seus trabalhos em [1947](#) e há 75 anos realiza treinamentos, fornecimento de peças e serviços para a aviação de forma geral.

No Brasil a relação dessa empresa com operadores aéreos públicos e privados é de longa data, sendo fornecedora de treinamentos para particulares da aviação geral, taxis aéreos, companhias aéreas, bem como a PF, [FAB](#), polícias e bombeiros de vários Estados (98640933), sendo referência mundial nesse tipo de treinamento, assim como fornecimento de simuladores para companhias aéreas como a [Azul](#), [Latam](#), GOL e empresas aéreas do continente.

Ao entrar em contato via e-mail e telefone foi enviada a proposta (99402077) na qual o valor ofertado foi de R\$ 113.147,00 reais para o treinamento inicial, assim como foi informado que para o serviço de tradução durante o curso é o valor unitário de R\$ 19.800,00 reais. Informaram também que para 2023 não existem muitas datas disponíveis para o modelo, uma vez que a demanda mundial por simuladores, aviões e [pilotos](#) está em alta.

Considerando a contratação de treinamento em simulador full motion, FFS, para o King Air B200 cuja complexidade de sistemas e uma vasta gama de situações que essa aeronave pode ter fazem desse treinamento imprescindível para o CBMDF. Não apenas isso, mas também existem outros fatores tão importantes quanto esses como a possibilidade de realizar treinamentos de emergência e situações anormais as quais possuem riscos tão altos que não são praticáveis numa aeronave real, como a própria [ANAC](#) define FFS como uma ferramenta que permite esse tipo de treinamento, a contratação desse treinamento seria o ideal.

Considerando também que caso essas 24 horas de treinamento em simulador FFS sejam de fato voadas no King B200 a uma hora de voo cujo custo está por volta de 8 mil reais, seria o valor de 192 mil reais, que por si só é maior que os R\$ 113.147,00 reais da proposta comercial (99402077) com a diferença que não se pode realizar todos os procedimentos que são feitos num simulador, bem como a ausência de um corpo de instrutores tão experiente quanto ao de uma empresa mundialmente reconhecida internacionalmente no ramo.

Considerando a conjuntura da falta de experiência média dos pilotos do CBMDF, ela só poderá ser mitigada com [níveis de proficiência altíssimos](#), uma vez que a proficiência é um caminho diferente da experiência e naturalmente um piloto (ou qualquer outro trabalhador) que tenha altíssima experiência, não necessariamente tenha alta proficiência. Ou seja, uma forma das formas de manter o piloto com a proficiência em dia é com a prática de simuladores FFS dentro da validade, além da postura proativa do piloto, o qual deve ser naturalmente instigado a estudar continuamente a máquina que opera.

Considerando os [acidentes](#) que podem acontecer com o King Air ou qualquer bimotor como ele, bem como as fatalidades com essa classe são maiores que os monomotores uma vez que a falha de um dos motores pode gerar uma condição crítica de assimetria de forças que nem sempre será possível corrigir apenas com inputs verbais dos instrutores (no caso de um treinamento não ideal), sendo necessárias simulações praticamente reais para que cenas como essa ([1](#), [2](#), [3](#), [4](#), [5](#), [6](#), [7](#), [8](#), [9](#), [10](#)) não venham a ocorrer no CBMDF por conta de uma "economia" em não enviar pilotos para o melhor treinamento possível. Todavia caso ocorra alguma situação anormal em alguma das fases de voo, o treinamento a ser realizado na CAE fará que o piloto tenha proficiência suficiente para que o cenário seja resolvido de forma segura, preservando vidas e patrimônios.

Considerando as capacidades do King B200, assim como a maior distância entre o motor e a fuselagem, gerando maior momento e consequentemente tendência de voar de dorso quando existe pane de um dos motores, além do fenômeno de "Power Level Migration" causado pela fricção de manetes (explicados nos relatórios de acidente 97044591 e 97094429), que como consequência gera perda de potência de um dos motores, hélice não "embandeira" e o avião entrará voando no solo por conta da assimetria de potência, como aconteceu antes em 2 dos vídeos acima. Além disso, o Livro do King Air (97044364) define essa situação em "King Air power levers have a natural, built in, tendency to spring back toward Idle.", dessa forma não se pode operar esse turboélice da mesma forma que se faz em outros aviões.

Considerando o acidente mais claro no Brasil no qual é possível verificar essa condição, anexo como o documento 97044591, notam-se alguns pontos: o primeiro deles é que ambos os motores estavam funcionando normalmente (mas em potências desiguais), não embandeiraram porque o avião não reconheceu a perda de potência como problema mas sim como um ato consciente do piloto, a assimetria de potência num avião King Air C90 (menor que o B200) pode gerar situações críticas por conta da alta potência do motor e momento gerado por ele, essa situação foi causada por conta do Power Level Migration. O segundo ponto (e o fator contribuinte **mais importante**) foi a **falta de experiência do piloto**, assim como a **falta de treinamento específico** da máquina. Esse tripulante apenas possuía a habilitação de Classe Multimotor, aquela única exigida para operar o C90/B200, porém pela complexidade da aeronave em si esse treinamento não é suficiente e é um grande causador de acidentes.

Considerando outro acidente, dessa vez com um [B300](#) (relatório 97094429), consideram-se os mesmos fatores que causaram acidentes anteriores. Nesse relatório, fica claro que a condição complexa da operação da aeronave e a possível falta de treinamento, explícita respectivamente em:

"The pilot's failure to maintain airplane control **following a reduction of thrust in the left engine during takeoff**. The reason for the reduction in thrust could not be determined. Contributing to the accident was the **PILOT'S FAILURE TO CONDUCT THE AIRPLANE MANUFACTURER'S EMERGENCY PROCEDURE** following a loss of power in one engine and to follow the manufacturer's checklists during all phases of operation."

Considerando não exclusivamente **os fatores acima relatados**, é de extrema importância para a segurança de voo, incolumidade de vidas e patrimônio que esse treinamento seja realizado o mais breve possível uma vez que a complexidade de sistemas, variadas situações que essa aeronave pode ter, assim como o caráter inédito dessa operação junto ao CBMDF, faz com que a contratação de uma empresa para prestação de treinamento de simulador FFS inicial na CAE seja a melhor opção, considerando a expertise dos instrutores, a tradição da escola em poder fornecer esse treinamento ao público em geral, além de ser um serviço especializado no qual se o CBMDF propõe iniciar.

A solução de contratação de treinamento externo de dispositivo de treinamento de voo já foi realizada algumas vezes, seja embutida na recente formação dos pilotos privados, comerciais e instrutores de voo (00053-00039386/2021-11), na elevação de nível para novos comandantes de Air Tractor 802F (00053-00054575/2022-03), de todo modo mostra-se uma solução adequada, uma vez que as empresas do setor já têm treinamentos consolidados, estrutura adequada e instrutores experientes para poder fornecer essa formação.

Ao pesquisar as possíveis fornecedoras do treinamento de simulador de voo "full motion" pretendido para o King Air B200 verificou-se que no Brasil existe um local que possui treinamento em simulador full motion, na CAE, porém as opções de treinamento que lá existem, são basicamente para os pilotos de linha aérea, [helicópteros](#) e modelos da família phenom da Embraer. Todavia a empresa possui esse treinamento, não no Brasil, mas em [Dallas](#), USA, porém poderá ser contratado em território nacional e executado nos EUA.

Considerando que a empresa **CAE** comprovadamente já prestou esse serviço a outros órgãos do governo federal (98640933) e [estadual](#), considerando que é uma das melhores [escolas](#) de voo do mundo bem como de [simuladores](#), considerando que a empresa possui filial no Brasil (não necessitando de empresa intermediária e todas as tratativas se darão com a própria escola, significando em menor custo e maior celeridade de escolhas e processos), considerando que o fator mais importante da aviação que é a **segurança de voo**, que nesse caso pode ser elevada com treinamentos de qualidade, equipes de alta performance, gerenciamento de erros, práticas de simulador em dia, considerando a notória expertise da empresa e, finalmente, considerando a importância desse treinamento para a salvaguarda de vidas (militares e civis) e patrimônio, conclui-se que a solução mais vantajosa para a corporação é a contratação da empresa **CAE** para o fornecimento dos serviços pretendidos, ou seja, **simulador FFS inicial** em simulador de voo tipo full motion da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 operada pelo CBMDF.

Ademais, é oferecida aos alunos uma infraestrutura de escola adequada para a realização de seus estudos de modo eficaz e cômodo, que inclui:

- Secretaria: Formada pelo departamento de Atendimento ao aluno, Financeiro e Relações Públicas é onde o aluno faz o primeiro contato com a escola, e recebem toda ajuda necessária sobre a parte burocrática.
- Sala de aula: Equipada com carteiras apropriadas para a utilização dos materiais de navegação, além de equipamentos audiovisuais e de multimídia.
- Sala de Briefing e Debriefing: Esta sala está equipada com material de apoio aos instrutores, na realização antes do voo junto ao aluno para explicação de como ocorrerá o voo e quais situações serão impostas no treinamento. E após este para realizar a análise da aula prática, procurando a melhoria contínua do aluno.
- Sala do dispositivo de treinamento de voo: É o local onde alunos e instrutores se reúnem realizarem as instruções em simulador.

Dos instrutores da CAE (101040795; 101040957 e 101039909), percebe-se comprovada a notória especialização do corpo docente, dimensionada pela quantidade de horas de voo, especializações averbadas às licenças, habilitações. Em outras palavras, o corpo de instrutores da referida instituição se

diferencia sobremaneira no cenário nacional pela vivência dos profissionais envolvidos no contexto da atividade de operação do King Air B200 propriamente dita, posto que possui pilotos com significativa experiência.

5. JUSTIFICATIVA PARA A CONTRATAÇÃO SER EFETIVADA POR INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO

O art. 25 da Lei nº 8.666/1993 enumera as hipóteses em que, em tese, é possível a contratação sem licitação, por ser esta inexigível, pela inviabilidade de competição entre mais de um prestador do serviço que se pretende contratar.

Cita a Lei nº 8.666/1993:

Art. 25 É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial:

I - para aquisição de materiais, equipamentos, ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, vedada a preferência de marca, devendo a comprovação de exclusividade ser feita através de atestado fornecido pelo órgão de registro do comércio do local em que se realizaria a licitação ou a obra ou o serviço, pelo Sindicato, Federação ou Confederação Patronal, ou, ainda, pelas entidades equivalentes;

II - para a contratação de serviços técnicos enumerados no art. 13 desta Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação;

III - para contratação de profissional de qualquer setor artístico, diretamente ou através de empresário exclusivo, desde que consagrado pela crítica especializada ou pela opinião pública.

O inciso II do artigo supracitado prevê que o serviço que se pretende contratar, qual seja, serviço técnico-profissional especializado de treinamento e capacitação de servidores a fim de permitir a participação de militares do CBMDF para participarem do curso em pauta, encontra-se no rol de possibilidades que podem vir a ensejar a inexigibilidade da licitação.

Note-se que a exigência do caput do art. 25 (inviabilidade de competição), o inciso II, acima, acrescenta dois outros requisitos para que a licitação se enquadre como inexigível: a) que o serviço seja de natureza singular; e b) que seja prestado por profissional ou empresa de notória especialização. Dessa forma, basta que a Administração demonstre a inviabilidade de competição e comprove a singularidade do objeto e a notória especialização do profissional ou empresa a ser contratada para atender ao requisito legal.

Porém, embora o entendimento esteja pacificado no âmbito dos Órgãos de fiscalização, nem sempre é tarefa fácil comprovar todas as situações exigidas.

Quanto à inviabilidade de competição nos casos de contratação do objeto em questão, invocamos a Decisão nº 439/1998 - Plenário/TCU com o ensinamento de Lúcia Valle Figueiredo:

[...]

6. A doutrina é pacífica no sentido de que não se licitam coisas comprovadamente desiguais. Lúcia Valle Figueiredo em seu parecer intitulado "Notória Especialização" (Revista do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, número 44, 2º semestre de 1978, pág. 25/32) ressalta que no momento em que se passa a confrontar coisas que não são cotejáveis, a comparação se torna impossível, não havendo possibilidade de se falar em afronta ao princípio da isonomia nesses casos, pois só se pode falar em isonomia na medida em que se comparam coisas cotejáveis. Outro ponto que torna a licitação inviável diz respeito ao fato de que há que se ter critérios objetivos para realizar uma licitação, aspecto esse, como visto, prejudicado na contratação em exame.

Para tratar a questão da singularidade do objeto, recorreremos, também, ao que prescreve a Decisão nº 439/1998 - Plenário/TCU, que ao citar o mestre Ivan Barbosa Rigolin estabelece:

[...]

3. É notoriamente sabido que na maioria das vezes, no caso concreto, é difícil estabelecer padrões adequados de competição para escolher entre diferentes professores ou cursos, tornando-se complicado comparar o talento e a capacidade didática dos diversos mestres.

4. Aliás, essa realidade já foi reconhecida pela doutrina do direito administrativo. O mestre Ivan Barbosa Rigolin, ao discorrer sobre o enquadramento legal de natureza singular empregado pela legislação ao treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, ainda quanto à aplicação do art. 23, inciso II, do Decreto-Lei nº 2.300/86, defendia que:

"A metodologia empregada, o sistema pedagógico, o material e os recursos didáticos, os diferentes instrutores, o enfoque das matérias, a preocupação ideológica, assim como todas as demais questões fundamentais, relacionadas com a prestação final do serviço e com os seus resultados - que são o que afinal importa obter -, nada disso pode ser predeterminado ou adrede escolhido pela Administração contratante. Aí reside a marca inconfundível do autor dos serviços de natureza singular, que não executa projeto prévio e conhecido de todos mas desenvolve técnica apenas sua, que pode inclusive variar a cada novo trabalho, aperfeiçoando-se continuamente.

Por todas essas razões entendeu a lei de licitações de classificar na categoria de serviço técnico profissional especializado, o trabalho de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal da Administração, por particulares (pessoas físicas ou jurídicas); sendo de natureza singular o serviço, será fatalmente diferente um treinamento de outro, ainda que sobre os mesmos temas, quando ministrado por particulares diversos. E, desse modo, sendo desiguais os produtos que os variados profissionais oferecem, torna-se inexigível a licitação por imperativo lógico que consta do art. 23, inciso II, do Decreto-Lei nº 2.300/86." ("Treinamento de Pessoal - Natureza da Contratação" in *Boletim de Direito Administrativo* - Março de 1993, págs. 176/79 - grifos nossos).

Ainda sobre singularidade, ensina Justen Filho, em termos:

[...] a singularidade dos serviços indica que a execução dos serviços retrata uma atividade personalíssima, o que inviabiliza uma comparação de modo objetivo. (JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos*. 3. ed. Rio de Janeiro: Malheiros, 1994.)

Abordando outros aspectos, o autor assevera, também:

É evidente que interessa à Administração a produção de um certo resultado, mas a contratação também é norteada pela concepção de que esse resultado somente poderá ser alcançado se for possível contar com uma capacidade intelectual extraordinária. O que a Administração busca, então, é o desempenho pessoal de ser humano dotado de capacidade especial de aplicar o conhecimento teórico para solução de problemas no mundo real. (JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos*. 11. ed. Rio de Janeiro: Malheiros, 1994. pág. 281)

Diante dos ensinamentos esposados na Decisão nº 439/1998 - Plenário/TCU é forçoso concluir que não cabe ao CBMDF comparar entre as diversas soluções que eventualmente estejam disponíveis para solucionar seu problema, pela absoluta falta de objetividade de critérios a serem comparados - o que inviabiliza a competição - mas sim, analisar detidamente o que o mercado está oferecendo em termos do treinamento pretendido e buscar aquele que mais se aproxime do objetivo buscado na prestação do serviço.

Ao analisar-se a programação do curso de capacitação e aperfeiçoamento, a carga horária, os temas abordados, a metodologia empregada e o material didático a ser distribuído, bem como as qualificações do instrutor e da empresa, não resta dúvida de que este treinamento tende a atender plenamente o objetivo buscado de forma singular por meio de profissional/empresa com notória especialização.

A Decisão nº 439/1998 - Plenário/TCU cita, ainda, Antônio Carlos Cintra do Amaral, cujo pensamento exprime os fatores, que, no seu entendimento, tem relação direta com a singularidade do objeto pelo fato de que será, invariavelmente, prestado por pessoa física:

5. Nessa mesma linha de raciocínio, destaco pensamento do administrativista Antônio Carlos Cintra do Amaral, que ao discorrer sobre a contratação de profissional para realização de treinamento de pessoal, assevera que:

"Treinamento e aperfeiçoamento de pessoal é serviço técnico profissional especializado, previsto no art. 13, VI, da mesma Lei nº 8.666/93. Em princípio, é de natureza singular, porque é conduzido por uma ou mais pessoas físicas, mesmo quando a contratada é pessoa jurídica. A singularidade reside em que dessa ou dessas pessoas físicas (instrutores ou docentes) requer-se: a) experiência; b) domínio do assunto; c) didática; d) experiência e habilidade na condução de grupos, frequentemente heterogêneos inclusive no que se refere à formação profissional; e) capacidade de comunicação.

Como não se pode dissociar o treinamento do instrutor ou docente, essa singularidade subjetiva é também objetiva. Vale dizer: também o serviço por ele prestado é singular." ("Ato Administrativo, Licitações e Contratos Administrativos", Malheiros Editores, 1995, pág. 110)

Assim, considerando-se a singularidade do objeto a ser contratado e a notória especialização do instrutor do curso de capacitação e aperfeiçoamento, a licitação é inexigível conforme se verifica, também, na Orientação Normativa nº 18/2009 da AGU, que reza:

Contrata-se por inexigibilidade de licitação com fundamento no art. 25, inc. II, da Lei nº 8.666, de 1993, conferencistas para ministrar cursos para treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, ou a inscrição em cursos abertos, desde que caracterizada a singularidade do objeto e verificado tratar-se de notório especialista. (Orientação Normativa nº 18, da Advocacia-Geral da União, de 1º de abril de 2009)

Finalmente, ressaltamos que o curso de capacitação e aperfeiçoamento em questão é aberto à participação de terceiros enquadrando-se em hipótese de inexigibilidade de licitação nos termos do Acórdão nº 116/2002 - Plenário/TCU, que dispõe:

Considere que as contratações de professores, conferencistas ou instrutores para ministrar cursos de treinamento ou aperfeiçoamento de pessoal, bem como a inscrição de servidores para participação de cursos abertos a terceiros, enquadram-se na hipótese de inexigibilidade de licitação prevista no inciso II do art. 25, combinado com o inciso VI do art. 13 da Lei nº 8.666/1993.

Sobre a singularidade, é importante observar o ensinamento insculpido no Acórdão nº 1.074/2013 - Plenário/TCU. Cita o julgado:

15. Primeiramente, porque **o conceito de singularidade não está vinculado à ideia de unicidade**. Para fins de subsunção ao art. 25, inciso II, da Lei 8.666/93, entendo não existir um serviço que possa ser prestado apenas e exclusivamente por uma única pessoa. A existência de um único sujeito em condições de ser contratado conduziria à inviabilidade de competição em relação a qualquer serviço e não apenas em relação àqueles considerados técnicos profissionais especializados, o que tornaria letra morta o dispositivo legal.

16. Em segundo lugar, porque **singularidade**, a meu ver, **significa complexidade e especificidade**. Dessa forma, a natureza singular não deve ser compreendida como ausência de pluralidade de sujeitos em condições de executar o objeto, **mas sim como uma situação diferenciada e sofisticada a exigir acentuado nível de segurança e cuidado**. (grifos nossos)

Sobre a singularidade da contratação pretendida e a relação de confiança da Administração com a futura contratada, devemos observar a lição do Pretório Excelso, no bojo da AP 348/SC (Relator Min. Eros Grau, julgado em 15/12/2006, DJe-072 DIVULG 02-08-2007 PUBLIC 03-08-2007 DJ 03-08-2007 PP-00030 EMENT VOL-02283-01 PP-00058 LEXSTF v. 29, n. 344, 2007, p. 305-322):

2. "Serviços técnicos profissionais especializados" **são serviços que a Administração deve contratar sem licitação, escolhendo o contratado de acordo, em última instância, com o grau de confiança que ela própria, Administração, deposite na especialização desse contratado**. Nesses casos, o requisito da confiança da Administração em quem deseje contratar é subjetivo. Daí que a realização de procedimento licitatório para a contratação de tais serviços - procedimento regido, entre outros, pelo princípio do julgamento objetivo - é incompatível com a atribuição de exercício de subjetividade que o direito positivo confere à Administração para a escolha do "trabalho essencial e indiscutivelmente mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato" (cf. o § 1º do art. 25 da Lei 8.666/93). **O que a norma extraída do texto legal exige é a notória especialização, associada ao elemento subjetivo confiança**. Há, no caso concreto, requisitos suficientes para o seu enquadramento em situação na qual não incide o dever de licitar, ou seja, de inexigibilidade de licitação: os profissionais contratados possuem notória especialização, comprovada nos autos, além de desfrutarem da confiança da Administração. Ação Penal que se julga improcedente. (grifos nossos)

As observações do julgado se encontram presentes no caso em comento, visto que a empresa almejada é uma instituição de renome nacional e ainda, os palestrantes e instrutores do evento possuem a necessária expertise técnica. Evidencia-se, portanto, a singularidade do capacitação/especialização pretendida.

6. FUNCIONAMENTO DO CURSO

Duração do treinamento: apenas o curso terá a duração de pelo menos 10 (dez) dias em período integral, contendo o Ground School inicial e a prática no simulador de voo full motion. As primeiras datas serão definidas logo após a contratação do curso, sendo as demais definidas no decorrer do contrato. O treinamento inicial tem a carga horária total de 55,5 (cinquenta e cinco e meia) horas/aula, das quais 25,5 (vinte e cinco e meia) delas são instruções teóricas iniciais de ground school e 24 (vinte e quatro) são no simulador full motion do King Air B200, sendo as horas restantes usadas para os Checks previstos.

Metodologia:

As **aulas teóricas** serão desenvolvidas de forma presencial e considerando o cenário atual de pandemia de COVID-19 as eventuais restrições locais serão aplicadas.

As **aulas práticas** serão presenciais e poderão ser ministradas todos os dias da semana, nos períodos matutino, vespertino ou noturno.

Serão empregados recursos audiovisuais diversos, palestras, e equipamentos necessários às aulas teóricas e práticas, e aeronaves com documentação e manutenção rigorosamente em dia.

Avaliação e Frequência:

A avaliação dos alunos deverá se dar em absoluto cumprimento ao previsto na legislação vigente, compreendendo o acompanhamento contínuo do desempenho, a partir da seleção, mantendo-se coerente até os exames de simulador de voo, passando por todas as matérias da instrução teórica e pela avaliação realizada pela escola durante a instrução.

A instrução teórica e a instrução em simulador se complementam. Esta interligação se reflete igualmente na avaliação das duas etapas de instrução, visto que as deficiências encontradas na instrução em dispositivo de voo podem ser consequência das dificuldades vivenciadas na etapa teórica. Portanto, é fundamental ter uma visão global e contínua da avaliação.

Além dessas características, a avaliação deve ser também integrada porque deve observar:

- a) a assimilação dos conhecimentos;
- b) o desenvolvimento das atitudes fundamentais ao piloto; e
- c) a aquisição das habilidades operacionais.

Para que se tenha uma visão global, contínua e integrada, apresentam-se a seguir as diretrizes para o processo de avaliação do curso, que requerem a participação ativa da coordenação do curso.

Avaliação da Instrução Teórica:

- Aspectos da Avaliação

A avaliação do desempenho, em cada disciplina, envolve os seguintes aspectos:

- a) Frequência – comprovada através do controle formal da presença do aluno em aulas e nas demais atividades didáticas programadas;

b) Rendimento – refere-se aos conhecimentos adquiridos e às habilidades desenvolvidas pelos alunos durante o curso, acompanhado através de provas escritas e/ou orais sobre o conteúdo ministrado nas aulas; e

c) Participação – refere-se à observação das atitudes formadas pelo aluno, em termos de: iniciativa, objetividade, organização e disciplina.

- Requisitos das Provas Escritas

a) deverão ser aplicadas provas durante o desenvolvimento das disciplinas, o que permitirá detectar as dificuldades dos alunos;

b) cada prova deve avaliar partes do conteúdo programático, tendo-se o cuidado de focar os assuntos básicos, através de questões formuladas com clareza;

c) em cada prova devem ser utilizados tipos de questões com níveis variáveis de dificuldade (fáceis, médias e difíceis) e com valores atribuídos proporcionalmente ao nível de dificuldade;

d) a prova deve ter bom aspecto visual e ser de fácil leitura, bem como apresentar disposição conveniente dos itens e enunciados precisos e objetivos;

e) o tempo destinado a cada prova deve ser adequado à sua realização, de acordo com o número e com o nível de dificuldade das questões. O gabarito para a correção, preparado com antecedência, deve ser colocado à disposição dos alunos após o término da prova; e

f) depois da correção das provas, o instrutor deve comentar seus itens, apontando os erros sem identificar aqueles que os cometeram, apresentando respostas corretas e explicações cabíveis, certificando-se, ainda, de que houve a compreensão desejada. Os erros dos alunos devem ser encarados pelo instrutor como meios de aperfeiçoar sua própria ação docente. Com base na análise dos erros, o instrutor deve tipificá-los, empregando recursos auxiliares da instrução mais adequados ou novas formas de explicação dos assuntos.

- Critérios para Avaliação da Participação dos Alunos

A seguir, encontram-se definidos os critérios para avaliação da participação dos alunos, com exemplos de comportamentos indicadores de cada um deles, para nortear a avaliação dos alunos por parte dos professores/instrutores.

a) Iniciativa – capacidade ou disposição para o empreendimento imediato de ações ou proposições.

São indicadores de iniciativa:

- buscar os recursos necessários à realização das atividades, sem necessidade de ajuda ou estímulo;
- iniciar debate acerca de temas estudados;
- propor a realização de atividades em grupo;
- antecipar-se aos companheiros na tomada de providências para solucionar uma situação-problema;
- criar soluções adequadas para situações imprevistas, em tempo hábil; e
- tomar decisões diante de situações nas quais não possa, a tempo, dispor de orientação.

b) Objetividade – capacidade para discriminar prontamente os dados úteis e aplicáveis diante de situações complexas.

São comportamentos indicadores de objetividade:

- simplificar os problemas mais complexos sem prejuízo dos resultados finais;
- planejar a realização do trabalho, enfatizando os aspectos principais;
- discriminar prontamente o que for útil e aplicável;
- descrever um fato de maneira fiel ao sucedido;
- usar termos apropriados à situação; e
- demonstrar clareza e precisão ao formular perguntas e respostas.

c) Organização – capacidade para sistematizar tarefas, formando esquemas de execução.

São comportamentos indicadores de organização:

- demonstrar método e zelo na execução dos trabalhos;
- coordenar as atividades de acordo com as necessidades de tempo;
- selecionar a documentação de que necessita sem exageros ou deficiências;
- manter seus pertences em locais adequados; e
- revelar capacidade de pensar de forma esquemática, facilitando a consecução de seus objetivos.

d) Disciplina – capacidade de respeitar a ordem, as normas e os valores que convêm ao funcionamento regular da escola.

São comportamentos indicadores de disciplina:

- respeitar os colegas, o corpo técnico-pedagógico e o pessoal auxiliar;
- acatar os regulamentos da escola;
- zelar pelo patrimônio colocado à sua disposição;
- apresentar-se para as aulas assídua e pontualmente, nos horários estipulados; e
- cumprir as tarefas determinadas.

- Resultados da Avaliação

Os resultados das avaliações das matérias das partes teóricas do curso devem ser expressos em notas na escala de 0 (zero) a 10 (dez), para indicar o rendimento e a participação dos alunos.

Os resultados da avaliação do rendimento dos alunos devem ser anotados pelo instrutor no formulário próprio, depois de corrigir as provas e comentá-las com os alunos.

- Limites Mínimos de Aprovação

São limites mínimos de aprovação nas disciplinas da parte teórica do curso:

a) Rendimento – média final 7,0 (sete) por disciplina;

b) Participação – média final 7,0 (sete) por disciplina;

c) Frequência – 75% (setenta e cinco por cento) de comparecimento às aulas teóricas e 100% para as atividades de simulador.

Avaliação da Instrução em simulador:

A sistemática de avaliação da instrução em simulador se assemelha às peculiaridades da instrução de ground school.

A prática de simulador é avaliada atribuindo-se um grau, conforme descrito no quadro a seguir, a fim de determinar a proficiência do aluno na execução de cada exercício, o que servirá de base para a atribuição do grau final da missão.

GRAUS	CLASSIFICAÇÃO DO VOO	DESCRIÇÃO
1	PERIGOSO	Aluno viola as regras de tráfego aéreo sem que haja justificativa. O desempenho do aluno leva o instrutor a intervir nos comandos da aeronave, para evitar acidentes perfeitamente previsíveis. Aluno adota atitudes perigosas.
2	DEFICIENTE	Aluno revela dificuldade na execução das manobras, demonstrando não ter assimilado as habilidades no nível exigido pela missão.
3	SATISFATÓRIO	Aluno apresenta desempenho normal.
4	BOM	Aluno demonstra facilidade e perfeição na execução da maioria das manobras da missão.
5	EXCELENTE	Aluno demonstra facilidade e perfeição na execução de todas as manobras da missão.

O instrutor deve registrar o desempenho do aluno em todas as missões nas fichas de avaliação das respectivas etapas e fases.

O grau final da missão não é atribuído pelo cálculo da média aritmética dos graus obtidos em cada exercício, mas através de uma apreciação do instrutor quanto ao desempenho do aluno na realização das missões.

Será aprovado na missão o aluno que obtiver grau final igual ou superior a 3 (três). Será reprovado na missão o aluno que obtiver grau 1 (um) ou 2 (dois) em qualquer manobra, devendo ser detalhadamente registrados na ficha e comentado com o aluno os motivos que levaram à atribuição de um desses graus.

Certificado de Conclusão das Partes Teórica e Prática do Curso:

Para cada aprovação de aluno na parte teórica e na parte de simulador do curso demandado, sem prejuízo das demais normas baixadas pela unidade de instrução, deverá ser concedido o certificado de conclusão respectivo assinado pelo diretor e pelo aluno.

Inscrições:

A inscrição deverá ser feita pelos alunos nas dependências da escola quando da apresentação para os cursos.

Calendário:

O período necessário apenas para o curso será de pelo menos 10 (dez) dias para cada um dos 6 (seis) alunos a serem submetidos ao curso, sendo necessários pelo menos mais 4 dias para o trânsito de ida e volta para Brasília, uma vez que não existe voo direto para Dallas, o tempo médio de ida e volta são 20 horas por trecho. Ressalta-se que o contrato terá validade de 12 (doze) meses a contar da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado de acordo com o previsto na Lei nº 8.666/1993.

7. FORMA DE EXECUÇÃO DO CURSO

Tendo em vista o fato de que cada piloto do CBMDF apresenta uma quantidade total de horas diferente e que há o pré-requisito de o piloto aluno possuir uma experiência de voo mínima, opta-se por adotar um cronograma de envio flexível e que seja adequado à Corporação, sendo que não serão enviados militares "avulsos", ou seja, serão três turmas, cada uma com 2 militares.

O CBMDF providenciará, em âmbito interno e em esquema de prioridade, o envio dos alunos aptos a iniciarem o curso.

O CBMDF se compromete somente com o envio daqueles que se apresentarem aptos ao curso e a não efetivação das condições necessárias, implicará em uma demanda parcial do quantitativo especificado, sem prejuízo ao bom andamento do contrato.

A CAE deverá ministrar o curso com recursos humanos especializados e capacitados, além de materiais próprios na forma apresentada na assinatura do contrato, atendendo às exigências necessárias à formação, repassando adequadamente toda a teoria e prática necessária, com segurança, à graduação pretendida pelo piloto, de acordo com a norma vigente durante a execução do curso.

Assim sendo, além das exigências necessárias pela legislação em vigor, a empresa contratada deverá ministrar as partes teóricas repassando adequadamente todo o assunto necessário com segurança e conforto pedagógico.

Na execução das partes práticas, damos ênfase, principalmente, à conservação dos simuladores que serão utilizados na preparação dos alunos, os quais deverão estar em dia com a manutenção, em situação regular junto à ANAC e com todas as funcionalidades operando.

A formação a ser ministrada pela CAE dar-se-á da seguinte maneira:

- Parte teórica: O início das aulas ficará a critério do CBMDF em consonância com o cronograma de turmas disponibilizado pela CAE.

- Parte do simulador: Composta por diversas missões dentro do programa aprovado pela CAE, exemplificado no ETP (97581107) e também nesse PES, considerando o período padrão de realização do curso (com duração total de 10 dias totais para cada um dos alunos para o simulador inicial). A marcação dos voos simulados ficará ativamente a cargo da CAE, que deverá apresentar no ato da inscrição o planejamento e o quadro de trabalho relativos aos dias que os militares estarão exclusivos ao curso. Não será admitida a interrupção das instruções por razões de indisponibilidade de simulador ou instrutor por período superior a 1 (um) dia corrido. O número máximo de horas de simulador por dia não deverá exceder 4 (quatro) horas por piloto ou 6 (seis) em casos excepcionais, visando o bom aproveitamento das instruções, a fixação do conteúdo a ser assimilado e a segurança operacional.

Exige-se que a empresa contratada disponibilize, aos executores de contrato, uma ferramenta que permita a fiscalização remota, atualizada do cronograma de instrução, perfil de piloto-aluno, análise de rendimento, horas de simulador lançadas, horas de voo de crédito, perfil e disponibilidade de aeronaves para voo, dentre outras informações relevantes. Dessa forma, será promovido um maior acompanhamento da especialização dos alunos, garantindo, pois, uma maior transparência no processo.

Durante a execução do contrato, os oficiais pilotos deverão ficar à disposição integral do curso visando a formação dentro do lapso temporal definido em contratação.

8. LOCAL DE REALIZAÇÃO DO CURSO E CERTIFICAÇÃO

O curso será contratado pela CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL, CNPJ: 03.538.995/0001-37, situado na cidade de Guarulhos (Avenida ORLANDA BERGAMO, Número 40, Cumbica-SP) e realizado pela CAE Dallas West Training Center, na cidade de Dallas, Texas- EUA.

A CAE fornecerá, ao final dos cursos, os certificados de conclusão aos alunos que os concluírem aprovados, entregando-os com todas as pendências inerentes à inclusão das habilitações junto à ANAC devidamente sanadas, se couber.

9. VALOR ESTIMADO

De acordo com a proposta da CAE (99402077), o valor individual para cada militar é R\$ 113.144,01 (cento e treze mil, cento e quarenta e quatro reais e um centavo), considerando o contido na Proposta Comercial da Empresa CAE (115211422), ficando o valor total em R\$ 678.864,06 (seiscentos e setenta e

oito mil, oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos), assim sendo:

ITEM	CURSO	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
1	Treinamento Inicial, aeronave King Air B200.	6	R\$ 113.144,01	R\$ 678.864,06
VALOR TOTAL				R\$ 678.864,06

Consta nos autos o Comprovante de Preços da Empresa CAE (101042089), os preços praticados pela Empresa CAE para o treinamento inicial em 2020 para a Empresa ICON para pilotos realizando treinamento inicial em King Air B200, há de se considerar que o pagamento foi feito diretamente à empresa nos Estados Unidos, ao contratar CAE Brasil como os demais órgãos fazem leva-se em conta a valor do dólar em 26 de maio de 2020 e a inflação americana nesse período (101055484), bem como os impostos que são: imposto de importação (II de 60%), ICMS (18% para SP). Dessa forma, o valor atualizado é de R\$ 129.518,87 (cento e vinte e nove mil, quinhentos e dezoito reais e oitenta e sete centavos) atualizado pela inflação na cotação do dólar do dia 7 de novembro, mais 60% de imposto de importação e mais 18% de ICMS, demonstrando que o preço ofertado à Corporação é o praticado no mercado da aviação.

10. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO

A execução do contrato será acompanhada e fiscalizada por um executor ou comissão executora do contrato, a quem competirá dirimir as dúvidas que surgirem no curso da execução do contrato, bem como, exigir e fiscalizar o atendimento às especificações previstas para o objeto da licitação e de tudo dará ciência à Administração, permitida a contratação de terceiros para assistir e subsidiar as decisões com informações pertinentes a essa atribuição.

A fiscalização de que trata este item não exclui nem reduz responsabilidade da contratada, inclusive perante terceiros, por qualquer irregularidade, ainda que resultante de imperfeições técnicas, vícios redibitórios, ou emprego de material inadequado ou qualidade inferior, e, na ocorrência desta, não implica em corresponsabilidade da Administração ou de seus agentes e prepostos, de conformidade com o art. 70 da Lei nº 8.666/1993 e Decreto Distrital nº 32.598/2010.

O executor do contrato ou a comissão executora do contrato anotar em registro próprio todas as ocorrências relacionadas com a execução do contrato, indicando dia, mês e ano, bem como, o nome dos funcionários eventualmente envolvidos, determinando o que for necessário a regularização das faltas ou defeitos observados e encaminhando os apontamentos à autoridade competente para as providências cabíveis sobre eventuais ocorrências que possam ensejar aplicação de penalidades ao contratado.

11. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

Apresentar todos os documentos válidos que demonstrem os requisitos mínimos exigidos na fase de contratação pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

A empresa executora do serviço se obriga:

- Responsabilizar-se por quaisquer pagamentos de tributos, encargos trabalhistas e/ou previdenciários, se houver, em consequência da prestação dos serviços, respondendo integral e exclusivamente por eventuais reclamações de seu pessoal;
- Informar ao Contratante a agência/conta para pagamento dos serviços a serem executados, indicando preposto para representar a Contratada junto ao Contratante, para fins de execução deste contrato;
- A empresa executora do serviço obrigar-se-á a manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com todas as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas;
- A empresa deverá realizar todas as atividades técnicas para o bom cumprimento dos serviços contratados, cabendo por quaisquer negligências ou imperícias, reposição monetária dos prejuízos oriundos das prestações de serviços inadequados;
- Ficará a cargo exclusivamente da Contratada a responsabilidade civil e criminal decorrentes dos serviços prestados;
- A Contratada deverá estar aparelhada com equipamento adequado ao serviço, bem como manter pessoal habilitado em número suficiente para a perfeita execução do serviço no prazo previsto, correndo, por sua conta, as despesas desnecessárias;
- Cumprir fielmente a carga horária de instrução de voo por instrumento em helicóptero previstas no contrato, e exigida pela ANAC para a concessão das Licenças de Piloto Comercial;
- Ao final do curso, o certificado de conclusão dos Cursos de PPH e PCH aos alunos que o concluírem aprovados, entregando-os preparados para os exames teórico e prático da ANAC;
- Todas as instruções deverão ser ministradas por profissional habilitado pela ANAC conforme previsto no RBAC 61 ou norma vigente; e
- Apresentar ao executor do contrato, até o quinto dia útil de cada mês, notas constando os serviços executados no mês anterior.

12. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

Nomear o Executor ou Comissão Executora do Contrato, conforme art. 67 da Lei nº 8.666/1993 por meio da Diretoria de Contratações e Aquisições (DICOA), para fiscalizar e acompanhar a execução do contrato.

Ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal caberá cumprir fielmente as cláusulas do contrato que vier a ser celebrado e pela fiscalização, além de se responsabilizar por apresentar à escola alunos portadores de Certificado Médico Aeronáutico de primeira classe (CMA – 1ª Classe) válido e com os demais requisitos mínimos para frequentar sem pendências todo o curso de familiarização e ambientação inicial e continuada da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200.

13. PAGAMENTO

O pagamento será feito de acordo com as Normas de Execução Orçamentária, Financeira e Contábil do Distrito Federal, mediante a apresentação de Nota Fiscal, liquidada até 30 (trinta) dias de sua apresentação, devidamente atestada por um oficial a ser designado para acompanhar a realização do referido curso.

Sugere-se o empenho global da despesa da forma que se segue:

Os pagamentos dos cursos iniciais serão realizados ao final dos respectivos cursos iniciais.

Ressalte-se que os pagamentos de valores serão depositados, obrigatoriamente, em conta bancária em nome da contratada.

14. PENALIDADES

Às licitantes e/ou contratadas que não cumprirem integralmente as obrigações assumidas, garantida a prévia defesa, pelo descumprimento de quaisquer das obrigações assumidas, mora ou inexecução parcial ou total, serão aplicadas as penalidades estabelecidas no Decreto nº 26.851/2006 e alterações posteriores, que regulamentam a aplicação das sanções administrativas previstas nas Leis nº 8.666/1993 e 10.520/2002.

ANA Brito do Amaral Cotrim - Maj. QOBM/Comb.
Chefe da DIMAT/SEPEC

Matr. 1924745



Documento assinado eletronicamente por **ANA BRITO DO AMARAL COTRIM - Maj. QOBM/Comb. - Matr.01924745, Chefe da Seção de Elaboração de Projetos Básicos e Pedidos de Compras**, em 12/09/2023, às 14:34, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **121716824** código CRC= **AA77D1C9**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
SAM, Bloco D, Lote E, - Bairro Asa Norte - CEP 70620-040 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.cbm.df.gov.br

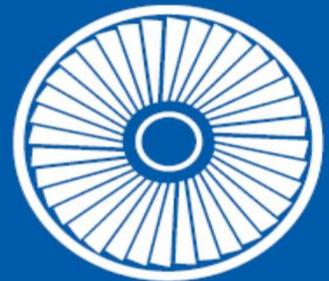
00053-00205859/2022-66

Doc. SEI/GDF 121716824

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL



Treinamento Inicial Pilotos KingAir B200 Efis
Local: CAE Dallas - USA
Data Proposta: 06-Jun-2023



BUSINESS JET, HELICOPTER, AND MAINTENANCE TRAINING



ELEVATE YOUR TRAINING.

www.TrainWithCAE.com



Sao Paulo, 06 de Junho de 2023.

Governo do Distrito Federal
Brasilia,DF

Obrigado pelo seu interesse em treinar conosco. É um prazer lhe encaminhar a proposta para treinamento para o treinamento Inicial pilotos King Air B200Efis no Simulador de Voo da CAE, Dallas, USA.

Segue abaixo a tabela com a descrição dos valores.

Item	Especificação do Treinamento	Quantidade	Valor Unitario	Valor Total
1	Treinamento Inicial, para servidores policiais, que compreende a Instrução Teórica e Simulação Prática de Voo, referente à aeronave King Air B200 Efis , para a função de comandante, de acordo com as exigências das Autoridades Aeronáuticas Brasileiras e conforme a Regulamentação Aeronáutica Brasileira (RBAC) específica.	06	R\$ 113.144,01	R\$ 678.864,06
				R\$ 678.864,06

Valor Total: Seiscentos e setenta e oito mil, oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos

Pagamento

Os valores apresentados estão em Reais (R\$), os treinamentos serão realizados na CAE Dallas USA e o pagamento será feito através da CAE Brasil, seguindo os prazos estabelecidos na Minuta do Projeto Básico.

Assinatura do Contrato

O contrato deve estar assinado entre as partes até 32 dias antes do início do primeiro treinamento agendado.

Prazo de Pagamento:

30 dias após a realização do treinamento.

Local do Treinamento:

CAE DALLAS WEST TRAINING CENTER, 2929 W. Airfield Dr. Dallas, TX 75261

Matricula/Agendamento

Para realizar o agendamento, precisaremos das seguintes informações e documentos dos pilotos:

- Nome, telefone e e-mail para contato
- Cópia do passaporte e CHT
- Cópia da página ANAC com as habilitações. IFR e vencimento CMA

Reserva de Hotel e Carro

A CAE Simuflite possui acordo com algumas redes de hotéis e locadoras de carros próximos aos centros de treinamentos. Todos os custos com hospedagem, serviço de tradução, deslocamento e diárias alimentação são de responsabilidade dos pilotos em treinamento.



Registro de Treinamento:

O Registro de Treinamento e FAP serão enviadas eletronicamente para o pilotos em até 72h após a realização do Check e posteriormente será enviado por Fedex para o endereço indicado pelo cliente. Não poderá ser entregue o documento após a realização do check porque por determinação da ANAC os registros de treinamento deverão ser auditados pelo Centro de Treinamento com assinatura e selo de comprovação do auditor da CAE

O valor apresentado está incluso:

- Treinamento Teorico (Ground School)
- Treinamento Pratico com Check (Simulador de Voo)

Não está incluso na proposta:

- Transporte, refeição e hospedagem para os pilotos em treinamento.
- Taxa para Obtenção de Visto B1,B2,M1
- Serviços de tradução
- Taxas ANAC

Estarei a disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Atenciosamente,

A handwritten signature in blue ink that reads "Lucila David".

Lucila David

Territory Sales Representative

Business Aviation Training, Civil - Latin America and Caribbean

lucila.david@cae.com / +55 11 97355-2042



ELEVATE YOUR TRAINING.

www.TrainWithCAE.com



Governo do Distrito Federal
Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
Seção de Licitações
Subseção de Contratação Direta

Nota Técnica N.º 73/2023 - CBMDF/DICOA/SELIC/SUDIR

Brasília-DF, 29 de setembro de 2023.

Senhor Cel. QOBM/Comb. Diretor de Contratações e Aquisições,

Assunto: Manifesto de conformidade para fins de execução da despesa.

1. CONTEXTO

1.1. Trata o presente processo da contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - [FFS](#)) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF.

2. RELATO

2.1. Os autos foram submetidos à apreciação da Assessoria Jurídica, que por meio do Parecer n.º 397/2023 - CBMDF/GABCG/ASJUR (121291989) e Cota de Aprovação CBMDF/GABCG/ASJUR (121292161) não indicou óbices à contratação por inexigibilidade de licitação com fundamento no inciso II do art. 25 c/c inciso VI do art. 13 da Lei 8.666/93. Entretanto, o referido Parecer consignou em seu bojo as seguintes ressalvas a serem atendidas, pois vejamos:

PARECER SEI-GDF n.º 397/2023 - CBMDF/GABCG/ASJUR

[...]

O item 7 trata da forma de execução do curso e informa que "(...) *não serão enviados militares 'avulsos', ou seja, no mínimo em duplas, sendo o ideal em duas turmas, uma com 5 militares e outra com 6 militares, essa última com apoio de um tradutor.*". Recomenda-se a retificação do item, para que fique em consonância ao Plano de Viagem acostado no processo (115512084), que **traz a indicação de 6 (seis) militares para a realização do curso, devendo fazer constar inclusive as datas previstas com o deslocamento e duração do curso.** Recomenda-se também que as indicações sejam feitas o quanto antes, a fim de cumprir o estabelecido no item b do referido parecer.

2.1.1. A correção do item foi realizada dando origem a uma nova versão do Termo de Referência (121716824), conforme Memorando 1657 do Diretor de Materiais e Serviços (121722568);

[...]

Ademais, é de se registrar que a Diretoria de Ensino não encontra óbices pedagógicos para a contratação, entretanto, "**Não foram descritos os nomes dos indicados.** A seleção deverá ser realizada conforme preconiza a Portaria n.º 4, de 30 de janeiro de 2014, publicada no item II do Boletim Geral n.º 021, de 30 de janeiro de 2014, **incluindo-se nos autos também a informação de aptidão no TAF, conforme determina a Diretriz para Avaliação Física Militar, aprovada pela Portaria n.º 8, de 8 mar. 2013, publicada no BG n.º 46, de 11 mar. 2013 e a determinação publicada no BG n.º 147, de 6 de agosto de 2013**" (Item 8, SEI 105739878 e 105813555). Desta feita, recomenda-se cumprir a orientação apresentada, para dá-se por caracterizado o requisito estabelecido na alínea "b" do Parecer Normativo n.º 726/2008 – PROCAD/PGDF.

2.1.2. Deverá ser dado tratamento em momento oportuno, após a seleção e indicação dos futuros participantes;

[...]

Ocorre que não há nos autos comprovação de que o preço é compatível com o praticado no mercado, porquanto o documento acostado 101042089 refere-se ao ano de 2020, ou seja, desatualizado, devendo ser anexadas notas fiscais da empresa junto a outras instituições públicas ou privadas para comparação com preços praticados pelo fornecedor. Assim, recomenda-se robustecimento no ponto.

[...]

2.1.3. O apontamento referente à comprovação de preço de mercado restou sanada através da documentação acostada (101047939/123440567) e argumentação exposta no Memorando 156/2023 (122925895).

Consta dos autos documentos 101061392, 99419058 que informam os dados relativos a constituição jurídica e regularidade fiscal da futura contratada. Sugere-se que sejam acostados aos autos **elementos jurídicos relativos à representação da empresa**, devendo-se atentar à validade das certidões no momento da contratação.

2.1.4. Documentos referentes à representação da empresa incluídos no processo (123440014), assim como o contrato social (123440172) e certidões válidas (122890722/123472216).

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, informo que foram cumpridos os requisitos para efetivar contratação direta com base no inciso II do art. 25, c/c inciso VI do art. 13 da Lei de Licitações e Contratos Administrativos nº. 8.666, de 21 de junho de 1993 e em conformidade com o previsto no Parecer nº 726/2008-PROCAD/PGDF. Assim, encaminho a Vossa Senhoria o presente processo, para fins de execução da despesa visando à contratação, conforme quadro de finalização abaixo:

EMPRESA: CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA CNPJ: 03.538.995/0001-37 ENDEREÇO: CAE DALLAS WEST TRAINING CENTER, 2929 W. Airfield Dr. Dallas, TX 75261 TELEFONE: (11) 97355-2042 EMAIL: lucila.david@cae.com					
ITEM	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE	UNIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
01	Contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF, conforme Termo de Referência (SEI) e Proposta da Empresa (SEI).	06	Matrícula	R\$ 113.144,01	R\$ 678.864,06 (seiscentos e setenta e oito mil oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos)



Documento assinado eletronicamente por **KARLA REGINA BARCELLOS ALVES - Ten-Cel. QOBM/Comb. - Matr.01414789, Chefe da Seção de Licitações**, em 29/09/2023, às 10:29, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador= 123473701 código CRC= 1460CC58.](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=123473701&codigo_crc=1460CC58)

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - CEP 70640-020 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.cbm.df.gov.br

00053-00205859/2022-66

Doc. SEI/GDF 123473701



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
Seção de Licitações
Subseção de Contratação Direta

Declaração - CBMDF/DICOA/SELIC/SUDIR

Processo: 00053-00205859/2022-66.

Referência: Inexigibilidade de Licitação nº 17/2023 - Simulador de voo INICIAL B200.

Assunto: Declaração de inexigibilidade.

O Diretor de Contratações e Aquisições do CBMDF em exercício, no uso das atribuições conferidas pelo art. 33 do Decreto Federal nº 7.163, de 29 de abril de 2010, c/c o inc. X do art. 212 da Portaria nº 24, de 25 de novembro de 2020, publicada no suplemento do BG nº 223, de 1º de dezembro de 2020, que aprova o Regimento Interno do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal - CBMDF, e considerando o pronunciamento da Assessoria Jurídica constante do Parecer N.º 397/2023 - CBMDF/GABCG/ASJUR (121291989), e tendo em vista os argumentos constantes na Informação Técnica n.º 73/2023 - CBMDF/DICOA/SELIC/SUDIR (123473701), resolve:

I - DECLARAR inexigível a licitação, para contratar a empresa CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA, CNPJ: 03.538.995/0001-37, com despesa de **R\$ 678.864,06 (seiscentos e setenta e oito mil oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos)**, referente à contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - [FFS](#)) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF, conforme Termo de Referência (121716824) e demais documentos acostados aos autos, com base no inciso II do art. 25, c/c o inciso VI do art. 13, da Lei nº 8.666, de 21 de junho 1993 e atendidos os requisitos estabelecidos no § 89, do Parecer Normativo nº 726/2008-PROCAD/PGDF, publicado no DODF nº 73, de 16 de abril de 2009;

II - ENCAMINHAR ao Senhor Cel. QOBM/Comb. Chefe do DEALF, para ratificação da despesa.

Diretor de Contratações e Aquisições



Documento assinado eletronicamente por **HELIO PEREIRA LIMA - Cel. QOBM/Comb. - Matr.01400023, Diretor(a) de Contratações e Aquisições**, em 29/09/2023, às 11:33, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=123486171 código CRC= **A620659D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - CEP 70640-020 - DF

00053-00205859/2022-66

Doc. SEI/GDF 123486171



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
Seção de Licitações
Subseção de Contratação Direta

RATIFICAÇÃO DE INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO

Havendo irregularidades neste instrumento, entre em contato com a Ouvidoria de Combate à Corrupção, no telefone 0800-6449060.

Processo: 00053-00205859/2022-66.

Referência: Inexigibilidade de Licitação nº 17/2023 - Simulador de voo INICIAL B200.

Assunto: Ratificação de Inexigibilidade de Licitação.

O Chefe do Departamento de Administração Logística e Financeira do CBMDF, com fulcro no que prescreve o *caput* do art. 26, da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, c/c o inciso III do art. 31, do Decreto nº 7.163, de 29 de abril de 2010, c/c o inc. III do art. 46 da Portaria nº 24, de 25 de novembro de 2020, publicada no suplemento do BG nº 223, de 1º de dezembro de 2020, que aprova o Regimento Interno do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal - CBMDF, resolve:

I - RATIFICAR a inexigibilidade de licitação, realizada pelo Diretor de Contratações e Aquisições do CBMDF, em favor da empresa: **CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA, CNPJ: 03.538.995/0001-37**, referente à contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - **FFS**) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF, no valor de **R\$ 678.864,06 (seiscentos e setenta e oito mil oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos)**.

II - DETERMINAR ao Diretor de Contratações e Aquisições do CBMDF:

- Confeccione extrato da matéria para publicação no Diário Oficial do Distrito Federal;
- Providencie encaminhamento à DIOFI para emissão da respectiva Nota de Empenho;
- Após a emissão da Nota de Empenho o processo deverá retornar para Diretoria de Contratações para elaboração e assinatura do contrato.

Chefe do Departamento de Administração Logística e Financeira do CBMDF



Documento assinado eletronicamente por **CARLOS EDUARDO BORGES - Cel. QOBM/Comb. - Matr.01399987, Chefe do Departamento de Administração, Logística e Financeira**, em 29/09/2023, às 11:49, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=123488214 código CRC= **BB065D62**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - CEP 70640-020 - DF

iniciando-se em 30 de setembro de 2023 e encerrando-se em 30 de setembro de 2024, com base na Cláusula 10.2 do Termo de Credenciamento, bem como no inciso II, art. 57 da Lei Federal nº 8.666/1993 e art. 132, §3º, do Código Civil de 2002, com a ressalva de que a qualquer tempo a Administração poderá rescindir o contrato, caso o objeto da presente contratação pública que é oriunda de contratação direta por credenciamento seja regularmente licitado pelo Departamento de Saúde e Assistência ao Pessoal da Polícia Militar do Distrito Federal ou seja lançado novo edital de credenciamento, bastando, para tanto, manifestação escrita com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, sem interrupção do curso normal da execução do contrato. MARCUS VINÍCIUS DA SILVA ANTUNES, Chefe.

PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO TERMO DE CREDENCIAMENTO Nº 08/2022, TERMO PADRÃO Nº 14/2002. PROCESSO Nº 054.001.787/2016. EDITAL Nº 03/2016. O Distrito Federal, por meio da Polícia Militar do Distrito Federal, representado pelo CORONEL QOPM MARCUS VINÍCIUS DA SILVA ANTUNES, na qualidade de Chefe do Departamento de Saúde e Assistência ao Pessoal da PMDF, com delegação de competência prevista nas Normas de Execução Orçamentária, Finanças, e Contábil do Distrito Federal, daqui em diante denominado CONTRATANTE e a empresa PSICOVITAE CLINICAS INTEGRADAS E FORMACAO PROFISSIONAL LTDA, CNPJ: 42.890.843/0001-50, localizada no endereço: SGAS 616 Conjunto A bloco C sala 115 Edifício Linea Vitta CEP: 70.200-760, telefone: (61) 3246-2760 e 99865-1115, e-mail: psicovitae@gmail.com, representada por JÚLIA DE SOUZA TOMAZ, R.G. 3.*** *35 SSP-DF, CPF: 085.*****-94, na qualidade de Representante Legal, doravante denominada CONTRATADA, resolvem aditar o Termo de Credenciamento nº 08/2022, celebrado em 05 de outubro de 2022, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 190 de 07 de outubro de 2022, objetivando a prorrogação do prazo de vigência do contrato por mais 12 (doze) meses, iniciando-se em 05 de outubro de 2023 e encerrando-se em 05 de outubro de 2024, com base na Cláusula 10.2 do Termo de Credenciamento, bem como no inciso II, art. 57 da Lei Federal nº 8.666/1993, com a ressalva de que a qualquer tempo a Administração poderá rescindir o contrato, caso o objeto da presente contratação pública que é oriunda de contratação direta por credenciamento seja regularmente licitado pelo Departamento de Saúde e Assistência ao Pessoal da Polícia Militar do Distrito Federal ou seja lançado novo edital de credenciamento, bastando, para tanto, manifestação escrita com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias, sem interrupção do curso normal da execução do contrato. MARCUS VINÍCIUS DA SILVA ANTUNES, Chefe.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
SUBCOMANDO GERAL
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO,
LOGÍSTICA E FINANCEIRA

AVISO DE RATIFICAÇÃO
INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO Nº 17/2023

PROCESSO Nº 00053-00205859/2022-66. O Chefe do Departamento de Administração Logística e Financeira do CBMDF, com fulcro no caput do art. 26, da Lei nº 8.666/93; inciso III do art. 31 do Decreto nº 7.163, de 29 de abril de 2010, c/c o inc. III do art. 46 da Portaria nº 24, de 25 de novembro de 2020, publicada no suplemento do BG nº 223, de 1º de dezembro de 2020, que aprova o Regimento Interno do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal - CBMDF, RATIFICA a Inexigibilidade de Licitação nº 17/2023, no valor de R\$ 678.864,06 (seiscentos e setenta e oito mil oitocentos e sessenta e quatro reais e seis centavos), em favor da empresa: CAE SOUTH AMERICA FLIGHT TRAINING DO BRASIL LTDA, CNPJ: 03.538.995/0001-37, referente à contratação de empresa para prestação de serviços de treinamento completo em Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS) nível D da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF para o Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, com dotação orçamentária anual de R\$ 70.588.758,00 (setenta milhões, quinhentos e oitenta e oito mil setecentos e cinquenta e oito reais), UO: 73901 – Fonte: FCFD, PT: 28.845.0903.00NR.0053, Natureza da Despesa: 33.90.39. Cel. QOBM/Comb.

CARLOS EDUARDO BORGES
Chefe

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO GERAL

NOTIFICAÇÃO Nº 14/2023

Processo nº 00055-00068791/2023-52. Na qualidade de DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO GERAL DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições conferidas pela Instrução nº 587, de 22 de setembro de 2022, venho NOTIFICAR o (a) Sr.(a) NÉLIO WALTER DA SILVA JUNIOR, CPF 669.***-00, a comparecer a sede desta Autarquia, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, situada na SAM, lote A, Bloco B, Edifício SEDE DETRAN-DF, 2º ANDAR - Sala 213, CEP: 70.620-000 - Brasília/DF, das 9h as 18h, para tomar ciência acerca do possível prejuízo causado ao erário do Governo do Distrito Federal em decorrência da colisão entre o veículo particular placa JKG3J83, conduzido pelo Sr. SÍLVIO BARBOSA DA SILVA, CPF: 719.***-49 notificado, e o veículo oficial do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, Corolla-XEI, Placa REL7D69, conforme Ocorrência Policial nº 1.257/2023-0, registrada junto à 10ª Delegacia de Polícia. Cabe ressaltar que caso haja interesse no ressarcimento do dano ao erário, o notificado deverá se apresentar à Diretoria de Administração Geral do DETRAN/DF, no endereço supracitado e no prazo estipulado, sob pena de adoção de demais medidas administrativas visando o ressarcimento ao erário.

SUELY MARIA DE SOUSA

NOTIFICAÇÃO Nº 15/2023

Processo nº 00055-00025094/2023-15. Na qualidade de DIRETORA DE ADMINISTRAÇÃO GERAL DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições conferidas pela Instrução nº 587, de 22 de setembro de 2022, venho NOTIFICAR o (a) Sr.(a) LEANDRO MATTIOLLI, CPF 326.***-92, a comparecer a sede desta Autarquia, no prazo máximo de 5 (cinco) dias úteis, situada na SAM, lote A, Bloco B, Edifício SEDE DETRAN-DF, 2º ANDAR - Sala 213, CEP: 70.620-000 - Brasília/DF, das 9h as 18h, para tomar ciência acerca do possível prejuízo causado ao erário do Governo do Distrito Federal em decorrência da colisão entre o veículo particular placa PAI8F40, conduzido pelo notificado, e o veículo oficial do Departamento de Trânsito do Distrito Federal, Corolla-XEI, Placa REL2D40, conforme Ocorrência Policial nº 546/2023-0, registrada junto à 2ª Delegacia de Polícia. Cabe ressaltar que caso haja interesse no ressarcimento do dano ao erário, o notificado deverá se apresentar à Diretoria de Administração Geral do DETRAN/DF, no endereço supracitado e no prazo estipulado, sob pena de adoção de demais medidas administrativas visando o ressarcimento ao erário.

SUELY MARIA DE SOUSA

GERÊNCIA DE LICITAÇÃO

AVISO DE ABERTURA
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 14/2023

Encontra-se a disposição dos interessados, no site www.gov.br/compras, o seguinte Edital: Processo nº 00055-00045190/2023-71. UASG: 926142. Tipo: Menor Preço Global/ Por Lote. Objeto: Contratação de empresa especializada, por preço global por lote, para execução de serviços de sinalização horizontal nas vias urbanas do Distrito Federal em demarcação do sistema viário em quaisquer das cores previstas na legislação de trânsito, a exemplo das cores pretas, branca, amarela, azul, vermelha (sinalização de ciclovias e ciclofaixas) e outras cores que as normas de trânsito vierem a adotar, além da instalação de tachas, tachões e outros itens de sinalização horizontal, conforme especificação expressa no Termo de Referência, ANEXO A deste Edital. Abertura: 19 de outubro de 2023, às 09:00 horas. Valor total estimado: R\$ 65.314.009,05. As empresas e/ou representantes interessadas no edital obrigam-se a acompanhar o Diário Oficial do Distrito Federal e o site Comprasnet sobre possíveis alterações. Mais informações e-mail: licitacao@detran.df.gov.br.

Brasília/DF, 02 de outubro de 2023
EDUARDO DA CRUZ OLIVEIRA
Pregoeiro

SECRETARIA DE ESTADO DE
ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA

EXTRATO DO CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
nº 030/2023 - SEAPE/DF - SIGGO: 049156

Processo SEI-GDF nº 04026-00018370/2022-61. DAS PARTES: SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL, na qualidade de CONTRATANTE e a empresa T & S ENGENHARIA TELEMÁTICA E SISTEMAS LTDA, inscrita no CNPJ sob o nº: 00.712.411/0001-00, na qualidade de CONTRATADA. DO OBJETO: contratação de empresa especializada na prestação de serviços continuados, com mão de obra em regime de dedicação exclusiva, em postos de Técnico em Secretariado e Recepcionista para dar suporte administrativo às atividades e funções necessárias ao funcionamento da SEAPE e das Unidades Prisionais, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Termo de Referência (110993893) e Proposta (114733633). DO VALOR: R\$ 966.264,00 (novecentos e sessenta e seis mil duzentos e sessenta e quatro reais). DA DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA: Fonte de Recurso: 100; Unidade Orçamentária: 64.101; Programa de Trabalho: 06.421.6217.2727.0006 MANUTENÇÃO DO SISTEMA PENITENCIÁRIO DO DF; Natureza da Despesa: 3.3.90.37; Nota de Empenho 2023NE00709. DA VIGÊNCIA: 12 (doze) meses, a partir da sua assinatura. DATA DA ASSINATURA: 22/09/2023. SIGNATÁRIOS: pelo Distrito Federal: WENDERSON SOUZA E TELES, Secretário de Estado de Administração Penitenciária do Distrito Federal e pela empresa T & S ENGENHARIA TELEMÁTICA E SISTEMAS LTDA: MÁRIO JAMES BATISTA DE OLIVEIRA, na qualidade de Representante legal.

SUBSECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO GERAL

EXTRATO DE NOTA DE EMPENHO 2023 NE01272
PROCESSO: 04026-00036154/2023-89. PARTES: SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL e a empresa RC RAMOS COMERCIO LTDA, CNPJ 07.048.323/0001-02. OBJETO: AQUISIÇÃO DE MATERIAIS DE EXPEDIENTE (CANETA), A FIM DE ATENDER AS DEMANDAS DOS ÓRGÃOS QUE COMPÕEM A ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO DISTRITO FEDERAL, BEM COMO ATENDER AS DEMANDAS DA SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA (SEAPE) E DAS UNIDADES PRISIONAIS, consoante específica o Edital de Licitação de Pregão Eletrônico nº 08/2023 SEPLAD-DF e Ata de Registro de Preços nº 0109/2023 SEPLAD-DF. VALOR