

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 / NOME DA EMPRESA E/OU CLÍNICA	DATA DA PUBLICAÇÃO E Nº DO DODF
82/2021	00053-00041483/2021-74	Contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) novos pilotos de avião para o CBMDF	1 - Contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) novos pilotos de avião para o CBMDF	R\$ 272.291,08	12 (doze) meses	12/07/2021 AERO CLUBE DE ITÁPOLIS, CNPJ: 45.329.943/0001-09	DODF Nº 121 DE 14/07/2021



PROJETO BÁSICO Nº 85/2020 - DIMAT

CONTRATAÇÃO DE INSTITUIÇÃO PARA FORMAÇÃO BÁSICA DE NOVOS PILOTOS DE AERONAVES DE ASA FIXA DO CBMDF

1. OBJETO

Contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) novos pilotos de avião para o CBMDF, conforme especificações e condições estabelecidas no referido Projeto Básico.

2. ESPECIFICAÇÃO DO CURSO E JUSTIFICATIVA DE INTERESSE DA CORPORAÇÃO

O Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP) é a unidade operacional do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF) responsável pelo emprego de aeronaves nas diversas missões e ocorrências atendidas pela Corporação. Diretamente ligadas ao GAVOP existem duas subunidades que se distinguem apenas pelo tipo de aeronave que operam: o 1º Esquadrão de Aviação Operacional (1º ESAV), que é a subunidade responsável pela operação de helicópteros, e o 2º Esquadrão de Aviação Operacional (2º ESAV), que é a subunidade responsável pela operação de aviões.

Contando com dois aviões atualmente ativos e um quadro de apenas doze pilotos de asa fixa que não estão integralmente à disposição da atividade aérea, o 2º ESAV se caracteriza fundamentalmente por conciliar o tripé baseado em operação, manutenção e instrução: o bom funcionamento de uma dessas bases pressupõe necessariamente o das outras.

No que diz respeito ao poder operacional da Unidade, ressalta-se que no ano de 2010 foi instaurado no CBMDF o Processo Administrativo nº 053.001.389/2010, que resultou na aquisição de 2 (dois) aviões *Air Tractor AT-802F* exclusivamente destinados às operações de monitoramento ambiental e combate aos incêndios no Distrito Federal. Esses aviões, os únicos dois que compõem a frota ativa do 2º ESAV, passaram a exigir do piloto e do copiloto não mais o certificado de habilitação técnica para a classe monomotora terrestre, devido a suas peculiaridades e elevados requisitos técnicos, mas para o tipo AT8T em decorrência da Instrução Suplementar 61-004 revisão I de autoria da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 03/10/2016. Para a emissão de um certificado de habilitação técnica de uma aeronave tipo, como o caso do AT8T, requer-se a aprovação prévia em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, em conformidade com a subparte K do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 61:

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis;

Ressalta-se que, para a Segurança Pública, temos o disposto na Resolução nº 512, de 11 de abril de 2019, publicada no Diário Oficial da União de 12 de abril de 2019, Seção 1, páginas 65 a 85 (em alteração à subparte K da RBHA 91):

90.23 Requisitos para exercício da função de piloto em comando

(a) São requisitos mínimos para exercício da função de piloto em comando na UAP:

(1) ser agente público segundo a UAP;

(2) ser detentor da licença de PCA/H;

(3) ter concluído, na função de piloto em comando, o treinamento inicial, periódico, elevação de nível ou de transição, previstos neste Regulamento;

(4) ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida, segundo o RBAC nº 61;

(5) estar com o CMA de 1ª Classe válido, segundo o RBAC nº 67;

(6) possuir 500 (quinhentas) horas de voo totais na categoria da aeronave em que irá exercer a respectiva função ou 300 (trezentas) horas de voo totais no caso de avião monomotor a pistão sob VFR;

...

90.25 Requisitos para exercício da função de piloto segundo em comando

(a) São requisitos mínimos para exercício da função de piloto segundo em comando em aeronaves certificadas com tripulação mínima de 1 (um) piloto (single pilot):

(1) ser agente público, segundo a UAP;

(2) não obstante o previsto na seção 61.85 do RBAC nº 61, ser detentor da licença PPA/H com, no mínimo, 10 (dez) horas de voo registradas no modelo de aeronave em que irá exercer a respectiva função;

...

(c) Para operações aéreas IFR, o piloto segundo em comando deverá:

(1) cumprir com os requisitos previstos nos parágrafos (a) e (b) desta seção;

(2) ser detentor da habilitação relativa à operação de IFR na categoria da aeronave que irá tripular, segundo o RBAC nº 61; e

...

(f) Para as operações aéreas especiais de combate a incêndios, o piloto segundo em comando deverá ter concluído o treinamento de combate a incêndios, em consonância com o programa de treinamento estabelecido pela UAP, ou ser detentor da habilitação PAGA/H em consonância com o RBAC nº 61.

Em particular, para a licença de piloto comercial, condição mínima para desempenhar a função de piloto em comando, requer-se a titularidade prévia de licença de piloto privado na categoria da aeronave pretendida, conforme item 61.93 (3) da RBAC 61.

Em se tratando de instrução, por outro lado, pode-se afirmar que uma das principais

normativas que disciplinam o controle de proficiência das tripulações, como forma de requisito institucional para a segurança de voo, é a Instrução Normativa Nº 35/2017, publicada no Boletim Geral 148, de 4 de agosto de 2017, com respaldo na exigência denominada "experiência recente" contida na Seção 61.21 do RBAC 61. Em períodos sem acionamento para missões, a instrução é justamente o meio que viabiliza que sejam atendidos esses requisitos, sem os quais as prerrogativas de licenças e habilitações correspondentes não podem ser legalmente exercidas. E o piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado, corresponde ao instrutor de voo (INVA), que recebe uma capacitação específica para esse propósito. No âmbito da aviação de Segurança Pública, é portanto altamente desejável que as instruções de voo sejam conduzidas por instrutores devidamente habilitados, tendo-se em vista as prerrogativas estabelecidas no item 61.237 do referido Regulamento.

Na prática, a complexidade de operação de um Air Tractor 802-F dificilmente permitiria a um copiloto com poucas horas de experiência o treinamento efetivo de taxi, pousos e decolagens (itens V, VI e XI do art. 10 da IN 35/2017) ou mesmo panes (todos os incisos do art. 11 da mesma normativa), requerendo-se, para esse propósito, o emprego de uma aeronave menor e mais simples a título de formação básica. O início do programa de ascensão ao comando de um AT8T pressupõe, via de regra, uma experiência superior a 400 horas de voo em aviões menos complexos, como exemplifica o contrato do processo SEI-053-023052/2016. E, como trazido no item 61.243 (a) da RBAC 61, constitui um pré-requisito para a concessão da habilitação de Piloto Agrícola (PAGA) de que trata o item 90.25 (f) da Resolução elencada acima para as operações aéreas especiais de combate a incêndios:

(5) possuir 400 (quatrocentas) horas de voo totais, das quais, no mínimo, 200 (duzentas) horas de voo devem ter sido realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 100 (cem) dessas horas de voo como piloto em comando.

No intuito de viabilizar a referida ascensão, tendo-se em vista que a frota de asa fixa do CBMDF atualmente em atividade consiste tão somente nos dois Air Tractor, a Instituição firmou com a Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF) a Portaria Conjunta nº 01, de 26 de abril de 2019, propondo uma parceria técnica para emprego de aeronaves, tripulação e aperfeiçoamento técnico profissional. Através desse dispositivo, tornou-se possível o compartilhamento de servidores e aeronaves para as missões de Segurança Pública, de modo que os bombeiros com a formação básica de piloto de avião poderão acumular horas de voo e experiência nos aviões bimotores Beechcraft Baron e Embraer EMB-121 Xingu da PCDF até estarem prontos para a transição ao AT8T. A operação desses aviões, por sua vez, requer do piloto as habilitações de voo por instrumentos (IFR) e de multimotores terrestres (MLTE), sendo que este pode ser feito à parte no âmbito da própria PCDF.

Complementarmente, a manutenção da operacionalidade das subunidades, e por consequência do GAVOP, perpassa, além de outros fatores, na formação periódica de novas tripulações: no decorrer dos anos, a progressão nos diversos postos da carreira bombeiro-militar conduzirá os pilotos mais antigos a assumirem cargos na Corporação que limitarão, ou até mesmo impedirão sua disponibilidade em atuar como piloto de aeronaves, não se devendo esquecer ainda da passagem para a reserva remunerada após cumpridos os requisitos legais. Além disso, a constância na formação e qualificação de novos pilotos proporciona a transmissão de conhecimento e experiência entre o piloto antigo e o novato, o que é salutar em qualquer atividade e sobremaneira na atividade aérea para a manutenção de padrões e procedimentos e do nível de segurança nas operações.

Em que pese tais assertivas estarem amparadas pelo Planejamento Estratégico 2017-2024 da Corporação, mais especificamente em seu objetivo 8 (capacitar e gerir por competências), observou-se no âmbito do CBMDF uma dificuldade severa ao longo do tempo no que tange à efetivação da periodicidade de ingresso de novos pilotos de avião, o que, agravada pelos consideráveis lapsos temporais no processo de formação de cada um deles, despontou como um dos fatores com maior parcela de responsabilidade pela atual carência de recursos humanos especializados para concorrer às escalas na área: em plena vigência de Operação Verde-Vivo 2019 (Boletim Geral nº 073, de 17 de abril de 2019), não foi possível a ativação diária e em condições de pronto emprego de uma tripulação de Air Tractor para responder aos chamados de combate a incêndio, como detalham os documentos 23113424 e 21357148. Em 2020, a situação piorou com a passagem para a reserva remunerada de um dos 4 comandantes de Air Tractor. Em diagnóstico datada de abril de 2018 (00053-00024674/2018-76), já havia sido avaliada a necessidade da formação de dois pilotos de avião por ano de modo a mitigar o grave risco de interrupção das atividades aéreas de asa fixa em um prazo não superior a cinco anos. Isso porque, com a legislação vigente, é possível a passagem para a reserva remunerada através das cotas compulsórias e licenças com pelo menos 23 anos de serviço: dos 3 comandantes de Air-Tractor atualmente na ativa, 1 está no CBMDF há 20 anos e 2 há 22 anos, sem contar o tempo de tempo de serviço progressivo que pode ser averbado.

E a demanda pelo serviço prestado tem seguido a contramão dessa perspectiva de disponibilidade decrescente dos pilotos, acentuando ainda mais a importância na formação de novos pilotos. No contexto recente do Distrito Federal, foi decretada situação de emergência ambiental no período de estiação de 2017. A medida fez parte do Decreto nº 38.184, publicado no *Diário Oficial do DF* do dia 11/5/2017, e foi uma das frentes de prevenção e enfrentamento das queimadas no Cerrado, prevista no Plano de Prevenção e Combate aos Incêndios Florestais. Este documento complementou, em âmbito distrital, o estabelecido na Portaria nº 105, de 21 de fevereiro de 2017, do Ministério do Meio Ambiente. A norma definiu as regiões, em todo o País, em situação de emergência ambiental. No âmbito do CBMDF, foi publicado o PLANO DE OPERAÇÃO nº 02/2017 – SEOPE/COMOP (OPERAÇÃO VERDE-VIVO 2017) no BG 54, de 20 de março de 2017. De acordo com esse plano, visando regular o emprego operacional dos recursos corporativos, bem como os procedimentos operacionais para o desenvolvimento das ações de prevenção e combate aos incêndios florestais durante o período de estiação, os dois aviões Air Tractor estiveram na composição dos meios diariamente desde a segunda fase (combate inicial) iniciada em maio até a quinta e última fase (combate reduzido), que se estendeu pelos meses de outubro e novembro. Somente entre os dias 28 e 31 de agosto desse ano, por exemplo, estima-se que 11% do Parque Nacional de Brasília tenha sido devastado por um incêndio que mobilizou simultaneamente ambos os aviões, além de várias outras equipes (www.pilotopolicial.com.br/avioes-air-tractor-e-helicopteros-do-corpo-de-bombeiros-ajudam-no-combate-ao-incendio-no-parque-nacional-de-brasilia/).

Institucionalmente, por razões de segurança, cada uma dessas aeronaves pressupõe uma tripulação de um piloto e um copiloto por dia, e o acionamento, praticamente diário durante a temporada de seca, não raro exige uma dedicação ininterrupta tanto no período matutino quanto no vespertino, sendo que por vezes as proporções dos incêndios tornam-se tão proeminentes que se faz necessário o acionamento simultâneo dos dois aviões. A tabela abaixo contém um demonstrativo referente a horas de voo nos dois aviões Air Tractor do CBMDF para os últimos anos.

Horas de Voo X Número de Pilotos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (Até julho)
Horas de voo em missões de combate a incêndio florestal e monitoramento ambiental.	95,2	285,2	345,1	334,3	282,9	230	325,3	47,9
Número de pilotos que efetivamente concorreram à escala diária de Comandantes de Air Tractor.	2	3	3	2	3	4	4	2

Assim sendo, e considerando-se a escassez real de pilotos de avião agravada pela lacuna na formação de 2 (dois) por ano desde 2017 (inclusive), uma vez que o ingresso dos últimos 2 (dois) pilotos nas atividades aéreas de asa fixa se deu em 2016 por efeito do Processo Administrativo

nº 053.001.681/2015, torna-se justificável o dimensionamento da demanda aqui contida, a saber, da formação básica de piloto de avião para 2 (dois) militares do CBMDF: piloto privado, piloto comercial com habilitação de voo por instrumentos, e instrutor de voo. A qualificação dos pilotos de avião do CBMDF vem lastrear o interesse da Corporação, visto que as operações aéreas de Segurança Pública e/ou Defesa Civil são atividades regulamentadas por legislação específica e que a habilitação técnica de operação é exigida pela regulamentação, e o cumprimento das normas pela Administração atende, inequivocamente, ao interesse público.

Por fim, a realização da especialização justifica-se, também, pelo fato de que a qualificação profissional dos servidores em sua área de atuação é algo desejável e necessário, possibilitando uma melhor qualidade nos serviços prestados pela instituição à comunidade. Ainda, com 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).

Os cursos pretendidos são caracterizados como CURSOS ABERTOS, uma vez que podem ser contratados diretamente por qualquer pessoa ou instituição junto às empresas homologadas pela ANAC, tendo suas estruturas definidas pelas normas e manuais aprovados pela referida Agência, em especial pela regulamentação abaixo, por aquela que venha a substituí-la ou complementá-la:

- Manual de Curso de Piloto Privado de Avião (MCA 58-3) de autoria do Ministério da Defesa;
- Manual de Curso de Piloto Comercial de Avião (PCA) de autoria do então Ministério da Aeronáutica, levando em consideração a Portaria ANAC nº 2085/SCD, de 27/10/2011, e a Portaria ANAC nº 2002/SPO, de 04/08/2016;
- Manual de Curso de Voo por Instrumentos (MMA 58-9) de autoria do então Ministério da Aeronáutica, levando em consideração a Instrução Suplementar nº 61-002 de autoria da ANAC;
- Manual de Curso de Instrutor de Voo de Avião (MMA 58-16) de autoria do então Ministério da Aeronáutica;
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 61;
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 90;
- Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 141.

Diante do exposto, este pedido busca viabilizar a continuidade da formação de novos pilotos para os quadros do CBMDF, de acordo com a legislação vigente e dentro dos mais rigorosos parâmetros de segurança existentes, para que a Corporação possa fazer frente à demanda de missões, mantendo e buscando o aperfeiçoamento dos níveis de segurança nas operações aéreas do CBMDF.

2.1 – OBJETIVO:

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

2.2 – PÚBLICO-ALVO:

A formação básica de novos pilotos de avião tem como público alvo 2 (dois) Oficiais Bombeiros Militares do Quadro de Combatentes do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

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

2.3 – CONTEÚDO PROGRAMÁTICO

A formação básica de piloto de avião compreende, na presente demanda, os cursos de I - Piloto Privado (PPA), de II - Piloto Comercial com habilitação de voo por instrumentos (PCA/IFR), e de III - Instrutor de Voo (INVA), a serem necessariamente executados nessa ordem.

O conteúdo programático do Aeroclub de Itápolis é necessariamente vinculado ao programa de Instrução aprovado pela instituição junto à ANAC (RBAC 141), tendo como componentes:

Piloto Privado de Avião (PPA)			
		Carga Horária	
		Horas-aula	Horas de voo
Parte Prática	Voos diurnos	0	46,5
	Voos noturnos		3
TOTAL		0	49,5
Piloto Comercial de Avião com Habilitação de Voo por Instrumentos (PCA/IFR)			
		Carga Horária	
		Horas-aula	Horas de voo
Parte Teórica	Aerodinâmica e Teoria de Voo	334	0
	A Aviação Civil		
	Conhecimentos Técnicos (motores à reação)		
	Física		
	Inglês		
	Instrução Aeromédica		
	Matemática		
	Meteorologia		
	Navegação Aérea (IFR)		
	O Piloto Comercial de Avião		

	Regulamentação da Aviação Civil		
	Regulamentação da Profissão de Aeronauta		
	Regulamentos de Tráfego Aéreo (IFR)		
	Segurança da Aviação Civil contra atos de interferência ilícita		
	Segurança de Voo		
	Teoria de Voo		
Parte Prática	Voos VFR diurnos	0	70
	Instruções IFR em simulador AATD		40
	Voos VFR noturnos		7
	Voos IFR em aeronave		27,5
TOTAL		334	144,5
Instrutor de Voo de Avião (INVA)			
		Carga Horária	
		Horas-aula	Horas de voo
Parte Teórica	Relações Interpessoais	71	0
	Recursos Audiovisuais		
	Instrutor e a Comunicação		
	Fichas de Voo		
	Briefing e Debriefing		
	Medicina Aeroespacial		
	Direitos Aeronáuticos		
	Segurança de Voo		
	Sistema de Aviação Civil		
Processo Ensino – Aprendizagem			
Parte Prática	Instruções de voo	0	27
TOTAL		71	27

INSTRUTOR/PALESTRANTE:

Consta no corpo do processo o Curriculum Vitae (47754988) dos instrutores com suas qualificações.

3. RAZÕES DE ESCOLHA DA CONTRATADA

Quanto ao curso, objeto do presente Projeto Básico, se pode asseverar a total pertinência entre o que está sendo solicitado e a atividade a ser desempenhada, uma vez que a qualificação dos militares estará diretamente ligada a atuação dos mesmos como pilotos em comando das aeronaves do CBMDF.

Nesse aspecto os cursos oferecidos pelo Aeroclube de Itápolis (fundado em 1941, sendo um dos pioneiros no Brasil, Aeroporto Municipal de Itápolis - Doutor Luiz Dante Santoro) são abertos, o que pode ser demonstrado por meio de visita ao endereço eletrônico da entidade (<https://www.aci.com.br/>), onde se podem ver as informações das partes teóricas e práticas dos cursos, como também a abertura de inscrições para os diversos cursos oferecidos.

No mais, o Aeroclube de Itápolis é uma instituição que, desde 1941, vem formando e lançando pilotos no mercado da aviação civil, cabendo ressaltar que é um dos poucos que manteve sempre uma gestão profissional, conseguindo adaptar-se às exigências do mercado, formando pilotos com qualidade e segurança, somando mais de **10 mil pilotos** entre eles desportivos e profissionais.

Não havendo a possibilidade de a formação básica pilotos de avião (PPA, PCA/IFR e INVA) ser realizada inteiramente no âmbito do DF, nem mesmo para o caso do Aeroclube de Brasília (que possui a sede prática localizada em Luziânia-GO), passou-se a uma pesquisa mais abrangente por centros de referência. Nesse sentido, merece singular destaque no cenário nacional o Aeroclube de Itápolis, uma das mais tradicionais instituições na formação de pilotos, compartilhando, pois, boa parte das facilidades que caracterizam o local como sendo propício para a instrução, como por exemplo:

1) A meteorologia favorável durante boa parte do ano (interior de SP), o que diminui a ocorrência de dias ociosos por conta de restrições desta natureza, como se comprova na distribuição dos voos realizados ao longo do período de vigência do Contrato 14/2019 para os 2 oficiais que realizaram o curso de PCA/IFR na ocasião;

2) A pista do Aeroporto Municipal de Itápolis registrada para operações visuais tanto diurnas quanto noturnas (<https://www.flightmarket.com.br/pt/anuncio/aeroporto/SDIO>), propiciando um maior aproveitamento em instruções desta natureza, pois evita-se a contabilização de tempo de voo a simples título de traslado de aeronave para aeródromos que permitam o treinamento de pousos e decolagens após o horário do pôr-do-sol; e

3) A prática otimizada de rádio comunicação, seja com controle de tráfego aéreo ou mesmo com outras aeronaves operando nas imediações. A maior densidade de aeródromos em um raio de alcance das aeronaves de instrução permite uma maior gama de treinamento em diferentes procedimentos de saída, chegada e aproximação. Essa maior dinâmica ser comprovada por meio da quantidade de aeroportos, áreas controladas e rotas demonstradas nas cartas de tráfego aéreo da região (disponíveis no site www.aisweb.aer.mil.br).

A significativa frota de aviões do Aeroclube de Itápolis (ACI), conta com mais exemplares dotados de trem de pouso convencional (responsáveis pela maior parte do treinamento básico - mais de 79% das horas de voo reais no programa do ACI aprovado pela ANAC): 3 (três) Aero boero 115, 3 (três) Paulistinhas CAP-4, 1 (um) Tupi e 1 (um) Simulador ATD (ACI - 47755165). Ademais, uma eventual contratação com o CBMDF, conforme consta neste processo, o ACI é o que possui maior disponibilidade na prática de recurso material (aviões conforme as especificações demandadas pelo CBMDF) e humano (instrutores habilitados e disponíveis para estes aviões), garantindo que, idealmente, cada um dos 2 alunos terá pelo menos um equipamento a ele designado, de sorte que possam inclusive ser submetidos ao treinamento de maneira simultânea, além de se permitir a continuidade da formação mesmo na hipótese de indisponibilidade de alguma(s) dessas aeronaves, evitando-se assim o tempo ocioso (com o desperdício de verbas indenizatórias dele decorrente). Um número de aeronaves menor que o número de alunos do CBMDF implicaria necessariamente em um revezamento do equipamento e portanto um maior prazo para execução do serviço.

Dos instrutores constantes na proposta (47755165), percebe-se comprovada a notória especialização de todo o corpo docente, em especial para o caso particular e já conhecido de 3 instrutores que ministraram treinamentos no Contrato nº 14/2019, conforme os relatórios de voo, a saber: Bruno Novak (755,0 horas de experiência), Marcelo Valério (2.715 horas de experiência) e Nélio Maria Batista Pessanha (3.000 horas de experiência).

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

Sobre a caracterização da inexigibilidade de licitação, vem-se demonstrando que os

órgãos e entidades públicas, ao investirem na formação de profissionais capacitados, adotam, na maioria das vezes, a inexigibilidade de licitação. Isto ocorre em face das disposições da Lei de Licitações (art. 25, II c/c art. 13, VI):

Art. 13. Para os fins desta Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a:

(...)

VI - treinamento e aperfeiçoamento de pessoal;

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

(...)

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;...

Ao discorrer sobre o tema, Marçal Justen Filho assinala que:

O inc. VI trata do desenvolvimento de recursos e técnicas de aperfeiçoamento dos agentes públicos. Não se incluem na previsão legal serviços de aperfeiçoamento desvinculados das funções desempenhadas pelos agentes públicos. Deve haver um **vínculo de pertinência entre o treinamento e atividade desempenhada.** (...)

Por isso, quando a contratação envolver serviços técnico-científicos especializados (especialmente aqueles indicados no art. 13), poderá fazer-se diretamente, independentemente de procedimento formal licitatório. Não significa que a Administração possa escolher qualquer particular, a seu arbítrio. A seleção do particular a ser contratado se sujeita a certos requisitos. Os requisitos subjetivos do contratado decorrem diretamente da causa motivadora da inexigibilidade da licitação. Não se aplica o procedimento formal da licitação porque o serviço técnico-científico apresenta peculiaridades que o tornam específico, singular e inconfundível. Logo, somente particulares habilitados e capacitados poderão desenvolver o serviço de modo satisfatório. Se qualquer particular estivesse capacitado a desempenhar satisfatoriamente o serviço, não se caracterizaria ele como especializado, singular e inconfundível. (grifo nosso)

Ainda sobre a inexigibilidade de licitação, o Parecer nº 726/2008 – PROCAD elenca, no item 2.6, uma série de requisitos que possibilitam a contratação direta para a participação de servidores em curso aberto de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, onde enfatiza, dentre outros aspectos, a necessidade do curso ser aberto e a notória especialização do profissional ou da entidade que ministra o curso.

As Decisões nº 1.321/2005, 4.483/2008 e 1.403/2011, todas do Tribunal de Contas do Distrito Federal, são uníssonas e recomendam expressamente ao CBMDF, nos processos de pagamento de ajuda de custo/diárias aos militares que se afastam do DF para a realização de cursos e/ou treinamentos, para que verifique a inviabilidade e/ou impossibilidade do curso pretendido no DF e a efetiva confirmação da realização do curso.

Ora, sobre essa questão ratifica-se mais uma vez que não há a possibilidade de a execução do serviço demandado ser realizada inteiramente no âmbito do DF, nem mesmo para o caso do Aeroclub de Brasília (que possui a sede prática localizada em Luziânia-GO).

Nesse sentido, oportuna a manifestação do Ministro do TCU, Adhemar Paladini Ghisi, no voto condutor da Decisão nº 439/98, fls. 08/16:

"A aplicação da lei deve ser compatível com a realidade que está inserida. Só assim o direito atinge seus fins de assegurar a justiça e a equidade social. Nesse sentido, defendo o posicionamento de que a inexigibilidade de licitação para contratação de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, fato que pode e deve evoluir no ritmo das mudanças que certamente ocorrerão no mercado, com o aperfeiçoamento das técnicas de elaboração de manuais padronizados de ensino. Essa evolução deve ser acompanhada tanto pelos gestores como pelos órgãos de controle, no âmbito de suas atuações. **Assim, desponta, ao meu ver, com clareza que a inexigibilidade de licitação para contratação de treinamento e aperfeiçoamento de pessoal, na atualidade, é regra geral, sendo a licitação exceção que deve ser averiguada caso a caso pelo administrador**", grifamos.

5. DIRETRIZES DE FUNCIONAMENTO DOS CURSOS

Metodologia:

As aulas teóricas serão desenvolvidas de forma presencial e/ou à distância (EaD), considerando o cenário atual de pandemia de COVID-19 e as restrições dela decorrentes.

As aulas práticas também serão presenciais e poderão ser ministradas todos os dias da semana, nos períodos matutino, vespertino ou noturno, dependendo do objetivo da instrução de voo.

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 do aluno, a partir da seleção, mantendo-se coerente até os exames práticos de voo, passando por todas as matérias da instrução teórica e pela avaliação realizada pela escola durante a instrução de voo.

A instrução teórica e a instrução prática se complementam. Esta interligação se reflete igualmente na avaliação das duas etapas de instrução, visto que as deficiências encontradas na instrução prática 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 dos cursos, 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 várias 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 enfatizar 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 dos cursos 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 os 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 e às demais atividades programadas.

Avaliação da Instrução Prática:

A sistemática de avaliação da instrução prática se adequa às peculiaridades da instrução no solo e da prática de voo.

A avaliação da instrução no solo desdobra-se em:

a) Prova de conhecimentos técnicos da aeronave, em que devem ser avaliados conhecimentos referentes a:

- grupo motopropulsor;
- sistema de combustível;
- sistema elétrico;
- controles de voo, trem de pouso, sistema de freios, instrumentos;
- equipamentos de emergência, equipamentos auxiliares e limitações de operação;
- características de voo, operação dos sistemas e procedimentos normais;
- procedimentos de emergência e do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER);
- tráfego, fraseologia e área de instrução.

b) Prova de verificação do desenvolvimento dos esquemas de execução dos procedimentos de voo, que abrange a localização dos instrumentos da aeronave, a leitura dos mesmos e o condicionamento para acionamento dos comandos de voo.

Ambos os resultados devem ser arquivados na Pasta Individual do aluno.

A prática de voo 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 de voo 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 Teóricas e Práticas dos Cursos:

Para cada aprovação de aluno na parte teórica ou na parte prática de cada um dos cursos demandados, sem prejuízo das demais normas baixadas pela unidade de instrução, deverá ser concedido pela Escola de Aviação o certificado de conclusão respectivo assinado pelo diretor e pelo aluno.

Exame Prático de Voo:

A avaliação da prática de voo é da competência da ANAC, através de seus INSPAC ou Examinadores Credenciados.

O exame de voo para obtenção das licenças e habilitações é feito segundo os critérios da ANAC, cabendo à escola apresentar o aluno para o cheque.

Os candidatos só poderão prestar exames de voo depois de terem sido aprovados nas partes teórica e prática dos respectivos cursos, bem como nos exames teóricos da Banca da ANAC.

Inscrições:

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

Calendário:

O período de realização dos cursos será de 10 (dez) meses para cada um dos 2 (dois) alunos a serem submetidos à formação completa (PPA+PCA/IFR+INVA), conforme a necessidade da Corporação e adequado à formação dos alunos. Ressaltando que o contrato terá validade de 12 (doze) meses a contar da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado de acordo com o previsto no Art. 57 da Lei nº 8.666/93.

6. FORMA DE EXECUÇÃO DOS CURSOS

A escola de aviação deverá ministrar os cursos 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 RBAC-61 ou 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 das aeronaves que serão utilizadas na preparação dos alunos, as quais deverão estar em dia com a manutenção, em situação regular junto ao Registro Aeronáutico e em dia com os seguros aeronáuticos, certificados de aeronavegabilidade e de marca, sob pena de a empresa contratada responder criminalmente pela falta de segurança e/ou dano físico.

Para a execução da prática de voo, a empresa contratada deverá disponibilizar obrigatoriamente para a formação dos militares do CBMDF, com preferência de marcação de voos para estes em detrimento do público externo:

- a) No mínimo 02 (duas) aeronaves monomotoras terrestres (MNTE) dotadas de motor

com potência de no mínimo 90 HP, equipadas com trem de pouso do tipo convencional, e homologadas para voos por regras de voo visuais (VFR) para a realização das horas de Prática de voo diurno (PPA), de voo VFR em aeronaves MNTE com trem de pouso convencional (PCA) e de Instrução de Voo (INVA);

b) No mínimo 01 (uma) aeronave monomotorizada terrestre (MNTE), não obrigatoriamente dotada de trem de pouso do tipo convencional, com potência de no mínimo 110 HP, homologada para voo noturno, para realização das horas de Prática de voo noturno (PPA e PCA);

c) No mínimo 01 (um) simulador AATD (Advanced Aviation Training Device) homologado para as horas de treinamento IFR correspondentes (PCA);

d) No mínimo 01 (uma) aeronave monomotorizada terrestre (MNTE), não obrigatoriamente dotada de trem de pouso do tipo convencional, com potência de no mínimo 110 HP, homologada para voo por instrumentos (IFR), para realização das horas de Prática de voo por instrumentos (PCA).

A escola de aviação deverá constar no Registro Brasileiro de Aeronaves (RAB) como operadora dessas aeronaves, devendo elas estarem homologadas como de instrução com todas as condições de aeronavegabilidade em dia de acordo com esse registro. Para cada uma das aeronaves/simuladores acima, devem estar disponibilizados na escala de instrução no mínimo 1 (um) instrutor de voo distinto.

A exigência do mínimo de 2 aeronaves para a alínea "a" tem como objetivo garantir que, idealmente, cada um dos 2 (dois) alunos terá pelo menos um equipamento a ele designado, de sorte que possam inclusive ser submetidos ao treinamento de maneira simultânea, além de permitir a continuidade da formação mesmo na hipótese de indisponibilidade de alguma(s) dessas aeronaves, evitando-se assim o tempo ocioso (com o desperdício de verbas indenizatórias dele decorrente). Justamente por compreender a maior parcela do programa prático de instruções, exigem-se aqui aeronaves com a configuração (convencional) de trem de pouso igual à dos Air Tractor da Corporação, com o intuito de permitir ao máximo o treinamento de taxis, pousos e decolagens com as peculiaridades que lhes são inerentes. Em razão de haver pouquíssimas aeronaves de instrução homologadas VFR noturno ou IFR com o trem de pouso convencional no Brasil, não se exige esse tipo de configuração para as demais fases do treinamento. Com relação à motorização de todas as fases, estipula-se o mínimo aceitável conforme especificado acima para permitir um maior aproveitamento das instruções: maior quantidade de pousos, decolagens, checklists de panes e distâncias percorridas em um mesmo número de horas de voo, dentre outros fatores.

Visando também a otimização do treinamento IFR, torna-se extremamente pertinente que seja seguido inicialmente um programa de missões em simuladores nas situações mais diversas que se possa reproduzir, o que inclui diferentes panes e condições meteorológicas, permitindo a execução de um maior número e uma maior variedade de procedimentos para um mesmo intervalo de tempo que um voo real, por exemplo, isso tudo a um custo consideravelmente mais baixo. Nesse sentido, a exigência da alínea "c" representa um maior ganho para o aluno dentro do programa de PCA, não somente nessa fase em específico, mas principalmente nas subseqüentes em voos reais.

A formação a ser ministrada pela escola de aviação dar-se-á da seguinte maneira:

- Parte teórica: O início das aulas ficará a critério do CBMDF em consonância com o cronograma de turmas apresentado pela escola de aviação, salientando que a estrutura dos cursos é variável de instituição de ensino para instituição de ensino, conforme a proposta de curso aprovada pela ANAC para cada escola, não obstante as cargas horárias mínimas descritas na tabela.

- Parte prática: Composta por diversas missões dentro do programa aprovado pela ANAC para cada escola. Considerando a interferência direta dos fatores meteorológicos na atividade aérea, as paradas das aeronaves para manutenção programada, e outros fatores adversos não previsíveis, as instruções de voo realizar-se-ão durante o período de realização do curso (com duração total de 10 (dez) meses). A marcação dos voos de instrução ficará ativamente a cargo da escola, que deverá apresentar semanalmente o planejamento e o quadro de trabalho relativos à semana seguinte. Não será admitida a interrupção das instruções por razões de indisponibilidade de aeronave ou instrutor por período superior a 7 (sete) dias corridos. O número máximo de horas de voo por dia não deverá exceder 4 (quatro) horas por piloto, 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, através de sistema digital, uma ferramenta que permita a fiscalização remota, atualizada e em tempo real de escala de voo, perfil de piloto-aluno, análise de rendimento, horas de voo 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.

7. LOCAL DE REALIZAÇÃO DO CURSO E CERTIFICAÇÃO

O curso será ministrado pela Empresa ACI, CNPJ: 45.329.943/0001-09, situada no Aeroclube de Itápolis, no Aeroporto Dr. Luiz Dante Santoro, Itápolis - SP.

A escola de aviação contratada 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 licenças (PPA, PCA e INVA) e habilitações (MNTE, IFR) junto à ANAC devidamente sanadas. Os alunos também devem ser aprovados em exame de conhecimento teórico de PLA junto à referida Agência até o final do prazo de execução do serviço.

8. VALOR ESTIMADO

De acordo com a proposta da Empresa ACI (47755165), o valor individual para cada militar é R\$ 136.145,54 (cento e trinta e seis mil, cento e quarenta e cinco reais e cinquenta e quatro centavos);

Serão destinadas 2 (duas) vagas a militares do CBMDF; e

O valor total do contrato é de **R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos)**.

9. 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 das partes teóricas serão realizados na 1ª metade de cada curso teórico e o restante ao final do respectivo curso teórico.

Os pagamentos das partes práticas serão realizados após apuradas as horas de voo efetuadas pelos alunos a cada 15 dias.

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

10. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA

A empresa executora do serviço obrigará-se a:

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

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 obrigará-se 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;

Deverá disponibilizar aos executores de contrato através de sistema digital uma ferramenta que permita a fiscalização remota, atualizada e em tempo real de escala de voo, perfil de piloto-aluno, análise de rendimento, horas de voo lançadas, horas de voo de crédito, perfil e disponibilidade de aeronaves para voo, dentre outras informações relevantes.

Cumprir fielmente a carga horária exigida pela ANAC para a concessão de licenças e habilitações, segundo os critérios previstos no RBAC ou norma vigente;

Arcar com os custos de todas as taxas da ANAC que se fizerem necessárias durante a formação dos alunos, bem como dos emolumentos necessários para a concessão de licenças e habilitações (discriminados nesse Projeto Básico), fornecimento dos materiais didáticos, uniformes necessários, manuais das aeronaves e cartas aeronáuticas pertinentes;

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.

11. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

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 PPA prático.

O CBMDF nomeará uma Comissão Executora/Executor de Contrato, por indicação da Diretoria de Contratações e Aquisições, para servir de elo entre a empresa contratada e o CBMDF, com a responsabilidade de decidir questões duvidosas que possam vir a ocorrer, bem como exigir e fiscalizar o atendimento às especificações previstas para o objeto.

12. PENALIDADES

Pelo descumprimento de quaisquer das obrigações assumidas, mora ou inexecução parcial ou total, serão aplicadas as penalidades estabelecidas no Decreto 26.851/2006 e alterações posteriores, que regulamentam a aplicação das sanções administrativas previstas nas Leis Federais, em especial na Lei nº 8.666/1993.

ANA Brito do Amaral Cotrim - Cap. QOBM/Comb.
Matr. 1924745
Respondendo pela Chefia da SEPEC/DIMAT



Documento assinado eletronicamente por ANA BRITO DO AMARAL COTRIM, Cap. QOBM/Comb, matr. 1924745, Chefe da Seção de Elaboração de Projetos Básicos e Pedidos de Compras, em 08/04/2021, às 17:43, 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=59417504 código CRC= 62748740.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAM, Bloco D, Lote E, - Bairro Asa Norte - CEP 70620-040 - DF



AEROCLUBE DE ITÁPOLIS

Escola de Aviação

Ao Corpo de Bombeiros Militar do CBMDF
 Cap. Henrique Vieira Rivera Vila

Em resposta a vossa solicitação, segue abaixo planilha referente aos cursos de: prático de Piloto Privado (**PPA**), teórico e prático de Piloto Comercial Avião com habilitação de voo por instrumentos (**PCA/IFR**) e teórico e prático de Instrutor de Voo (**INVA**).

		TIPO DE CUSTO (POR ALUNO)	VALOR COTADO	QUANTIDADE DE HORAS DE VOO (SEGUNDO PROGRAMA DA ESCOLA)	GRU
Parte Teórica	PCA	Curso Teórico de PCA/IFR (com os respectivos materiais didáticos)	R\$ 4.000,00		
		Taxas da ANAC relativas aos exames teóricos para concessão de licença/habilitação de PCA/IFR			R\$ 341,05
		Taxas da ANAC relativas aos exames teóricos para concessão de licença de PLA			R\$ 136,42
	INVA	Curso Teórico de INVA (com os respectivos materiais didáticos)	R\$ 2.050,00		
		Taxas da ANAC relativas aos exames teóricos para concessão de habilitação de INVA			R\$ 68,21
	Parte Prática	PPA	Ground School aeronave MNTTE VFR com trem de pouso convencional	R\$ 300,00	
Hora de voo diurno do PPA			R\$ 609,00	46,5h	
Ground School aeronave VFR noturno			R\$ 300,00		
PCA		Hora de voo noturno do PPA	R\$ 787,00	3,0h	
		Taxas de avaliação de experiência de voo para o PPA (ANAC)			R\$ 136,42
		Taxas de emissão de licença de PPA (ANAC)			R\$ 136,42



AEROCLUBE DE ITÁPOLIS

		Esco.		
	Taxa de cheque PPA e Taxa de matrícula	R\$	750,00	
PCA	Hora de voo VFR diurno em aeronaves MNTE com trem de pouso convencional do PCA	R\$	609,00	70,0h
	Hora IFR em simulador AATD do PCA	R\$	220,00	40,0h
	Hora de voo VFR noturno do PCA	R\$	787,00	7,0h
	Hora de voo por instrumentos em aeronave MNTE homologada IFR do PCA	R\$	787,00	27,5h
	Taxas de avaliação de experiência de voo para o PCA/IFR (ANAC)			R\$ 136,42
	Taxas de emissão de licença de PCA (ANAC)			R\$ 156,88
	Taxas de emissão de CHT inicial de IFR (ANAC)			R\$ 156,88
	Taxa de cheque PCA e Taxa de matrícula	R\$	750,00	
	Hora de voo do INVA	R\$	609,00	27,0h
	Taxas de avaliação de experiência de voo para o INVA (ANAC)			R\$ 136,42
Taxas de emissão de CHT inicial tipo: INVA			R\$ 136,42	
Taxa de cheque INVA e Taxa de matrícula	R\$	750,00		
TOTAL POR ALUNO			R\$ 134.604,00	221h
				R\$ 1.541,54

Carga horária dos cursos teóricos:

Piloto Comercial/IFR: 334h
Instrutor de Voo Avião: 71h

*Os cursos teóricos do Aero Clube de Itápolis são no modelo extensivo.

Aeronaves a serem utilizadas nos cursos práticos:

Aero boero (3 aeronaves disponíveis);
Paulistinha (3 aeronaves disponíveis);
Tupi (1 aeronave disponível);
Simulador ATD (1 simulador disponível).



AEROCLUBE DE ITÁPOLIS

Escola de Aviação

Instrutores que ministram aulas práticas:

- Álison Gallo Venturini (515,1h de experiência)
- Beatriz Ferrarezzi Sacilotto (800,0h de experiência)
- Bruno Novak (755,0h de experiência)
- Danilo Resende Bueno (601,3h de experiência)
- Eduardo de Franceschi Schuh (289,7h de experiência)
- Marcelo Valério (2.715,0h de experiência)
- Nelio Maria Batista Pessanha (3.000,0h de experiência)
- Paulo Henrique Santos (600,0h de experiência)

Local de realização das Instruções:
Aero clube de Itápolis

Validade do orçamento de 90 dias a contar da presente data.

Itápolis, 22 de junho de 2021.

Daniela Peres Lima

Aero clube de Itápolis

CNPJ 45.329.943/0001-09



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Seção de Licitações
Subseção de Contratação Direta

Informação - CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR

Processo:00053-00041483/2021-74.

Referência: Contratação de escola de aviação - Inexigibilidade de licitação nº 82/2021.

Assunto: Execução da despesa.

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

Trata o presente processo da contratação da escola de aviação AERO CLUBE DE ITÁPOLIS, CNPJ 45.329.943/0001-09, para a formação básica de 2 (dois) pilotos de avião para o CBMDF.

Os autos foram submetidos à apreciação da Assessoria Jurídica, que por meio da Nota Técnica N.º 142/2021 - CBMDF/GABCG/ASJUR (62176717) e Cota de Aprovação CBMDF/GABCG/ASJUR (62176773) não indicou óbices à contratação por meio de Inexigibilidade de licitação, conforme decisão constante na Informação CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR (60195837) e Despacho CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR (60200086), entretanto, a referida Nota consignou em seu bojo algumas ressalvas a serem atendidas, pois vejamos:

I - MENÇÃO ÀS CLÁUSULAS EXORBITANTES

[...]

No que diz respeito à exigência do item "m" do Parecer balizador, observa-se a necessidade de ser incluído na minuta 60394537 do contrato, a informação segundo a qual *"são aplicáveis ao contrato as normas exorbitantes de Direito Administrativo"*...

Tal apontamento deverá ser observado quando da elaboração do contrato pela setorial competente.

II - DEMONSTRAÇÃO DO PREÇO DE MERCADO

[...]

A respeito do balizamento de preços, verifica-se que foi elaborado o relatório de pesquisa de preços, no âmbito da DIMAT, nos termos da Informação CBMDF/DIMAT/SEPEC 58196498.

Observe-se que o referido documento contém imperfeições quanto ao cálculo, visto que diz "O valor unitário para cada participante é R\$ 136.145,54 (cento e trinta e seis mil, cento e quarenta e cinco reais e cinquenta e quatro centavos)", sendo que valor total do curso para os dois militares é de R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos).

Em que pese a ausência de juízo meritório a respeito da compatibilidade do preço cobrado desta Administração, o documento 58054286, que

consiste em proposta comercial da empresa a ser contratada, apresenta o preço que aparentemente é cobrado de eventuais participantes. Não obstante, em que pese os recibos acostados nos documentos 58142004 e 58969763, de modo a conceder maior transparência à pretensa contratação, sugere-se que sejam acostadas aos autos cópias de documentos fiscais de outras contratações, ao exemplo de **notas fiscais eletrônicas ou notas de empenho**. Atendendo, assim, de forma clara o entendimento adotado pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão 1565/2015-Plenário, que estabelece:

*“A justificativa do preço em contratações diretas (art. 26, parágrafo único, inciso III, da Lei 8.666/1993) deve ser realizada, preferencialmente, mediante: (i) no caso de dispensa, apresentação de, no mínimo, três cotações válidas de empresas do ramo, ou justificativa circunstanciada se não for possível obter essa quantidade mínima; (ii) **no caso de inexigibilidade, comparação com os preços praticados pelo fornecedor junto a outras instituições públicas ou privadas**” (grifo nosso)*

Acerca da observação relativa a imperfeições identificadas na Informação CBMDF/DIMAT/SEPEC (58196498), esse Chefe entende que houve um equívoco por parte do nobre Parecerista, pois os valores lá contidos (R\$ 136.145,54 x 2 = R\$ 272.291,08) encontram-se em conformidade com a proposta e demais informações já acostadas ao processo, uma vez que englobam não só o custo relativo ao curso (R\$ 134.604,00/aluno), mas também as taxas a serem pagas a Agência Nacional de Aviação (ANAC) via GRU (R\$ 1.541,54/aluno).

A fim de demonstrar o preço de mercado, reitero que a planilha inserida no Memorando Nº 20/2021 - CBMDF/GAVOP/2º ESAV, protocolo nº 58518730, contempla o comparativo de preços que demonstra que os valores cobrados para o CBMDF são compatíveis com o de outras capacitações similares ministradas pelo Aeroclube. Sobre tal temática, cumpre consignar ainda que o Senhor Ten-Cel. QOBM/Comb. Comandante do GAVOP ratificou as informações outrora prestadas, conforme leitura do Memorando Nº 71/2021 - CBMDF/GAVOP/2º ESAV (64049841).

III - DEMONSTRAÇÃO DA NOTÓRIA ESPECIALIZAÇÃO

[...]

No que concerne à *justificativa da contratação por inexigibilidade*, a Informação CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR, 60195837, aborda a singularidade do serviço e a notória especialização do contratado, fazendo alusão ao Projeto Básico e aos demais documentos acostados aos autos. Neste ponto, é forçoso que se robusteça a aludida justificativa, com a inclusão de documentos que comprovem a referida singularidade do serviço e a notória especialização da pretensa contratada, nos termos do art. 25, § 1º, da Lei nº 8.666/1993.

Não obstante, esclareça-se que o **despacho próprio da autoridade de contratação**, o Diretor de Contratações e Aquisições, no qual conste a adoção da via de contratação sugerida, no caso, a Inexigibilidade de Licitação, com fulcro no art. 25, inciso II, c/c art. 13, inciso VI, ambos da Lei nº 8.666/93, consta no **documento** 60200086...

Visando robustecer a justificativa, por meio do Memorando Nº 71/2021 - CBMDF/GAVOP/2º ESAV (64049841), o Comandante do Grupamento de Aviação Operacional tratou o tema no item 2 - **DA NOTÓRIA ESPECIALIZAÇÃO** no item 3 - **DA SINGULARIDADE** sendo desta forma, salvo melhor entendimento, cumprido a ressalva mencionada.

Avançando na análise para as certidões negativas, consigno que todas estão dentro do prazo de validade, conforme consta do documento (65397061).

Ante o exposto, informo que foram cumpridos os requisitos para efetivar contratação direta com base no inciso II, do art. 25 c/c art. 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, motivo pelo qual encaminho a Vossa Senhoria o presente processo, para fins de execução da despesa visando à contratação, conforme quadro de finalização abaixo:

EMPRESA: AERO CLUBE DE ITÁPOLIS CNPJ: 45.329.943/0001-09 ENDEREÇO: Aeroporto Dante Santoro - Caixa Posta 62 - Itápolis - SP - CEP: 14.900-000 TELEFONE: (16) 32621024 EMAIL: info@aci.com.br					
ITEM	ESPECIFICAÇÃO	QUANT.	UNID.	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
01	Contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) pilotos de avião para o CBMDF I - Curso de Piloto Privado (PPA) II - Curso de Piloto Comercial com habilitação de voo por instrumentos (PCA/IFR) III - Curso de Instrutor de Voo (INVA). Conforme item 2.3 do Projeto Básico (59417504) e proposta da contratada (65371889)	2	alunos	R\$ 136.145,54	R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos)

Respeitosamente,

RAFAEL BARBOSA SODRÉ - Maj. QOBM/Comb.

Chefe da Seção de Licitações

Matr. 1400215



Documento assinado eletronicamente por **RAFAEL BARBOSA SODRÉ, Maj. QOBM/Comb, matr. 1400215, Chefe da Seção de Licitações**, em 09/07/2021, às 17:59, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=65397852)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=65397852)
verificador= **65397852** código CRC= **B29C67B3**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

39013616

00053-00041483/2021-74

Doc. SEI/GDF 65397852



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

Declaração - CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR

PROCESSO: 00053-00041483/2021-74

Referência: Contratação de escola de aviação - Inexigibilidade de Licitação nº 82/2021

Assunto: Declaração de Inexigibilidade

O Diretor de Contratações e Aquisições do CBMDF, 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 01 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 da Nota Técnica N.º 142/2021 - CBMDF/GABCG/ASJUR (62176717), e ainda os argumentos constantes na Informação - CBMDF/DICOA/SELIC/SSDIR, (65397852), **R E S O L V E:**

1. DECLARAR INEXIGÍVEL licitação, para contratar o AERO CLUBE DE ITÁPOLIS, CNPJ: 45.329.943/0001-09, com despesa de R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos), referente à contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) novos pilotos de avião para o CBMDF, conforme Projeto Básico 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;

2. ENCAMINHAR ao Chefe do DEALF, para ratificação da despesa.

Brasília, 08 de julho de 2021.

Diretor de Contratações e Aquisições



Documento assinado eletronicamente por **HELIO PEREIRA LIMA, Ten-Cel. QOBM/Comb, matr. 1400023, Diretor(a) de Contratações e Aquisições do CBMDF**, em 12/07/2021, às 14:15, 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= **65470501** código CRC= **B0C69494**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

39013616

00053-00041483/2021-74

Doc. SEI/GDF 65470501



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: 00053-00041483/2021-74

Referência: Contratação de escola de aviação - Inexigibilidade de Licitação nº 82/2021

Assunto: Ratificação da Inexigibilidade

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 01 de dezembro de 2020, que aprova o Regimento Interno do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal - CBMDF, **R E S O L V E:**

1) **RATIFICAR A INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO** realizada pelo Diretor de Contratações e Aquisições do CBMDF, em favor do AERO CLUBE DE ITÁPOLIS, CNPJ: 45.329.943/0001-09, com despesa de R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos).

2) **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 **EDWIN ALDRIN FRANCO DE OLIVEIRA, Cel. QOBM/Comb, matr. 1399919, Chefe do Departamento de Administração, Logística e Financeira.**, em 12/07/2021, às 16:12, 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= 65473009 código CRC= B11740F2.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
SAM Bloco D Módulo E - Palácio Imperador Dom Pedro II - QCG/CBMDF - CEP 70640-020 - DF
39013616

00053-00041483/2021-74

Doc. SEI/GDF 65473009

obtidas, sem ônus, no sítio: www.comprasgovernamentais.gov.br ou www.fhb.df.gov.br, ou no endereço: Setor Médico Hospitalar Norte-SMHN, Quadra 03, Conjunto A, Bloco 03, Asa Norte – CEP 70710-908 – Brasília/DF.

HENRIQUE SANJIRO YUZUKI FARIAS
Chefe

AVISO DE RESULTADO DE JULGAMENTO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 16/2021 - UASG 926334

A Fundação Hemocentro de Brasília torna público o Resultado de Julgamento do Pregão Eletrônico nº 16/2021, cujo objeto foi a escolha da proposta mais vantajosa, visando a aquisição de materiais técnicos para as áreas técnicas da Fundação Hemocentro de Brasília-FHB, de acordo com as condições, quantidades e exigências estabelecidas no Edital. Processo 00063-00002402/2021-83. Foram declaradas vencedoras as empresas: JP INDUSTRIA FARMACÊUTICA S/A, CNPJ: 55.972.087/0001-50, itens 1 e 2, com proposta no valor total de R\$ 54.523,00 (cinquenta e quatro mil quinhentos e vinte e três reais); BASPRIX COMERCIO E SERVIÇOS EIRELI, CNPJ: 10.698.323/0001-54, itens 3, 5 e 9, proposta no valor total de R\$ 25.170,00 (vinte e cinco mil cento e setenta reais); BRAZDI IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO COMERCIO E SERVIÇOS DE PRODUTOS LABORATORIAIS EIRELI, CNPJ: 08.845.041/0001-90, item 4, proposta no valor total de R\$ 4.480,00 (quatro mil quatrocentos e oitenta reais); LOG LAB - COMERCIO DE PRODUTOS DE LABORATÓRIO, CNPJ: 21.895.553/0001-20, item 6, proposta no valor total de R\$ 4.581,60 (quatro mil quinhentos e oitenta e um reais e sessenta centavos); X MED HOSPITALAR LTDA, CNPJ: 34.506.284/0001-04, item 7, proposta no valor total de R\$ 74.690,00 (setenta e quatro mil seiscentos e noventa reais); ADSON MARTINS MAIA 04691061150, CNPJ: 37.262.133/0001-46, item 8, proposta no valor total de R\$ 18.360,96 (dezoito mil trezentos e sessenta reais e seis centavos); NATIVA DISTRIBUIÇÃO DE SUPRIMENTOS EIRELI, CNPJ: 09.482.201/0001-47, item 10, proposta no valor total de R\$ 7.020,00 (sete mil vinte reais). Maiores informações podem ser obtidas, sem ônus, no sítio: www.comprasgovernamentais.gov.br ou www.fhb.df.gov.br, ou no endereço: Setor Médico Hospitalar Norte-SMHN, Quadra 03, Conjunto A, Bloco 03, Asa Norte – CEP 70710-908 – Brasília/DF.

HENRIQUE SANJIRO YUZUKI FARIAS
Chefe

SECRETARIA DE ESTADO
DE SEGURANÇA PÚBLICA

EXTRATO DO SEGUNDO TERMO ADITIVO AO TERMO DE COOPERAÇÃO
TÉCNICA Nº 9041/2018

Processo: 00092-00000027/2019-39. PARTES: o DISTRITO FEDERAL, por meio da SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL e da SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA, e a empresa COMPANHIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL DO DISTRITO FEDERAL - CAESB. OBJETO: Prorrogação do prazo de vigência até o dia 10 de julho de 2023, e substituição dos participantes, da Secretaria de Estado de Segurança Pública - SSP/DF pela Secretaria de Estado de Administração Penitenciária - SEAPE/DF, em razão do Decreto nº 40.833, de 26 de maio de 2020. Data da assinatura: 09/07/2021. SIGNATÁRIOS: pelo DISTRITO FEDERAL: Júlio Danilo Souza Ferreira, Secretário de Estado de Segurança Pública, e Geraldo Luiz Nugoli Costa, Secretário de Estado de Administração Penitenciária; Pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB: Pedro Cardoso de Santana Filho, Presidente, e Carlos Eduardo Borges Pereira, Diretor de Operação e Manutenção.

SECRETARIA EXECUTIVA DE GESTÃO INTEGRADA
SUBSECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO GERAL

EXTRATO DO TERMO DE NOTIFICAÇÃO Nº 07/2021

Processo: 00050-00000365/2021-91-SSP. Das Partes: o DISTRITO FEDERAL, por meio da SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA DO DISTRITO FEDERAL, doravante denominada contratante e a empresa UNIÃO CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS DE VEÍCULOS EIRELI, doravante denominada contratada, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas da Receita Federal sob o nº 02.005.973/0001-49. Do Objeto: Aquisição de vidros cancelados e temperados, para atender a demanda da Secretaria de Estado da Segurança Pública do Distrito Federal. Da vigência: a partir de 01/02/2021, data da emissão da Nota de Empenho 2021NE00123. Notifica a empresa UNIÃO CONSTRUÇÕES E COMÉRCIO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS DE VEÍCULOS EIRELI, pessoa jurídica de direito privado, em face da decisão administrativa que resultou na aplicação da penalidade de multa, no valor de R\$ 3.427,20 (três mil quatrocentos e vinte e sete reais e vinte centavos), e suspensão para participar de licitações e contratar com a Administração Pública do Distrito Federal pelo prazo de 3 (três) meses, e suspensão, por igual período, do registro cadastral no Cadastro de Fornecedores do Distrito Federal e no Sistema de Cadastro Unificado de Fornecedores - SICAF. Assim, fica a empresa notificada para, no prazo de 05 dias úteis, apresente RECURSO dirigida ao Excelentíssimo Senhor Secretário de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal, Dr. JÚLIO DANILO SOUZA FERREIRA, no endereço SAM, Conjunto "A", Bloco "A" - Edifício Sede a SSP/DF ou e-mail: nucont.gefin@ssp.df.gov.br, referente a conduta de não entregar os produtos

constantes na Nota de Empenho 2021NE00123, descumprindo a Ata de Registro de Preços nº086/2020, em consonância com os artigos 86 e 87 II, III e IV da Lei 8666/93 e artigos 2º, inciso III, alínea "a", 4º incisos IV e §5 e 5º, inciso III, todos do Decreto distrital nº 26.851, de 30 de maio de 2006. Signatário: CELSO WAGNER LIMA, Subsecretário da Administração Geral.

POLÍCIA MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
DEPARTAMENTO DE LOGÍSTICA E FINANÇAS

RATIFICAÇÃO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO

Ratifico, nos termos do artigo 26, da Lei Federal nº 8.666/1993, artigo 27 e § 2º do artigo 59 do Decreto Federal nº 7.165/2010 e inciso VII do Artigo 2º da Portaria nº 785/2012, o Ato do Diretor de Apoio Logístico e Finanças da POLÍCIA MILITAR DO DISTRITO FEDERAL que, diante da documentação constante do processo 00054-00046638/2021-31, firmou o termo de reconhecimento da dispensa de licitação de acordo com o disposto no inciso II do artigo 24 da Lei Federal nº 8.666/1993, em favor da empresa ORTOTEC VET ORTOPEdia E NEUROLOGIA VETERINARIA AVANÇADA LTDA com CNPJ 26.697.546/0001-37, no valor de R\$ 3.410,00 (três mil, quatrocentos e dez reais), para fazer face às despesas com a contratação de empresa para Contratação de empresa ou profissional especializado para a realização de um procedimento cirúrgico de caráter eletivo em um canino pertencente ao plantel da Polícia Militar do Distrito Federal, para atender demanda do CMEDVET da PMDF, ato que ratifico nos termos do artigo 26, da Lei Federal nº 8.666/1993 bem como, autorizo o empenho da despesa e determino a sua publicação no Diário Oficial do DF, de modo que adquira a necessária eficácia. 2 - Encaminhe-se à Seção de Execução Orçamentária para emissão da respectiva nota de empenho pelo elemento de despesa correspondente. 3 - Encaminhe-se à Seção de Contratos para elaborar a Portaria, pela qual serão nomeados os policiais indicados como fiscais de acordo com o item 13 do Termo de Referência (64932769) e oficiar a Demandante. 4 - Encaminhe-se à Subseção de Processos de Pagamentos para realização do rito de pagamento pertinente e demais providências. 5 - Encaminhe-se à SAP para publicação da ratificação no DODF. BILMAR ANGELIS DE ALMEIDA FERREIRA, Chefe.

AVISO DE SUSPENSÃO

PREGÃO ELETRÔNICO INTERNACIONAL Nº 14/2021

Processo: 00054-0013471/2020-02. O Departamento de Logística e Finanças comunica aos interessados a SUSPENSÃO sine die do certame em epígrafe, cujo objeto é o Registro de preço para aquisição no mercado interno ou externo de equipamentos de proteção individual - EPI (coldre e porta carregador duplo) referente às pistolas da marca CZ, pela Polícia Militar do Distrito Federal - PMDF, em conformidade com as especificações e condições constantes do termo de referência de que trata o Anexo I do edital, agendado para o dia 04/08/2021 às 14h30min (horário de Brasília-DF). Valor estimado: R\$ 10.394.438,60 (dez milhões, trezentos e noventa e quatro mil quatrocentos e trinta e oito reais e sessenta centavos). Tipo: Menor Preço. Cópia do Edital se encontra nos sítios: www.gov.br/compras e www.pm.df.gov.br. UASG: 926016. Informações: 3190-5557 e no e-mail: splpmdf@gmail.com.

Brasília/DF, 13 de julho de 2021

BILMAR ANGELIS DE ALMEIDA FERREIRA
Ordenador de Despesa

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

RATIFICAÇÃO INEXIGIBILIDADE DE LICITAÇÃO Nº 82/2021

Processo: 00053-00041483/2021-74. O Chefe do Departamento de Administração Logística e Financeira do CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL, com fulcro no caput do art. 26, da Lei 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 82/2021, no valor de R\$ 272.291,08 (duzentos e setenta e dois mil, duzentos e noventa e um reais e oito centavos), em favor do AERO CLUB DE ITÁPOLIS, CNPJ: 45.329.943/0001-09, referente à contratação de escola de aviação para fins de capacitação técnica - formação básica de 2 (dois) novos pilotos de avião para o CBMDF, com dotação orçamentária anual de R\$ 60.623.458,00 (sessenta milhões, seiscentos e vinte e três mil quatrocentos e cinquenta e oito reais); UO: 73901 – FICDF, PT: 28.845.0903.00NR.0053, Natureza da Despesa: 33.90.39, Fonte 0100. Cel. QOBM/Comb. EDWIN ALDRIN FRANCO DE OLIVEIRA - Chefe do Departamento de Administração Logística e Financeira do CBMDF.

DIRETORIA DE CONTRATAÇÕES E AQUISIÇÕES

AVISO DE HOMOLOGAÇÃO E ADJUDICAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 56/2021

Processo: 00053-00081660/2021-55. TIPO: Menor preço do OBJETO: Aquisição de macas de resgate do tipo cesto para utilização nas atividades de salvamento em altura, buscas, capacitação e treinamento para o CEFAP, CETOP, GBMs especializados e OBMs do CBMDF, conforme Edital e anexos. O DICOA informa: a ADJUDICAÇÃO pelo