



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 123/2023 - DIMAT

1. OBJETO

Contratação da Empresa Especializada para prestação de serviços de familiarização e ambientação inicial e continuada 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.

Dessa forma, o escopo desse trabalho é a contratação de empresa que possa fornecer treinamento de familiarização e ambientação inicial e continuada (ou refreshment) da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 para os pilotos do CBMDF em Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device - FTD), quanto ao treinamento completo em FFS é objeto de outro processo 00053-00205859/2022-66. 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, até um simulador full motion que fará as emergências e situações anormais. Nesse caso, é um meio termo, o piloto não estará totalmente pronto para operar essa máquina, porém estará um passo de se tornar, sendo extremamente necessário esse tipo de formação ao longo de sua carreira.

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 na máquina aconteçam e ainda existem fatores da própria construção e operação da família King Air que faz ser praticamente mandatório a obtenção desse 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 da familiarização, ambientação e treinamento continuado do 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 multimotor, haja vista que o Embraer EMB-820 foi a leilão, faz-se extremamente importante que o treinamento de familiarização ao King Air B200 seja dado a todos os oficiais pilotos de asa fixa da corporação de forma inicial e continuada enquanto operar aeronaves com maior complexidade de operação.

Leva-se em consideração também que essa familiarização e ambientação inicial e continuada será capaz de elevar exponencialmente a qualidade de assimilação do treinamento completo num simulador *full motion* próprio da aeronave, assim como os treinamentos *refreshments* para a mesma operação nesse simulador *full motion*, que será realizado em centro especializado nos Estados Unidos.

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.

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. CONTEÚDO PROGRAMÁTICO E CARGA HORÁRIA

O treinamento de familiarização e ambientação da aeronave King Air B200 será composto por instruções teóricas em sala de aula (Ground Shcool) e práticas em Dispositivo de Treinamento de Voo da aeronave.

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 dispositivo de treinamento de voo visa trazer a experiência mais real possível ao funcionamento da aeronave, passando pelo acionamento dos motores, operação normal e outros pormenores, menos os procedimentos de emergências (esses apenas em simulador de voo full motion).

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

GRUPO	ITEM Nº	SERVIÇO	DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	ESPECIFICAÇÕES MÍNIMAS ACEITÁVEIS DOS SERVIÇOS A SEREM FORNECIDOS	REFERÊNCIA	CRITÉRIOS E PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE

1	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; <i>checks</i> de sistemas, acionamento; perfis de operação na decolagem, subida, voo nivelado, descida, pressurização e aproximação para pouso; <i>Power Settings</i> ; <i>Pilot Checklist</i> , Performance, Planejamento de Voo.	Unidade	A empresa contratada deverá prestar seus serviços atendendo o previsto no Art. 1º, Parágrafo único, inciso I e o Art. 8º da Lei Distrital nº 4.770 de 22 de fevereiro de 2012, que dispõe sobre os critérios de sustentabilidade ambiental na aquisição de bens e serviços pelo Distrito Federal. Deverá ainda, atender as exigências previstas na Lei nº 12.305 de 02 de agosto de 2010 no referente a eventuais resíduos sólidos provenientes da prestação de seus serviços, salvo orientações contrárias por parte da Administração.
	2	Familiarização e ambientação em Dispositivo de Treinamento de Voo inicial	A contratada deverá realizar treinamento em Dispositivo de Treinamento de voo de acordo com o currículo padrão do curso inicial.	Dispositivo de treinamento de voo homologado pela ANAC para realização de familiarização e ambientação inicial em aeronaves modelo King Air B200.	12 horas de Dispositivo de treinamento de voo	

Instruções teóricas (Ground School):

DIA	CONTEÚDO	CARGA HORÁRIA - HORA
1º	<ul style="list-style-type: none"> Abertura, apresentação do material Visão geral da aeronave e sistema elétrico / Aircraft General Sistemas: Electrical, Luzes, indicações, combustível e conjunto de energia / Lights and Indications, Fuel e Power Plant. 	8,0 h/a
2º	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas: proteção contra incêndio, ar condicionado, proteção contra gelo, pressurização, controles de voo e trem de pouso / Sistemas: Fire Protection, Pneumatic, Air Conditioning, Ice Protection, Pressurization, Flight Controls e Landing Gear. 	8,0 h/a
3º	<ul style="list-style-type: none"> Sistemas: aviônicos e oxigênio / Sistemas: Avionics e Oxygen Peso e Balanceamento Performance e Planejamento Flight Pattern Diferenças B200 / C90 	8,0 h/a
TOTAL		24,0 horas/aula

Instruções iniciais em dispositivo de treinamento de voo:

SESSÃO	CONTEÚDO	CARGA HORÁRIA - HORA
1º	<ul style="list-style-type: none"> D5101 Apresentação da Aeronave Preparação da Cabine Normal Procedures Adaptação aos Comandos Voo de familiarização 	2,0 h/a
2º	<ul style="list-style-type: none"> D5102 Uso do Check List Ignição anormal / Abnormal Start RTO Aproximação de não precisão / Non Precision approach landing 	2,0 h/a
3º	<ul style="list-style-type: none"> D5103 Ignição anormal / Abnormal Start Despressurização / Depressurization Pouso com flap recolhido / Landing Flap Up Pouso impedido / Balked Landing Aproximação de não precisão / Non Precision approach landing 	2,0 h/a
4º	<ul style="list-style-type: none"> D5104 RTO Falha de motor / Engine Failure Ignição em voo / Start in Flight Situação anormal em cruzeiro / Abnormal situation in Cruise Aproximação de não precisão / Non Precision approach Landing 	2,0 h/a
5º	<ul style="list-style-type: none"> D5105 Stall na decolagem / Stall Takeoff Conf Stall em cruzeiro / Stall Cruise Conf Exercícios de VMCA / VMCA Exercise Operação com um motor / One Engine Aproximação / Approach Pouso impedido / Balked Landing Sistema elétrico / Electrical System Funcionamento anormal do trem de pouso / Abnormal Landing Gear Malfunction Aproximação de precisão / Precision Approach 	2,0 h/a
6º	<ul style="list-style-type: none"> D5106 	2,0 h/a

<ul style="list-style-type: none"> • Condições formação de gelo / Icing Conditions • Operações em tempo frio / Cold Weather Operation • Aproximação de precisão / Precision Approach • Falha de ambos motores / Both Engines Failure • Indicação anormal / Abnormal Indication • Pouso impedido / Balked Landing • Aproximação de não precisão / Non Precision Approach 	TOTAL	12,0 horas/aula
--	--------------	------------------------

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 (95647763) dos instrutores com suas qualificações.

5. DA NOTÓRIA ESPECIALIZAÇÃO E SINGULARIDADE DA EMPRESA

A empresa DELTA 5 está localizada no Estado de São Paulo (Avenida Olavo Fontoura, Setor D, Lote 8, 1078 - Santana, São Paulo - Campo de Marte) e fornece o treinamento em simulador FTD em King Air B200 assim como a venda dos mesmos, como pode ser consultado em sua página eletrônica (<https://www.delta5sim.com/>). A empresa em questão já tem experiência em construção e cursos em dispositivo de treinamento de voo há anos e já teve a oportunidade de treinar tripulações de outros Estados e a Presidência da República (94507510) na mesma aeronave e similares como o King Air C90. Ao entrar em contato via e-mail (107059738) foi enviada a proposta na qual o valor ofertado foi de de R\$ 9.530,00 reais (107190933) para o inicial.

Considerando que a empresa DELTA 5 comprovadamente já prestou esse serviço a outros órgãos do governo federal como a ANAC por meio da Presidência da República (94512667), 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, conclui-se que a DELTA 5 destaca-se singularmente com relação às demais instituições a DELTA 5 (<https://www.delta5sim.com/>), analisados principalmente os fatores abaixo expostos.

Localizada na cidade de São Paulo, no Aeroporto de Campo de Marte, é atualmente uma referência em treinamento para aeronaves em dispositivos de treinamento de voo, FTD, principalmente com a família King Air, C90 e B200, capacitando futuros comandantes com aulas teóricas (Ground School) e práticas em simulador de voo para pessoas físicas (94512974, 94513100 e 106718006) e jurídicas de direito público (94512667).

A empresa em questão já tem experiência em construção e cursos em dispositivo de treinamento de voo há anos e já teve a oportunidade de treinar tripulações de outros Estados e a presidência da república (94507510) na mesma aeronave e similares como o King Air C90.

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 melhora 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 DELTA 5 (95647763), 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 pilotos com significativa experiência.

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) ou 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 a DELTA 5 já têm treinamentos consolidados, estrutura adequada e instrutores experientes para poder fornecer essa formação.

Considerando ainda que a empresa DELTA 5 foi a única que prontamente prestou as informações necessárias sobre o curso, bem como enviou proposta comercial, conclui-se que o mais vantajoso para a corporação é a contratação da empresa DELTA 5 para o fornecimento dos serviços pretendidos, ou seja, familiarização, ambientação e treinamento inicial e continuado em dispositivo de treinamento de voo da aeronave da fabricante HAWKER BEECHCRAFT modelo King Air B200 operada pelo CBMDF

6. JUSTIFICATIVA DO TRATAMENTO PREFERENCIAL E SIMPLIFICADO NAS CONTRATAÇÕES PÚBLICAS DAS ENTIDADES PREFERENCIAIS

Considerando que, devido ao valor, a aquisição deverá ser realizada na hipótese de **DISPENSA DE LICITAÇÃO**, conforme dispõe o inciso II do art. 75 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, considerando o inciso IV do art. 49 e o inciso I do art. 48 da Lei Complementar nº 147/2014, que versam sobre processos licitatórios cujo valor sejam de até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), deverão ser feitos preferencialmente de microempresas e empresas de pequeno porte.

7. JUSTIFICATIVA DA HIPÓTESE DA DISPENSA DE LICITAÇÃO

O Art. 75 da Lei nº 14.133/2021 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, *in verbis*:

Seção III**Da Dispensa de Licitação**

Art. 75. É dispensável a licitação:

I - para contratação que envolva valores inferiores a R\$ 100.000,00 (cem mil reais), no caso de obras e serviços de engenharia ou de serviços de manutenção de veículos automotores;

II - para contratação que envolva valores inferiores a R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), no caso de outros serviços e compras; (grifo nosso) ([Vide Decreto nº 11.317, de 2022](#)).

III - para contratação que mantenha todas as condições definidas em edital de licitação realizada há menos de 1 (um) ano, quando se verificar que naquela licitação:

a) não surgiram licitantes interessados ou não foram apresentadas propostas válidas;

b) as propostas apresentadas consignaram preços manifestamente superiores aos praticados no mercado ou incompatíveis com os fixados pelos órgãos oficiais competentes;

§ 1º Para fins de aferição dos valores que atendam aos limites referidos nos incisos I e II do **caput** deste artigo, deverão ser observados:

I - o somatório do que for despendido no exercício financeiro pela respectiva unidade gestora;

II - o somatório da despesa realizada com objetos de mesma natureza, entendidos como tais aqueles relativos a contratações no mesmo ramo de atividade.

§ 2º Os valores referidos nos incisos I e II do **caput** deste artigo serão duplicados para compras, obras e serviços contratados por consórcio público ou por autarquia ou fundação qualificadas como agências executivas na forma da lei.

§ 3º As contratações de que tratam os incisos I e II do **caput** deste artigo serão preferencialmente precedidas de divulgação de aviso em sítio eletrônico oficial, pelo prazo mínimo de 3 (três) dias úteis, com a especificação do objeto pretendido e com a manifestação de interesse da Administração em obter propostas adicionais de eventuais interessados, devendo ser selecionada a proposta mais vantajosa.

Dessa forma, o valor inicialmente fixado em 2021 para contratação direta foi de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) no caso de outros serviços e compras foi atualizado, tanto que para o ano de 2023 houve a edição do Decreto nº 11.317, de 29 de dezembro de 2022, que entrou em vigor no dia 1º de janeiro de 2023, aumenta esse valor para R\$ 57.208,33 (cinquenta e sete mil, duzentos e oito reais e trinta e três centavos).

No Parecer referencial nº 21/2021 - PGDF/PGCONS, EMENTA: PARECER REFERENCIAL. CONTRATAÇÃO DIRETA. DISPENSA DE LICITAÇÃO POR VALOR DA CONTRATAÇÃO. ARTIGO 75, INCISOS I E II DA LEI N. 14.133/2021.

[...]

Finalmente, a Lei determina que as contratações diretas por valor serão preferencialmente precedidas de divulgação de aviso em sítio eletrônico oficial, pelo prazo mínimo de 3 (três) dias úteis, com a especificação do objeto pretendido e com a manifestação de interesse da Administração em obter propostas adicionais de eventuais interessados, devendo ser selecionada a proposta mais vantajosa.

Essa "dispensa eletrônica" já vinha regulamentada no âmbito da União pela Portaria n. 306/2001-MPOG e pelo Decreto n. 10.024/2019 e, especificamente para a Lei n. 14.133/2021 recebeu regulamentação pela Instrução Normativa SEGES/ME n. 67, de 8 de julho de 2021.

À míngua de regulamentação no âmbito Distrital, essa última Instrução Norma3va pode ser adotada, no que couber, para a realização dessa pesquisa expedita de preços no âmbito da contratação direta, com esteio no que prescreve o ar3go 187 da Lei n. 14.133/2021. A eventual falta de acionamento da dispensa eletrônica deverá ser objeto de detalhadas jus3fica3vas pelo órgão interessado.

O instrumento de contrato não é obrigatório na contratação direta por dispensa de licitação em razão do valor (art. 95, I, Lei n. 14.133/2021), podendo ser subs3tuído por carta-contrato, nota de empenho de despesa, autorização de compra ou ordem de execução de serviço, que deverão observar, no que couber, as cláusulas de contrato previstas no ar3go 92. Se a contratação envolver obrigações futuras para o contratado, como serviços de garan3a e de suporte técnico, impõe-se a celebração de contrato (Acórdão n. 9277/2021-2ª Câmara).

[...]

8. FUNCIONAMENTO DO CURSO

Duração da familiarização/ambientação INICIAL: terá a duração de 09 (nove) dias em período integral, contendo o Ground School inicial e a prática no dispositivo de treinamento de voo inicial. 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 36 (trinta e seis) horas/aula, das quais 24 (vinte e quatro) delas são instruções teóricas iniciais de Ground School e 12 (doze) são em dispositivo de treinamento de voo homologado pela ANAC para o King Air B200.

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:

- Frequência – comprovada através do controle formal da presença do aluno em aulas e nas demais atividades didáticas programadas;
- 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
- Participação – refere-se à observação das atitudes formadas pelo aluno, em termos de: iniciativa, objetividade, organização e disciplina.

- Requisitos das Provas Escritas

- deverão ser aplicadas provas durante o desenvolvimento das disciplinas, o que permitirá detectar as dificuldades dos alunos;
- 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 de realização do curso será de 12 (doze) dias - considerando 1 dia para chegada e instalação, 9 dias de curso e 2 dias para emissão de certificados, notas fiscais, realização de sessões extras ou qualquer pendência que houver e a desmobilização - para cada um dos 6 (seis) alunos a serem submetidos ao curso de familiarização e ambientação iniciais. Ressaltando que o contrato terá validade para o ano de 2023 apenas.

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, no mínimo em duplas.

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 DELTA 5 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 DELTA 5 dar-se-á da seguinte maneira:

- Parte teórica inicial/continuada: O início das aulas ficará a critério do CBMDF em consonância com o cronograma de turmas disponibilizado pela DELTA 5, sendo que a turma mínima são de 2 alunos, que farão o simulador em sequência.

- Parte de simulador inicial/continuada: Composta por diversas missões dentro do programa aprovado pela DELTA 5, exemplificado no ETP (97581107) desse processo, considerando o período padrão de realização do curso (com duração total de 9 dias totais para cada um dos alunos para o curso inicial e 4 dias para o continuado). A marcação dos voos simulados ficará ativamente a cargo da escola, 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.

9. JUSTIFICATIVA DA NÃO REALIZAÇÃO DO CURSO OU EVENTO NO DISTRITO FEDERAL

A justificativa para participação de militares do CBMDF no curso em outra Unidade da Federação consiste em não haver escola credenciada no DF apta a oferecer os cursos solicitados. As informações das escolas credenciadas aptas a ministrar os cursos solicitados podem ser consultados em <https://sistemas.anac.gov.br/rbac141/ciac/pesquisar>.

10. VALOR ESTIMADO

O valor da inscrição e do curso para o militar na referida capacitação será no total de **R\$ 57.180,00 (cinquenta e sete mil, cento e oitenta reais reais)**, conforme descrito na Proposta da Empresa ao CBMDF (107190933), bem como demais informações da pesquisa de preços no Relatório da Pesquisa de preço (107240136), ficando assim discriminado:

ITEM	CURSO	QUANTIDADE	VALOR UNITÁRIO	VALOR TOTAL
1	Treinamento Inicial	6	R\$ 9.530,00	R\$ 57.180,00
VALOR TOTAL				R\$ 57.180,00

Observações:

Ressalta-se esse é um valor total estimado em que todos os treinamentos sejam feitos, não é um compromisso de usar todo o valor, uma vez que esse curso é sob demanda e só será realizado o pagamento caso o serviço seja executado. Dessa forma paga-se apenas aquilo que for usado, foi instruído nos autos que os preços ofertados pela Empresa DELTA 5 ao CBMDF, são os mesmos praticados no mercado (104821282 e 106718006).

Esse curso destina-se para 06 pilotos, com no mínimo 03 pilotos por turma, terá duração de 06 a 09 dias corridos. Com datas a combinar com antecedência de 15 dias úteis. Desenvolvidas aulas teóricas das 08:00 às 18:00 e sessões de simulador com 2 horas de duração em cada um dos dias subsequentes, totalizando 36 horas de curso King Air B200 e certificado no final.

A Empresa listou o valor referente ao Treinamento Ground School com 24 horas para para 06 pilotos e 12 horas de simulador individuais (cada piloto) King Air B200 e material para realização do curso e o desconto aplicado R\$ 2.820,00 (dois mil oitocentos e vinte reais).

11. LOCAL DE REALIZAÇÃO DO CURSO E CERTIFICAÇÃO

O curso será ministrado pela DELTA 5, CNPJ: 10.245.758/0001-43, situado na cidade de São Paulo (Avenida Olavo Fontoura, Setor D, Lote 8, 1078 - Campo de Marte - Santana, São Paulo - SP)

A DELTA 5 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.

12. 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 na execução do serviço, e, na ocorrência desta, não implica em corresponsabilidade da Administração ou de seus agentes e prepostos, de conformidade com o art. 75, inciso II, da Lei nº 14.133/2021 e Decreto Distrital nº 32.598/2010.

O executor do contrato ou a comissão executora do contrato anotará 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.

13. 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 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;
- 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 Curso 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.

14. OBRIGAÇÕES DA CONTRATANTE

Nomear o Executor ou Comissão Executora do Contrato, conforme a Lei nº 14.133/2021 por meio da Diretoria de Contratações e Aquisições (DICOA), para fiscalizar e acompanhar a execução do contrato.

Cumprir os compromissos financeiros assumidos com a Contratada.

Fornecer e colocar à disposição da Contratada todos os elementos e informações que se fizerem necessários à execução do serviço.

Notificar, formal e tempestivamente, a contratada sobre as irregularidades observadas no objeto da contratação.

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.

15. 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 em até 30 (trinta) dias a contar de sua apresentação, devidamente atestada pelo Executor de Contrato/Executor da Nota de Empenho, devidamente nomeado pelo CBMDF.

A Nota Fiscal deverá ser emitida em nome do CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL, CNPJ: 08.977.914/0001-19. As Notas Fiscais emitidas com dados (razão social ou CNPJ) divergentes dos informados, não serão aceitas.

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

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

Os pagamentos dos cursos do tipo continuado/refreshment serão realizados ao final do respectivos cursos do tipo continuado/refreshment. Ressalte-se que os pagamentos de valores serão depositados, obrigatoriamente, em conta bancária em nome da contratada.

Dados da Empresa:

DELTA 5 Simuladores de Voo Ltda - ME CNPJ: 10.245.758.0001/43

Av. Olavo Fontoura, 1078 – Setor D, Lote 8 – São Paulo, SP - Aeroporto Campo de Marte – CEP 02012-021.

Banco Itaú (341) Agência: 0355 Conta Corrente: 22666-3

16. **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 Federais nº 14.133/2021 e 10.520/2002.

Atenciosamente,

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 13/03/2023, às 15:17, 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=107240062)
[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=107240062)
verificador= **107240062** código CRC= **DDD14C03**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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