



MINISTÉRIO DE DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA

DIRETORIA DE MATERIAL AERONÁUTICO E BÉLICO

PROJETO BÁSICO (PB)

PB 001/SDFC/2018 BSC

1. PREAMBULO

1.1. HISTÓRICO

Na década de 1960, a Força Aérea Brasileira iniciou a operação das aeronaves C-130.

Desde o início da operação, por uma questão de carência da indústria nacional, a Força Aérea desenvolveu toda a capacidade para realizar a manutenção dessa frota.

Assim sendo, os mecânicos da FAB tornaram-se capazes de realizar desde os serviços mais simples, executados com o avião na linha de voo, até as atividades mais complexas, que são representadas pelas Inspeções Nível Parque Programadas (INPP), as quais são as mais profundas e completas manutenções do C-130.

No auge da operação dessa frota na Força Aérea Brasileira, o acervo da Força chegou a contar com 22 aeronaves. O prolongado emprego das aeronaves exigiu que, ao longo dos anos, serviços de modernização fossem realizados, para adequar a tecnologia embarcada nesses aviões, com aquela mais atual, utilizada para navegação aérea no mundo.

Por esse motivo, uma primeira modernização ocorreu na década de 1980, e outra ocorreu no final da década de 1990 e início de 2000. A cada modernização realizada novas tecnologias foram incorporadas e os serviços de manutenção dos novos equipamentos passaram a ser realizados fora da FAB.

Em consequência, hoje, vários equipamentos e componentes das aeronaves C-130 são recuperados fora dos hangares e oficinas de manutenção da FAB.

Adicionalmente, por causa da longa vida em serviço das aeronaves C-130, que iniciaram na versão A e hoje encontram-se na versão J, bem como da enorme quantidade de Forças Aéreas que utilizam este modelo, aproximadamente 70 países, várias empresas ao redor do mundo especializaram-se no suporte logístico dessa frota.

Assinatura manuscrita em azul, consistindo de duas partes: uma inicial 'A' e uma assinatura mais elaborada.

1.2. JUSTIFICATIVA DE CONTRATAÇÃO

Considerando que a Força Aérea Brasileira, por necessidade operacional, optou por incorporar ao seu acervo o novo modelo KC-390, a desativação progressiva das aeronaves C-130 tornou-se uma realidade.

Em consequência das restrições para aumentar o contingente de técnicos e mecânicos da FAB, existe a necessidade de remanejar os especialistas em aeronaves C-130 para serem treinados e proverem o suporte de manutenção ao novo KC-390.

Desta forma, o remanejamento de mecânicos da FAB, associado à existência de empresas ao redor do mundo especializadas na manutenção de aeronaves C-130, conduz a necessidade de a FAB utilizar estas últimas para a prestação do serviço de manutenção e suporte logístico dos C-130, nesta fase de desativação da frota.

Com o objetivo de orientar o planejamento das ações de desativação e alienação do projeto, foram elaborados, no Comando da Aeronáutica, a DCA 400-83 – DESATIVAÇÃO PARCIAL DO PROJETO C-130 DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA, o PCA 400-143 – PLANO DE DESATIVAÇÃO PARCIAL DO PROJETO C-130 DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA e a DCA 400-87 – DESATIVAÇÃO DO PROJETO C-130 DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Até o ano de 2016, foram desativadas nove matrículas, cujas células passaram a ser alienadas a partir do mesmo ano. A última Diretriz prevê a desativação e a alienação das aeronaves, bem como dos sobressalentes que, porventura, se encontrem em estoque, sendo que este documento está alinhado com o fato de que as células hoje em operação, serão desativadas na medida em que atinjam o final do seu ciclo de manutenção.

Em função da enorme quantidade de material sobressalente estocado, oriundo de aproximadamente 50 anos de operação e da FAB ter operado 22 aeronaves no período áureo da frota C-130, a estratégia do COMGAP é utilizar os ativos do projeto C-130, em estoque atualmente no PAMA-GL e na ALA11, como parcela do pagamento pela prestação dos serviços suporte logístico. Esse material, identificado pelo PAMAGL, Parque Central do Projeto, utilizando os registros do SILOMS, também utilizando os registros do mesmo Sistema, serão descarregados na medida em que os pagamentos proporcionais ocorrerem. A lista de material disponível para dação em pagamento corresponde a 36.639 *Part Numbers* e 4.269.822 itens, totalizando R\$ 111.106.548,29, conforme Anexo D.

A opção da Administração pela utilização desses ativos da União, como parcela do pagamento, antes dele se tornar sucata, tem foco no que se infere das disposições do Decreto nº 99.658/1990, o qual indica que o desfazimento de bens deverá se operar tendo como diretriz principal a obtenção da máxima vantagem ainda possível para a Administração, devendo-se adotar a forma de desfazimento que melhor representar o alcance desse objetivo.

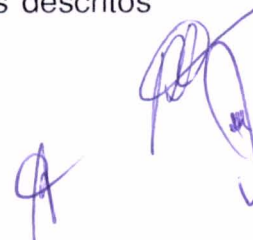
Tendo em vista, portanto, a necessidade de se manter níveis de disponibilidade compatíveis com as missões atribuídas às aeronaves C-130, considerando a dimensão da estrutura logística do Comando da Aeronáutica (COMAER) para essa frota e a necessidade de remanejar os especialistas em aeronaves C-130 para serem treinados e proverem o suporte de manutenção

ao novo KC-390, verificou-se ser necessária a contratação de empresa para realizar os serviços discriminados neste Projeto Básico.

2. CONCEITUAÇÃO

2.1. A fim de facilitar o entendimento dos termos deste Projeto Básico (PB) e simplificar a elaboração do seu texto, foram adotadas as seguintes siglas e expressões, com os significados correspondentes ao lado declarados:

- a) ANAC: Agência Nacional de Aviação Civil.
- b) BER: Beyond Economic Repair, isto é, reparo economicamente inviável.
- c) CELOG: Centro Logístico da Aeronáutica.
- d) COMAER: Comando da Aeronáutica.
- e) CONTRATANTE: União, representada pelo Parque de Material do Galeão (PAMAGL), organização militar da Força Aérea Brasileira (FAB) subordinada à Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico (DIRMAB), responsável pelo suporte logístico às aeronaves C-130.
- f) CONTRATADA: Empresa que venha a ser selecionada pelo processo licitatório, na modalidade técnica e preço, a qual futuramente será adjudicada o respectivo contrato.
- g) EASA: European Aviation Safety Agency
- h) FAA: Federal Aviation Agency.
- i) FINDINGS: Não conformidade encontrada durante inspeção da aeronave ou do equipamento, que exijam ações corretivas não previstas nos cartões de inspeção previstos para a atividade de manutenção do qual a aeronave ou o equipamento são objeto.
- j) INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS: Quaisquer informações e dados, comerciais, industriais ou de projetos técnicos, relativos aos negócios existentes ou em desenvolvimento pelas partes; bem como quaisquer dados, textos, correspondências e informações reveladas oral ou visualmente, independente do meio em que forem transmitidas.
- k) INPP: Inspeção Nível Parque Programada, equivalente à PDM do Plano de Manutenção elaborado pela United State Air Force (USAF).
- l) MAFFS: Sistema de Contra-incêndio modular aeroembarcado.
- m) OBJETO – Compra de bem material, prestação de qualquer tipo de serviço e execução de obra, relacionados a contratos, quando citados genérica ou conjuntamente. Para este PB, o OBJETO está estabelecido no Item 4 – OBJETO.
- n) PAMAGL – Parque de Material Aeronáutico do Galeão.
- o) PROPONENTE: Empresa interessada em prestar os serviços descritos no item 4 – OBJETO.



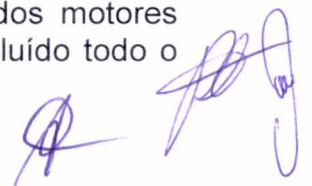
- p) SCRAP: Equipamento ou componente considerado sucata, em função de impossibilidade técnica de recuperação, ou serviço ser economicamente inviável.
- q) TPT: Third Party Transfer. Documento para transferência da propriedade para terceiros.

3. FINALIDADE

- 3.1. Este projeto básico tem por finalidade apresentar o conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar o OBJETO pretendido pela Administração, de forma a compor o Processo Administrativo de Gestão (PAG) relativo à contratação de empresa especializada na manutenção de aeronaves C-130, para a prestação do serviço de suporte logístico referente a 12 (doze) aeronaves, excluídos os seus motores T56A-15 completos, o sistema de reabastecimento em voo (REVO) e o sistema modular embarcado de combate a incêndio (*Modular Airborne Fire Fighting System – MAFFS*).
- 3.2. Ao executar esta estratégia, tornar-se-á possível remanejar a mão-de-obra direta da FAB, que passará por processo de preparação para a prestação dos serviços de manutenção do novo modelo KC-390, sem deixar que a frota de C-130 fique sem o adequado suporte logístico.

4. OBJETO

- 4.1. O OBJETO da presente contratação consiste na prestação de serviços de suporte logístico integrado representado pelas seguintes atividades:
 - a) Módulo 1: Execução dos serviços de manutenção ISOCRONAL e de correção de não-conformidades decorrentes do desgaste natural (*findings*), com fornecimento de mão-de-obra especializada e de todo o material reparável, consumível e trabalhável, das aeronaves C-130 da FAB, incluindo os cartões de inspeção de motores completos e REVO, de acordo com o Plano de Manutenção estabelecido pela USAF (*United States Air Force*). Este módulo terá seu desempenho medido pelo tempo de execução de cada serviço de manutenção ISOCRONAL, comparado com o tempo previsto nos manuais de manutenção que estabelecem o plano de manutenção da USAF.
 - b) Módulo 2: Fornecimento de material de troca obrigatória e eventual, e reposição de equipamentos e componentes, classificados como reparáveis ou trabalháveis, previstos nos manuais da USAF de manutenção das aeronaves C-130, que sejam necessários nas manutenções programadas de pre-voo, inter-voo, pós-voo e HSC, bem como nas manutenções não programadas decorrentes do desgaste natural do material, as quais serão realizadas pelas equipes operacionais da FAB, incluindo o material de instalação dos motores completos e dos sistemas REVO na aeronave, ficando excluído todo o



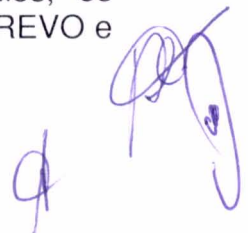
material específico dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS. Este módulo terá seu desempenho medido pelo tempo de fornecimento do material de troca obrigatória e eventual, bem como pelo tempo de envio e retorno do equipamento (TAT) comparado com o informado na proposta comercial.

- c) Módulo 3: Execução de serviços de manutenção programada de PDM e de manutenção não programada referentes a eventos fora do controle da FAB, por exemplo, *lighting strike*, *hard landing* e *bird strike*, incluindo reparos estruturais, com fornecimento de mão-de-obra especializada e de todo o material reparável, consumível e trabalhável, das aeronaves C-130 da FAB, incluindo os cartões de inspeção de motores completos e REVO, conforme o Plano e os Manuais de Manutenção estabelecidos pela USAF. Este módulo será executado sob demanda (*Time & Material* – T&M), mediante solicitação formal do CONTRATANTE, apresentação formal de orçamento e pagamento de fatura específica para o serviço aprovado, sendo que o desempenho será medido pelo tempo de execução de cada atividade de manutenção comparado com o previsto em manual da USAF, no caso da PDM, e em orçamento, no caso de manutenção não programada.
- d) Módulo 4: Fornecimento de material de troca obrigatória e eventual, e reposição de equipamentos e componentes, classificados como reparáveis ou trabalháveis, previstos nos manuais da USAF de manutenção das aeronaves C-130, que sejam necessários nas manutenções programadas de pre-voo, inter-voo, pós-voo e HSC, bem como nas manutenções não programadas, o qual seja necessário em função de dano que tenha ocorrido pela operação ou pela manutenção incorreta, ou inadequada, realizadas pelas equipes da FAB e que será utilizado pelas equipes operacionais da FAB para disponibilizar a aeronave, e inclui o material de instalação dos motores completos e dos sistemas REVO na aeronave, ficando excluído todo o material específico dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS. Este módulo será executado sob demanda (*Time & Material* – T&M), mediante solicitação formal do CONTRATANTE, apresentação formal de orçamento e pagamento de fatura específica para o fornecimento aprovado, sendo que seu desempenho será medido pelo tempo de fornecimento do material de troca obrigatória e eventual, bem como pelo tempo de envio e retorno do equipamento (TAT), comparado com o previsto em orçamento.

4.2. Os serviços dos módulos 1 e 2 serão pagos na modalidade pagamento por hora de voo (PHV) e os serviços dos módulos 3 e 4 serão pagos por meio de faturas específicas referentes a orçamentos previamente autorizados pela CONTRATANTE.

4.2.1. Ficam excluídos de todos os módulos, os serviços do 3º nível de manutenção, isto é, nível Parque, referentes aos motores T56A-15.

4.2.2. Ficam igualmente excluídos de todos os módulos, os serviços de todos os níveis de manutenção dos sistemas REVO e MAFFS.



- 4.3. Todos os custos relacionados a transporte, administração da carga e outros deverão estar incluídos nos pagamentos citados no item 4.2.
- 4.4. O material existente nos estoques da CONTRATANTE poderá ser aplicado nos serviços, a título de antecipação de parcela do material a ser transferido como parte do pagamento subsequente, conforme especificado na cláusula de Pagamento.
- 4.4.1. O material que vier a ser fornecido nesta condição será entregue à futura CONTRATADA junto com os respectivos Certificados de Conformidade. Nenhum material sem o respectivo documento que ateste sua aeronavegabilidade será repassado a futura CONTRATADA, a fim de não prejudicar a garantia técnica ou as obrigações da empresa perante a CONTRATANTE.
- 4.5. Da mesma forma que foi estabelecido acima para aplicação nos serviços a serem prestados para a FAB, TODO o material que vier a ser fornecido em dação como pagamento será entregue à futura CONTRATADA junto com os respectivos Certificados de Conformidade. Nenhum material sem o respectivo documento que ateste sua aeronavegabilidade será repassado a futura CONTRATADA.

5. PARÂMETROS DE UTILIZAÇÃO

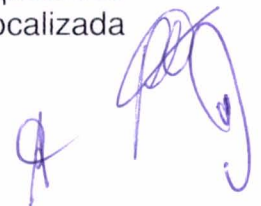
- 5.1. A fim de que a empresa tenha condições de elaborar sua proposta comercial, os parâmetros abaixo deverão ser considerados:
- 5.1.1. A frota de C-130 operará, a princípio, de acordo com a previsão abaixo:

| Ano (T0+meses) | Quantidade de anv / ano | Esforço Aéreo (faixa) |
|----------------|-------------------------|-----------------------|
| T0+12 | 11 / 12 | 3100 / 3800 |
| T0+24 | 9 / 10 | 3600 / 5300 |
| T0+36 | 7 / 8 | 3100 / 4300 |
| T0+48 | 5 / 6 | 2600 / 3800 |
| T0+60 | 3 / 4 | 2100 / 3300 |

T0: Data de início da execução contratual

Tabela 1: Planejamento de operação

- 5.1.2. A operação da frota ocorrerá, provavelmente, segundo uma taxa de 3,5 horas de voo / ciclo de voo.
- 5.1.3. A frota supracitada será operada por dois esquadrões localizados na ALA 11, antiga Base Aérea do Galeão, localizada



na cidade do Rio de Janeiro – RJ, onde as aeronaves serão operadas de forma indistinta pelos dois Esquadrões.

5.1.4. A operação da frota prevê que 10% do planejamento apresentado na tabela 1 ocorra em aeródromos sem preparação.

5.1.5. Todos os sobressalentes da aeronave C-130, incluindo consumíveis, reparáveis e equipamentos de apoio em solo (EAS), pertencentes ao acervo da FAB, encontram-se armazenados no Parque de Material Aeronáutico do Galeão e na ALA 11, de onde serão retirados para dação em pagamento de parcela dos valores devidos.

5.1.6. A disponibilidade anual (DA) mínima para a frota deve ser maior ou igual a 60%. A fórmula de cálculo deste KPI (*Key Performance Indicator*) é:

$$DA = SDD \times 100 / (TDA \times TD) \geq 60\%, \text{ onde:}$$

- a) SDD: Soma de Dias Disponíveis, i. e, soma dos dias disponíveis para voo de cada uma das aeronaves da frota, durante o período referente aos últimos 12 meses.
- b) TDA: Quantidade de Aeronaves Distribuídas, conforme a Tabela de Distribuição de Aeronaves definida pelo EMAER.
- c) TD: Total de Dias no mesmo período estabelecido para a apuração do SDD.

5.1.6.1. O indicador supracitado será aferido mensalmente, por ocasião da apresentação da fatura mensal e, caso o KPI não atinja a meta estabelecida, a CONTRATANTE fará a devida aplicação de sanção administrativa, conforme previsto na ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.

5.1.7. A confiabilidade de operação (COP) anual mínima para a frota deve ser maior ou igual a 70%. A fórmula para calcular este KPI é:

$$COP = (TD - TMAV) \times 100 / (TD + TDAS + TDAPV) \geq 70\%, \text{ onde:}$$

- a) TD: Total de Decolagens bem-sucedidas para missões durante período de paz referente aos 12 últimos meses.
- b) TMAV: Total de Missões Abortadas em Voo, durante o período referente aos 12 últimos meses.
- c) TDAS: Total de Decolagens Abortadas em Solo, durante o período referente aos 12 últimos meses.
- d) TDAPT: Total de Decolagens Abortadas por pane no Pré-voo, Inter-voo ou Pós-voo, durante o período referente aos 12 últimos meses.

5.1.8. O indicador supracitado será aferido mensalmente, por ocasião da apresentação da fatura mensal e, caso o KPI não atinja a meta estabelecida, a CONTRATANTE fará a devida aplicação de sanção administrativa, conforme previsto na ICA 12-

23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.

6. DETALHAMENTO DOS MÓDULOS

6.1. Módulo 1: Prestação dos serviços de manutenção das aeronaves C-130 (Pay by The Hour – PBH)

6.1.1. A empresa deverá prestar o serviço de manutenção de nível Base, ISOCRONAL, e nível Parque, PDM, em seus próprios hangares, utilizando sua mão-de-obra especializada e fornecendo material, ferramental e equipamentos de apoio no solo.

6.1.1.1. As aeronaves serão entregues nas instalações da CONTRATADA por tripulação da FAB e serão recebidas, após conclusão dos serviços, também nas instalações da CONTRATADA, por tripulação da FAB.

6.1.1.2. Os hangares da CONTRATADA deverão ter condições de receber tantas aeronaves C-130 da FAB quantas forem necessárias, durante a prestação do serviço.

6.1.2. Os hangares deverão ter capacidade de realizar as inspeções de nível Base e Parque, bem como reparos estruturais que demandem remoção de estabilizadores, asas externas ou asa central.

6.1.3. Os serviços deverão ser prestados com as ferramentas especiais e os equipamentos de apoio em solo previstos pelo fabricante das aeronaves C-130, os quais deverão ser de propriedade da CONTRATADA ou poderão ser alugadas por esta última.

6.1.4. Os equipamentos e os componentes retirados das aeronaves da FAB deverão ser estocados adequadamente em armazéns da CONTRATADA, durante a prestação dos serviços.

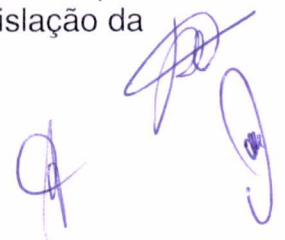
6.1.5. O material a ser fornecido pela CONTRATADA corresponde a todo o material reparável, consumível e trabalhável, das aeronaves C-130 da FAB, previstos nos manuais da USAF, incluindo o material para instalação dos motores T56A-15 completos e dos sistemas REVO, e excluindo os itens específicos dos motores T56A-15 completos, sistemas REVO e MAFFS.

6.1.6. Os serviços de manutenção devem ser acompanhados por equipe de engenheiros com capacidade de:

6.1.6.1. Avaliar e definir reparos estruturais.

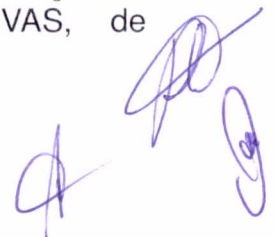
6.1.6.2. Gerenciar o plano de manutenção e a configuração da frota de C-130 da FAB.

6.1.7. Os serviços de manutenção devem ser realizados por equipes de mecânicos com capacitação prevista em legislação da



Entidade Certificadora do País, por exemplo, ANAC, FAA, EASA, ou corresponde, para a manutenção de aeronaves C-130.

- 6.1.8. Os serviços de manutenção do tipo ISOCRONAL e de correção de não-conformidades decorrentes do desgaste natural (*findings*) devem seguir os Manuais e o Plano de Manutenção estabelecidos pela USAF.
- 6.1.9. A CONTRATADA deve possuir um sistema ativo e eficiente de cadeia de suprimento capaz de obter, preferencialmente junto ao fabricante da aeronave C-130, os sobressalentes consumíveis, reparáveis e trabalháveis, referentes a estrutura e todos os sistemas da aeronave previstos nos catálogos de peças da aeronave.
- 6.1.10. A CONTRATADA deve dispor de equipe devidamente capacitada para gerenciar os estoques existentes da CONTRATANTE, a fim de mantê-lo abastecido com a quantidade de itens necessária e suficiente para suportar a linha de voo localizada na ALA 11, as inspeções de Pré-voo, Inter-voo e Pós-voo, bem como as inspeções HSC.
- 6.1.11. O preço da hora de voo deve cobrir a solução de FINDINGS, fornecendo mão-de-obra até o limite de 50% da quantidade de homem-hora prevista para a inspeção ISOCRONAL em que se identificaram os FINDINGS, bem como o fornecimento de material até o limite de 50% do valor de material previsto para a inspeção ISOCRONAL em que se identificaram os FINDINGS.
- 6.1.11.1. A mão-de-obra que superar 50% da quantidade prevista para as inspeções ISOCRONAIS e o material cuja soma superar 50% do valor de material previsto para as inspeções ISOCRONAIS, ambos referentes a solução de FINDINGS, deverão ser submetidos à aprovação do FISCAL do CONTRATO e só poderão ser executados após a devida aprovação deste último.
- 6.1.11.2. Os valores de mão-de-obra e de material que superarem os limites de 50%, serão objeto de fatura específica, correspondente aos serviços aprovados pelo FISCAL do CONTRATO, e será paga juntamente que a fatura mensal subsequente.
- 6.1.12. O desempenho da CONTRATADA será medido pelo tempo de execução de cada atividade de manutenção, o qual será comparado com o tempo previsto nos manuais de manutenção que estabelecem o plano de manutenção da USAF. Caso a CONTRATADA falhe em cumprir o tempo previsto, serão aplicadas as penalidades previstas na ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.



6.2. Módulo 2: Fornecimento de material de troca obrigatória e eventual, e reposição de equipamentos e componentes, classificados como reparáveis ou trabalháveis, previstos nos manuais da USAF de manutenção das aeronaves C-130, exceto aqueles específicos dos motores T56A-15 completos e aqueles dos sistemas REVO e MAFFS.

6.2.1. A empresa deverá fornecer e colocar nos estoques da FAB todo o material de consumo, previsto nos Manuais e no Plano de Manutenção estabelecidos pela USAF, que serão utilizados pelas equipes de manutenção da FAB, durante a realização das inspeções de Pré-voo, Inter-voo e Pós-voo, bem como de HSC, e das correções das não-conformidades (findings) decorrentes do desgaste natural da aeronave.

6.2.2. A empresa deverá prestar os serviços de manutenção corretiva e preventiva de componentes e equipamentos, reparáveis e trabalháveis, de toda a aeronave, com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS, desde que ocorra a falha em consequência do desgaste natural do item, ou do vencimento para serviço de manutenção programada.

6.2.2.1. Os componentes e equipamentos de célula e hélices deverão ser retirados e restituídos nas instalações da CONTRATANTE.

6.2.2.2. A responsabilidade pelo material passa para a CONTRATADA no momento que esta assume a sua posse, nas instalações da CONTRATANTE, no PAMAGL ou na ALA 11, antiga Base Aérea do Galeão, localizados na cidade do Rio de Janeiro – RJ, e encerra-se quando restitui a posse do material a CONTRATANTE, no mesmo local.

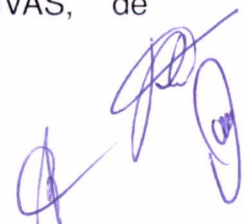
6.2.3. A CONTRATADA deve possuir oficinas, reconhecidas por Autoridade Aeronáutica do país em que estas estiverem sediadas, para a manutenção dos componentes e equipamentos, reparáveis e trabalháveis, das aeronaves C-130 que apresentem defeito por desgaste normal das partes, ou deve possuir um sistema ativo e eficiente de cadeia de suprimento capaz de prover a manutenção dos componentes e equipamentos das aeronaves, em oficinas subcontratadas reconhecidas também reconhecidas por Autoridade Aeronáutica.

6.2.4. A CONTRATADA deve possuir os Manuais de Manutenção dos Componentes (*Components Maintenance Manuals – CMM*) dos equipamentos presentes na configuração das aeronaves C-130 da FAB, a exceção daqueles equipamentos e componentes que sejam de uso exclusivo da FAB, desde que execute a manutenção desses em suas próprias instalações.

6.2.4.1. Para tanto, a empresa deve possuir os respectivos contratos de atualização dos CMM.



- 6.2.5. A CONTRATADA deve possuir um sistema ativo e eficiente de cadeia de suprimento capaz de obter todo os sobressalentes de componentes e equipamentos, sejam eles consumíveis, reparáveis e trabalháveis, de toda a configuração das aeronaves C-130 da FAB, a com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS.
- 6.2.6. Na ausência de oficinas na CONTRATADA para a manutenção de componentes e equipamentos de toda a configuração das aeronaves C-130 da FAB, a com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS, a CONTRATADA deverá dispor de uma cadeia de suprimento ativa capaz de recuperar esses itens em oficinas reconhecidas por Autoridade Aeronáutica.
- 6.2.6.1. Para tanto, a CONTRATADA deverá dispor de contratos ativos com subfornecedores que prestam serviços de manutenção de componentes e equipamentos de toda a configuração das aeronaves C-130 da FAB, a com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS, cujas oficinas não existam na CONTRATADA.
- 6.2.6.2. Os subfornecedores devem ser certificados, por entidade competente do país em que estiverem localizados, por exemplo, ANAC, FAA, EASA ou correspondente.
- 6.2.7. A CONTRATADA deverá prover o transporte dos componentes e dos equipamentos de toda a configuração das aeronaves C-130 da FAB, a com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS, nos trechos do PAMAGL às instalações da CONTRATADA, e das instalações da CONTRATADA ao PAMAGL.
- 6.2.8. A CONTRATADA é responsável pelo fornecimento de todo o material sobressalente necessário à realização dos serviços de manutenção preventiva, programada e corretiva dos componentes e dos equipamentos de toda a configuração das aeronaves C-130 da FAB, a com exceção daqueles específicos dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS, contratados neste módulo.
- 6.2.9. O desempenho da CONTRATADA será medido pelo tempo de fornecimento do material de troca obrigatória e eventual, bem como pelo tempo de envio e retorno do equipamento (TAT), os quais serão comparados com os tempos informados pela própria CONTRATADA por ocasião da apresentação das propostas comerciais. Caso a CONTRATADA falhe em cumprir o tempo previsto, serão aplicadas as penalidades previstas na ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.



6.3. Módulo 3: Execução de serviços de manutenção programada de PDM e de manutenção não programada referentes a eventos fora do controle da FAB.

6.3.1. Eventualmente, os serviços de manutenção programada de 3º nível (PDM), previstos no Plano de Manutenção estabelecido pela USAF, ou os serviços de manutenção não programada referentes a eventos fora do controle da FAB, por exemplo, *lighting strike*, *hard landing* e *bird strike*, ou mesmo de operação inadequada da aeronave, incluindo reparos estruturais, ambos com fornecimento de mão-de-obra especializada e de todo o material reparável, consumível e trabalhável, das aeronaves C-130 da FAB, incluindo os cartões de inspeção de motores completos e REVO, conforme o Plano e os Manuais de Manutenção estabelecidos pela USAF., serão solicitados.

6.3.1.1. No caso de serviços de manutenção programada, estes serão realizados nas instalações da CONTRATADA, a exemplo do que ocorre no módulo 1.

6.3.1.2. No caso de serviços de manutenção não programada, estes serão realizados nas instalações da CONTRATANTE, no PAMAGL, localizado no Rio de Janeiro – RJ.

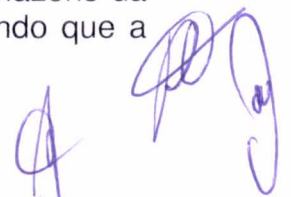
6.3.1.3. Em todos os casos previstos para este módulo, a CONTRATADA deverá providenciar as ferramentas especiais e os Equipamentos de Apoio no Solo (EAS), necessários à execução do serviço solicitado pela CONTRATANTE.

6.3.2. Eventualmente, os serviços desse módulo poderão ser solicitados em caráter de emergência (*Aircraft On Ground – AOG*), em qualquer aeródromo do Brasil, ou do mundo, desde que não existe risco à segurança física dos representantes da CONTRATADA.

6.3.3. Os serviços deste módulo serão solicitados por meio de pedido de cotação. Somente após a devida análise da proposta da CONTRATADA, e aprovação do FISCAL do CONTRATO designado pela CONTRATANTE, o serviço será prestado e pago por meio de fatura dedicada.

6.3.3.1. A aprovação supracitada se dará por meio de carta resposta, a qual referenciará a cotação dos serviços e autorizará que estes sejam realizados.

6.3.4. Os equipamentos e os componentes retirados das aeronaves da FAB deverão ser estocados adequadamente. No caso de manutenção programada tipo (PDM), a ser realizada nas instalações da CONTRATADA, a estocagem será em armazéns da própria, durante a prestação dos serviços. No caso de manutenção não programada, a ser realizada fora das instalações da CONTRATADA, a estocagem será realizada em armazéns da CONTRATANTE ou de terceiros, conforme o caso, sendo que a



responsabilidade por identificar o local de estocagem será da CONTRATADA.

6.3.5. O material a ser fornecido pela CONTRATADA corresponde a todo o material reparável, consumível e trabalhável, das aeronaves C-130 da FAB, previstos nos manuais da USAF, incluindo o material para instalação dos motores T56A-15 completos e dos sistemas REVO, e excluindo os itens específicos dos motores T56A-15 completos, sistemas REVO e MAFFS.

6.3.6. Os serviços de manutenção devem ser acompanhados por equipe de engenheiros com capacidade de:

6.3.6.1. Avaliar e definir reparos estruturais.

6.3.6.2. Gerenciar o plano de manutenção e a configuração da frota de C-130 da FAB.

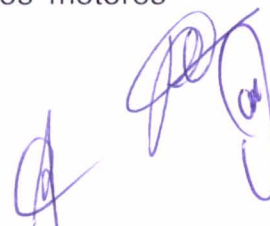
6.3.7. Os serviços de manutenção devem ser realizados por equipes de mecânicos com capacitação prevista em legislação da Entidade Certificadora do País, por exemplo, ANAC, FAA, EASA, ou corresponde, para a manutenção de aeronaves C-130.

6.3.8. Os serviços de manutenção programada do tipo PDM e de manutenção não programada referentes a eventos fora do controle da FAB, por exemplo, *lighting strike*, *hard landing* e *bird strike*, incluindo reparos estruturais devem seguir os Manuais e o Plano de Manutenção estabelecidos pela USAF.

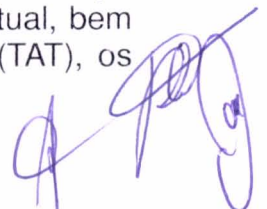
6.3.9. A CONTRATADA deve possuir um sistema ativo e eficiente de cadeia de suprimento capaz de obter, preferencialmente junto ao fabricante da aeronave C-130, os sobressalentes consumíveis, reparáveis e trabalháveis, referentes a estrutura e todos os sistemas da aeronave previstos nos catálogos de peças da aeronave.

6.3.10. O desempenho da CONTRATADA será medido pelo tempo de execução da respectiva atividade de manutenção, o qual será comparado com o tempo previsto em manual da USAF, no caso da PDM, e em orçamento, no caso de manutenção não programada. Caso a CONTRATADA falhe em cumprir o tempo previsto, serão aplicadas as penalidades previstas na ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.

6.4. Módulo 4: Fornecimento de material de troca obrigatória e eventual, e reposição de equipamentos e componentes, que seja necessário em função de dano que tenha ocorrido pela operação ou pela manutenção incorreta, ou inadequada, incluindo o material de instalação dos motores completos e dos sistemas REVO na aeronave, ficando excluído todo o material específico dos motores T56A-15 completos, dos sistemas REVO e MAFFS.



- 6.4.1. A CONTRATADA deve prover, neste módulo, os serviços do módulo 2 sob demanda, quando o serviço não for decorrente do desgaste normal dos equipamentos e componentes da aeronave e hélices.
- 6.4.1.1. Nesta condição estão incluídas a operação ou a manutenção realizada em desacordo com os manuais de operação e manutenção. Para identificar tal condição, a CONTRATADA deverá emitir relatório técnico de investigação identificando a causa raiz da falha.
- 6.4.2. A CONTRATADA deve ser capaz de fornecer Equipamentos de Apoio em Solo (EAS) e ferramentas especiais utilizadas no 1º nível de manutenção das aeronaves C-130, quando solicitados pela CONTRATANTE.
- 6.4.3. Considerando que BER e SCRAP por si só já correspondem a um evento não natural, a CONTRATADA deverá repor os itens que se enquadrem em uma destas situações, sob demanda da CONTRATANTE (*Time & Material – T&M*), mediante solicitação formal, apresentação formal de orçamento e pagamento de fatura específica para o fornecimento aprovado, de modo a não degradar o suporte logístico da frota.
- 6.4.3.1. No caso de desgaste natural, a CONTRATADA ndo com 65% do valor do item, enquanto que a CONTRATANTE arcará com 35%. O item poderá ser nas condições “Novo de Fábrica”, “Novo de Estoque”, “*Overhauled*” e “Aprovado em Teste de Bancada” (*serviceable*), desde que possua TSN e TSO iguais ou inferiores ao do item condenado, e que a configuração seja igual ou superior a do item substituído e ainda compatível com o C-130 da FAB.
- 6.4.3.2. No caso de desgaste anormal, ocasionado por operação inadequada ou incorreta, a CONTRATANTE arcará com 100% do valor do item. O item poderá ser nas condições “Novo de Fábrica”, “Novo de Estoque”, “*Overhauled*” e “Aprovado em Teste de Bancada” (*serviceable*), desde que possua TSN e TSO iguais ou inferiores ao do item condenado, e que a configuração seja igual ou superior a do item substituído e ainda compatível com o C-130 da FAB
- 6.4.4. Os serviços deste módulo serão solicitados por meio de pedido de cotação. Somente após a devida análise da proposta da CONTRATADA, e aprovação do FISCAL do CONTRATO designado pela CONTRATANTE, o serviço será prestado e pago por meio de fatura dedicada.
- 6.4.4.1. A aprovação supracitada se dará por meio de carta resposta, a qual referenciará a cotação dos serviços e autorizará que estes sejam realizados.
- 6.4.5. O desempenho da CONTRATADA será medido pelo tempo de fornecimento do material de troca obrigatória e eventual, bem como pelo tempo de envio e retorno do equipamento (TAT), os



quais serão comparados com os tempos informados pela própria CONTRATADA por ocasião da apresentação das propostas comerciais. Caso a CONTRATADA falhe em cumprir o tempo previsto, serão aplicadas as penalidades previstas na ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014.

7. REGIME DE AQUISIÇÃO E EXECUÇÃO

- 7.1. O regime de execução dos serviços deste projeto básico é sob a forma de execução indireta, com fornecimento de material e de mão-de-obra, pelo regime de “empreitada por preço unitário”, em razão de a demanda dos diferentes módulos poderem ocorrer em quantidades e momentos distintos.
- 7.2. A contratação do objeto deste projeto básico deverá ser realizada por meio de licitação, em âmbito internacional, empregando o critério de adjudicação da proposta de melhor técnica e de menor preço.
- 7.2.1. A opção pela adjudicação do objeto à empresa que ofertar a melhor técnica e o menor preço, deve-se ao fato de existir diversas empresas, ao redor do mundo, capacitadas a realizar o serviço pretendido, as quais, dependendo da legislação do seu país sede, apresentam diferentes níveis de qualidade.

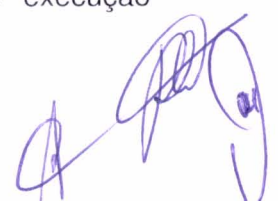
8. PRAZOS

8.1. PRAZO DE VIGÊNCIA

- 8.1.1. O contrato deverá ter prazo de vigência de 60 (sessenta) meses, a contar da data de assinatura.
- 8.1.2. Qualquer prorrogação será mediante Termo Aditivo devidamente documentado, firmado pela CONTRATANTE e CONTRATADA, com antecedência de pelo menos 90 (noventa) dias para o término de tal prazo, conforme Orientação Normativa AGU nº 38, de 13/11/2011.

8.2. PRAZO DE EXECUÇÃO

- 8.2.1. O contrato deverá ter prazo de execução de 58 (cinquenta e oito) meses, a contar da data de emissão da respectiva Ordem de Serviço, isto é, documento assinado pelo representante legal da CONTRATANTE que autoriza o início da prestação dos serviços.
- 8.2.2. A Ordem de Serviço de início de execução do CONTRATO será emitida conforme o Cronograma Físico-Financeiro e estará condicionada à apresentação da garantia financeira de execução contratual pela CONTRATADA à CONTRATANTE.



8.3. PRAZO DE RECEBIMENTO E PAGAMENTO

8.3.1. O prazo de recebimento e de pagamento obedecerá ao rito procedimental previsto na ICA 65-8 – ATRIBUIÇÕES DO FISCAL DE CONTRATO E DAS COMISSÕES DE RECEBIMENTO DE MATERIAL OU SERVIÇOS – COMREC, de 28/05/2009, e ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014, ou outras legislações que venham a revogar no todo ou em parte, a referida ICA.

9. LOCAL DE EXECUÇÃO

9.1. Os serviços previstos neste projeto básico deverão ser executados nas instalações da CONTRATADA, quando se tratarem das inspeções de nível Base e Parque, dos módulos 1 e 3, ou nas instalações da CONTRATADA ou de seus subfornecedores, no caso de serviço em itens da aeronave (módulos 2 e 4).

9.2. Eventualmente, por opção e interesse da CONTRATANTE, os serviços de manutenção não programada previstos por meio do módulo 3 serão executados nas instalações da CONTRATANTE, sob demanda, quando não houver condições da aeronave ser trasladada até as instalações da futura CONTRATADA.

9.3. O local de execução dos serviços deverá ser adequado para o cumprimento de todos os critérios presentes neste PB e às especificações técnicas fornecidas pelo fabricante da aeronave e dos componentes, a fim de que sejam respeitados os objetivos e conceitos aeronáuticos, sejam eles de aspectos funcionais, técnicos ou econômicos.

10. GARANTIA TÉCNICA

10.1. A CONTRATADA deverá obedecer às normas definidas pelas Autoridades Aeronáuticas e Homologadoras e Certificadoras (ANAC, COMAER, EASA ou FAA) a fim de garantir que sejam cumpridos os requisitos de Garantia da Qualidade aplicáveis tanto ao fornecimento e transporte de BENS, como aos serviços de Revisão Geral, Reparo, Calibração, Inspeções e Estocagem.

10.2. A CONTRATADA é obrigada a prestar garantia de mão de obra utilizada nos serviços prestados, por ela executados, ou sob sua responsabilidade, referentes aos módulos 1, 2, 3 e 4, bem como no material sobressalente, equipamentos e componentes da aeronave da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS, fornecidos na condição de novo, sem qualquer ônus adicional para a CONTRATANTE, independentemente do local a ser realizado, devendo administrar o processo de garantia junto ao fornecedor original.



- 10.3. A GARANTIA TÉCNICA terá a validade de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias ou 500 HV (quinhentas horas de voo), para material sobressalente, equipamentos e componentes da configuração da aeronave da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS, fornecidos na condição de novo, ou de 180 (cento e oitenta) dias ou 300HV (trezentas horas de voo) para equipamentos e componentes, fornecidos na condição “serviceable” ou objetos de serviços de manutenção em qualquer um dos quatro módulos, o que ocorrer primeiro, contados a partir do recebimento.
- 10.4. O material sob Garantia deverá ser recolhido pela CONTRATADA, no Parque Central do projeto, em até 05 (cinco) DIAS a contar da reclamação formal da CONTRATANTE, e retornado ou substituído por item equivalente para a CONTRATANTE, em perfeitas condições e bom funcionamento, em até 90 (noventa) DIAS a partir do recolhimento.
- 10.5. Para todos os serviços realizados, a CONTRATADA deve emitir um Certificado de Conformidade, garantindo que todos os procedimentos realizados estão conforme prescritos no Manual de Manutenção vigentes da USAF, no que se referir à aeronave, e dos OEM (Original Equipment Manufacturer), no que se referir à equipamentos e componentes da configuração da aeronave da FAB.
- 10.6. A CONTRATADA deverá garantir que serão prontamente reparadas e substituídas, às suas próprias custas, todas as partes que acusarem defeito ou quaisquer anormalidades de funcionamento, durante o período de garantia dos serviços, bem como dos transportes necessários à correção de anormalidades.
- 10.7. A CONTRATADA fica isenta de responsabilidade pela garantia técnica nos seguintes casos:
- 10.7.1. Operação, manutenção ou armazenamento em desacordo com o previsto na documentação técnica da USAF, no que se referir à aeronave, e do OEM, no que se referirem aos sobressalentes, equipamentos e componentes da aeronave.
- 10.7.2. Acidente, desde que a investigação comprove que os serviços prestados pela CONTRATADA não contribuíram para a ocorrência do evento.

11. GARANTIA FINANCEIRA

- 11.1. A CONTRATADA, no prazo de 10 (dez) dias após a assinatura do Termo de Contrato, prestará garantia no valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor total do Contrato, que será liberada de acordo com as condições previstas no Edital, conforme disposto no art. 56 da Lei nº 8.666, de 1993.

12. CONDIÇÕES DE ENTREGA, RECEBIMENTO E PAGAMENTO



12.1. ENTREGA

12.1.1. As aeronaves e os equipamentos ou componentes de aeronave da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS, serão entregues à CONTRATADA acompanhados, respectivamente, por GMA (Guia de Movimentação de Aeronave) e por GMM (Guia de Movimentação de Material).

12.1.1.1. As aeronaves serão entregues nas instalações da CONTRATADA, por tripulação da FAB, e serão recebidas, após conclusão dos serviços, também nas instalações da CONTRATADA, por tripulação da FAB (Módulo 1).

12.1.1.2. Os equipamentos e componentes de aeronave da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS, deverão ser retirados e restituídos nas instalações da CONTRATANTE (Módulos 2 e 4).

12.1.1.3. A responsabilidade pelo material passa para a CONTRATADA no momento que esta assume a sua posse, nas instalações da CONTRATANTE, na Ala 11, antiga Base Aérea do Galeão, localizada na cidade do Rio de Janeiro – RJ, e encerra-se quando restitui a posse do material a CONTRATANTE, no mesmo local.

12.1.2. A contar da data de recebimento, a CONTRATADA terá 10 (dez) dias corridos para notificar, por escrito, quaisquer discrepâncias constatadas.

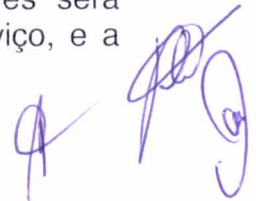
12.2. RECEBIMENTO

12.2.1. O recebimento provisório, a ser formalizado por meio da emissão de TERMO DE RECEBIMENTO PROVISÓRIO, se dará pela COMREC do CONTRATO, tão logo a parcela do OBJETO em fase de recebimento lhe for apresentada.

12.2.2. Após o recebimento provisório, a CONTRATANTE iniciará o recebimento definitivo da prestação dos serviços por meio de sua inspeção, em até 10 (dez) dias, a fim de confirmar a condição física, os certificados de qualidade e os registros de manutenção da aeronave ou do material sobressalente, equipamentos e componentes de configuração da aeronave FAB.

12.2.3. As não conformidades encontradas pela CONTRATANTE durante os recebimentos definitivos deverão ser notificadas à CONTRATADA dentro do prazo de recebimento definitivo de 10 (dez) dias, e corrigidas pela CONTRATADA em igual prazo, após a notificação. Caso seja constatada alguma DISCREPÂNCIA de natureza grave, este prazo poderá ser estendido, desde que devidamente justificado por escrito.

12.2.4. A inspeção dos serviços prestados em aeronaves será realizada no local onde a CONTRATADA realizar o serviço, e a



inspeção de material sobressalente, equipamentos e componentes de aeronave da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS, será realizada no destino final, isto é, na ALA 11, Rio de Janeiro – Brasil.

12.2.5. O recebimento definitivo será formalizado por meio do TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO, o qual será emitido até o final do prazo de 10 (dez) dias para realização da inspeção.

12.3. PAGAMENTO

12.3.1. Deverá ser considerada, para efeito de pagamento dos serviços a serem contratados, a utilização de ativos da FAB referentes às aeronaves C-130, conforme listagem inicial do Anexo D, correspondente a aproximadamente USD 111 milhões, que será revisada anualmente pelas CONTRATANTE e CONTRATADA, em função do consumo e da eventual condenação de reparáveis.

12.3.2. Para cada hora de voo devida pela CONTRATANTE, esta última transferirá, para a CONTRATADA, material utilizável, devidamente acompanhado de Certificado de Conformidade, equivalente a USD 1.640,23 (Mil seiscientos e quarenta dólares americanos e vinte e três centavos), ou 25% do preço da hora de voo, o que for menor.

12.3.3. Para as faturas não relacionadas com o pagamento por hora de voo, referente à prestação do serviço de suporte logístico completo para a frota C-130, a parcela dos pagamentos correspondente a transferência dos ativos da Força Aérea Brasileira para a CONTRATADA, limitar-se-á a 25% do preço de cada serviço. Os ativos em questão referem-se a equipamentos utilizáveis da aeronave C-130, acompanhados de Certificado de Conformidade, conforme Anexo D.

12.3.4. Os ativos imobilizados em estoque utilizável e reparável da FAB passam à responsabilidade de gestão da empresa após a assinatura do contrato.

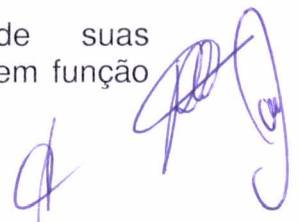
12.3.4.1. A posse de ativos utilizáveis, com Certificado de Conformidade, em quantidade correspondente a 25% do valor devido por cada pagamento sob demanda, ou correspondente ao valor de USD 1.640,23 por hora de voo, ou correspondente a 25% do preço da hora de voo, quando este for menor que USD 1.640,23 por hora de voo, previsto para os pagamentos mensais, será transferida mensalmente para a empresa.



- 12.3.5. Nos seis primeiros meses de contrato, o material a ser transferido em caráter definitivo para a CONTRATADA será selecionado pela CONTRATANTE.
- 12.3.6. Do sétimo ao trigésimo mês, o material a ser transferido em caráter definitivo para a CONTRATADA será escolhido pela CONTRATADA, a qual deverá apresentar à CONTRATANTE a lista dos itens selecionados, com antecedência de 90 dias, a fim de que a CONTRATANTE providencie a alienação do material.
- 12.3.7. Nos últimos vinte e oito meses de contrato, o material a ser transferido em caráter definitivo para a CONTRATADA será selecionado pela CONTRATANTE.
- 12.3.8. Todo o material que vier a ser fornecido como parcela dos pagamentos devidos será entregue à futura CONTRATADA junto com os respectivos Certificados de Conformidade. Nenhum material sem o respectivo documento que ateste sua aeronavegabilidade será repassado a futura CONTRATADA, a fim de evitar prejuízos à garantia técnica ou às obrigações da empresa perante a CONTRATANTE.

13. SUBCONTRATAÇÃO

- 13.1. O limite máximo aceito para a subcontratação, da execução do presente objeto é de 50% (cinquenta por cento), calculado sobre o valor contratado, sendo de responsabilidade única e exclusiva da CONTRATADA, devendo ser ratificada pela CONTRATANTE.
- 13.2. A subcontratação é de responsabilidade única e exclusiva da CONTRATADA, devendo esta responder solidária e inteiramente pelas garantias, não somente dos serviços e dos prazos, mas também pela cobertura de seguros que lhe são imputados, em casos de sinistros ou avarias decorrentes do serviço executado.
- 13.3. Em caso da necessidade de subcontratação, conforme art. 72 da Lei 8.666, de 1993, as seguintes recomendações devem ser seguidas:
- 13.3.1. A CONTRATADA arcará com os riscos e ônus decorrentes da subcontratação, incluindo-se, mas não se restringindo, a garantia da qualidade do serviço prestado.
- 13.3.2. A CONTRATADA deverá fornecer à CONTRATANTE, por meio do FISCAL do CONTRATO, todas as informações exigidas deste sobre o serviço, bem como das subcontratadas.
- 13.3.3. A CONTRATADA não ficará isenta de suas responsabilidades ou obrigações contratuais quando, em função



de qualquer tipo de ajuste com suas subcontratadas, não for possível o cumprimento de qualquer das obrigações previstas no contrato.

- 13.4. A subcontratação fica restrita aos serviços de manutenção dos equipamentos e componentes da configuração das aeronaves da FAB, com exceção dos motores T56A-15 completos, e dos sistemas REVO e MAFFS.
- 13.5. A prestação dos serviços de manutenção das aeronaves, conforme estabelecido pelos módulos 1 e 3, não poderá ser subcontratada, devendo ser realizada integralmente pela própria CONTRATADA.

14. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA EXIGÍVEL DA EMPRESA

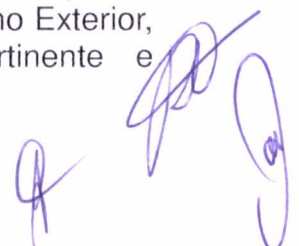
- 14.1. Deverá ser fornecida por cada empresa OFERTANTE, na data prevista para a entrega da Proposta Comercial, a documentação comprobatória de qualificação técnica e capacidade produtiva para executar satisfatoriamente o OBJETO da presente contratação.
- 14.2. A documentação comprobatória, a ser analisada pela CONTRATANTE para validação da OFERTANTE, segundo os critérios objetivos estabelecidos por este PB, deverá conter:
- 14.3. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

- 14.3.1. A CONTRATADA deverá apresentar certificado ANAC Categoria Célula, Classe 4, RBAC nº 145, ou certificação equivalente proveniente de órgão certificador civil do exterior, ou certificado do COMAER, os quais autorizem executar especificamente manutenção de aeronaves C-130, ou equivalente a este documento do COMAER no exterior.

- 14.3.1.1. As certificações de órgãos diferentes da ANAC, COMAER ou similar deverão estar acompanhadas do respectivo acordo bilateral de segurança em aviação civil, ou acordo bilateral de certificação aeronáutica, ou acordo para reconhecimento mútuo das funções de manutenção, tudo entre órgão brasileiro e o órgão correspondente do país de origem. Para fins de habilitação, o Certificado será válido somente se registrar explicitamente que foi emitido para as aeronaves C-130.

- 14.3.2. Os requisitos de qualificação técnica da CONTRATADA e eventual subcontratadas deverão estar em consonância com o disposto no art. nº37, inciso XXI da Constituição Federal, dos arts. 3º, parágrafo 1º, inciso I, e 30, inciso II, da lei nº 8.666 de 1993, e suas alterações, e ainda com a Súmula nº 247 do TCU.

- 14.3.3. A CONTRATADA deverá apresentar atestado de aptidão reconhecido pela Autoridade Aeronáutica no Brasil ou no Exterior, desempenho de atividade técnico-operacional pertinente e



compatível em características, quantidades e prazos com os serviços descritos neste projeto básico.

- 14.3.4. Deverá apresentar documentos comprobatórios de que possui um centro de manutenção e de serviço de acordo com as definições e exigências da Autoridade Aeronáutica no Estado ou no País onde a CONTRATADA está estabelecida.

14.4. COMPROVANTE DA CAPACIDADE TÉCNICO-PROFISSIONAL

- 14.4.1. A CONTRATADA deverá ser legalmente constituída, registrada e certificada, junto ao governo, especificamente para operar no ramo de manutenção aeronáutica.

- 14.4.2. A CONTRATADA e suas subcontratadas deverão contar com engenheiro mecânico ou aeronáutico que atuem como responsáveis técnicos dos serviços prestados.

14.4.2.1. Os engenheiros supracitados deverão ser registrados junto ao Conselho Regional de Engenharia (CREA) ou equivalente, caso a CONTRATADA seja domiciliada no exterior.

14.4.2.2. Os engenheiros supracitados deverão ser reconhecidos pelo órgão supracitado como os responsáveis técnicos da CONTRATADA ou subcontratada.

14.5. DOCUMENTAÇÃO TÉCNICA

- 14.5.1. A CONTRATADA deverá apresentar a documentação comprobatória de possuir biblioteca técnica, bem como os respectivos contratos para atualização das publicações técnicas e dos manuais necessários à prestação de serviço.

14.5.1.1. A seu critério, a CONTRATANTE poderá fornecer as Publicações Técnicas da USAF e dos equipamentos específicos da configuração da FAB, bem como as respectivas atualizações, não eximindo a responsabilidade da CONTRATADA em 14.5.1.

14.6. GARANTIA DA QUALIDADE

- 14.6.1. A CONTRATADA deverá apresentar seu Manual da Qualidade que comprove a existência de Sistemas de Garantia da Qualidade que incluam, no mínimo, os processos de recebimento, desmontagem, inspeção, reparo, preservação, montagem, embalagem, expedição, armazenagem e instalação, conforme o caso.

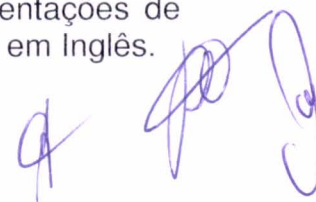
- 14.6.2. Os sistemas supracitados devem ainda garantir a rastreabilidade de todo o material e de toda a informação.



- 14.6.2.1. A rastreabilidade deve incluir, no mínimo, o emprego de registros de manutenção, carimbos, etiquetas, fichas de acompanhamento e papeletas indicativas.
- 14.6.3. Os Sistemas de Garantia da Qualidade devem ainda garantir que nenhum material sobressalente, equipamento ou componente seja empregado sem que tenha sido devidamente inspecionado.
- 14.6.4. Estes Sistemas devem ser capazes de identificar imediatamente as deficiências, as tendências ou as condições que possam resultar em qualidade insatisfatória dos serviços, e de tomar as ações corretivas necessárias em tempo e de modo eficaz.
- 14.6.4.1. As deficiências e as suas ações corretivas devem ser registradas e arquivadas em local segregado, próprio para este fim.

15. FISCALIZAÇÃO

- 15.1. Deverá ser designado, pela CONTRATANTE, um FISCAL para o contrato, em conformidade com o que estabelece a ICA 65-8 – ATRIBUIÇÕES DO FISCAL DE CONTRATO E DAS COMISSÕES DE RECEBIMENTO DE MATERIAL OU SERVIÇOS – COMREC, de 28/05/2009, e a ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014, a fim de fiscalizar a execução do contrato, o qual atuará em coordenação com a Comissão de Recebimento de Material e Serviço – COMREC.
- 15.2. A COMREC deverá receber os serviços ou bens executados pela CONTRATADA, no que diz respeito à quantidade e à qualidade, em obediência ao acordado no contrato, em consonância com o projeto básico, com as descrições dos serviços, com normas técnicas, desenhos, projetos e outros dados nele estabelecidos.
- 15.3. A fiscalização administrativa do contrato será exercida pelo FISCAL, e o recebimento do objeto será exercido pela COMREC.
- 15.4. Em todas as ocasiões em que for requisitada, a CONTRATADA, através de seu representante, deve apresentar-se às convocações da COMREC, em local previamente acordado ou na sede da COMREC.
- 15.5. Os representantes da CONTRATADA diretamente envolvidos com os serviços deverão possuir nacionalidade brasileira ou, se estrangeiro(s), com a capacidade de se comunicar no idioma português do Brasil.
- 15.6. A comunicação entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA deverá ser feita em português, excluindo-se as documentações de natureza técnica e comercial, as quais poderão ser feitas em Inglês.




- 15.7. No caso de descumprimento dos prazos, por parte da CONTRATADA, ou de qualquer outra cláusula contratual, o FISCAL notificará a mesma, estabelecendo um prazo para a solução da não conformidade, e solicitará uma justificativa por escrito, da ocorrência, que será objeto de parecer do fiscal junto à Administração.
- 15.8. O fiscal e a COMREC deverão ter, a qualquer tempo durante o horário de expediente da CONTRATADA, livre acesso a todos os locais da prestação de serviço, objeto deste projeto básico, onde estiverem sendo executado.
- 15.9. A CONTRATANTE, mediante proposição do FISCAL, poderá exigir da CONTRATADA a substituição de qualquer profissional, unilateralmente, envolvido nos serviços, tais como mecânicos ou preposto responsável pelo serviço, desde que se verifique falha que comprometa a estabilidade e a qualidade do empreendimento, inobservância das normas, instruções e especificações, constantes no presente projeto básico, ou publicações técnicas dos fabricantes da aeronave e seus equipamentos ou componentes.
- 15.10. A CONTRATANTE, por intermédio do FISCAL, deverá monitorar constantemente o nível de qualidade dos serviços para evitar a sua degeneração, devendo intervir para corrigir ou aplicar sanções quando verificar um viés contínuo de desconformidade da prestação do serviço à qualidade exigida.
- 15.11. A CONTRATANTE e a CONTRATADA deverão observar e obedecer ao previsto na Lei 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas alterações posteriores, na ICA 66-13, ICA 65-8 – ATRIBUIÇÕES DO FISCAL DE CONTRATO E DAS COMISSÕES DE RECEBIMENTO DE MATERIAL OU SERVIÇOS – COMREC, de 28/05/2009, e a ICA 12-23 – FISCALIZAÇÃO E RECEBIMENTO DE BENS E DE SERVIÇOS E DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES ADMINISTRATIVAS, de 23/09/2014, e futuras atualizações ou substituição por outra ICA equivalente.

16. OBRIGAÇÕES GERAIS

16.1. DA CONTRATANTE

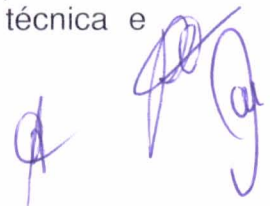
- 16.1.1. Obedecer à legislação vigente, na forma da Lei, e das Instruções do Comando da Aeronáutica.
- 16.1.2. Tomar todas as providências necessárias ao fiel cumprimento das cláusulas do futuro contrato.
- 16.1.3. Designar, em Boletim Interno, o FISCAL e a Comissão de Recebimento de Material e Serviço – COMREC, composta por no mínimo, três militares do COMAER.
- 16.1.3.1. Fornecer a relação nominal do FISCAL e dos membros da COMREC, os quais poderão ser substituídos a qualquer tempo, por interesse unilateral da CONTRATANTE.



- 16.1.4. Acompanhar e fiscalizar a execução do contrato, por intermédio do FISCAL, e proceder ao recebimento dos serviços prestados e materiais, por intermédio da COMREC.
- 16.1.5. Emitir Termos de Recebimento Provisório e Definitivo, conforme definido pela legislação, para formalizar o recebimento dos serviços prestados e bens fornecidos, a fim de instruir o respectivo processo de pagamento.
- 16.1.6. Controlar a execução da garantia financeira contratual, que será liberada ao final do contrato.

16.2. DA CONTRATADA

- 16.2.1. Obedecer à legislação vigente, na forma da Lei, e das Instruções do Comando da Aeronáutica.
- 16.2.2. Cumprir com as diretrizes legais vigentes de âmbito federal, estadual ou municipal, ou equivalente no Exterior, referente à legislação em vigor de Sustentabilidade e Impacto Ambiental.
- 16.2.3. Mensalmente, apresentar ao representante da CONTRATANTE a comprovação de que está obedecendo à regulamentação referente à legislação trabalhista e à seguridade social de seus empregados, recolhendo em dia as contribuições devidas.
- 16.2.4. Manter, durante todo o período de execução e vigência do serviço, as condições de habilitação jurídica, de qualificação técnica, econômico-financeira e de regularidade fiscal exigida.
- 16.2.5. Acatar as comunicações da CONTRATANTE, veiculadas por escrito, por meio do FISCAL, quanto à execução do contrato.
- 16.2.6. Manter na direção dos trabalhos e no local de execução dos serviços um representante a ser nomeado e apresentado ao FISCAL para servir de elo entre a CONTRATANTE e a CONTRATADA
 - 16.2.6.1. Este representante deve comunicar-se com fluência no idioma português do Brasil.
- 16.2.7. Possuir e manter atualizadas as publicações técnicas da aeronave C-130 emitidas pela USAF.
- 16.2.8. Cumprir os prazos de manutenção estabelecidos nos manuais de manutenção da USAF bem como os tempos técnico-logísticos de cadeia de suprimento informados na proposta comercial.
- 16.2.9. Possuir e manter equipamentos e ferramentas em quantidade e qualidade compatíveis com a prestação do serviço especificado neste projeto básico.
- 16.2.10. Facilitar o acompanhamento e a fiscalização, prestando todas as informações e esclarecimentos de ordem técnica e

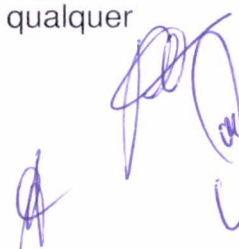


administrativa, exibindo todos os dados e documentos necessários.

- 16.2.11. Ressarcir à CONTRATANTE quaisquer prejuízos causados ao Patrimônio do COMAER, quando os mesmos forem consequência de deficiências na prestação do serviço.
- 16.2.12. Refazer, sem ônus adicionais para a CONTRATANTE, os serviços não aceitos pela COMREC ou aqueles que apresentarem falha durante o prazo de garantia, decorrentes do emprego de material e ferramentas inadequados.
- 16.2.13. Assumir responsabilidade civil, penal e administrativa por danos ou prejuízos que seus empregados ou prepostos, por ação ou omissão, causarem a patrimônio e instalações da CONTRATANTE, ou de terceiros, indenizando a parte prejudicada.
 - 16.2.13.1. Para tanto, manterá um seguro para os bens da CONTRATANTE que estão de posse da CONTRATADA, por ocasião da prestação dos serviços.
- 16.2.14. Responsabilizar-se pelo transporte ou custo de transporte de seus empregados, bem como pela alimentação e outros benefícios previstos na legislação trabalhista, tanto no Brasil como no Exterior.
- 16.2.15. Manter disciplina nos locais dos serviços, quando realizados dentro das instalações da CONTRATANTE, retirando no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas após notificação por escrito, qualquer empregado considerado com conduta inconveniente.
- 16.2.16. Arcar com as despesas de passagem, hospedagem e subsistência de seus funcionários e representantes, quando deslocados para participar de reuniões técnico-administrativas referentes à execução do contrato.

17. CONFIDENCIALIDADE

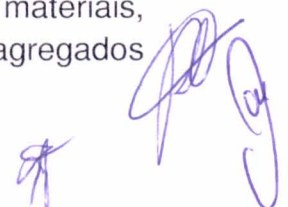
- 17.1. As INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS deverão ser usadas exclusivamente para o contrato e negociações entre a CONTRATADA e a CONTRATANTE.
- 17.2. As INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS não serão distribuídas, reveladas ou divulgadas de modo algum para terceiros, exceto para seus próprios funcionários, desde que tenham necessidade justificada de ter conhecimento das referidas informações e que, previamente, estejam obrigados à confidencialidade por compromisso formal.
- 17.3. Este contrato não concede ou transmite qualquer licença, ou direito de uso, ou direito patenteável, ou direito autoral, ou qualquer outro meio de propriedade intelectual exclusiva.



- 17.4. As INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS deverão ser trocadas entre CONTRATANTE e CONTRATADA sem a obrigação de qualquer tipo de remuneração, desde que sejam necessárias para execução do contrato.
- 17.5. Todas as INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS trocadas entre as partes serão devolvidas para a parte emissora, ou destruídas pela parte receptora, imediatamente após a extinção do contrato.
- 17.6. Não são consideradas INFORMAÇÕES CONFIDENCIAIS aquelas que:
- 17.6.1. Já sejam de domínio público ou que se tornem disponíveis para o público em geral, durante a execução do contrato, por outro meio.
- 17.6.2. Aquelas que venham a ser liberadas formalmente pela CONTRATADA ou CONTRATANTE.
- 17.6.3. As informações cuja revelação seja exigida por lei ou outra regra imposta por órgãos governamentais competentes.

18. SUSTENTABILIDADE

- 18.1. Qualquer instalação, equipamento ou processo da CONTRATADA, situado em local fixo, que libere ou emita matéria para a atmosfera, por emissão pontual ou fugitiva, utilizado na execução contratual, deverá respeitar os limites máximos de emissão de poluentes admitidos na Resolução CONAMA nº 382, de 26/12/2006, e legislação correlata, de acordo com o poluente e o tipo de fonte, se estiver localizada no Brasil, ou, legislação correlata, se estiver localizada no exterior.
- 18.2. Na execução contratual, conforme o caso, a emissão de ruídos não poderá ultrapassar os níveis considerados aceitáveis pela Norma NBR-10.151 – Avaliação do Ruído em Áreas Habitadas visando o conforto da comunidade, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, ou aqueles estabelecidos na NBR-10.152 – Níveis de Ruído para conforto acústico, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, nos termos da Resolução CONAMA nº 01, de 08/03/90, e legislação correlata, se estiver localizada no Brasil, ou, legislação correlata, se estiver localizada no exterior.
- 18.3. Nos termos do artigo 4º, § 3º, da Instrução Normativa SLTI/MPOG nº 1, de 19/01/2010, deverão ser utilizados, na execução contratual, agregados reciclados, sempre que existir a oferta de tais materiais, capacidade de suprimento e custo inferior em relação aos agregados



naturais, inserindo-se na planilha de formação de preços os custos correspondentes.

19. ORÇAMENTO ESTIMADO

19.1. O orçamento estimado para execução do OBJETO deste PB será de USD 98.980.593,81 (Noventa e oito milhões, novecentos e oitenta mil, quinhentos e noventa e três dólares americanos, e oitenta e um centavos), conforme memória de cálculo constante no Anexo A, a ser pago conforme cronograma físico-financeiro apresentado no Anexo F, por meio da dação de material utilizável da FAB e da transferência de recursos financeiros em dólares americanos.

20. DOTAÇÃO ORÇAMENTÁRIA

20.1. As despesas decorrentes da contratação deverão ser custeadas de acordo com a seguinte classificação orçamentária: Programa 0621 – Preparo e Emprego da Força Aérea; Ação 2048 – Manutenção e Suprimento de Material Aeronáutico; ND 339030 (material) e ND 339039 (serviços); ou outra dotação aplicável ao projeto C-130.

21. APRESENTAÇÃO E AVALIAÇÃO DA PROPOSTA

21.1. FORMATO DE APRESENTAÇÃO

21.1.1. As PROPONENTES deverão apresentar os preços para prestação de serviço e os tempos de remessa e retorno dos serviços, conforme tabela apresentada no Anexo B.

21.2. MÉTODO DE AVALIAÇÃO

21.2.1. As propostas apresentadas serão avaliadas pela modalidade de técnica e preço.

21.2.2. A opção por esta modalidade está relacionada com a necessidade de selecionar a proposta comercial que proporcionará os melhores indicadores de desempenho, sem, contudo, desprezar o aspecto financeiro, com o objetivo final de obter a maior vantajosidade e a maior economicidade para a Administração.

21.2.3. Desta forma, atribui-se o peso de 40% aos pontos obtidos pelos requisitos técnicos e 60% aos pontos obtidos pelos requisitos financeiros.

21.2.4. Os requisitos técnicos são:



21.2.4.1. Tempo para execução de cada uma das inspeções ISOCRONAL e PDM do Plano de Manutenção estabelecido pela USAF, devidamente comprovado com documentos da empresa, referentes, preferencialmente, à última inspeção de aeronave C-130, incluindo o deslocamento da aeronave.

21.2.4.1.1. Para efeitos de avaliação, as PROPONENTES deverão utilizar os valores padronizados apresentados no final do Anexo B, que correspondem ao tempo de viagem de ida somado ao tempo de viagem de retorno da aeronave C-130, conforme a localização geográfica do local onde a PROPONENTE está estabelecida.

21.2.4.2. Tempo de envio e retorno dos componentes e equipamentos da aeronave C-130, por sistema da aeronave, devidamente comprovado com documentos da empresa, referentes, preferencialmente, aos equipamentos e componentes reparados durante o último serviço. O tempo de envio e retorno aqui abordado compreende todo o tempo durante o qual o item está de posse da CONTRATADA.

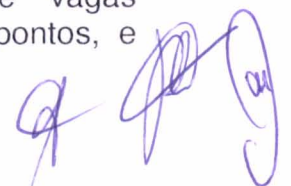
21.2.4.2.1. Para todos os efeitos a OFERTANTE deverá informar o tempo de envio e retorno referente ao item mais crítico, isto é, que corresponde ao tempo mais longo.

21.2.4.2.2. Para efeitos de avaliação, as PROPONENTES deverão utilizar os valores padronizados apresentados no Anexo B, que correspondem ao tempo de transporte de ida somado ao tempo de transporte de retorno dos componentes e equipamentos da aeronave C-130, conforme a localização geográfica do local onde a PROPONENTE está estabelecida.

21.2.4.3. Vagas no hangar da CONTRATADA previstas para receber os C-130 da FAB que serão objeto de inspeção ISOCRONAL do Plano de Manutenção da USAF, conforme módulo 1, ou de inspeção tipo PDM ou algum serviço sob demanda, conforme módulo 3.

21.2.4.4. Para efeitos de pontuação, dentro de cada um dos requisitos estabelecidos nos itens 21.2.4.1 e 21.2.4.2, os tempos serão colocados em ordem decrescente. Ao maior tempo atribuir-se-á 1 (um) ponto, ao tempo imediatamente inferior atribuir-se-á 2 (dois) pontos, e assim sucessivamente, sempre acrescentando 1 (um) ponto a mais que a pontuação anterior. Desta forma, o menor tempo receberá a maior quantidade de pontos.

21.2.4.5. Para efeitos de pontuação, dentro do requisito estabelecido no item 21.2.2.3, o número de vagas será colocado em ordem crescente. Ao menor número de vagas será atribuído 1 (um) ponto, ao número de vagas imediatamente superior serão atribuídos 2 (dois) pontos, e



assim sucessivamente, sempre acrescentando 1 (um) ponto a mais a que pontuação anterior. Desta forma, o maior número de vagas receberá a maior pontuação.

21.2.5. Os requisitos financeiros são:

21.2.5.1. Preço da hora de voo das aeronaves C-130 para a prestação dos serviços previstos nos módulos 1 e 2, para o esforço aéreo anual de 4.100 horas de vôo, que corresponde ao valor médio para 20.500 horas de voo ao longo do período de referência de 60 meses.

21.2.5.1.1. O preço da hora de voo sofrerá variações para mais, quando o esforço aéreo anual for menor que 4.100 horas de vôo, e deverá sofrer variação para menos, quando o esforço aéreo anual for maior que 4.100 horas de voo.

21.2.5.1.2. A variação de que trata o item anterior é definida pela equação apresentada na Tabela 6 do Anexo A.

21.2.5.2. Preço mensal da equipe e da estrutura de execução do contrato (custo fixo mensal), o qual está embutido no preço da hora de voo das aeronaves, devidamente comprovado por planilha de custos, indicando: quantidade de mão-de-obra, preço de mão-de-obra, sobretaxas aplicadas e outros custos, que devem ser detalhados.

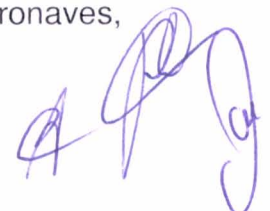
21.2.5.3. Preço de cada uma das inspeções do Plano de Manutenção estabelecido pela USAF, devidamente comprovado por planilha de custos indicando: quantidade de mão-de-obra, preço de mão-de-obra, quantidade de material, preço do material, sobretaxas aplicadas e outros custos, que devem ser detalhados.

21.2.5.4. Taxa de manuseio (*Handling*) que a CONTRATADA cobra sobre o valor de cada item da FAB, a fim de cobrir despesas administrativas para manter o material da FAB em seus armazéns.

21.2.5.5. Preço por quilo de carga transportada, incluindo: seguros, taxas aeroportuárias ou portuárias, excluídos os custos de desembarço alfandegário; devidamente comprovado com documentos que evidenciem o acordo entre a CONTRATADA e seu Agente de Carga.

21.2.5.6. Preço de mão-de-obra de todas as categorias envolvidas na prestação do serviço, isto é, engenheiros, mecânicos e auxiliares administrativos ou técnicos.

21.2.5.7. Sobretaxa (*Overtax*) que a CONTRATADA acrescenta ao valor de cada item adquirido por ela no respectivo fabricante original (*Original Equipment Manufacturer – OEM*), que será aplicado nas aeronaves,



equipamentos e componentes da configuração do C-130 da FAB.

21.2.5.8. Para efeitos de pontuação, dentro de cada um dos requisitos estabelecidos nos itens 21.2.5.1 a 21.2.5.7, os valores serão colocados em ordem decrescente. Ao maior valor atribuir-se-á 1 (um) ponto, ao valor imediatamente inferior atribuir-se-á 2 (dois) pontos, e assim sucessivamente, sempre acrescentando 1 (um) ponto a mais que a pontuação anterior. Desta forma, o menor valor receberá a maior quantidade de pontos

21.2.6. O cálculo dos pontos auferidos por cada uma das PROPONENTES será realizado por meio da tabela apresentada no Anexo C.

22. DISPOSIÇÕES FINAIS

22.1. As eventuais divergências oriundas ou relacionadas com o presente contrato, incluindo as questões sobre sua existência, validade ou rescisão deverão ser dirimidas pelo foro da Comarca do Rio de Janeiro-RJ.

22.2. As disposições deste contrato não podem ser modificadas, alteradas, nem abandonadas, exceto por meio de Termo Aditivo devidamente assinado pelas partes.

23. ANEXOS

- a) Anexo A – Orçamento Estimado do Contrato
- b) Anexo B – Tabela para Apresentação da Proposta
- c) Anexo C – Tabela para Cálculo dos Pontos Obtidos por cada PROPONENTE
- d) Anexo D – Sumário da Listagem de Material da Força Aérea Brasileira
- e) Anexo E – Pagamento da Hora de Voo
- f) Anexo F – Cronograma Físico-Financeiro

Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 2018

Elaborado por:



Ten Cel Eng RODRIGO LAMFRE COLMENERO
Chefe da Divisão de Gestão da Produção

Revisado por:



Brig Ar LUIZ AMEDEO IOZZI DA SILVA
Subdiretor de Fiscalização e Controle

Aprovado por:



Maj Brig Ar ANTONIO RICARDO PINHEIRO VIEIRA
Diretor de Material Aeronáutico e Bélico

Anexo A – Orçamento Estimado do Contrato

Módulos 1 e 2:

| Módulos 1 e 2 | | |
|---|-----------------------------|-------------------------|
| Custo Estimado das empresas para hora de voo, excluídos motores, REVO e MAFFS | | \$ 3.857,99 |
| Base para cálculo (FH/5 YE) | | 20.500 |
| Esforço Aéreo Anual médio (FH) | | 4.100 |
| Custo Anual Médio Estimado | | \$ 15.817.752,17 |
| Estimativa de Custo do Contrato | | |
| Ano (T0+meses) | Esforço Aéreo Estimado (FH) | Custo Anual Estimado |
| T0+12 | 3800 | \$ 14.660.355,67 |
| T0+24 | 5300 | \$ 20.447.338,17 |
| T0+36 | 4300 | \$ 16.589.349,83 |
| T0+48 | 3800 | \$ 14.660.355,67 |
| T0+58 (10 Meses) | 2600 | \$ 10.095.069,47 |
| Custo NO ENG Estimado do Contrato | | \$ 76.452.468,81 |

Tabela 2: Estimativa em USD de Custo dos Módulos 1 e 2

Módulo 3:

| Módulos 3 | | |
|---|--------------------------|-------------------------|
| Custo Estimado de 1 (uma) ISOCHRONAL do C-130 | | \$ 480.000,00 |
| Custo Estimado de 1 (uma) PDM do C-130 | | \$ 2.857.500,00 |
| Média das Inspeções de C-130 | | \$ 1.668.750,00 |
| Ano (T0+meses) | Qtde Estimada de Eventos | Custo Anual Estimado |
| T0+12 | 3 | \$ 5.006.250,00 |
| T0+24 | 2 | \$ 3.337.500,00 |
| T0+36 | 2 | \$ 3.337.500,00 |
| T0+48 | 1 | \$ 1.668.750,00 |
| T0+58 | 1 | \$ 1.668.750,00 |
| Custo Estimado do Contrato | | \$ 15.018.750,00 |

Tabela 3: Estimativa em USD de Custo do Módulo 3

Módulo 4:

| Módulo 4 | | |
|--|--------------------------|------------------------|
| Percentual da Inspeção de C-130 utilizado em recuperação de Equipamentos e | | 50% |
| Custo Médio das Inspeções de C-130 | \$ | 1.668.750,00 |
| Custo Estimado de Manutenção Excluída do Custo da Hora de Voo | \$ | 834.375,00 |
| Ano (T0+meses) | Qtde Estimada de Eventos | Custo Anual Estimado |
| T0+12 | 3 | \$ 2.503.125,00 |
| T0+24 | 2 | \$ 1.668.750,00 |
| T0+36 | 2 | \$ 1.668.750,00 |
| T0+48 | 1 | \$ 834.375,00 |
| T0+58 | 1 | \$ 834.375,00 |
| Custo Estimado do Contrato | | \$ 7.509.375,00 |

Tabela 4: Estimativa em USD de Custo do Módulo 4

Estimativa Total do Contrato:

| Ano (T0+meses) | Custo Anual Estimado |
|------------------|-------------------------|
| T0+12 | \$ 22.169.730,67 |
| T0+24 | \$ 25.453.588,17 |
| T0+36 | \$ 21.595.599,83 |
| T0+48 | \$ 17.163.480,67 |
| T0+58 (10 meses) | \$ 12.598.194,47 |
| Total | \$ 98.980.593,81 |

Tabela 5: Estimativa Total em USD

Definição da Fórmula do Custo da Hora de Voo:

| DEFINIÇÃO DA FÓRMULA DE PAGAMENTO | |
|---|---------------|
| FÓRMULA DE REGRESSÃO LINEAR | |
| Variáveis | |
| Horas de Voo | HRS (FH/mês) |
| Preço das Horas Voadas | PHV (R\$/mês) |
| Parâmetros da CONTRATADA | |
| Preço mensal da Equipe + estrutura de execução do contrato | CEE (R\$/mês) |
| Preço da hora de voo para os Módulos 1 e 2 para 4100 FH (20500FH/5YE) | CHV (R\$/FH) |
| Equação | |
| $PHV = (((4100/12) \times CHV - CEE) / (4100/12)) \times HRS + CEE$ | |

* Valores de CEE e CHV conforme proposta comercial

Tabela 6: Definição da Fórmula do Custo da Hora de Voo

Anexo B – Tabela de Apresentação da Proposta

Aspectos Financeiros:

| PROPONENTE | |
|---|-------|
| ASPECTOS FINANCEIROS | |
| Requisito | Preço |
| Preço da hora de voo (CHV) para os Módulos 1 e 2 para 4100 FH (20500FH/5YE) | USD |
| Preço mensal da Equipe + estrutura de execução do contrato (CEE) | USD |
| Preço da inspeção ISOCHRONAL da aeronave C-130 | USD |
| Preço da inspeção PDM da aeronave C-130 | USD |
| Taxa de manuseio "Handling" da PROPONENTE | % |
| Preço por quilo de carga transportada entre CONTRATANTE e CONTRATADA | USD |
| Preço horária de mão-de-obra de engenharia | USD |
| Preço horária de mão-de-obra de mecânicos | USD |
| Preço horária de mão-de-obra de auxiliares administrativos | USD |
| Preço horário de mão-de-obra de auxiliares técnicos | USD |
| Sobretaxa proposta pela PROPONENTE | % |



Aspectos técnicos:

| PROPONENTE | | | |
|--|-------------------------|-------|-------|
| ASPECTOS TÉCNICOS | | | |
| Requisito | | Valor | |
| Tempo para execução da ISOCHRONAL | | | DIAS |
| Tempo para execução da PDM | | | DIAS |
| Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes (Door-to-Door) | | | |
| | 21 - Ar-condicionado | | DIAS |
| | 22 - Piloto Automático | | DIAS |
| | 23 - Comunicação | | DIAS |
| | 24 - Sistema Elétrico | | DIAS |
| | 27 - Comandos de Voo | | DIAS |
| | 28 - Combustível | | DIAS |
| | 29 - Sistema Hidráulico | | DIAS |
| | 32 - Trem de Pouso | | DIAS |
| | 33 - Iluminação | | DIAS |
| | 34 - Navegação | | DIAS |
| | 35 - Oxigênio | | DIAS |
| | 36 - Pneumático | | DIAS |
| | 49 - APU | | DIAS |
| | 61 - Hélices | | DIAS |
| Número de vagas para C-130 no hangar do PROPONENTE | | | VAGAS |

Para efeitos de avaliação, cada PROPONENTE deve informar os TAT (Door-to-Door) de equipamentos e componentes utilizando os tempos de transporte abaixo fixados, conforme a própria localização, a fim de criar uma situação de comparação direta:

| | | | |
|---|----------------------------|----|------|
| Informações válidas para os aspectos técnicos | América Latina | 4 | DIAS |
| | América do Norte e Central | 8 | DIAS |
| | Europa | 8 | DIAS |
| | Africa | 12 | DIAS |
| | Asia e Oceania | 20 | DIAS |

Anexo C – Tabela para Cálculo dos Pontos Obtidos por cada PROPONENTE

ASPECTOS TÉCNICOS

| REQUISITO: | Tempo para execução da ISOCHRONAL | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROponente | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo para execução da PDM | |
|-------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROponente | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 21 - Ar-condicionado | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROponente | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 22 - Piloto Automático | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 23 - Comunicação | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 24 - Sistema Elétrico | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 27 - Comandos de Voo | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

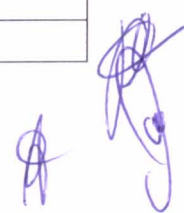
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 28 - Combustível | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 29 - Sistema Hidráulico | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 32 - Trem de Pouso | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 33 - Iluminação | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| | | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
| Sistema: | 34 - Navegação | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |



| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 35 - Oxigênio | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 36 - Pneumático | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 49 - APU | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Tempo de envio e retorno dos equipamentos e componentes | |
|-------------------------------|--|------------------------|
| Sistema: | 61 - Hélices | |
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Tempo Informado (Dias) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |



ASPECTOS FINANCEIROS

| REQUISITO: Preço da hora de voo para os Módulos 1 e 2 | | |
|--|------------|------------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Custo proposto (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: Preço mensal da equipe + estrutura de execução do contrato | | |
|--|------------|------------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Custo proposto (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: Preço da inspeção ISOCHRONAL da aeronave C-130 | | |
|--|------------|------------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Custo proposto (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Preço da inspeção PDM da aeronave C-130 |
|-------------------------------|------------|--|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Custo proposto (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Taxa de manuseio "Handling" da PROPONENTE |
|-------------------------------|------------|--|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Preço por quilo de carga transportada entre CONTRATANTE e |
|-------------------------------|------------|--|
| Ordenado em ordem decrescente | | PROPONENTE |
| Pontos | PROPONENTE | Custo proposto (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Preço da hora de mão-de-obra de engenharia |
|-------------------------------|------------|---|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Preço da hora de mão-de-obra de mecânicos |
|-------------------------------|------------|--|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | | Preço da hora de mão-de-obra de auxiliares administrativos |
|-------------------------------|------------|---|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Preço da hora de mão-de-obra de auxiliares técnicos | |
|-------------------------------|--|-----------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |

| REQUISITO: | Sobretaxa proposta pela PROPONENTE | |
|-------------------------------|---|-----------------------|
| Ordenado em ordem decrescente | | |
| Pontos | PROPONENTE | Taxa proposta (Reais) |
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |



AVALIAÇÃO

| ASPECTOS TÉCNICOS | Peso | 40% |
|--------------------------|-------------|-----------|
| PROPONENTE | Pontos | Avaliação |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| ASPECTOS FINANCEIROS | Peso | 60% |
|-----------------------------|-------------|-----------|
| PROPONENTE | Pontos | Avaliação |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

| AVALIAÇÃO FINAL | |
|------------------------|-----------|
| PROPONENTE | Avaliação |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Two handwritten signatures in blue ink, one larger and more stylized, and one smaller and simpler, located at the bottom right of the page.

ANEXO D - Sumário da Listagem de Material da Força Aérea Brasileira

| ESTOQUE UTILIZÁVEL C-130 P/ DAÇÃO | | | | |
|-----------------------------------|--------|----------------|-------------------------|---------------------------|
| CATEGORIA | QTD PN | QTD ITENS ESTQ | VALOR ESTQ SILOMS (R\$) | VALOR ESTQ P/ DAÇÃO USD |
| R | 855 | 4.050 | 45.201.146,64 | 13.697.317,16 |
| T | 515 | 3.167 | 5.799.736,17 | 1.757.495,81 |
| C | 35.252 | 4.262.573 | 59.960.426,28 | 18.169.826,15 |
| P | 17 | 32 | 145.239,20 | 44.011,88 |
| | | | R\$ 111.106.548,29 | \$ 33.668.651,00 |
| | | | TOTAL USD | \$ 33.668.651,00 |
| | | | R\$ / USD | 3,30 |
| | | | TOTAL R\$ | R\$ 111.106.548,29 |

| | |
|---------------------|---------------------|
| CUSTO HV | USD |
| \$ 3.857,99 | R\$ 12.731,36 |
| ESF AEREO CNT | 20500 |
| PARC PGTO USD DA HV | PARC PGTO R\$ DA HV |
| \$ 2.215,62 | R\$ 7.311,53 |

| | |
|---------------------------|-----------------|
| PARC REF SPARE P/ PGTO HV | PARC ESTQ DA HV |
| \$ 1.642,37 | R\$ 5.419,83 |

Tabela 7: Sumário do Material da FAB

Sumário extraído da LISTAGEM DE MATERIAL UTILIZÁVEL DO PROJETO C-130, EXCLUÍDOS OS ITENS DOS MOTORES T56A-15, EXTRAÍDO DO SILOMS PELO CCA-RJ, Apêndice 1 deste documento.

Anexo E – Pagamento da Hora de Voo

| CUSTO ESTIMADO DA HORA DE VOO | | USD |
|---|--------|-------------------------|
| \$ | | 3.857,99 |
| ESFORÇO AEREO | | 20.500 |
| ESTOQUE UTILIZÁVEL C-130 | | |
| CATEGORIA | QTD PN | VALOR ESTQ P/ DAÇÃO USD |
| R | 881 | 13.697.317,16 |
| T | 542 | 1.757.495,81 |
| C | 37.477 | 18.169.826,15 |
| \$ | | 33.624.639,12 |
| DESCONTO DA HORA DE VOO PELA DAÇÃO DO MATERIAL UTILIZÁVEL | | \$ 1.640,23 |
| LIMITE DE 25% DO PAGAMENTO DA HORA DE VOO POR MEIO DA DAÇÃO DO MATERIAL UTILIZÁVEL | | \$ 964,50 |
| VALOR DA HORA DE VOO A SER PAGO EM ESPÉCIE | | R\$ 2.893,49 |

(*) VALOR CALCULADO PELO LIMITE DE 25% PARA PAGAMENTO POR MEIO DE DAÇÃO DO MATERIAL UTILIZÁVEL

Tabela 8: Variação do Custo em USD da Hora de Voo

Anexo F – Cronograma Físico-Financeiro

| | | COTAÇÃO USD: R\$ 3,30 | Previsão do Pagamento a ser Realizado em Função da Prestação do Serviço | Previsão do Valor Correspondente à Dação de Material como Parcela de Pagamento (25% do \$ da HV) | Previsão do Valor em Espécie correspondente a Parcela de Pagamento |
|------|-------|--------------------------|--|---|--|
| Item | Data | Descrição | Valor USD | Estq Utilizável | Diferença USD |
| 1 | T0+01 | Módulos 1 e 2 - Etapa 01 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 2 | T0+02 | Módulos 1 e 2 - Etapa 02 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 3 | T0+03 | Módulos 1 e 2 - Etapa 03 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 4 | T0+04 | Módulos 1 e 2 - Etapa 04 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 5 | T0+04 | Módulo 3 - Etapa 01 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 6 | T0+04 | Módulo 4 - Etapa 01 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 7 | T0+05 | Módulos 1 e 2 - Etapa 05 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 8 | T0+06 | Módulos 1 e 2 - Etapa 06 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 9 | T0+07 | Módulos 1 e 2 - Etapa 07 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 10 | T0+08 | Módulos 1 e 2 - Etapa 08 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 11 | T0+08 | Módulo 3 - Etapa 02 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 12 | T0+08 | Módulo 4 - Etapa 02 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 13 | T0+09 | Módulos 1 e 2 - Etapa 09 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 14 | T0+10 | Módulos 1 e 2 - Etapa 10 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 15 | T0+11 | Módulos 1 e 2 - Etapa 11 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 16 | T0+12 | Módulos 1 e 2 - Etapa 12 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 17 | T0+12 | Módulo 3 - Etapa 03 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 18 | T0+12 | Módulo 4 - Etapa 03 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 19 | T0+13 | Módulos 1 e 2 - Etapa 13 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 20 | T0+14 | Módulos 1 e 2 - Etapa 14 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 21 | T0+15 | Módulos 1 e 2 - Etapa 15 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 22 | T0+16 | Módulos 1 e 2 - Etapa 16 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 23 | T0+17 | Módulos 1 e 2 - Etapa 17 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 24 | T0+18 | Módulos 1 e 2 - Etapa 18 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 25 | T0+18 | Módulo 3 - Etapa 04 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 26 | T0+18 | Módulo 4 - Etapa 04 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 27 | T0+19 | Módulos 1 e 2 - Etapa 19 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 28 | T0+20 | Módulos 1 e 2 - Etapa 20 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 29 | T0+21 | Módulos 1 e 2 - Etapa 21 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 30 | T0+22 | Módulos 1 e 2 - Etapa 22 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 31 | T0+23 | Módulos 1 e 2 - Etapa 23 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 32 | T0+24 | Módulos 1 e 2 - Etapa 24 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 33 | T0+24 | Módulo 3 - Etapa 05 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 34 | T0+24 | Módulo 4 - Etapa 05 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 35 | T0+25 | Módulos 1 e 2 - Etapa 25 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 36 | T0+26 | Módulos 1 e 2 - Etapa 26 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 37 | T0+27 | Módulos 1 e 2 - Etapa 27 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 38 | T0+28 | Módulos 1 e 2 - Etapa 28 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 39 | T0+29 | Módulos 1 e 2 - Etapa 29 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |

| | | COTAÇÃO USD: R\$ 3,30 | Previsão do Pagamento a ser Realizado em Função da Prestação do Serviço | Previsão do Valor Correspondente à Dação de Material como Parcela de Pagamento (25% do \$ da HV) | Previsão do Valor em Espécie correspondente a Parcela de Pagamento |
|------|-------|--------------------------|--|---|--|
| Item | Data | Descrição | Valor USD | Estq Utilizável | Diferença USD |
| 40 | T0+30 | Módulos 1 e 2 - Etapa 30 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 41 | T0+30 | Módulo 3 - Etapa 06 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 42 | T0+30 | Módulo 4 - Etapa 06 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 43 | T0+31 | Módulos 1 e 2 - Etapa 31 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 44 | T0+32 | Módulos 1 e 2 - Etapa 32 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 45 | T0+33 | Módulos 1 e 2 - Etapa 33 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 46 | T0+34 | Módulos 1 e 2 - Etapa 34 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 47 | T0+35 | Módulos 1 e 2 - Etapa 35 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 48 | T0+36 | Módulos 1 e 2 - Etapa 36 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 49 | T0+36 | Módulo 3 - Etapa 07 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 50 | T0+36 | Módulo 4 - Etapa 07 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 51 | T0+37 | Módulos 1 e 2 - Etapa 37 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 52 | T0+38 | Módulos 1 e 2 - Etapa 38 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 53 | T0+39 | Módulos 1 e 2 - Etapa 39 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 54 | T0+40 | Módulos 1 e 2 - Etapa 40 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 55 | T0+41 | Módulos 1 e 2 - Etapa 41 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 56 | T0+42 | Módulos 1 e 2 - Etapa 42 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 57 | T0+42 | Módulo 3 - Etapa 08 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 58 | T0+42 | Módulo 4 - Etapa 08 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 59 | T0+43 | Módulos 1 e 2 - Etapa 43 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 60 | T0+44 | Módulos 1 e 2 - Etapa 44 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 61 | T0+45 | Módulos 1 e 2 - Etapa 45 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 62 | T0+46 | Módulos 1 e 2 - Etapa 46 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 63 | T0+47 | Módulos 1 e 2 - Etapa 47 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 64 | T0+48 | Módulos 1 e 2 - Etapa 48 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 65 | T0+49 | Módulos 1 e 2 - Etapa 49 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 66 | T0+50 | Módulos 1 e 2 - Etapa 50 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 67 | T0+51 | Módulos 1 e 2 - Etapa 51 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 68 | T0+52 | Módulos 1 e 2 - Etapa 52 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 69 | T0+53 | Módulos 1 e 2 - Etapa 53 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 70 | T0+54 | Módulos 1 e 2 - Etapa 54 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 71 | T0+54 | Módulo 3 - Etapa 09 | \$ 1.668.750,00 | \$ 417.187,50 | \$ 1.251.562,50 |
| 72 | T0+54 | Módulo 4 - Etapa 09 | \$ 834.375,00 | \$ 208.593,75 | \$ 625.781,25 |
| 73 | T0+55 | Módulos 1 e 2 - Etapa 55 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 74 | T0+56 | Módulos 1 e 2 - Etapa 56 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 75 | T0+57 | Módulos 1 e 2 - Etapa 57 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| 76 | T0+58 | Módulos 1 e 2 - Etapa 58 | \$ 1.318.146,01 | \$ 329.536,50 | \$ 988.609,51 |
| | | TOTAL | \$ 98.980.593,81 | \$ 24.745.148,45 | \$ 74.235.445,35 |