



**MJ – DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
DIRETORIA DE LOGÍSTICA
COORDENAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO**

Informações complementares sobre estudo de necessidades da aviação de asas rotativas da Polícia Federal e sobre a audiência pública de 27 de setembro de 2011

Brasília-DF, 05 de setembro de 2011

Senhores interessados em participar da audiência pública preparatória para a aquisição de helicópteros de porte intermediário para a Polícia Federal,

A Polícia Federal, através da Coordenação de Aviação Operacional, concluiu recentemente as atividades de um Grupo de Trabalho constituído com o objetivo de desenvolver estudos e proposições para a aquisição de helicópteros de porte intermediário para a sua frota.

Neste estudo foram considerados requisitos de desempenho, operacionalidade, segurança, manutenção e outros indispensáveis às aeronaves a serem adquiridas pelo órgão, considerando as diversas necessidades de missão atualmente demandadas para este tipo de aeronave.

Assim, a convocação da presente audiência pública se destina a subsidiar pesquisa de mercado e permitir aos fabricantes interessados que apresentem equipamentos capazes de atender às necessidades da Polícia Federal, bem como que apresentem suas dúvidas quanto a detalhes das necessidades de missão do equipamento e que, por outro lado, esclareçam ao órgão eventuais questionamentos remanescentes de ordem técnica, operacional, comercial e outros.

Segundo concluído pelo citado grupo de trabalho, o helicóptero de porte intermediário adequado para o atendimento das demandas da Polícia Federal deve, impreterivelmente, possuir as seguintes características:

1. Desempenho operacional:
 - a) Autonomia capaz de realizar um voo de traslado entre as cidades de Brasília-DF e Manaus-AM pela rota mais curta prevista na Carta de Planejamento de Voo (FPC, espaço aéreo

inferior) emitida pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) do Comando da Aeronáutica (COMAER), no menor tempo possível, levando a bordo uma equipe tática composta por dez policiais equipados e mais quatro tripulantes, considerando o peso de 110 kg (cento e dez quilos) para cada policial, considerando uma reserva de vinte minutos no pouso em Alta Floresta (SBAT), com temperatura no aeródromo de 30°C (trinta graus celsius);

- b) Ser capaz de efetuar um vôo pairado no espaço aéreo de Brasília a 4000 ft (pés) de altitude, com a temperatura no aeródromo de 30°C (trinta graus celsius), abastecido com combustível para efetuar três horas de vôo, levando a bordo uma equipe tática composta por dez policiais equipados e mais quatro tripulantes, considerando o peso de 110 kg (cento e dez quilos) para cada policial;
- c) Capacidade de decolagem na categoria "A"¹ com o peso de decolagem na condição dos vôos descritos em (a) e (b) acima.

2. Equipamentos operacionais:

- a) Comercialização na versão para uso policial (Law Enforcement);
- b) Provisão para instalação de mapeadores térmicos tipo FLIR², NVG³ e farol de busca;
- c) Dois pontos de ancoragem de cada lado da porta de correr traseira para operação com rapel/*fast hope*;
- d) Suporte para metralhadora fixa FN Hestral MAG 52M (já adquirida e utilizada pela Polícia Federal).

3. Segurança de vôo e aviônicos de navegação:

- a) Equipada para realizar vôos VFR (diurno/ noturno) e IFR;
- b) Estar equipada com sistema de telas de intercambiáveis no painel de instrumentos do tipo *Glass Cockpit*;
- c) Sistemas de controle de vôo integrados com, no mínimo, 3 eixos digital DAFCS⁴;
- d) GPS⁵ de última geração, com entrada de dados por cartão SD;
- e) Sistema de comunicação via satélite que possibilite a transmissão de dados e voz;

¹ **Categoria "A"**: É o desempenho de decolagem que deve ser determinado e programado de forma que, se um motor falhar a qualquer momento após o início da decolagem, o helicóptero pode:

(a) Retornar e pousar com segurança na área de decolagem, ou

(b) Continuar a decolagem, subir com um motor inoperante na razão de 150 ft/min (pés por minuto) até alcançar a altitude de segurança de 1000 ft (pés).

² **FLIR**: *Forward Looking InfraRed* - sensor de visão infravermelha.

³ **NVG**: *Night Vision Goggles* - óculos de visão noturna.

⁴ **DAFCS**: *Digital Automatic Flight Control System* - sistema de controle do piloto automático digital.

⁵ **GPS**: *Global Position System* - sistema de Posicionamento Global.

- f) Radio para comunicação tática;
- g) Assentos com sistema de absorção de impacto para os pilotos e passageiros;
- h) Pára-brisas resistentes à colisão com pássaros;
- i) Cabine dos passageiros reforçada para impacto com o solo.

4. Requisitos de Manutenção Aeronáutica:

- a) Programa de manutenção programada com a opção de pagamento “*pay by hour*” (que possa ser paga por hora voada)⁶;
- b) Estoque de peças sobressalentes disponíveis para emprego imediato ou acondicionadas em armazém alfandegado no Brasil⁷;
- c) Pelo menos um centro de serviços de manutenção no Brasil, homologado pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
- d) Sistema de gravação de voz na cabine e de registro de operação e desempenho dos sistemas e componentes da aeronave, com o objetivo de possibilitar o monitoramento preditivo das manutenções;
- e) Custo de manutenção⁸ e consumo de combustível proporcionais às necessidades de desempenho operacional apresentadas no item 1.

Isto posto, os representantes autorizados a falar em nome dos fabricantes interessados deverão comparecer à audiência previamente munidos de elementos que demonstrem o atendimento dos itens acima, além de outros dados referenciais dos modelos de aeronave apresentados, tais como:

1. Velocidade de cruzeiro;
2. Alcance;
3. Consumo médio de combustível;
4. Peso máximo de decolagem;
5. Carga útil, etc.

Por fim, solicita-se que os interessados forneçam, com antecedência de 48 horas da audiência, uma via digital do respectivo caderno de informações técnicas (THF) das aeronaves apresentadas, ou duas vias impressas na data da audiência.

Atenciosamente,

⁶ Requisito não indispensável.

⁷ Os fabricantes interessados devem informar o prazo máximo para disponibilização de peças sobressalentes ao cliente, considerando o período compreendido entre o momento da solicitação de fornecimento até a efetiva entrega da peça no local em que estiver a aeronave que dela necessite.

⁸ Custo da hora de manutenção padrão (baseado no TBO – *Time Between Overhaul*).

FERNANDO SEGÓVIA
Delegado de Polícia Federal
Coordenador de Administração