

HELIBRAS

Carta nº CMG-051/2026

Rio de Janeiro, 04 de setembro de 2026

AO

MINISTÉRIO DE JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA - POLÍCIA FEDERAL
DIVISÃO DE COMPRAS - DCOMP/CLC/CGAD/DLOG/PF

Att.: Secretaria de Comunicação - secom.cgad.dlog@pf.gov.br

Assunto: Pedido Esclarecimento Edital nº 200334 - 10/2026

Processo Administrativo: nº 08200.018779/2025-31

Prezado Senhor (a),

A HELICÓPTEROS DO BRASIL S/A - HELIBRAS, empresa brasileira, subsidiária da fabricante de helicópteros - Airbus Helicopters, líder mundial em diversos setores de alta tecnologia, inscrita no CNPJ sob o nº 20.367.629/0001-81 e Inscrição Estadual nº 324.262.204.0006, sediada à Av. Santos Dumont, nº 200, Distrito Industrial, Itajubá MG, na qualidade de fabricante de helicópteros, apresenta a seguir nosso pedido de esclarecimento dos seguintes pontos descritos no Edital em referência:

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO

1. O item 6.1.1 do termo de referência exige a capacidade de transporte de uma carga paga de 1.300 kg (2 pilotos + 12 operadores + equipamentos) concomitantemente com a aeronave "com sua capacidade total de combustível".

Na engenharia aeronáutica e no planejamento de voo, a performance de aeronaves de asas rotativas é estritamente balizada pelo Peso Máximo de Decolagem (MTOW - Maximum Take-Off Weight) certificado pela autoridade aeronáutica (ANAC/EASA/FAA). Operar no limite estrutural exige o cálculo de trade-off (compromisso) entre Carga Paga (Payload) e Combustível (Fuel).

A exigência de tanques 100% cheios simultaneamente à carga paga máxima restringe artificialmente a competitividade de plataformas modernas de médio porte (Classe 6 toneladas), que poderiam perfeitamente transportar os 1.300 kg requeridos ajustando a quantidade de combustível para a etapa de voo específica da missão, conforme os Manuais de Voo (RFM) aprovados.

Para alinhar o edital às práticas consagradas de cálculo de performance e segurança de voo, sem prejuízo à capacidade operacional pretendida pela Polícia Federal, solicita-se o esclarecimento/alteração da redação do item 6.1.1 para o seguinte formato (ou similar):

- a. "6.1.1. Capacidade de carga paga de 1.300 kg (para transportar 02 pilotos mais uma equipe tática composta por, no mínimo, 12 passageiros com seus respectivos equipamentos), assegurando o abastecimento de combustível correspondente até o limite do Peso Máximo de Decolagem (MTOW) certificado da aeronave."

2. A menção ao acrônimo "GTN" (6.6.21) refere-se tipicamente a uma linha específica de navegadores e displays stand-alone (série Garmin Touchscreen Navigator), frequentemente utilizados em processos de modernização de painéis (retrofit) ou em aeronaves de menor porte que não possuem um Sistema de Gerenciamento de Voo (FMS) nativo integrado.

Helicópteros modernos de última geração, aprovados para operações IFR complexas, possuem suítes de aviônicos totalmente integradas (glass cockpit avançado). No caso da plataforma proposta, a aeronave é equipada na sua linha base com a suíte aviônica proprietária HELIONIX, que incorpora nativamente o HTAWS (Helicopter Terrain Awareness Warning System).

Nesta arquitetura superior, o processamento de navegação e posicionamento não é feito por um "GTN", mas sim por um Dual Flight Management System (FMS) composto por 2 FMS do modelo CMA9000 e 2 receptores GPS CMA 5024. Todos os dados, alertas de proximidade com o solo e mapeamentos do HTAWS são fundidos e apresentados diretamente nos visores multifuncionais de grande formato (MFDs) do painel de instrumentos da aeronave, garantindo o mais alto nível de consciência situacional e segurança de voo, sem a necessidade de um display "GTN" avulso.

- a. Visando garantir a máxima segurança jurídica, operacional e a isonomia no certame, permitindo a participação de aeronaves de asas rotativas, solicitamos confirmar o entendimento de que o requisito 6.6.21 será considerado plenamente atendido por aeronaves que apresentem o sistema HTAWS integrado de forma nativa na suíte de aviônicos principal do helicóptero (como o sistema HELIONIX), gerenciado por um sistema FMS avançado (como o CMA9000), dispensando assim a obrigatoriedade da interface específica "GTN".

3. O item 6.6.14. Abertura das portas da cabine a uma velocidade mínima de 100kts;

Considerando que o helicóptero que temos interesse em ofertar atende o requisito 6.6.14 Solicitamos confirmar o entendimento de que a intenção do requisito é garantir a capacidade de operação com portas abertas em voo. O modelo de aeronave que pretendemos ofertar atende e supera o requisito de operação com portas abertas, podendo voar nesta configuração a 150kts. Ressaltamos que, por questões de segurança operacional, o procedimento de abertura da porta deve ser realizado em velocidades limitadas a 80kts. Diante disso, pedimos a revisão da redação do item para especificar que a restrição de 80kts aplica-se apenas ao ato de abrir a porta, permitindo a operação com portas abertas conforme a performance da aeronave

4. O item 6.6.25. Bancos de tropa mais leves do que os bancos convencionais das aeronaves;

Entendemos que os bancos de base do helicóptero que pretendemos ofertar, modelo H160, atendem à operação pretendida e que não estão sendo exigidos, um "jogo" adicional de bancos, poderiam confirmar o entendimento?

5. O item 8.41 - Para o caso de proposta de preços em moeda estrangeira

Considerando que a nossa empresa é nacional e a nossa proposta comercial será informada em moeda estrangeira (Dólar Americano), favor esclarecer qual será a moeda oficial da ata do registro de preços. Entendemos que a moeda tem que ser definida na ata de registro de preços e não no momento do contrato.

6. O item 8.30.1 - Para o caso de proposta de preços em moeda estrangeira

Considerando que no item em questão descreve sobre uma empresa estrangeira, perguntamos se é possível uma empresa nacional apresentar sua proposta comercial em moeda estrangeira.

7. O ETP (item 2.5) define que a missão precípua das aeronaves será a 'Repressão a Crimes Ambientais' na Amazônia. O TR (item 4.4) exige obediência às diretrizes de sustentabilidade da IN 01/2010. Contudo, o ETP (item 15.8) afirma não vislumbrar 'impactos ambientais passíveis de mitigação', ignorando o massivo impacto das emissões de CO2 advindas da queima de combustíveis fósseis (QAV) na aviação. Considerando a realização de Licitações Sustentáveis (art. 11, IV, Lei 14.133/21), pedimos o esclarecimento abaixo:

- a. Considerando que a Administração não fixou um teto máximo aceitável de consumo de combustível (kg/h) em regime de cruzeiro contínuo, a fim de garantir a seleção de aeronaves de nova geração que mitiguem as emissões de gases de efeito estufa (CO2) e reduzam drasticamente o Custo Operacional (OpEx) do Estado ao longo do ciclo de vida da frota; Considerando que não foi observado no edital e seus anexos, pedimos esclarecimento de como será avaliado este ponto tão importante.
-

8. A Minuta de Contrato (Cláusula Nona, 9.20) exige o cumprimento das 'normas de proteção ao trabalho, inclusive aquelas relativas à segurança e à saúde no trabalho'. Sabe-se que níveis elevados de vibração em aeronaves de asa rotativa (fator inerente a rotores de tecnologias passadas) causam fadiga prematura severa em pilotos e operadores táticos (doença ocupacional). Questiona-se:

- a. Considerando que a Administração não estipulou índices máximos de vibração (medidos em IPS - Inches Per Second) na cabine de passageiros e cockpit como critério técnico eliminatório de aceitação da proposta, garantindo a saúde ocupacional e a higidez física dos servidores policiais em voos de longa duração (500nm) exigidos no ETP, pedimos esclarecimento sobre qual será o critério de avaliação dos níveis de vibração das aeronaves ofertadas.
-

9. O ETP fundamenta a contratação na necessidade de operar intensivamente na região Amazônica (altíssima umidade) e em apoio ao Núcleo Especial de Polícia Marítima - NEPOM (ambiente salino e fluvial). Sabe-se que fuselagens metálicas convencionais sofrem severamente com fadiga e corrosão nestes ambientes, gerando custos altíssimos de ciclo de vida e indisponibilidade crônica. Considerando o princípio da eficiência, questiona-se:

- a. Como a Administração poderá avaliar, como requisito técnico eliminatório, que a estrutura primária (fuselagem) da aeronave ofertada seja fabricada integralmente em materiais compostos (Full Composite Airframe), a fim de eliminar o risco de corrosão, reduzir o peso estrutural e garantir a máxima disponibilidade operacional nas inóspitas bases da Amazônia e bacias hidrográficas visto que não identificamos este requisito nos documentos disponibilizados para este certame.

10. O ETP (item 2.10) fundamenta a necessidade da aeronave para o apoio a 'mandados de busca e apreensão em áreas urbanas' e 'mandados de prisão de alto risco', transportando operadores do Comando de Operações Táticas (COT), conforme item 6.1.1.1. Em operações táticas e de inteligência, a assinatura acústica (ruído) da aeronave em aproximação é o fator determinante para a manutenção do elemento surpresa e a segurança da tropa embarcada. Questiona-se:

- a. Considerando que a Administração não determinou um limite máximo de decibéis (dB) de ruído externo (Flyover/Approach noise certification) exigido pela ANAC/EASA/FAA como critério técnico eliminatório no edital, e que a falta deste requisito poderá expor a risco a vida dos operadores táticos ao permitir a contratação de plataformas de tecnologia legada, cuja assinatura acústica alerta criminosos com demasiada antecedência, questionamos sobre qual será o critério/parâmetro utilizado para avaliar as aeronaves ofertadas no certame.

Diante do exposto, solicita-se a esta respeitável Comissão/Pregoeiro(a) que preste o devido esclarecimento quanto aos itens acima, garantindo a perfeita elaboração das propostas comerciais e a isonomia do certame.

Atenciosamente,

Documento assinado digitalmente
 **ROGERIO SANTOS DA SILVEIRA**
Data: 04/09/2026 15:23:34-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

ROGÉRIO SILVEIRA

Executivo de Vendas Mercado Governamental

Tel.: (21) 9 9670-6925

E-mail: rogerio.silveira@airbus.com



RE: Pedido Esclarecimento Edital nº 200334 - 10/2026

De DLOG - Serviço de Compras CGAD <secom.cgad.dlog@pf.gov.br>

Data Ter, 08/09/26 12:57

Para Rogério SILVEIRA <rogerio.silveira@airbus.com>

Cc Flávia MAIA <flavia.maia@airbus.com>

Prezados(as), boa tarde.

RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTO

Em atenção aos questionamentos apresentados pela empresa HELICOPTEROS DO BRASIL seguem os esclarecimentos desta Equipe técnica:

1. Item 6.1.1

Sugere-se a manutenção da redação atualmente constante do Termo de Referência.

A exigência de carga útil estabelecida decorre diretamente da necessidade operacional da unidade requisitante, refletindo o perfil de emprego pretendido para a aeronave. Ressalta-se que existem soluções técnicas que possibilitam a adequação da configuração da aeronave ofertada, inclusive mediante substituição de equipamentos originalmente instalados de fábrica que contribuam para a redução do peso vazio estrutural, tais como determinados modelos de assentos, baterias e outros componentes.

Dessa forma, será admitida a comprovação do atendimento ao requisito mediante apresentação da respectiva ficha de peso e balanceamento da aeronave na configuração proposta, demonstrando o cumprimento da carga útil mínima exigida para a operação pretendida.

2. Item 6.6.21

O entendimento da unidade é de que a exigência está relacionada à disponibilidade de funcionalidade equivalente ao sistema HTAWS integrado ao gerenciamento dos sistemas aviônicos da aeronave.

Assim, o requisito poderá ser atendido por solução tecnológica distinta da mencionada no texto, desde que possua capacidade funcional equivalente ou superior e proporcione nível de segurança operacional compatível ou superior ao pretendido pela unidade.

3. Item 6.6.14

Conforme esclarecimento já prestado anteriormente, o requisito mencionado foi objeto de reavaliação.

Esclarece-se que a intenção operacional correspondente dizia respeito à realização de operações com a porta já aberta, e não ao procedimento de abertura da porta durante o voo. Considerando

essa distinção, concluiu-se pela desnecessidade da manutenção do requisito tal como originalmente redigido.

Dessa forma, o item foi tornado sem efeito.

4. Item 6.6.25

Esclarece-se que o requisito não se refere ao fornecimento de conjunto adicional de assentos.

Trata-se de item integrante da configuração da aeronave ofertada, devendo os bancos instalados atenderem às características previstas no Termo de Referência.

5. Item 8.41

Para os fins do certame, entende-se que os valores poderão ser apresentados em **reais (R\$)** ou **dólares norte-americanos (US\$)**, observadas as disposições do edital e da legislação aplicável.

6. Item 8.30.1

Entende-se possível que empresa nacional apresente proposta em moeda estrangeira, observadas as condições e critérios estabelecidos no instrumento convocatório para análise, julgamento e futura contratação.

7. Critérios de Sustentabilidade

A unidade esclarece que os aspectos relacionados à sustentabilidade foram contemplados no planejamento da contratação, observando-se as disposições da Lei nº 14.133/2021, do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, bem como o disposto na Instrução Normativa nº 01/2010-SLTI/MPOG.

Todavia, não foi estabelecido no Edital, no Estudo Técnico Preliminar ou no Termo de Referência requisito específico de consumo máximo de combustível, tampouco critério de pontuação, classificação ou desclassificação vinculado à taxa de consumo de combustível das aeronaves ofertadas.

A definição das especificações técnicas constantes do Termo de Referência decorreu das necessidades operacionais identificadas pela área demandante, cabendo aos licitantes ofertarem aeronaves que atendam aos requisitos mínimos estabelecidos para o cumprimento das missões institucionais pretendidas.

Ressalta-se que a certificação aeronáutica emitida pelas autoridades competentes já pressupõe a observância das normas técnicas e ambientais aplicáveis ao produto ofertado. Ademais, os requisitos de sustentabilidade previstos na contratação observam as diretrizes normativas vigentes, inclusive quanto à adoção de práticas que promovam a redução dos impactos ambientais, quando compatíveis com o objeto contratado.

Nesse contexto, a unidade não realizará avaliação comparativa das propostas com base em índices de consumo de combustível, emissões de CO₂ ou custo operacional de ciclo de vida não previstos expressamente como critérios de julgamento no instrumento convocatório, em observância aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia entre os licitantes e do julgamento objetivo.

Dessa forma, a análise das propostas observará exclusivamente os critérios e requisitos técnicos expressamente estabelecidos no Edital e seus anexos, permanecendo inalteradas as disposições atualmente previstas.

Item 8 - Níveis de Vibração da Aeronave

A unidade esclarece que não foi estabelecido no Edital ou no Termo de Referência requisito específico relativo a índices máximos de vibração da aeronave, medidos em IPS (Inches Per Second), como critério de habilitação, classificação ou aceitabilidade da proposta.

Nesse sentido, serão aceitas aeronaves que possuam certificação válida emitida pela autoridade aeronáutica competente e que atendam integralmente aos requisitos técnicos previstos no instrumento convocatório, pressupondo-se que os parâmetros de projeto, aeronavegabilidade, segurança operacional e saúde ocupacional aplicáveis ao fabricante tenham sido avaliados e aprovados pelos respectivos processos de certificação.

Adicionalmente, a referência constante da Cláusula 9.20 da minuta contratual quanto ao cumprimento das normas de proteção ao trabalho constitui obrigação geral da futura contratada durante a execução contratual, não se configurando como requisito técnico específico para avaliação comparativa ou eliminatória das propostas.

Dessa forma, a unidade não adotará critério específico de avaliação ou pontuação relacionado aos níveis de vibração das aeronaves ofertadas, limitando-se a verificar o atendimento aos requisitos técnicos expressamente previstos no Edital e seus anexos, em observância aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia entre os licitantes e do julgamento objetivo.

Item 9 - Estrutura da Fuselagem e Materiais Compostos

A unidade esclarece que não foi estabelecido no Edital, no Estudo Técnico Preliminar ou no Termo de Referência requisito técnico relativo ao material constitutivo da estrutura primária da aeronave, tampouco exigência de fuselagem integralmente fabricada em materiais compostos (Full Composite Airframe) como condição de aceitabilidade da proposta.

A definição das especificações técnicas da contratação buscou contemplar as necessidades operacionais da Polícia Federal, sem direcionamento para soluções construtivas específicas, privilegiando a ampla competitividade e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração, desde que atendidos os requisitos mínimos estabelecidos no instrumento convocatório.

Ressalta-se que aeronaves certificadas pelas autoridades aeronáuticas competentes devem atender aos respectivos requisitos de aeronavegabilidade, incluindo aqueles relacionados à integridade estrutural, proteção contra corrosão, manutenção da aeronave e segurança operacional, independentemente da tecnologia construtiva empregada. Assim, tanto estruturas metálicas quanto estruturas em materiais compostos podem ser consideradas aptas ao atendimento das necessidades operacionais da Administração, desde que observados os requisitos técnicos previstos no certame.

Dessa forma, a unidade não realizará avaliação eliminatória, classificatória ou comparativa das propostas com fundamento no fato de a aeronave possuir estrutura integralmente composta, parcialmente composta ou metálica, uma vez que tal característica não constitui requisito previsto no Edital e seus anexos.

A análise das propostas observará exclusivamente os critérios técnicos e de julgamento expressamente estabelecidos no instrumento convocatório, em observância aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia, da competitividade e do julgamento objetivo.

Item 11 - Assinatura Acústica (Ruído Externo)

A unidade esclarece que não foi estabelecido no Edital, no Estudo Técnico Preliminar ou no Termo de Referência requisito técnico relativo a limites máximos de ruído externo da aeronave, medidos em decibéis (dB), nem critério de avaliação baseado em parâmetros de certificação acústica (Flyover/Approach Noise Certification).

A definição das especificações técnicas do certame decorreu da avaliação das necessidades operacionais da Polícia Federal, tendo sido estabelecidos os requisitos considerados essenciais para o atendimento das missões institucionais previstas. Nesse contexto, não foi identificada a necessidade de adoção de critério eliminatório ou classificatório relacionado à assinatura acústica das aeronaves ofertadas.

Adicionalmente, ressalta-se que as aeronaves ofertadas deverão possuir certificação válida emitida pela autoridade aeronáutica competente, observando os requisitos regulatórios aplicáveis à sua categoria, inclusive aqueles relacionados aos níveis de ruído e à aeronavegabilidade estabelecido pelos respectivos processos de certificação.

Dessa forma, a unidade não realizará avaliação comparativa ou eliminatória das propostas com base em índices de ruído externo, por se tratar de característica não prevista como requisito técnico ou critério de julgamento no instrumento convocatório.

A análise das propostas observará exclusivamente os requisitos técnicos e critérios de julgamento expressamente previstos no Edital e seus anexos, em observância aos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da isonomia, da competitividade e do julgamento objetivo.

Atenciosamente,

Equipe Técnica

Pregão Eletrônico - nº 10/2026 - UASG 200334 - CGAD/DLOG

Polícia Federal

De: Rogério SILVEIRA <rogerio.silveira@airbus.com>

Enviado: sexta-feira, 4 de setembro de 2026 14:27

Para: DLOG - Serviço de Compras CGAD <secom.cgad.dlog@pf.gov.br>

Cc: Flávia MAIA <flavia.maia@airbus.com>

Assunto: Pedido Esclarecimento Edital nº 200334 - 10/2026

CUIDADO: E-mail externo. Não clique em links ou abra anexos, a menos que reconheça o remetente e saiba que o conteúdo é seguro.

Prezados Senhores,

Em cumprimento ao edital em questão, segue em anexo nossos pedidos de esclarecimentos para vossa devida apreciação.

Atenciosamente,

Rogério Silveira

Executivo de Vendas - Mercado Governamental

C +55 21 9 9670 6925

E rogerio.silveira@airbus.com

The information in this e-mail is confidential. The contents may not be disclosed or used by anyone other than the addressee. Access to this e-mail by anyone else is unauthorised.

If you are not the intended recipient, please notify Airbus immediately and delete this e-mail.

Airbus cannot accept any responsibility for the accuracy or completeness of this e-mail as it has been sent over public networks. If you have any concerns over the content of this message or its Accuracy or Integrity, please contact Airbus immediately.

All outgoing e-mails from Airbus are checked using regularly updated virus scanning software but you should take whatever measures you deem to be appropriate to ensure that this message and any attachments are virus free.