

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



LOGÍSTICA

PCA 400-200

**PLANO DE DESATIVAÇÃO DAS AERONAVES
F-5E/EM/FM DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

2022

**MISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO-GERAL DE APOIO**



LOGÍSTICA

PCA 400-200

**PLANO DE DESATIVAÇÃO DAS AERONAVES
F-5E/EM/FM DA FORÇA AÉREA BRASILEIRA**

2022



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
COMANDO-GERAL DE APOIO

PORTARIA COMGAP Nº45/ADLG, DE 22 DE MAIO DE 2022.
Protocolo COMAER nº 67100.002995/2022-18

Aprova a reedição do Plano de
Desativação das Aeronaves F-5E/EM/FM
da Força Aérea Brasileira.

O CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO COMANDO-GERAL DE APOIO,
no uso da delegação de competência estabelecida na alínea "b" do inciso I do art. 1º da
Portaria COMGAP nº 109/SSRH, de 08 de dezembro de 2021, e considerando o que consta
do Processo nº 67110.001068/2022-53, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição do PCA 400-200 “Plano de Desativação das
Aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira”.

Art. 2º A entrada em vigor do presente ato, justificada em função da urgência,
conforme disposto no parágrafo único do art. 4º do Decreto 10.139, de 28 de novembro de 2019, será
na data de sua publicação.

Art. 3º Revoga-se a Portaria COMGAP nº 44, de 22 de junho de 2020,
publicada no Boletim do Comando da Aeronáutica nº 108, de 23 de junho de 2020.

Maj Brig Ar WALCYR JOSUÉ DE CASTILHO ARAUJO
Chefe do Estado-Maior do COMGAP

(Publicado no BCA nº 097, de 25 de maio de 2022)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	8
1.1 <u>FINALIDADE</u>	8
1.2 <u>AERONAVES ENVOLVIDAS</u>	8
1.3 <u>CONCEITUAÇÃO</u>	9
1.4 <u>ÂMBITO</u>	11
2 ORIENTAÇÕES BÁSICAS	12
2.1 <u>PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS À FROTA</u>	12
2.2 <u>PROCESSO DE DESATIVAÇÃO</u>	14
3 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS	18
3.1 <u>ADEQUAÇÃO AO REGIME JURÍDICO</u>	18
3.2 <u>PRORROGAÇÃO DO PROCESSO DE DESATIVAÇÃO</u>	18
4 DISPOSIÇÕES FINAIS	19
REFERÊNCIAS	20
Anexo A - Parâmetros de TDA e Esforço Aéreo para Desativação da Frota	21
Anexo B - Cronograma de Desativação da Frota por Matrícula	22

PREFÁCIO

A fim de “ordenar o planejamento e a execução das fases e principais eventos do Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais da Aeronáutica” o Comando da Aeronáutica aprovou, no ano de 2007, a reedição da DCA 400-6/2007 “Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais da Aeronáutica”. Este documento expressa que a desativação de uma frota de aeronaves é uma das últimas fases do ciclo de vida do material aeronáutico, sendo que a implementação dessa fase deve ser realizada de forma planejada, de forma a não afetar a operacionalidade da Força, não permitir a solução de continuidade e sem desperdício do recurso público.

Fatores críticos devem ser cuidadosamente avaliados por intermédio de uma análise de suportabilidade, de maneira a definir a melhor estratégia de desativação. Portanto, o processo de desativação de uma frota de aeronaves deve objetivar a maximização da utilização dos equipamentos com o suporte logístico existente. Entre outros motivos, a decisão de desativar um equipamento deve ser tomada quando sua obsolescência torna muito onerosa a manutenção de sua operação devido aos altos custos de seu suporte logístico ou o equipamento não atender mais às necessidades operacionais da Força Aérea.

Salvo em casos excepcionais, onde fatores críticos como a segurança de voo ou motivações externas inviabilizam a operação da aeronave, normalmente a fase de desativação de uma frota deve ser realizada por subfases, onde cada subfase deve corresponder a determinadas ações, adequando as atividades de suprimento e manutenção a uma correspondente redução gradual do número de aeronaves e do respectivo esforço aéreo.

Atualmente, considerando as dificuldades crescentes em sustentar as demandas logísticas pertinentes ao Projeto F-5 e, em consonância com o processo de implantação das aeronaves F-39 ao acervo da Força Aérea Brasileira, o Comando da Aeronáutica planeja a redução gradual da frota de aeronaves F-5 existente, sem afetar sua operacionalidade, contudo buscando a aplicação otimizada dos recursos logísticos disponíveis.

Desta forma, o presente Plano se destina a subsidiar e a orientar os segmentos operacional e logístico da estrutura do COMAER sobre as etapas para a desativação das aeronaves F-5E/EM/FM, encerrando o seu ciclo de vida, de maneira a evitar dispêndio desnecessários, tanto de recursos financeiros, quanto de recursos humanos e materiais.

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Este plano tem por finalidade estabelecer os procedimentos necessários à desativação gradual da frota de aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira, especificamente no que concerne às ações do COMGAP, Organizações Militares subordinadas e elos integrantes do SISMAE envolvidos com o Projeto.

1.2 AERONAVES ENVOLVIDAS

O quadro a seguir especifica a situação geral das aeronaves F-5E/EM/FM envolvidas diretamente neste Plano de Desativação.

Quadro 1- Situação Geral das Aeronaves Envolvidas na Desativação

Matricula	Série	OM Atual	Modelo	Horas Totais Voadas	Data de Fabricação	Tempo de Vida da Aeronave
4806	83-0073	PAMASP	F-5FM	5496:20:00	01/01/1983	39 anos 2 meses
4807	83-0074	1/14 GAV	F-5FM	6459:20:00	01/01/1983	39 anos 2 meses
4808	82-0091	1 GAVCA	F-5FM	4898:10:00	01/01/1982	40 anos 2 meses
4810	75-0736	1/14 GAV	F-5FM	4237:55:00	31/10/1977	44 anos 4 meses
4812	78-0802	1 GAVCA	F-5FM	4159:25:00	02/11/1979	42 anos 4 meses
4820	74-1582	1 GAVCA	F-5EM	6050:30:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4824	74-1604	1/14 GAV	F-5EM	6735:15:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4825	74-1605	1/14 GAV	F-5EM	5694:20:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4826	74-1606	PAMASP	F-5EM	6619:40:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4827	74-1607	1 GAVCA	F-5EM	5743:45:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4828	74-1608	1 GAVCA	F-5EM	5974:55:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4829	74-1609	1/14 GAV	F-5EM	6097:30:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4830	74-1610	1 GAVCA	F-5EM	6321:45:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4834	74-1588	1/14 GAV	F-5EM	6426:45:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4837	74-1591	PAMASP	F-5EM	6028:55:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4839	74-1593	1 GDA	F-5EM	5727:00:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4841	74-1595	1/14 GAV	F-5EM	5646:25:00	18/08/1975	46 anos 6 meses
4844	74-1598	1/14 GAV	F-5EM	5708:30:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4845	74-1599	1 GAVCA	F-5EM	6000:30:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4846	74-1600	1/14 GAV	F-5EM	5471:30:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4847	74-1601	1 GAVCA	F-5EM	5598:40:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4848	74-1602	PAMASP	F-5EM	6629:15:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4849	74-1603	PAMASP	F-5EM	6027:45:00	29/10/1975	46 anos 4 meses
4850	74-1612	PAMASP	F-5EM	6047:45:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4851	74-1613	PAMASP	F-5EM	4297:35:00	05/01/1976	46 anos 2 meses
4852	74-1614	PAMASP	F-5EM	5728:00:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4856	71-1417	1 GAVCA	F-5EM	7142:05:00	01/01/1971	51 anos 2 meses
4857	71-1418	1 GAVCA	F-5EM	4950:25:00	01/01/1971	51 anos 2 meses
4858	71-1420	1/14 GAV	F-5EM	5867:50:00	01/01/1971	51 anos 2 meses

4859	72-1386	PAMASP	F-5EM	5760:30:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4860	72-1390	PAMASP	F-5EM	7527:20:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4861	72-1391	PAMASP	F-5EM	7764:20:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4862	72-1392	1/14 GAV	F-5EM	6929:15:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4863	72-1393	PAMASP	F-5EM	7497:40:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4864	72-1398	1/14 GAV	F-5EM	7775:20:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4865	72-1400	1 GAVCA	F-5EM	8028:10:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4866	72-1401	1 GAVCA	F-5EM	7326:25:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4867	72-1402	PAMASP	F-5EM	7229:05:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4869	72-1404	1/14 GAV	F-5EM	7035:55:00	01/01/1972	50 anos 2 meses
4873	74-1515	1/14 GAV	F-5EM	7072:10:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4875	74-1557	1 GAVCA	F-5EM	6882:15:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4876	74-1567	PAMASP	F-5EM	5729:40:00	01/01/1974	48 anos 2 meses
4877	74-1573	PAMASP	F-5EM	6611:20:00	12/12/1978	43 anos 2 meses
Total						
43						

Fonte: SILOMS MAR 2022

1.3 CONCEITUAÇÃO

1.3.1 AERONAVES F-5E/EM/FM

Designação militar atribuída pela Força Aérea Brasileira às aeronaves F-5 TIGER II, fabricadas pela empresa Northrop, que sofreram um processo de modernização.

1.3.2 ALIENAÇÃO

É toda transferência de propriedade remunerada ou gratuita, sob a forma de venda, permuta, doação em pagamento, investidura, legitimação de posse ou concessão de domínio, devendo ser orientada pelo RADA.

1.3.3 DESATIVAÇÃO

Fase do ciclo de vida de uma aeronave na qual são desenvolvidas as ações para o planejamento e a execução de sua retirada de serviço e consequente alienação ou inutilização, encerrando o seu ciclo de vida. Também pode ser entendida como o processo administrativo coordenado pelo EMAER que retira uma aeronave ou uma frota da operação de voo na FAB.

1.3.4 INSPEÇÕES BÁSICAS (MÚLTIPLAS DE 300H)

Inspeções Nível Parque ou Base que ocorrem quando o TSN da aeronave atinge valores múltiplos de 300FH, 600FH e 900FH.

1.3.5 INSPEÇÃO NÍVEL PARQUE PROGRAMADA - INPP

Inspeção de terceiro nível programada realizada na aeronave que requer habilidades, equipamentos e/ou instalações normalmente inexistentes nos níveis Base e Operador, em que áreas, sistemas e componentes são verificados no grau especificado,

principalmente em relação à corrosão, à integridade estrutural e àqueles que não são averiguados, ou o são de maneira não aprofundada, nos demais níveis. Nas aeronaves F-5E/EM/ FM ocorrem quando o TSN da aeronave atinge valores múltiplos de 1200FH.

1.3.6 PARQUE OFICINA

É o elo permanente do SISMAB, responsável pela execução das funções de suprimento e manutenção de itens aeronáuticos ou bélicos completos ou partes destes, tanto em suas próprias oficinas como na indústria privada.

1.3.7 PLANO DE ALIENAÇÃO DAS AERONAVES F-5E/EM/FM

Documento a ser elaborado pelo COMGAP e aprovado pelo Comandante da Aeronáutica (CMTAER), via EMAER. O documento deverá propor a destinação final das aeronaves, levando em consideração a existência e a permanência de uma aeronave F-5E/EM/FM no MUSAL, atendendo ao disposto na Portaria nº 751/GC4, de 13 de julho de 2004.

1.3.8 PLANO DE DESATIVAÇÃO DAS AERONAVES F-5E/EM/FM

Documento a ser elaborado e assinado pelo COMGAP, em coordenação com o Comando de Preparo (COMPREP), após aprovação do CMTAER, via EMAER, que detalhará todas as fases da desativação das aeronaves F-5E/EM/FM.

1.3.9 RECOLHIMENTO

Ato de movimentar uma aeronave de um Operador ao PAMA Central. Pode ser com Transferência de Carga, quando acontece mudança de responsabilidade do encargo do material entre a detentora e a consignatária, ou sem Transferência de Carga, Sistêmico ou no SILOMS, quando há trânsito de Operador ao PAMA Central em que a carga da aeronave permanece no Operador, mas a sua situação quanto à dotação passa no SILOMS ao PAMA.

1.3.10 SISTEMA DE MATERIAL AERONÁUTICO E BÉLICO (SISMAB)

Sistema instituído com o objetivo de prever e prover o suprimento e a manutenção necessários ao suporte logístico do Material Aeronáutico e Bélico no âmbito do COMAER.

1.3.11 TABELA DE DISTRIBUIÇÃO DE AERONAVES (TDA)

Tabela aprovada pelo EMAER, proposto periodicamente pelo COMGAP, que consubstancia a quantidade de aeronaves, por tipo, a ser distribuída aos Operadores. É estabelecida em função do esforço aéreo autorizado, da capacidade logística instalada e da disponibilidade de recursos humanos, materiais e financeiros às atividades de suprimento e manutenção.

1.3.12 TEMPO LIMITE DE VIDA (TLV)

Tempo de garantia funcional do item ou equipamento, usualmente determinado pelo fabricante, após ensaios e análises, antes da comercialização do produto.

1.3.13 TEMPO DESDE NOVO (TSN)

Tempo desde novo ou *time since new* (TSN) refere-se ao tempo de utilização

de aeronave, motor ou item aeronáutico desde novo. Usualmente medido em horas de voo ou tempo calendário.

1.4 ÂMBITO

O presente Plano é de observância obrigatória no âmbito do COMGAP, Organizações Subordinadas e elos integrantes do SISMAB. Serve de base ao processo de desativação das aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira e orienta o planejamento das ações afetas aos demais integrantes da estrutura básica do COMAER.

2 ORIENTAÇÕES BÁSICAS

Considerando-se o planejamento da desativação das Aeronaves F-5E/EM/FM, conforme o item 2.1.2, da DCA 400-88/2021 "Desativação das Aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira", e o contido no item 20, "Desativação de Aeronaves e Descarte de Material", do MCA 66-7/2017 "Manual de Manutenção Doutrina, Processos e Documentos de Manutenção", que versa sobre os fatores a serem considerados para definição do suporte logístico, Organizações Subordinadas e elos integrantes do SISMA B deverão focar seus planejamentos para o apoio otimizado às aeronaves da frota e manutenção de níveis ideais de disponibilidade junto aos Operadores, de forma a garantir que as atividades a serem cumpridas no processo de desativação não provoquem impactos indesejáveis durante a transposição das fases previstas no presente documento.

2.1 PROCEDIMENTOS APLICÁVEIS À FROTA

2.1.1 Cabe à Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico (DIRMAB) adequar o Programa de Trabalho Anual (PTA) às subfases previstas para a desativação das aeronaves.

2.1.2 A DIRMAB deverá focar seus planejamentos para o apoio às aeronaves e na manutenção da disponibilidade da frota junto aos operadores, de forma a garantir que as atividades a serem cumpridas no processo de desativação não provoquem impactos indesejáveis, conforme item 2.1.3 da DCA 400-88/2021.

2.1.3 Face às incertezas da implantação de uma aeronave que ainda se encontra em desenvolvimento (F-39), deverá ser feita uma reavaliação da implantação desse Projeto, analisando os resultados esperados com a real operacionalidade obtida com a introdução desse novo vetor, conforme o item 2.1.4 da DCA 400-88/2021.

2.1.4 Caso seja necessário, o processo de desativação do Projeto F-5E/EM/FM poderá ser dilatado. Esta reavaliação deverá ser feita até o ano de **2023**, de forma a viabilizar o tempo necessário para a área logística se programar, conforme o item 2.1.5 da DCA 400-88/2021.

2.1.5 Em consequência do item 2.1.5 da DCA 400-88/2021, a DIRMAB deverá planejar, em consonância com as reavaliações do EMAER e em tempo hábil, a necessidade de programação e realizações de novas INPP. Cabe ressaltar que no atual planejamento, utilizando os parâmetros do Anexo A e considerando um atrito projetado de zero aeronave, não se vislumbra a necessidade de início de novas INPP.

2.1.6 O COMGAP deverá avaliar e implementar a mais vantajosa forma de desfazimento das aeronaves, "spareparts" e demais equipamentos desativados, conferindo, assim, um equilíbrio entre as eventuais alienações e o suporte à frota ainda em operação, conforme o item 2.1.6 da DCA 400-88/2021.

2.1.7 Nesse sentido, simultaneamente ao Plano de Desativação, deverá ser executado o Plano de Alienação das Aeronaves F-5E/EM/FM, de tal forma que os equipamentos sejam alienados concomitantemente à sua retirada de serviço, sem afetar a disponibilidade das aeronaves que permanecem em operação, conforme o item 2.1.7 da DCA 400-88/2021.

2.1.8 A DIRMAB deverá adotar as providências necessárias quanto à forma mais vantajosa de desfazimento, no sentido de promover algum tipo de retorno à FAB ou Estado Brasileiro. Deve ser buscado um equilíbrio entre as alienações dos equipamentos e o aproveitamento dos itens das aeronaves desativadas no suporte aos F-5E/EM/FM que continuarão em operação, conforme a alínea "d" do item 3.2.1 da DCA 400-88/2021.

2.1.9 Cabe ao PAMA-SP as seguintes atividades:

- a) elaborar os PTA para os anos seguintes considerando as restrições previstas na DCA 400-88/2021 e o Parâmetro de TDA e Esforço Aéreo para Desativação da Frota, apresentado no Anexo A;
- b) submeter à DIRMAB as requisições necessárias para prover os serviços programados e materiais com consumo comprovado. Este planejamento deverá levar em consideração os prazos de entrega destes itens, evitando-se a emissão de requisições fora da faixa previsível de aplicação;
- c) adequar a execução dos contratos de suporte logístico e técnico em vigor, junto às empresas contratadas pelo COMAER, e estoque de suprimento, adequando-os ao Parâmetro de TDA, esforço aéreo anual e às datas de desativação das aeronaves, conforme anexos “A” e “B”;
- d) avaliar a validade de requisições de material (equipamentos de giro, apoio solo, ferramentas e testes) que atendam ao esforço aéreo alocado, a incorporação de Diretivas Técnicas (DT) atreladas à segurança de voo e as necessidades não programadas. Especial importância deverá ser dada aos prazos de entrega fora da faixa previsível de aplicação e ao cancelamento dos pedidos que extrapolem o previsto por este plano; e
- e) coordenar com o operador o traslado da aeronave F-5EM FAB 4856 para o MUSAL, prevista para o ano de 2024 (Anexo B), devido a sua importância histórica para o Comando da Aeronáutica, conforme consta no Processo nº 67009.003234/2020-51 e em atendimento ao disposto na Portaria nº 751/GC4, de 13 de julho de 2004 e o item 1.3.4 da DCA 400-88/2021.

2.1.10 Cabe ao PAMB-RJ as seguintes atividades:

- a) submeter à DIRMAB as requisições necessárias para prover os serviços programados e materiais com consumo comprovado. Este planejamento deverá levar em consideração os prazos de entrega destes itens, evitando-se a emissão de requisições fora da faixa previsível de aplicação;
- b) manter a capacidade operacional dos itens bélicos (mísseis, canhões etc.) atendendo a distribuição necessária a operacionalidade dos operadores;
- c) avaliar a validade de requisições de equipamento de apoio solo, ferramentas e testes para armamentos das aeronaves F-5EM/FM, evitando-se a emissão de requisições fora da faixa previsível de aplicação; e
- d) manter um estoque de suprimento bélico que permita prestar o apoio logístico necessário à operação.

2.1.11 Cabe aos Parques Oficina as seguintes atividades:

- a) elaborar os PTA para os anos seguintes considerando as restrições previstas na DCA 400-88/2021 e o Parâmetro de TDA e Esforço Aéreo para Desativação da Frota apresentado no Anexo A;
- b) adequar o planejamento dos serviços, em função da quantidade de aeronaves distribuídas aos operadores, esforço alocado e metas de disponibilidade estabelecidas para a frota. Este planejamento deverá ser realizado em estreita coordenação com o PAMA-SP, para a garantia da total eliminação de serviços desnecessários;
- c) avaliar as requisições ativas de material que atendam ao esforço aéreo

alocado, a incorporação de DT atreladas à segurança de voo e as necessidades não programadas. Especial importância deverá ser dada aos prazos de entrega fora da faixa previsível de aplicação e ao cancelamento dos pedidos que extrapolem o previsto neste plano; e

- d) inventariar o material específico, acessórios e equipamentos do Projeto F-5, transferindo-os para local previamente selecionado.

2.2 PROCESSO DE DESATIVAÇÃO

A desativação ocorrerá em duas subfases, de acordo com a DCA 400-6/2007 “Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais da Aeronáutica”, sendo uma Subfase de Planejamento da Desativação e uma Subfase de Execução da Desativação.

2.2.1 SUBFASE DE PLANEJAMENTO DA DESATIVAÇÃO

A DIRMAB deverá adequar os PTA do Projeto F-5 entre os anos de 2022 até 2029 de acordo com o Anexo A, de modo a permitir, de forma otimizada, que o PAMA-SP, o PAMB-RJ e o Parque Oficina cumpram suas respectivas atribuições, previstas neste Plano, mantendo-se os níveis de disponibilidade, esforço aéreo e operacionalidade da aeronave como plataforma armada.

Conforme o item 2.1.1 da DCA 400-88/2021, o tempo de uso das aeronaves F-5EM/FM na Força Aérea Brasileira é um fator constante de análise no tocante à relação custo e benefício dos serviços de manutenção, tendo em vista os possíveis níveis de degradação por corrosão e por falhas estruturais, em virtude do longo tempo de operação.

Assim sendo, tomando como referência a relação custo e benefício, e considerando o interesse da administração na economia de recursos públicos, os seguintes parâmetros devem ser considerados para a seleção e planejamento das aeronaves a serem desativadas, em consonância com o item 2.1.2 da DCA 400-88/2021:

- a) ano de fabricação das aeronaves;
- b) desativação imediata das aeronaves F-5E do lote adquirido da Jordânia;
- c) vencimento das inspeções de 1.200 horas (INPP);
- d) a frota poderá voar **até 4.500 horas/ano**, reduzindo gradativamente o esforço aéreo anual à medida que as aeronaves são desativadas;
- e) deverá ser mantida uma frota de, no mínimo, **20 aeronaves até 2028 e 14 aeronaves até 2029**; e
- f) desativação coordenada com a entrada em operação das aeronaves F-39.

O planejamento ensejará uma revisão da Diretriz de Desativação e do Plano de Desativação até 2023 visando ao planejamento de eventual necessidade de desativação da frota após 2029.

2.2.1.1 Cabe à DIRMAB as seguintes atividades:

- a) revisar a Diretriz de Desativação até 2023, adequando-a ao cenário corrente bem como ao cronograma atualizado de entregas das aeronaves F-39; e
- b) orientar e fiscalizar os Parques de modo que a cadeia de suprimento

logístico seja reduzida gradativamente, conforme o número de horas e a dotação de aeronaves distribuídas.

2.2.1.2 Cabe ao PAMA-SP as seguintes atividades:

- a) os itens de uso exclusivo na aeronave, em aquisição no exterior, no Brasil, ou em fase de nacionalização, deverão ser analisados pelo Parque Central e pelo Parque Oficina, a fim de compatibilizar as quantidades solicitadas com prazo final de desativação da aeronave, conforme o Anexo B;
- b) coordenar com os operadores a transferência dos itens de uso comum, com o estoque acima do nível máximo, para os projetos das aeronaves ativas, conforme suas necessidades;
- c) manter atualizado o cronograma de recolhimento e desativação das aeronaves de acordo com o Anexo B; e
- d) apoiar a revisar o Plano de Desativação até 2023, adequando-o ao cenário corrente e ao cronograma atualizado de entregas das aeronaves F-39.

2.2.2 SUBFASE DE EXECUÇÃO DA DESATIVAÇÃO

Esta subfase consistirá na efetivação da desativação da frota em conformidade com os PTA planejados e aprovados pela DIRMAB.

A DIRMAB deverá priorizar as aquisições, os serviços a serem executados pelos Parques e os contratos de suporte logístico, mantendo os níveis de disponibilidade, esforço aéreo e operacionalidade da aeronave dentro do previsto.

A desativação das aeronaves deverá, na medida do possível, seguir o Cronograma de Desativação da Frota por Matrícula apresentado no Anexo B.

2.2.2.1 Cabe à DIRMAB as seguintes atividades:

- a) Concluir, de imediato, o processo de desativação das aeronaves jordanianas;
- b) orientar e fiscalizar o PAMA-SP e o PAMB-RJ, de modo que os contratos de manutenção, fornecimentos de suprimento e outros que estejam em vigor, tenham seu cronograma físico e financeiro ajustado com a finalidade de otimizar os gastos com o projeto, considerando o Cronograma de Desativação da Frota Por Matrícula apresentado no Anexo B.
- c) orientar e fiscalizar o PAMA-SP e o PAMB-RJ, de modo que as requisições de aquisição e de serviço sejam, a partir de 2022, tão somente voltadas ao atendimento oportuno da disponibilidade, de emergências e às incorporações de diretivas técnicas que digam respeito à segurança de voo;
- d) orientar e fiscalizar os Parques de modo que a cadeia de suprimento logístico seja reduzida gradativamente, conforme o número de horas do esforço aéreo e a dotação de aeronaves distribuídas, conforme o Anexo A;
- e) coordenar com os órgãos competentes o início de um estudo de viabilidade para eventual negociação de aeronaves e seus materiais, de modo que quando do início da desativação já tenha sido definida a destinação do material a ser alienado;
- f) coordenar para que os materiais destinados à alienação sigam rito próprio e que seja observada a legislação apropriada, em especial a DCA 400-

77/2014 “Alienação de Material Aeronáutico e Bélico” e o RCA 12-1/2021 “Regulamento de Administração da Aeronáutica”;

- g) gerenciar para que, quando for deflagrado o processo licitatório, sejam observadas todas as normas da Lei n. 8.666/93 que tratam sobre a alienação de bens móveis inservíveis da Administração, momento em que a minuta de edital e os respectivos anexos devem ser submetidos ao órgão de consultoria jurídica competente para assessorar a autoridade que conduzirá o certame, na forma do artigo 38, parágrafo único da Lei n. 8.666/93, e
- h) orientar e fiscalizar o PAMA-SP para que, imediatamente após a retirada da aeronave de serviço, sejam implementadas todas as ações necessárias para solução de pendências da respectiva matrícula no SILOMS e a devida desativação da aeronave no referido Sistema.

2.2.2.2 Cabe ao PAMA-SP as seguintes atividades:

- a) controlar em conjunto com os operadores o aproveitamento de material das aeronaves desativadas;
- b) coordenar, junto aos esquadrões, a segregação para alienação dos itens reparáveis ou trabalháveis de uso exclusivo da aeronave, que não serão mais reparados em razão de ajustes do programa de manutenção de reparáveis;
- c) coordenar, junto aos operadores, a transferência dos itens em excesso de reparáveis, ferramentas e testes de uso comum em outras aeronaves ativas, para os Parques Centrais das aeronaves que os utilizarem;
- d) coordenar o recolhimento das aeronaves dos operadores junto à BASP para fins de desativação e desmontagem pelo PAMA-SP. Após desmontagem da aeronave, deverá ser feita redistribuição imediata do material que possa vir a auxiliar na solução das emergências abertas nos operadores;
- e) em coordenação com o operador, antes de ser realizado o processo de alienação, verificar a compatibilidade dos itens e equipamentos de apoio das aeronaves F-5E/EM/FM com outros projetos aeronáuticos com vistas às possíveis transferências, conforme o item 17.4.1.1 e alínea “b” do item 17.4.2.1 do MCA 67-1/2007 “Manual de suprimento”;
- f) os itens e equipamentos de apoio das aeronaves F-5E/EM/FM desativadas considerados inservíveis deverão ser alienados, conforme o item 11.5.4.3 do MCA 67-1/2007;
- g) coordenar a segregação para alienação dos itens reparáveis ou trabalháveis de uso exclusivo da aeronave F-5E/EM/FM, que não serão mais reparados em razão de ajustes do programa de manutenção de reparáveis;
- h) coordenar a transferência dos itens reparáveis, ferramentas e testes de uso comum com outros projetos, para os Parques Centrais das aeronaves que os utilizarem; e
- i) coordenar com o operador o traslado da aeronave F-5EM FAB 4856 para o MUSAL, prevista para o ano de 2024 Anexo B, devido a sua importância histórica para o Comando da Aeronáutica, conforme consta no Processo nº 67009.003234/2020-51 e em atendimento ao disposto na Portaria nº 751/GC4, de 13 de julho de 2004 e o item 1.3.4 da DCA 400-88/2021.

- j) resolver, imediatamente após a retirada da aeronave de serviço, todas as pendências da respectiva matrícula no SILOMS e providenciar a devida desativação da aeronave no referido Sistema.

2.2.2.3 - Cabe ao PAMB-RJ as seguintes atividades:

- a) revisar anualmente o PTA de modo a obter a melhor relação de custos versus benefícios, observando a meta de disponibilidade para as aeronaves distribuídas e o esforço aéreo, em alinhamento com o Anexo A; e
- b) manter os armamentos das aeronaves F-5EM/FM disponíveis para atender a operacionalidade dos operadores, conforme o Anexo A.

3 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

3.1 ADEQUAÇÃO AO REGIME JURÍDICO

A nova Lei de Licitações nº 14.133, de 1º de abril de 2021, inaugurou um novo regime jurídico para substituir a Lei das Licitações (Lei nº 8.666/1993), além de agregar temas relacionados.

Alerta-se, neste sentido, que a nova Lei de Licitações estabelece uma regra de transição. Isso porque, de acordo com o art. 191, a partir de sua publicação e pelo prazo de 2 anos a Administração poderá optar por licitar de acordo com a nova Lei ou de acordo com as leis que serão revogadas, decorrido o prazo de 2 anos, sendo que a opção escolhida deverá ser indicada expressamente no edital ou processo de contratação direta, sendo vedada a aplicação combinada desta Lei com as demais. Significa dizer que, a partir da publicação oficial, a nova lei conviverá com a Lei nº 8.666/1993, ainda em vigor, pelo prazo de 2 anos. E, nesse período, a nova lei confere ao administrador a faculdade de decidir qual legislação aplicará a cada processo de contratação.

Logo, a fim de se evitar quaisquer ilegalidades, e seguindo as recomendações da DIREF, a nova Lei de Licitações 14.133/2021 deverá ser aplicada nas orientações contidas nesta Instrução do Comando da Aeronáutica somente após o término da vigência da Lei 8.666/1993, ou, se anteriormente, por ordem do Órgão de Direção Setorial competente.

3.2 PRORROGAÇÃO DO PROCESSO DE DESATIVAÇÃO

O planejamento para a continuação da desativação da frota após 2029 deverá ser incluído na revisão da Diretriz e do Plano de Desativação, a ser realizada até o ano de 2023, conforme o item 2.1.5 da DCA 400-88/2021 “Desativação das Aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira” e deverá considerar o cronograma atualizado da entrega das aeronaves F-39.

4 DISPOSIÇÕES FINAIS

As ações de manutenção que garantam a efetiva aeronavegabilidade e a segurança de voo, no eventual emprego operacional das aeronaves e equipamentos desativados, após alienados, serão de total responsabilidade do novo proprietário, conforme estabelecido no item 4.2 da DCA 400-88/2021 "Desativação das Aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira".

O presente Plano entra em vigor na data de sua publicação.

Os casos não previstos neste Plano serão submetidos, via cadeia de comando, à apreciação do Comandante-Geral de Apoio.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria EMAER nº 89/4SC1, de 2 de dezembro de 2021. Aprova a reedição da Diretriz que dispõe sobre a Desativação das aeronaves F-5E/EM/FM da Força Aérea Brasileira: DCA 400-88. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 222, 06 dez. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Portaria DIRMAB nº 78/PLON-2, de 5 de julho de 2017. Aprova a reedição do Manual que estabelece a doutrina, os processos e a documentação de manutenção do Sistema de Material da Aeronáutica: MCA 66-7. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 118, 12 jul. 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Portaria DIRMAB nº 32, de 9 de março de 2007. Aprova a edição do Manual que disciplina as atividades inerentes à Função Logística de Suprimento de Material Aeronáutico: MCA 67-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 95, 18 maio 2007.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico. Aprova a edição da DCA 400-77 que dispõe sobre a Alienação de Material Aeronáutico e Bélico no COMAER. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 199, 20 out. 2014.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando-Geral de Apoio. Portaria COMGAP nº 88/3EM, de 07 de agosto de 2017. Aprova a edição da Norma do Sistema de Material Aeronáutico e Bélico: NSCA 65-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 137, 10 ago. 2017.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria EMAER nº 129/GC4, de 5 de março de 2007. Aprova a Diretriz que dispõe sobre Ciclo de Vida de Sistemas e Materiais da Aeronáutica: DCA 400-6. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 47, 9 mar. 2007.

BRASIL. Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica. Portaria GABAER Nº 25/GC3, de 21 de janeiro de 2021. Aprova a edição do Regulamento de Administração da Aeronáutica, na forma eletrônica (RADA-e): RCA 12-1. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 17, 26 jan. 2021.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. Portaria EMAER nº 751/GC4, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre cessão de material aeronáutico. **Boletim do Comando da Aeronáutica**, Rio de Janeiro, n. 133, 16 jul. 2004.

BRASIL. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm. Acesso em: 19 maio 2022.

BRASIL. **Lei 14.133, de 1º de abril de 2021**. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm. Acesso em: 19 maio 2022.

Anexo A – Parâmetros de TDA e Esforço Aéreo para Desativação da Frota

ANO	FROTA	QTD ANV DESATIVADA	TDA	ESFORÇO AÉREO
2022	43	8	28	4.300
2023	35	3	26	4.230
2024	32	4	23	3.500
2025	28	2	20	3.100
2026	26	3	16	2.430
2027	23	3	14	1.900
2028	20*	6	10	1.370
2029	14*	14	8	1.000
TOTAL		43		21.830 horas voo

* deverá ser mantida uma frota de, no mínimo, 20 aeronaves até 2028 e 14 aeronaves até 2029.

Alínea “e” do Item 2.1.2 da DCA 400-88/2021.

Anexo B - Cronograma de Desativação da Frota por Matrícula

MATRÍCULA FAB	NUMERO DE SÉRIE	MODELO	ANO DE DESATIVAÇÃO
4806	83-0073	F-5FM	2022
4849	74-1603	F-5EM	2022
4850	74-1612	F-5EM	2022
4845	74-1599	F-5EM	2022
4828	74-1608	F-5EM	2022
4837	74-1591	F-5EM	2022
4847	74-1601	F-5EM	2022
4830	74-1610	F-5EM	2022
4873	74-1515	F-5EM	2023
4858	71-1420	F-5EM	2023
4852	74-1614	F-5EM	2023
4856	71-1417	F-5EM	2024
4869	72-1404	F-5EM	2024
4875	74-1557	F-5EM	2024
4865	72-1400	F-5EM	2024
4846	74-1600	F-5EM	2025
4864	72-1398	F-5EM	2025
4824	74-1604	F-5EM	2026
4826	74-1606	F-5EM	2026
4877	74-1573	F-5EM	2026
4848	74-1602	F-5EM	2027
4812	78-0802	F-5FM	2027
4834	74-1588	F-5EM	2027
4841	74-1595	F-5EM	2028
4851	74-1613	F-5EM	2028
4863	72-1393	F-5EM	2028
4844	74-1598	F-5EM	2028
4839	74-1593	F-5EM	2028
4876	74-1567	F-5EM	2028
4862	72-1392	F-5EM	2029
4825	74-1605	F-5EM	2029
4866	72-1401	F-5EM	2029
4857	71-1418	F-5EM	2029
4859	72-1386	F-5EM	2029
4860	72-1390	F-5EM	2029
4867	72-1402	F-5EM	2029
4820	74-1582	F-5EM	2029
4829	74-1609	F-5EM	2029
4827	74-1607	F-5EM	2029
4861	72-1391	F-5EM	2029
4807	83-0074	F-5FM	2029
4810	75-0736	F-5FM	2029
4808	82-0091	F-5FM	2029