

Receita Federal leiloa jato Dassault *Falcon* 2000, em 26.11.21

A Receita Federal do Brasil (RFB) publicou o edital de leilão nº 0812400/001/2021 - Jundiaí, para venda de um jato executivo Dassault *Falcon* 2000, ano de fabricação 1998, que foi objeto de apreensão em maio de 2012, estando desde então fora de uso, mantido em hangar (da Concorde), no Aeródromo Comandante Rolim Adolfo Amaro, em Jundiaí (SP).

O valor mínimo do avião é de R\$ 2.275.000,00.

Eventuais dívidas referentes a contratos de financiamentos, arrendamentos mercantis ou quaisquer outros tipos de intermediações financeiras permanecem sob a responsabilidade do proprietário anterior. Isto não impede que as instituições bancárias/financeiras interessadas, para solucionar pendências de inadimplência desses contratos, ajuízem ações visando resguardar seus direitos. Eventuais bloqueios de emissão de documentos ou de circulação da aeronave que surgirem após a arrematação terão que ser solucionados pelo arrematante, haja vista que, no momento da efetiva entrega realizada pela RFB (tradição), a aeronave deixa de pertencer à União e passa a integrar o patrimônio do arrematante. No ato do recebimento físico da aeronave será entregue a Guia de Licitação para que o arrematante solicite a expedição de novo certificado de matrícula e registro junto ao competente órgão de aviação. Serão de responsabilidade do arrematante todas as providências, solicitações de serviços e encargos visando o cadastramento/regularização da aeronave junto aos Órgãos de Aviação, tais como registro, certificados de matrícula e de aeronavegabilidade, regularização de Inspeção Anual de Manutenção (IAM), bem como todas as providências e despesas referentes a transferência de propriedade, cancelamento de matrículas, registros, inscrições, averbações e fornecimento de certidões.

O valor do lance vencedor deverá ser pago:

- I. Integralmente até o primeiro dia útil subsequente à data de adjudicação; ou,
- II. Mediante o pagamento do percentual de 20% (vinte por cento) do valor do lance até o primeiro dia útil subsequente à data de adjudicação – o qual consubstanciará em sinal e o pagamento do percentual restante de 80% (oitenta por cento) do valor do lance no prazo de 8 (oito) dias seguidos, contados da data da adjudicação (incluindo esta data na contagem).

O arrematante terá prazo de 30 dias para a retirada da aeronave, corridos, contados a partir da arrematação, sujeita o licitante ao pagamento de valores relacionados à hangaragem desde a data da arrematação até fim do prazo da retirada não realizada.

A recepção das propostas foi iniciada no dia 18/11/2021 às 08:00, e será encerrada no dia 14/12/2021, às 21:00.

Edital – ‘sítio’ da Receita Federal:

<http://www25.receita.fazenda.gov.br/sle-sociedade/portal/edital/812400/1/2021>



http://arquivosleilao.receita.fazenda.gov.br/arquivos/images/2021/812400/1/foto_812400_2021_1_1_280620_10cb92c9ae2cfef533d65abf55f42a43.jpg



http://arquivosleilao.receita.fazenda.gov.br/arquivos/images/2021/812400/1/foto_812400_2021_1_1_280622_5af4f17c2201684f3660452a503f9a12.jpg



http://arquivosleilao.receita.fazenda.gov.br/arquivos/images/2021/812400/1/foto_812400_2021_1_1_280621_4d53e6acfe70549e9a3e3aa0729ac595.jpg

Para base do edital, o avião foi objeto de avaliação de valor de mercado, que incluiu levantamento geral e vistoria visual da aeronave, em laudo elaborado pela empresa especializada Aérie Aviação Executiva, que está anexado ao documento geral do edital do leilão. A avaliação pela Aérie é de agosto de 2021.

O trabalho da Aérie informa, entre tantas informações:

[1] jato tem registro de produção sn 052, ano de fabricação 1978, com certificação de aeronavegabilidade em 1998. Tem capacidade para até dez passageiros (e dois pilotos). O jato teve matrícula N955SL, cancelada pela FAA em 30/01/2021. O proprietário anterior foi a Wells Fargo Trust Co, de Utah, no EUA, não tendo operador.

[2] o jato não tem registro no Brasil, não tendo certificação de aeronavegabilidade (CA) e verificação de aeronavegabilidade (CVA)/Inspeção Anual no Brasil (IAM) expedido no Brasil perante ANAC. O jato não está "Aeronavegável".

[3] o jato tem os seguintes números de utilização:

- célula: 7.533,8 horas totais, com 3.886 pousos (última informação conhecida),
- motores esquerdo e direito (Honeywell/GE CFE, 738-1-1B2) somando (cada) 6.917,4 horas, em 3.594 ciclos. Os motores estão inativos, sem preservação e não inscritos em programas de acompanhamento pagos por hora.
- APU (Honeywell GTCP 36-150 F2M) com 3.358 horas totais.

Adicionalmente, o jato tem os seguintes equipamentos aviônicos:

1. Collins Pro Line 4 (suíte aviônica)
2. Dual (2x) Collins FMS (sistema de gerenciamento de vôo)
3. Dual (2x) GPS 4000S
4. Triple (3x) Collins VHF-422C Comms w/8.33 Spacing
5. Dual (2x) Collins VIR-432 Navs w/ FM Immunity
6. Dual (2x) Collins ADF-462 ADF

7. *Dual (2x) Collins DME-442 DME*
8. *Dual (2x) Collins TDR-94D Transponder*
9. *Dual (2x) Collins ADC-850C ADC - Air Data Computer*
10. *Dual (2x) Channel Collins FCC-4002 Auto Pilot*
11. *Dual (2x) Collins RTU-4220 Radio Display*
12. *Dual (2x) Collins ALT-55B Radio Altimeter (RA- rádio-altímetro)*
13. Honeywell EGPWS
14. Collins TCAS
15. Honeywell *Cockpit Voice Recorder (CVR)*
16. Collins RTA-858 radar meteorológico
17. ELT

A pintura externa é total branca, com faixas clássicas preta, azul, vermelha e cinza (estando em bom estado de conservação). O interior (cabine de passageiros) tem configuração para dez passageiros, com *layout* e acabamento executivo, com poltronas em couro bege, carpete marrom claro, laterais com revestimento bege (em bom estado de conservação).

Basicamente, as inspeções de manutenção, as Diretrizes de Aeronavegabilidade (AD/DA) e Boletins de Serviço (SB) estão desatualizados. Certificados de Matrícula (CM) e de Aeronavegabilidade (CA) estão cancelados.

[4] o modelo FALCON 2000 teve 231 aeronaves produzidas entre 1995 e 2006, das quais 222 estão em operação no mundo, com um total de 35 registros na ANAC/Brasil, dos quais 20 aparelhos estando ativos (em operação), sendo 15 matrículas canceladas - e apenas 05 sendo Falcon 2000 “puro”. Aproximadamente 20 aeronaves do modelo estão listadas para venda no mundo.

[5] na condição aeronavegável, o tempo para efetivar venda de um Falcon 2000, com as características do avião em leilão, é de aproximadamente 448 dias (01 ano, dois meses e 23 dias), em média, e os preços estão num intervalo entre US\$ 2.695,000 a US\$ 7.600,000 [média de US\$ 5.147.500] – no exterior, sem impostos de importação. A fonte da informação foi a *JetNet/Conklin & de Decker*.

[6] dados de observação da inspeção visual da aeronave em leilão:

- a aeronave foi bem preservada no hangar onde foi estocada, tendo ficado protegida da ação e intempéries do tempo, refletindo bom estado de conservação geral, mesmo considerando o período de inatividade.

- todos os itens avaliados, desde a pintura, para-brisas, janelas, superfícies de comando primários, trem de pouso, pneus, intradorso, extradorso, bordos de ataque e fuga das asas, radome, barriga, antenas, tubos de *pitot*, cone de cauda, estabilizador horizontal, deriva, saída de emergência, bagageiros, escada, lanternas, lentes externas, áreas externas dos motores, etc., encontram-se visualmente íntegros, com discrepâncias, mas em aparente possibilidade de retornar ao serviço, numa atualização do plano de manutenção, recomendado pelo(s) fabricante(s) de cada componente e as devidas correções. O mesmo se aplica ao interior: revestimentos, carpete, laterais, couro e metais encontram-se em muito bom estado de conservação, com exceção das madeiras, com alguns pontos superficialmente deteriorados.

- como discrepâncias encontradas:

- pontos de desgaste geral na fuselagem, alguns descascados e craquelados na pintura em algumas superfícies, lentes, antenas, no cone de cauda/saída do APU, nos rebites.
- ao redor das janelas, saída de emergência e molduras dos para-brisas.
- bocais de abastecimento de combustível, de ambas as asas, apresentam pontos de corrosão superficial, bem como nas janelas de inspeção próximas.
- um ponto de vazamento hidráulico na região da janela inferior de inspeção do cone de cauda.
- para-brisa principal do lado direito, apresenta delaminação nas laterais, sem interferência no campo de visão.

- interior da aeronave apresenta discrepâncias somente nos acabamentos dos vernizes nas superfícies das madeiras. As telas individuais do sistema de entretenimento estão oxidadas, assim como instrumento na coluna central do painel.
- não foi encontrado evidências visuais de danos estruturais, que indiquem a ocorrência de possíveis acidentes ou incidentes. Complementarmente, foi realizada uma busca em órgãos de prevenção de acidentes aeronáuticos, no Brasil e exterior, não tendo sido encontrado nenhum relatório ou notificação dessa natureza, relativa à histórico de danos. Não foi fornecido, encontrado ou registrado, informações relativas a grandes reparos e/ou grandes modificações, que possam indicar a existência de danos.
- na parte documental, não é disponível nenhuma documentação de porte obrigatório, nem Mapa de Controle de Componentes. Igualmente faltante as cadernetas originais de célula, motores e APU. Foi encontrado a bordo somente alguns manuais, desatualizados, sem valor comercial, que serviriam de guia para recuperação documental.
- resultado da inspeção visual foi satisfatório, concluindo para os devidos fins que a aeronave se apresenta em bom estado de conservação, sob o critério exclusivamente visual, não tendo sido feito nenhum apontamento de ações corretivas.

[7] desatualização tecnológica: considerando a “idade” da aeronave (de 1998, ou seja, mais de 23 anos da fabricação) e o longo período da inatividade (09 anos e 03 meses), quando houve atualizações de legislação e exigências regulatórias internacionais, principalmente no EUA e Europa, até 2020, e somando o fato do avião estar numa categoria que privilegia vôos intercontinentais, a Aérie, visando a precificação de mercado da aeronave no atual estado, assume que a mesma não passou e não cumpre os seguintes requisitos técnico-operacionais, ainda não mandatários no Brasil:

- ADS-B OUT Version 1 or 2
- CPDLC FANS 1/A+ ADS-C
- CPDLC ATN-B1/LINK2000+
- WAAS LPV ou LP/SBAS
- NAT MNPS
- B-RNAV RNP5
- RNP4/RNP 10
- RNAV RNP AR 0.3
- FM Immunity/8.33KHz/TCAS II c/ 7.1
- CVR/FDR
- DataLink VDL Mode 2
- Satcom/Iridium (*Oceanic route*)
- RVSM

A Aérie pontua que os (13) itens listados de não cumprimento ao padrão aeronáutico internacional são expressivos para precificação da aeronave e, quando não instalados, devem ter seus valores correspondes quantificados e deduzidos da avaliação.

[8] Valor “justo” de mercado: numa “avaliação condizente com a realidade do mercado”, para uma aeronave no Brasil, com as características da aeronave em leilão, considerando as horas totais e as remanescentes, todas as revisões e atualizações mandatárias em dia, na condição aeronavegável, inscrita no programa de motores, a Aérie aponta como “factível” assumir um valor justo de mercado para a aeronave de US\$ 4.200.000 (ou R\$ 21.880.000, com câmbio US\$=R\$ 5,21), já incluindo impostos pagos, 100% nacionalizada.

O valor justo de mercado “factível” avaliado pela Aérie, de US\$ 4.200.000, equivale a 82% do valor médio, de US\$ 5.147.500, da pesquisa de mercado usado internacional.

[9] deduções/descontos da condição “extraordinária” da aeronave – de longa inatividade (9 anos e 3 meses) e desassistência de manutenção, incluindo a falta de aeronavegabilidade: sem a devida preservação ou acionamento dos motores, APU e sistemas elétricos, mecânicos,

hidráulicos e aviônicos, somado à necessidade de cumprir/atualizar todas as fases do plano de manutenção da aeronave, recomendado pelo fabricante, e mais a “recuperação” de cadernetas, registros e documental obrigatória, necessários ao retorno da aeronave ao serviço (RTS - *Return to Service*) e a condição aeronavegável, a Aérie lista os seguintes itens pendentes e as deduções (estimadas) no valor justo da aeronave:

- Inspeção completa quanto à funcionalidade, vazamentos e corrosões, tarefas vencidas por tempo, <i>Check C</i> , revisão geral de trem de pouso =	US\$ 1.500.000
- Revisão geral de motores (“ <i>overhaul</i> ”) =	US\$ 3.600.000
- Revisão geral do APU (“ <i>overhaul</i> ”) =	US\$ 420.000
- Modernização painel/aviônicos/atualizações mandatórias =	US\$ 750.000
- Recuperação de documentos/ =	US\$ 40.000
Total estimado das deduções para RTS =	US\$ 6.310.000 [R\$ 32.870.000]

[10] valor residual: diante dos cenários pelos itens [8] e [9], resultando um saldo negativo de US\$ 2,11 milhões (cerca de R\$ 10,99 mi), a Aérie conclui “preliminarmente” que a aeronave atingiu a classificação de “obsolescência econômica”, decorrente de uma deterioração física e funcional, associada à uma depreciação incurável, onde o investimento para retorná-la à condição aeronavegável é superior ao valor justo de mercado da mesma; razão pela qual, no entendimento do avaliador, a determinação do preço de venda, deve-se por definição e condição, ser pelo “Valor de Sucata”, que embora pese no termo, reverte a possibilidade de monetização do ativo, pelo seu conteúdo material disponível, com destaque aos conjuntos de maior valor comercial, como os motores, APU, trem de pouso e componentes de painel.

[11] avaliação de valor de venda “no estado”: com base na “conclusão preliminar” – de “obsolescência econômica” da aeronave, a Aérie assume assumir as seguintes opiniões de valor tratadas em três cenários de liquidação:

(1) valor de liquidação de “Mercado” – de US\$ 800.000 (ie, ao câmbio então adotado pela Aérie, R\$ 4,17 milhões), considerando a aeronave no Brasil, nacionalizada, desembaraçada, impostos pagos.

(2) valor de liquidação “Ordenada” – US\$ 600.000 (ie, ao câmbio então adotado pela Aérie, R\$ 3,13 milhões) considerando a aeronave no Brasil, nacionalizada, desembaraçada, impostos pagos.

(3) valor de liquidação “Forçada” – US\$ 420.000 (ie, ao câmbio então adotado pela Aérie, R\$ 2,19 milhões) considerando a aeronave no Brasil, nacionalizada, desembaraçada, impostos pagos.

A média entre estes valores é de US\$ 610.000.

[12] como “Conclusões da Avaliação”, a Aérie sustenta que na condição de inatividade que a aeronave se encontra, não há elementos para conduzir a avaliação da mesma referenciando apenas nas ferramentas analíticas *Bluebook* e *VREF*, que nesta data, computam valores abaixo da média de varejo para aeronaves similares em ano, horas totais, programa de motores, em operação, o mercado, pois, estando praticando valores mais altos.

Devido à categoria do modelo Falcon 2000, da categoria supermédio, ano de fabricação, suíte de aviônicos e modelo dos motores, a Aérie diagnostica que os custos envolvidos para as manutenções e atualizações necessárias para retornar a aeronave em leilão à condição aeronavegável são muito elevados, superando em quase 50% o valor justo de mercado de um avião em condições normais de vôo, sem considerar a aquisição do ativo, o que torna economicamente inviável um projeto de aquisição para operação.

Destaca-se que a Aérie estabeleceu valor justo de mercado “factível” de US\$ 4,2 mi, equivale a 82% do valor médio, de US\$ 5,1475 mi, da pesquisa de mercado usado internacional, e um total estimado das deduções para RTS de US\$ 6,31 mi, uma diferença de US\$ 2,11 mi, ou 50,2%).

Isso posto, a Aérie indica que acredita que mercado de revenda da aeronave em leilão convirja para seguradoras, oficinas ou empresas de desmonte de aeronaves e revenda de componentes, rastreáveis, na condição “*as removed*”, permitindo dessa forma, amparar as opiniões de valor expressas na sua avaliação.