



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO**  
**DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO**  
**COORDENAÇÃO-GERAL DE ARTICULAÇÃO E CONTRATO**  
**DIVISÃO DE AVALIAÇÃO DE REGISTRO DE PREÇOS**  
SBS QD. 02 – BLOCO F – EDIFÍCIO FNDE – 1º SS CEP 70.070-929  
TEL: (61) 2022-4643/4510/5105 – FAX: 2022-4408

**ATA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 2/2012 – Ônibus Rural Escolar**

**ASSUNTO:** Audiência Pública para esclarecer aos interessados os principais aspectos dos processos de aquisições públicas e levantar subsídios para a definição de especificações técnicas de Ônibus Rural Escolar, com a finalidade de atendimento a alunos da educação básica das instituições de ensino municipal, estadual e do Distrito Federal.

**DATA:** 3 de maio de 2012 09 horas às 13 horas

**HORÁRIO:** 09 horas às 13 horas

**ENDEREÇO:** Auditório da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo - CNC, situado à Avenida General Justo, 307 – Castelo – Rio de Janeiro - CEP: 20021-130

**OBJETIVO:** definição de especificações técnicas de Ônibus Rural Escolar, com a finalidade de atendimento a alunos da educação básica das instituições de ensino municipal, estadual e do Distrito Federal.

**COMPOSIÇÃO DA MESA:** Presidente Senhora Leilane Mendes Barradas - Coordenadora Geral de Mercado, Qualidade e Compras do FNDE, pelo Senhor José Maria Rodrigues de Souza - Coordenador-Geral de Apoio à Manutenção Escolar – COATE/FNDE, Senhor Alfredo Lobo, Diretor de Qualidade do Inmetro, Senhor Marcos Valério Barradas - Pesquisador Tecnologista – Inmetro e Senhor Gustavo José Kuster, Chefe da Divisão de Programas de Avaliação da Conformidade do Inmetro.

**COLABORADORES DO FNDE:** Andréia Couto Ribeiro – Coordenadora Geral de Articulação e Contratos, Rita Helena Barbosa Custodio Fragale – Técnica da Coordenação Geral de Articulação e Contratos, Thais Maria Ribeiro – Coordenação Geral de Apoio à Manutenção Escolar – COATE/FNDE .

**DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS:**

A Audiência Pública nº 2/2012 – FNDE foi aberta às 9 horas e 30 minutos pela senhora Rita Helena que informou o objetivo da Audiência Pública e solicitou aos presentes que se manifestassem por escrito, ou de forma verbal, acenando com a mão para ter acesso ao microfone, ressaltando que a audiência estava sendo gravada e que seria disponibilizada no processo do FNDE de Audiência Pública. Passada a palavra à presidente da mesa, a senhora Leilane se apresentou e falou da importância da presença de todos. Com o crescimento do Programa Caminho da Escola e com o

sucesso obtido nele o FNDE ampliou a realização de outros registros de preços do Programa como bicicleta, capacete e vamos fazer o primeiro registro de preços para lancha. Outros itens foram disponibilizados para os estados e municípios como Uniforme Escolar, Mobiliário Escolar, Medicamentos para os Hospitais Universitários, Projetor ProInfo, Instrumentos Musicais . Com o sucesso obtido no Programa Caminho da Escola, o FNDE está realizando este ano a quinta licitação do programa. Vale ressaltar o sucesso obtido no registro de preços realizado no pregão eletrônico dos ônibus acessíveis pelo Programa Viver sem Limites que contou com a participação de mais empresas. A disputa foi muito efetiva. Isso é muito interessante para o governo. Para o pregão eletrônico do Caminho da Escolar a participação efetiva das empresas torna o processo mais célere e trazer vantagens para todo mundo. Com o sucesso obtido com os registros de preços e crescimento das demandas do MEC, o FNDE precisou fazer uma reestruturação e a DIRAD foi contemplada com mais uma coordenação geral. A Coordenação Geral de Articulação e Contratos está sob a coordenação da Andreia Couto Ribeiro. A Coordenação Geral de Compras e Contratos é agora a Coordenação Geral de Mercado, Qualidade e Compras coordenada por mim. Com essa mudança o FNDE tenta se preparar melhor para atender os fornecedores, os estados e os municípios e parceiros como o Inmetro que tem nos presenciado com a efetiva participação dos técnicos nos programas especialmente do Caminho da Escola, proporcionando assim mais celeridade, eficiência e qualidade. A manutenção desses veículos que já foram entregues e já estão completando cinco anos de uso é uma preocupação do FNDE. É extremamente necessário medir a qualidade dos veículos e vamos verificar com o Inmetro e com vocês fornecedores uma forma de executar essa tarefa. Solicitou a apresentação dos presentes citando o nome e a empresa que representam, incluindo os colaboradores do FNDE, conforme publicado no endereço <http://www.fnde.gov.br/index.php/compras> arquivo: Aviso de Audiência Pública nº 2/2012 – Ônibus Rural Escolar. Passou a palavra ao Senhor Alfredo Lobo, Diretor de Qualidade do Inmetro que explanou o Inmetro que tem como missão estabelecer regulamentos, programas de avaliação na conformidade de certificação de produtos. O Inmetro é uma Autarquia Federal que tem como missão trabalhar a confiança das medições, a conformidade dos produtos e foi nesse sentido que o FNDE convidou o Inmetro para uma parceria no Programa Caminho da Escola. A missão é assessorar o FNDE no estabelecimento de requisitos de segurança, de acessibilidade, de durabilidade . Paralelamente estabelecemos a forma de fazer avaliação. Aprovação de um protótipo, inspeção em fábricas, na entrega de cada ônibus das diferentes prefeituras. Acrescentou que todas as unidades da federação tem a representação de um Órgão Estadual de Pesos e Medidas que ajudam na inspeção dos ônibus na conformidade em relação aos requisitos especificados e uma vez atendidos, o ônibus recebe o Selo do Inmetro. O Senhor José Maria Rodrigues de Souza - Coordenador-Geral de Apoio à Manutenção Escolar – COATE/FNDE agradeceu a presença de todos, empresários, Inmetro e manifestou a satisfação de tê-los como parceiros desde o início do Programa Caminho da Escola. A presença do Inmetro nesses procedimentos garantiram sobretudo a conformidade dos veículos e a segurança no transporte dos alunos na zona rural. Enfatizou a importância da parceria do Inmetro no programa. Percebeu nas visitas realizadas nas fábricas que as montadoras se prepararam, apesar da resistência no início do programa, dizendo que não seria possível fabricar um veículo com projeto exclusivo do FNDE e já foi feito até um veículo escolar 4 x 4 para a zona rural. Enfatizou a capacidade do mercado de aceitar o

desafio do MEC, resolver um problema na educação brasileira, sobretudo para os mais de 4 milhões de alunos que residem na zona rural e que se não tiver um veículo ofertado gratuitamente pelo poder público, esses alunos não teriam acesso a escola. O governo tem o dever de oferecer educação com qualidade e vocês contribuem com relevância extrema dentro do Programa Caminho da Escola para que isso aconteça para os alunos da zona rural brasileira. Agradeceu a presença do senhor Luiz Gustavo Bretas, representante do BNDES, ressaltando que a parceria com o BNDES estimula através de financiamento o aceleração da renovação da frota dos veículos escolares. Referiu-se tratar-se de 4 milhões e 700 mil alunos só da zona rural da educação básica pública brasileira. Se for estender a quantidade de alunos que dependem de transporte escolar para chegar a escola, incluindo aí, os alunos da zona urbana isso vai aumentar de forma significativa.

Com o Censo Escolar realizado pelo INEP vamos ter acesso ao levantamento de todos os alunos que dependem de transporte escolar qual o modelo que eles utilizam hoje. Acrescentou que a Presidente Dilma lançou em março último um Programa Pronacampo que envolve doze ações estruturais para melhorar as condições das escolas rurais brasileiras e acesso das crianças das escolas rurais e o Programa Caminho da Escola está incluído nessas ações que prevê a distribuição de veículos escolares a um conjunto de municípios, em torno de 1700 municípios que tem um índice negativo de acesso da população rural as escolas. O pensamento de que os alunos da zona rural para ter boa educação precisa ir para a zona urbana será combatido por esse Programa Pronacampo. O Programa prevê a construção de escolas na zona rural, de alojamentos para os professores e para os alunos. Além dos ônibus também serão enviados lanchas e bicicletas. Conversou sobre a necessidade de construir uma veículos tipo Toyota para a zona rural. Tem que ser menor para atender aos alunos que moram em locais que o ônibus não chega e a quantidade de alunos também é reduzida. O Senhor Marcos Barradas, do Inmetro cumprimentou os presentes e lembrou que a maioria já o conhecia pelo fato de ser responsável pela avaliação dos protótipos. Reiterou sobre a necessidade da fabricação de uma Van ou microônibus para a zona rural para atender a poucos alunos. Complementou que lançar esse veículo no mercado não será tão difícil por já ter modelos circulando em alguns estados e municípios. É só questão de adaptação para as necessidades do Programa Caminho da Escola. Sendo este o quinto ano do Programa Caminho da escola a cada ano estamos galgando um degrau na questão de aperfeiçoamento, nos critérios da qualidade, nos critérios de segurança, e de conforto. Entramos na parte de acessibilidade, não na sua plenitude, não 100% que se precisa. Devido a uma licitação neste ano para os ônibus urbano, para atendimento para a zona urbana, mas o nosso forte é o ônibus rural. Tivemos um grande avanço na zona de conforto que foi o quesito de climatização, o programa teve início, meio e não terá fim. Pensar em mais conforto no ônibus, TV portas dos dois lados. Tivemos um grande crescimento, sempre no quesito da qualidade final, estamos fazendo questão de ter um funcionário da encarregadora na hora da vistoria do Inmetro. As empresas estão se aperfeiçoando, mas não 100%. O Inmetro sempre vai usar o quesito qualidade. O conceito do Programa do Caminho da Escola tem o foco no preceito de criar ônibus com conforto, padronizar, em conjunto com a ABNT, o ônibus escolar no Brasil tanto o rural quanto ao urbano. *“Não temos o que inventar”...*, explica que existe uma flexibilidade quanto à correção dos erros praticados pelas empresas na produção, mas ressalta que isso se

dá dentro de uma margem de segurança e que a análise dos protótipos requer exigência máxima.

A Coordenadora, Senhora Leilane, fez um aparte sobre a intolerância da Administração Federal na repetição das inconformidades por parte das empresas, cogita a possibilidade de agendamento de uma reunião para esclarecer que tipos de problemas que não serão aceitos quando da análise dos protótipos, tendo em vista o custo que a Administração tem com viagens às fábricas para ajustes na produção. Informa, ainda, que o processo licitatório de 2012 deve contemplar alterações no sentido de aplicar sanções com possibilidade de multas caso perdurem os erros. A senhora Andreia, Coordenadora Geral de Articulação e Contratos apresentou as especificações técnicas que contou com ricas contribuições que proporcionaram ampla discussão com considerações e solicitações de alteração de determinados itens e/ou especificações, mediante justificativas, constante ao final da ata. Foi solicitado o envio de sugestões/contribuições para o e-mail [diarc@fnde.gov.br](mailto:diarc@fnde.gov.br) até o dia 18 de maio de 2012. A gravação de toda a audiência se encontra disponível em CD, encartada no processo de Audiência Pública e a Ata se encontra disponibilizada no site: <http://www.fnde.gov.br/index.php/compras>

Audiência foi encerrada às 13 horas.



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO**

**1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DOS ÔNIBUS RURAIS ESCOLARES**

**1.1. Condições Gerais**

**1.1.1.** Os ônibus rurais escolares devem atender às seguintes condições gerais:

**1.1.2.** Fabricados com características que suportem sua operação em zonas rurais, em vias sem pavimentação, terrenos acidentados e irregulares, com a presença constante de buracos, alagados, lama e poeira, ou seja, sob condições severas de operação.

**1.1.3.** Movidos a combustível Diesel e terem condição de operação com BioDiesel, conforme diretrizes estabelecidas pelo Programa Nacional de Produção e Uso do BioDiesel.

**1.1.4.** Estarem em conformidade com a Resolução Conama n.º 315/2002 e suas atualizações, que dispõe sobre o Proconve, em especial aos valores limites de emissão estabelecidos para a Fase P-7 (EURO V).

**1.1.5.** Apresentarem resistência estrutural referente aos capotamentos e abalroamentos, de acordo com os Anexos II e III da Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações, e às condições de operação em áreas rurais em vias sem pavimentação e terrenos irregulares e acidentados.

**1.1.6.** Estarem em conformidade com a Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações, referente à estrutura da carroçaria e do chassi.

**1.1.7.** A lotação mínima (quantidade de estudantes) deverá ser considerada quando da instalação de área reservada (box) para a acomodação da cadeira de rodas descrita no subitem 7.3.2.12.2 deste Termo de Referência.

**1.1.8.** Devem possuir a cadeira de rodas descrita no subitem 7.3.3.10 deste Termo de Referência, independentemente, da operação de outras cadeiras de rodas.

**1.1.9.** As figuras apresentadas nestas especificações técnicas são exemplos, cujo intuito é realçar os conceitos abordados. As soluções não precisam se limitar às imagens ilustrativas.

**1.2. Classificação**

Classificação	Descrição
ORE 1	Ônibus Rural Escolar Pequeno
ORE 1 (4X4)	Ônibus Rural Escolar Pequeno (4x4)
ORE 2	Ônibus Rural Escolar Médio
ORE 3	Ônibus Rural Escolar Grande

### 1.3. Sistemas e Componentes

#### 1.3.1. Chassi

##### 1.3.1.1. Plataforma (estrutura)

**1.3.1.1.1.** A plataforma deve ser constituída por longarinas retas e reforçada com travessas.

**1.3.1.1.2.** A distância compreendida entre o centro do eixo direcional e o limite frontal da longarina (balanço dianteiro) não deve ser superior a 1.600mm.

**1.3.1.1.3.** A plataforma deve permitir ângulos mínimos, conforme tabela abaixo, para entrada e saída de rampa (Figura 01), considerando o ORE com sua massa em ordem de marcha, conforme a norma ABNT NBR ISO 1176 e suas atualizações:

Classificação	Ângulo de Entrada (AE)	Tolerância AE	Ângulo de Saída (AS)	Tolerância AS
<b>ORE 1</b>	$\geq 20,0^\circ$	$0^\circ$	$\geq 17,0^\circ$	$-1,0^\circ$
ORE 1 (4X4)	$\geq 22,0^\circ$	$0^\circ$	$\geq 18,0^\circ$	$-1,0^\circ$
ORE 2	$\geq 25,0^\circ$	$0^\circ$	$\geq 20,0^\circ$	$-2,0^\circ$
ORE 3	$\geq 25,0^\circ$	$0^\circ$	$\geq 20,0^\circ$	$-2,0^\circ$

**1.3.1.1.4.** Para medição e conferência dos ângulos da plataforma serão adotados 03 (três) gabaritos, sendo um para cada angulação determinada. Cada gabarito será construído em madeira ou metal com o ângulo específico, conforme modelo apresentado no Encarte J deste Termo de Referência e conterá uma marcação para respectiva tolerância de  $-2^\circ$  ou  $-1^\circ$ , conforme Figura 01.

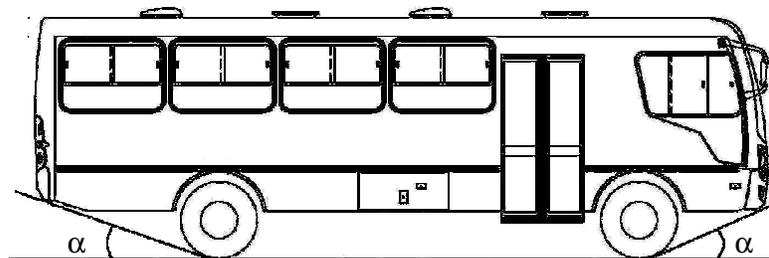


Figura 01  
\* Imagem ilustrativa.

##### 1.3.1.2 Trem de Força

**1.3.1.2.1.** O motor deve ser dotado de gerenciamento eletrônico de injeção, estar posicionado na parte dianteira do chassi / plataforma, e possuir protetor metálico de carter.

**1.3.1.2.2.** O motor deve possuir potências e torques mínimos, conforme valores da tabela abaixo, sendo admitida tolerância de -5%.

Classificação	Potência Mínima (kW)	Torque Mínimo (Nm)
<b>ORE 1</b>	110	400
ORE 1 (4X4)	80	400
ORE 2	130	660
ORE 3	130	660

**1.3.1.2.3.** As medições da potência e do torque devem estar em conformidade com as determinações da norma ABNT NBR ISO 1585 e suas atualizações.

**1.3.1.2.4.** Deve ser equipado com dispositivo de bloqueio de ignição com marcha engatada.

**1.3.1.2.5.** Deve ser equipado com dispositivo limitador de velocidade máxima ajustado para 70km/h.

**1.3.1.2.6.** O bocal de saída do sistema de exaustão do motor deve estar localizado na traseira, inclinado para baixo (15 a 25° em relação ao plano horizontal), com a tubulação em posição horizontal.

**1.3.1.2.7.** A transmissão deve ser manual e sincronizada.

**1.3.1.2.8.** A embreagem deve ter acionamento hidráulico.

**1.3.1.2.9.** O eixo traseiro motriz deve ter rodados duplos e ser equipado com diferencial.

**1.3.1.2.10.** O eixo traseiro motriz das classificações ORE 1 (4X4), ORE 2 e ORE 3 deve ter diferencial equipado com dispositivo de bloqueio.

**1.3.1.2.11.** Deverá ficar evidenciado no painel de controle o comando do dispositivo de bloqueio.

**1.3.1.2.12.** O ORE 1 (4x4) deve ser equipado com eixo dianteiro motriz que permita a distribuição de força (tração) simultânea nos 04 (quatro) rodados (eixo traseiro e eixo dianteiro).

### **1.3.1.3. Sistema de Direção**

**1.3.1.3.1.** O sistema de direção deve possuir assistência hidráulica.

### **1.3.1.4. Sistema de Suspensão e Rodagem**

**1.3.1.4.1.** Deve ser equipado com 02 (dois) eixos, sendo um direcional e outro trativo.

**1.3.1.4.2.** Deve possuir suspensão metálica adequada para a operação em terrenos acidentados.

**1.3.1.4.3.** Deve ser equipado com 07 (sete) rodas estampadas em aço, sendo 01 (uma) sobressalente (estepe), conforme tabela abaixo, de fabricação corrente nacional, e com a certificação do Inmetro.

Classificação	Largura do Aro de Montagem (Bitola) (pol)	Diâmetro do Aro (pol)
<b>ORE 1</b>	6,0	17,5
ORE 1 (4X4)	5,5	16,0
ORE 2	8,5	22,5
ORE 3	8,5	22,5

**1.3.1.4.4.** As rodas devem ser pintadas na cor alumínio.

**1.3.1.4.5.** As rodas dianteiras deverão ser equipadas com protetor de roda que permita a preservação dos parafusos de fixação.

**1.3.1.4.6.** Todos os pneus devem ser de uso misto (MS, M+S ou M&S), radiais sem câmara, adequados a trajetos de curtas e médias distâncias em estradas de terra e de asfalto, com exposição a condições severas de operação tais como: pedras, buracos, lama, irregularidades e má conservação, de fabricação corrente nacional, e com a certificação do Inmetro.

**1.3.1.4.7.** Devem ser equipados com pneus direcionais no eixo dianteiro e trativos no eixo traseiro (Figuras 02).

## **17,5 – PNEUS DIRECIONAIS E TRATIVOS – INEXISTÊNCIA NO MERCADO DE TRATIVOS**

### **PNEUS DIAGONAIS – SOMENTE UMA EMPRESA FORNECEDORA**



Figuras 02

\* Imagens ilustrativas.

**1.3.1.4.8.** O ORE 1 deve ser equipado com rodas de aro 17,5-6,0 ou opcionalmente 17,5- 6,75.

**1.3.1.4.9.** O ORE 1 (4X4) deve ser equipado com rodas de aro 16-5,50F ou opcionalmente 16-6,00G, 16-6L, 16-6,50H ou 16-6 1/2L.

**1.3.1.4.10.** Os ORE 2 e ORE 3 devem ser equipados com rodas de aro 22,5-8,25 ou opcionalmente 22,5-7,50.

**1.3.1.4.9.** Deve ter aplicação e quantidade de pneus de conforme tabela abaixo:

Classificação	Especificação	Aplicação e Quantidade
---------------	---------------	------------------------

		Eixo Direcional	Eixo Trativo
ORE 1	<b>215/75 R17,5</b>	03 (três)	04 (quatro)
ORE 1 (4X4)	750 R16	03 (três)	04 (quatro)
ORE 2	275/80 R22,5	03 (três)	04 (quatro)
ORE 3	275/80 R22,5	03 (três)	04 (quatro)

### 1.3.1.5. Sistema Elétrico

**1.3.1.5.1. Deve estar equipado com chave geral na central elétrica, porém, quando do seu acionamento, não devem ser desativadas as funções do registrador eletrônico instantâneo inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo eletrônico), de emergência e dos sistemas com memória alimentada (Encarte N deste Termo de Referência). Todos os demais circuitos devem permanecer desligados.**

**1.3.1.5.1.1. As luzes dos interruptores e do painel de controles também devem manter-se apagadas.**

**1.3.1.5.2.** O sistema elétrico deve atender ao especificado nos itens 47 e 49 da norma ABNT NBR 15570 e suas atualizações.

**1.3.1.5.3.** Deve estar equipado com alternador de corrente com capacidade igual ou superior a 80Ah.

**1.3.1.5.4.** Para o ORE equipado com sistema elétrico de 12VDC deve possuir 01 (uma) ou mais baterias que apresentem capacidade mínima de 170Ah, e para aquele equipado com sistema elétrico de 24VDC deve possuir 02 (duas) baterias com capacidade mínima de 135Ah.

### 1.3.1.6. Sistema de Freios

**1.3.1.6.1.** Deve ser equipado com freio de serviço pneumático e/ou hidráulico, com regulagem automática do sistema de freio.

**1.3.1.6.2.** O freio de estacionamento deve ter acionamento pneumático ou mecânico.

**1.3.1.6.3.** Devem ser atendidos os critérios definidos nas normas ABNT NBR: 10966, 10967, 10968, 10969 e 10970, e suas atualizações, para o método de ensaio e os requisitos mínimos para avaliação dos sistemas de freios.

### 1.3.1.7 Raios de Giro

**1.3.1.7.1.** Os valores dos raios de giro do ORE devem obedecer aos limites e condições de esterçamento conforme tabela abaixo. Esses valores são relativos a uma curva de 360° (Figura 03).

Classificação	Raios de Giro (mm)			
	Manobrabilidade			
	REEP (máximo)	REEG (máximo)	RIEG (mínimo)	ART (máximo)
<b>ORE 1</b>	12.500	11.500	1.500	1.000

ORE 1 (4X4)	12.500	11.500	1.500	1.000
ORE 2	12.500	11.500	1.500	1.000
ORE 3	14.000	12.000	5.000	1.400
Condição de Esterçamento	máximo	máximo	qualquer*	máximo

\* Desde que o ORE esteja percorrendo um trajeto inscrito ao REEP.

Legendas:

REEP - Externo entre paredes

REEG - Externo entre guias

RIEG - Interno entre guias

ART - Avanço radial de traseira

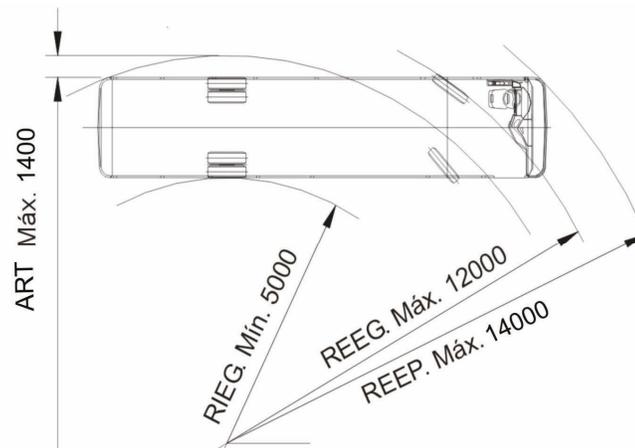


Figura 03

\* Imagem ilustrativa.

## 1.3.2. Carroçaria

### 1.3.2.1. Gabinete Externo

1.3.2.1.1. A tampa do bocal do tanque de combustível deve ficar protegida de poeira e lama por meio de duto flexível, interligando a carroçaria ao tanque de combustível, e deve possuir dreno. Este duto não deve interferir na operação de abertura e fechamento do bocal.

**1.3.2.1.2. O tanque de combustível deve possuir protetor metálico. (PROBLEMAS DE PESO, ACUMULAÇÃO DE SUJEIRA)**

1.3.2.1.3. Todas as partes estruturais devem receber tratamento anti-corrosivo e anti-ruído.

1.3.2.1.4. Deve ser equipado com pára-barro atrás das rodas dianteiras e traseiras.

### 1.3.2.2. Comprimento Total

1.3.2.2.1. O comprimento total do ORE deve estar em conformidade com os valores estabelecidos na tabela abaixo (tolerância de +5%).

Classificação	Comprimento da Carroçaria (mm)
---------------	--------------------------------

ORE 1	≤ 7.000
ORE 1 (4X4)	≤ 7.000
ORE 2	≤ 9.000
ORE 3	≤ 11.000

**1.3.2.2.2.** O comprimento total é a distância entre 02 (dois) planos verticais perpendiculares ao plano longitudinal médio do ORE e que tangenciam a dianteira e a traseira da carroçaria.

**1.3.2.2.3.** Todas as partes do ORE, inclusive qualquer parte que se projete da dianteira ou traseira (pára-choques, etc.), devem estar contidas entre esses 02 (dois) planos, exceto ganchos para conexão de reboque.

**1.3.2.2.4.** A medida dimensional do balanço traseiro do ORE deve ser de, no máximo, 71% da medida dimensional do entre-eixos.

### **1.3.2.3. Largura Interna**

**1.3.2.3.1.** A largura interna mínima do ORE deve estar em conformidade com a tabela abaixo.

Classificação	Largura Interna Mínima (mm)	Tolerância
ORE 1	2.100	+3%
ORE 1 (4X4)	2.100	+3%
ORE 2	2.500	+2%
ORE 3	2.500	+2%

### **VERIFICAR LARGURA INTERNA E EXTERNA – DIMINUIR TOLERÂNCIA PARA 5% (2400)**

**1.3.2.3.2.** Havendo largura interna maior que a mínima, os bancos dos estudantes devem ser aumentados no seu comprimento em valor igual a esta diferença, mantendo-se inalterada a dimensão de 300mm de largura do corredor de circulação conforme subitem 1.3.3.4 deste Termo de Referência.

### **1.3.2.4. Largura Externa**

**1.3.2.4.1.** A largura externa máxima do ORE deve ser de 2.600mm, sendo compreendida pela distância entre 02 (dois) planos paralelos ao plano longitudinal médio do ORE, e que o tangenciam em ambos os lados deste plano.

**1.3.2.4.2.** Na determinação da largura estão incluídas todas as partes do ORE, inclusive qualquer projeção lateral (cubos das rodas, apoios da porta de serviço, pára-choques, perfis, frisos laterais e aros de rodas), estando excluídos os espelhos retrovisores externos, luzes de sinalização, indicadores / sistema de controle de pressão dos pneus e pára-lamas flexíveis.

### **1.3.2.5. Altura Externa**

A altura externa máxima do ORE entre o plano de apoio e um plano horizontal tangente à sua parte mais alta deve ser de 3.800mm, considerando todas as partes fixas entre estes 02 (dois) planos.

### 1.3.2.6. Pára-Choque

**1.3.2.6.1.** Deve ser equipado, em cada extremidade, com pára-choque do tipo envolvente, devidamente reforçado na parte interna para absorver impactos, com extremidades encurvadas ou anguladas, com as faces inferiores coincidentes com as faces inferiores das saias das carroçarias.

**1.3.2.6.2.** A altura máxima dos pára-choques deve ser obtida entre o plano da face inferior, entre seu ponto central e o pavimento, estando o ORE com sua massa em ordem de marcha, conforme disposto na norma ABNT NBR ISO 1176 e suas atualizações.

**1.3.2.6.3.** A altura máxima do pára-choque traseiro em relação ao plano de apoio das rodas é de 400mm.

**1.3.2.6.4.** Para atender a especificação do ângulo mínimo de saída o ORE pode contar com pára-choque traseiro retrátil (Figura 04).

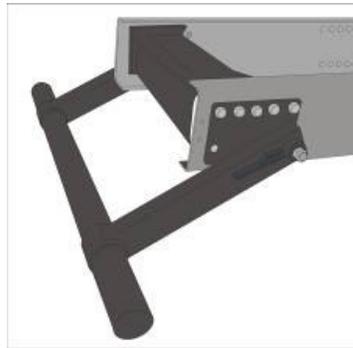


Figura 04

\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.6.5.** No pára-choque traseiro retrátil devem ser aplicados dispositivos refletivos de segurança.

**1.3.2.6.6.** O formato, posicionamento e o dimensionamento do pára-choque traseiro retrátil ficam a critério do Fornecedor, devendo constar no projeto técnico do ORE. Não deve ser considerado para fins de medição do ângulo de saída.

### 1.3.2.7. Saia Lateral

**1.3.2.7.1.** A altura das saias laterais da carroçaria em relação ao plano de apoio às rodas, medida no centro do entre-eixos, deve estar em conformidade com a tabela abaixo:

Classificação	Altura da Saia (mm)
ORE 1	≥ 400
ORE 1 (4X4)	≥ 500
ORE 2	≥ 600
ORE 3	≥ 600

**1.3.2.7.2.** É admitida tolerância na altura da saia em relação ao solo de  $\pm 5\%$ , medida tomada no centro do entre-eixos.

**ALTURA 400 e – 5% - VERIFICAR AR CONDICIONADO (CONDENSADOR)**

**1.3.2.7.3.** Devem ser instalados reforços (metálicos) nas saias dianteiras.

**1.3.2.8. Sistema de Iluminação Externa e de Sinalização**

**1.3.2.8.1.** O conjunto óptico do ORE deve ser ajustado conforme o projeto de cada Fornecedor, admitindo-se uma tolerância de  $\pm 10\%$  nas dimensões verticais citadas nas Resoluções do Contran pertinentes.

**1.3.2.8.2.** Deve dispor de lanternas intermitentes de luz branca, dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e de luz vermelha dispostas nas extremidades da parte superior traseira, ativadas em conjunto com o acionamento da porta de serviço.

**1.3.2.8.3.** Deve ser provido de lanterna de freio elevada (brake light) instalada na máscara traseira, com seu centro geométrico sobre a linha central vertical do ORE. A intensidade de luminosidade da lanterna elevada deve garantir, no mínimo, a mesma luminosidade produzida pelas demais luzes de freio.

**1.3.2.8.4.** Deve ser provido de lanterna de marcha-a-ré adicional instalada na máscara traseira, abaixo da lanterna de freio elevada (brake light). A intensidade de luz emitida pela lanterna de marcha-a-ré deve ser de, no máximo, 900 (novecentas) candelas em direção abaixo do plano horizontal. O seu acionamento deverá ser conjugado com as demais lanternas de marcha-à-ré.

**1.3.2.8.5.** A lanterna de freio elevada (brake light) deve ser combinada com as lanternas de freio, não devendo ser agrupada, combinada ou reciprocamente incorporada com qualquer outra lanterna, só podendo ser ativada quando da aplicação do freio de serviço.

**1.3.2.8.6.** Para efeito de segurança na utilização de marcha-a-ré, deve ser incorporado um sinal com pressão sonora de 90dB(A), entre 500 e 3.000Hz, medido a 1.000mm da fonte em qualquer direção, que deverá funcionar de maneira sincronizada com as luzes de marcha-a-ré. O dispositivo acústico, do tipo sirene, deve estar localizado na parte traseira do ORE.

**1.3.2.8.7.** Deve possuir, em cada lado da carroçaria e na traseira, em distâncias aproximadamente iguais, lanternas na cor âmbar, agrupadas a retrorrefletores, conforme previsto nas Resoluções Contran n.º 680/87, 692/88 e 227/07, e suas atualizações.

**1.3.2.9. Comunicação Visual e Tátil**

**1.3.2.9.1.** No projeto de comunicação visual interna e externa do ORE, devem ser atendidos todos os conceitos e critérios definidos na seção 7 da norma ABNT NBR 14022 (item 1.2, subitem 1.2.1, subitem 1.2.3, exceto subitens 1.2.3.2, 1.2.3.3 e 1.2.3.4, subitem 1.3.2, exceto subitem 1.3.2.3, e subitem item 1.3.6, exceto subitem 1.3.6.3) e suas atualizações.

**1.3.2.9.2.** O SIA (Símbolo Internacional de Acesso) deverá ser protegido por verniz.

**1.3.2.9.3.** Devem ser utilizadas simbologias específicas em todas as informações e orientações existentes no interior do ORE.

**1.3.2.9.4.** Deve ser aplicado dispositivo de sinalização tátil na coluna próxima às poltronas preferenciais.

**1.3.2.9.5.** A cor externa do ORE deve ser “**Amarelo Escolar**” (referência da cor: 1.25Y 7/12 - Tabela de Cartelas Munsell), pintada em sistema poliuretano bi componente, com espessura da camada seca entre 50 e 60µm, sem prejuízo da faixa definida abaixo.

**1.3.2.9.6.** Deverão ser disponibilizadas pelo Fornecedor, ao Inmetro, 30 (trinta) placas metálicas pintadas na cor “**Amarelo Escolar**” (dimensões mínimas: 100x150mm).

**1.3.2.9.7.** Na traseira e nas laterais das carroçarias, deve ser pintada, em toda a sua extensão, uma faixa horizontal com as seguintes especificações: cor preta com 400mm ± 10mm de largura, a meia altura da carroçaria, na qual deverá ser inscrita, em letras maiúsculas, o dístico “**ESCOLAR**”, na tipologia Arial, com altura da letra de 280mm ± 10mm, na cor “Amarelo Escolar”, pintado em sistema poliuretano bi componente, e espessura da camada seca entre 50 e 60µm.

**1.3.2.9.8.** Deve ser pintada ou adesivada no vidro do pára-brisa uma película na cor preta para proteção solar do condutor, com largura de 280mm ±10mm, contendo de forma centralizada o dístico “**ESCOLAR**”, na cor amarela, com altura da letra de 200mm, na tipologia Arial, devendo ser legível pelo lado externo do ORE.

**1.3.2.9.9.** Não é permitida a instalação de caixa de vista.

**1.3.2.9.10.** Ao lado da porta de serviço e na lateral esquerda do ORE, na altura da faixa de identificação, definida acima, devem ser pintadas a frase “**Caminho da Escola**” e as marcas institucionais do MEC, FNDE, Inmetro e BNDES quando aplicável (Encarte G deste Termo de Referência). A frase e as marcas institucionais podem ser adesivadas com um material tipo “faqueado” e protegidas com verniz.

**1.3.2.9.11.** Excepcionalmente, por solicitação formal do Órgão Gerenciador, as marcas institucionais poderão ser ajustadas bem como, por solicitação formal do Interessado, poderá ser acrescida a marca institucional local.

**1.3.2.9.12.** A marca institucional do BNDES (Encarte G deste Termo de Referência) será apenas utilizada, dependendo da fonte de recursos para a aquisição do ORE.

**1.3.2.9.13.** Na máscara traseira da carroçaria, deve ser afixado um adesivo refletivo na cor preta contendo a expressão “**Disque Denúncia: 0800 616161**”, na tipologia Arial (Encarte K deste Termo de Referência).

**1.3.2.9.14.** Na máscara traseira da carroçaria, deve ser afixada uma placa de sinalização de limitação de velocidade confeccionada em adesivo refletivo recoberto por verniz (Encarte K deste Termo de Referência).

**1.3.2.9.15.** Deve possuir dispositivos refletivos de segurança, cujas características refletivas do material estão definidas na Resolução Contran n.º 128/2001 e suas atualizações, afixados nas laterais e na traseira do ORE, alternando os segmentos de cores (vermelho e branco), dispostos horizontalmente e distribuídos de forma uniforme (Encarte H deste Termo de Referência), observando que as extremidades externas localizadas na traseira do ORE, devem ser vermelhas.

### **1.3.2.10. Painel Traseiro**

**1.3.2.10.1.** O painel traseiro deve ser totalmente fechado, sem área envidraçada.

**1.3.2.10.2.** Deve existir, no painel traseiro, compartimento com acesso externo, para a guarda da roda sobressalente e dos equipamentos necessários à sua substituição (macaco hidráulico e chave de roda), triângulo e dispositivo para rebocador.

**1.3.2.10.3. O compartimento deve possuir internamente, luminária(s) com luminosidade adequada para iluminá-lo.**

**1.3.2.10.4.** A guarda e a retirada da roda sobressalente deverão ser executadas através da utilização de um dispositivo embarcado que possibilite a realização dessas operações por apenas 01 (uma) única pessoa.

### **1.3.2.11. Porta de Serviço e Degraus**

**1.3.2.11.1.** A porta de serviço deve ser posicionada atrás do eixo dianteiro (direcional), o mais próximo possível deste, com 150mm de distância máxima até as caixas de roda dianteiras, atendendo os requisitos técnicos e construtivos.

**ELEVADOR COM 3 DEGRAUS E POSIÇÃO DA PORTA – VERIFICAR DIMENSÃO 150mm SEM ELEVADOR e 1050 mm /1100mm COM ELEVADOR – INCLUIR LIMITES**

**1.3.2.11.2.** O vão livre mínimo para passagem deve ter 950mm na largura, sendo que a altura obtida a partir do patamar de embarque deve ser de 1.800mm, à exceção dos ORE 1 e ORE 1 (4X4), que deve ser 1.700mm.

**1.3.2.11.3.** Para efeito da largura útil da porta de serviço, deve ser garantida uma altura entre 700 e 1.600mm (tolerância de +5%), relativa ao nível do primeiro degrau, sendo que a dimensão pode ser reduzida em até 100mm quando esta medição for feita no nível dos pegamãos (Figura 05).

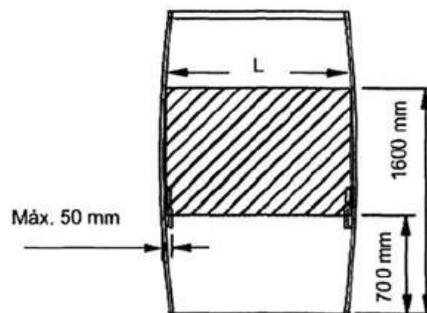


Figura 05

\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.11.4.** A porta de serviço deve ser do tipo “folha dupla urbana pivotada”, e o seu sistema de movimentação deve ser elétrico.

**1.3.2.11.5.** As folhas da porta de serviço devem abrir de forma que o seu lado interno fique voltado para a área de acesso do ORE.

**1.3.2.11.6.** Os dispositivos de movimentação da porta de serviço não podem ser posicionados de forma a obstruir a passagem, nem colocar em risco a integridade física dos estudantes, tanto no embarque como no desembarque.

**1.3.2.11.7.** A porta de serviço deve conter área envidraçada em sua parte superior e inferior que corresponda a no mínimo 70% de sua área de superfície.

**1.3.2.11.8.** Todos os vidros utilizados devem ser de segurança, conforme disposto nas normas ABNT NBR 9491 e Resolução Contran n.º 254/2007 e suas atualizações.

**1.3.2.11.9.** A porta de serviço deve contar com dispositivos que permitam, em caso de emergência, a abertura manual, pelo interior do ORE e pelo lado externo do ônibus escolar.

**1.3.2.11.10.** No lado interno do ORE o dispositivo deve estar ao alcance dos estudantes, centralizado em relação à porta de serviço e posicionado acima do mecanismo de acionamento da porta de serviço, devidamente protegido para evitar o seu acionamento acidental. Deve possuir legenda que permita a sua identificação e o método de operação.

### **SUGESTÃO: PREFERENCIALMENTE CENTRALIZADO – POSSIBILITAR LATERAL**

**1.3.2.11.11.** No lado externo do ORE deve haver um dispositivo para abertura da porta de serviço protegido por fechadura com chave ou em compartimento fechado instalado próximo à porta de serviço. Este compartimento deve possuir fechamento com chave (Figura 06).

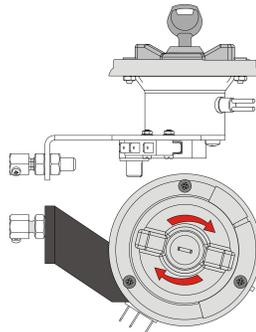


Figura 06

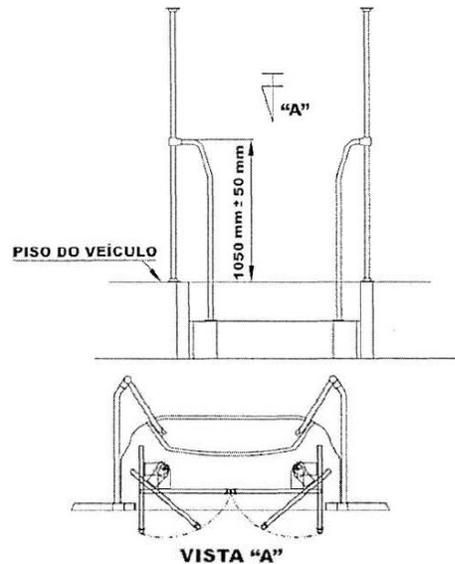
\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.11.12.** Deve ter um sistema de segurança que não permita a abertura da porta de serviço quando em circulação. Entretanto, o dispositivo pode permitir a abertura da porta de serviço em velocidades inferiores a 05km/h, exclusivamente para procedimento de parada para embarque e desembarque de estudantes.

**1.3.2.11.13.** O sistema de bloqueio da porta de serviço deve liberar o movimento para partida do ORE, desde que a porta de serviço já tenha completado no mínimo metade do processo de fechamento ou até o giro de metade do perímetro do pneu, com desativação da aceleração caso a porta de serviço permaneça aberta. Deve haver um dispositivo que interprete a condição de "porta de serviço fechada".

**1.3.2.11.14.** Os apoios para embarque e desembarque devem ser na cor amarela e guarnecer a entrada e saída do ORE, instalados sempre no interior da carroçaria, admitindo-se fixá-los nas folhas da porta de serviço, desde que somente se projetem para o exterior quando estas estiverem abertas.

**1.3.2.11.15.** Adicionalmente devem ser instalados corrimãos inferiores (tipo bengala), nos 02 (dois) lados do poço dos degraus, posicionados entre o piso interno e o patamar do degrau da escada, mantendo-se um vão livre mínimo de 900mm (Figuras 07).



Figuras 07

\* Imagens ilustrativas.

**1.3.2.11.16.** Deve possuir 02 (dois) pega-mãos instalados em cada folha da porta de serviço, cujas posições devem estar a 400mm e a 1.000mm de altura, medidos a partir do piso do primeiro degrau, formando simetria aproximadamente paralela à inclinação da escada.

**1.3.2.11.17.** A porta de serviço deve possuir vedação que não permita a entrada de água e poeira no interior do ORE. A vedação deve ocorrer com borrachas, entre as folhas da porta de serviço e nas suas extremidades superior e inferior (Figura 08). Não é permitida a instalação de dispositivo tipo “vassoura” nas extremidades superior e inferior das folhas da porta de serviço.

#### VERIFICAR POSSIBILIDADE DE VASSOURA

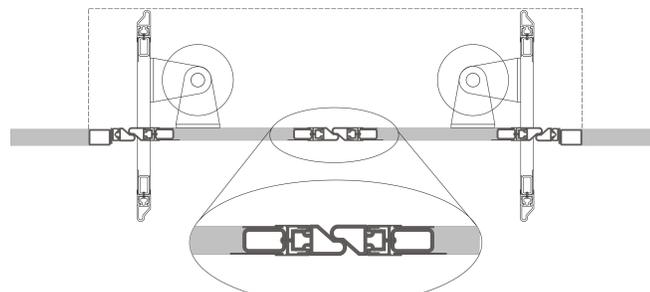


Figura 08

\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.11.18.** Os procedimentos de abertura da porta de serviço pelo lado externo e pelo lado interno (nos casos de emergência) deverão constar do Manual do ORE (Usuário) a ser entregue juntamente com o mesmo.

**1.3.2.11.19.** As dimensões a serem observadas na construção dos degraus da escada devem ser conforme tabela abaixo:

Referências	Dimensões (mm)	
	Mínima	Máxima

Referências	Dimensões (mm)	
	Mínima	Máxima
A	-	500
B	120	350
C	250	-

**1.3.2.11.20.** A escada de acesso ao ORE (porta de serviço) deve ser construída com 03 (três) degraus para as classificações ORE 2 e ORE 3 e com 02 (dois) degraus para as classificações ORE 1 e ORE 1 (4X4) (Figura 09).

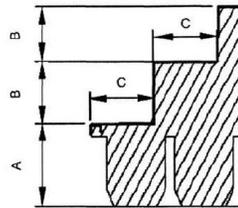


Figura 09

\* Imagem ilustrativa.

Referências:

A = altura em relação ao solo.

B = altura do espelho do degrau.

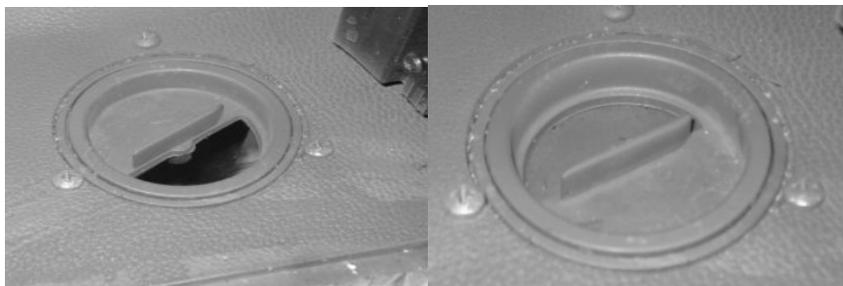
C = comprimento do piso do degrau.

**1.3.2.11.21.** Uma luminária deve ser instalada na região de embarque e desembarque do ORE, com índice de luminosidade não inferior a 30lux, medida a 1.000mm acima da superfície dos degraus da escada, acionada pelo mecanismo de abertura da porta de serviço. Essa iluminação deve possibilitar a visualização da área externa ao ORE, junto à porta de serviço.

**1.3.2.11.22.** Os degraus da escada devem possuir um perfil de acabamento na cor amarela, junto as suas bordas ou arestas, com largura mínima de 10mm.

**1.3.2.11.23.** A superfície de piso dos degraus deve possuir características antiderrapantes.

**1.3.2.11.24.** No piso do primeiro degrau devem ser instalados 02 (dois) drenos para escoamento de água (Figuras 10).



Figuras 10

\* Imagens ilustrativas.

**1.3.2.12. Plataforma Elevatória Veicular e Área Reservada (Box) para Acomodação da Cadeira de Rodas ou Cão Guia**

**1.3.2.12.1.** Os ORE 1, ORE 2 e ORE 3 poderão quando solicitado, no momento da sua aquisição, serem equipados com plataforma elevatória veicular conforme a norma ABNT NBR 15570 (subitem 36.2) e suas atualizações.

**1.3.2.12.2.** Os ORE 1, ORE 2 e ORE 3, quando equipados com plataforma elevatória veicular deverão possuir área reservada (box) para a acomodação da cadeira de rodas com o seu ocupante, conforme a norma ABNT NBR 15570 (item 37) e suas atualizações.

**1.3.2.12.3.** As áreas reservadas para as cadeiras de rodas devem estar localizadas próximas e preferencialmente defronte à porta de serviço do ORE e permitir a disposição das cadeiras de rodas no sentido longitudinal em direção à marcha do mesmo. Suas dimensões devem ser conforme a norma ABNT NBR 14022 e suas atualizações.

**1.3.2.12.4.** As áreas reservadas para as cadeiras de rodas devem ter os elementos necessários para o deslocamento cômodo e seguro de estudantes com deficiência, conforme a norma ABNT NBR 14022 e suas atualizações.

### **1.3.2.13. Pára-Brisa e Janelas**

**1.3.2.13.1.** O vidro do pára-brisa deve ser de vidro de segurança laminado, conforme a norma ABNT NBR 9491 e suas atualizações.

**1.3.2.13.2.** Todos os vidros utilizados nas janelas devem ser de segurança, conforme a norma ABNT NBR 9491 e suas atualizações.

**1.3.2.13.3.** As janelas laterais devem ser construídas com vidros móveis, capazes de deslizar em caixilhos próprios.

**1.3.2.13.4.** As janelas laterais devem possuir na sua parte inferior vidros fixos (bandeira) e sua altura deve ser 1/3 (um terço) da altura da janela. Janelas de acabamento, de complementação ou de necessidades estruturais podem ser totalmente fixas.

**1.3.2.13.5.** A abertura dos vidros móveis superiores, exceto as janelas de acabamento e/ou complementação, por questões de segurança, deve ser de 150mm (tolerância de -05 e +10mm) em cada uma das folhas, que contará com limitadores de abertura, fixados nas estruturas das esquadrias, e de difícil remoção (Figura 11).

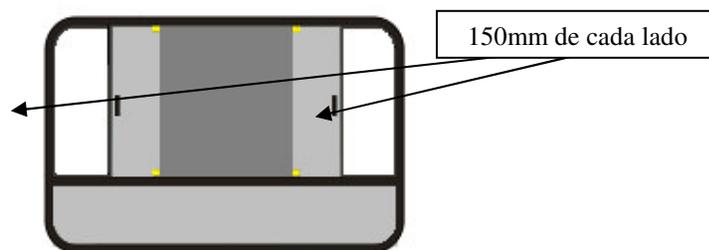


Figura 11  
\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.13.6.** As janelas devem possuir dispositivos que permitam os seus travamentos.

**1.3.2.13.7.** As janelas devem ter suas larguras compreendidas entre 1.100 e 1600mm com altura mínima de 800mm, exceto para janelas de acabamento e/ou complementação de

necessidades estruturais. No caso das classificações ORE 1 e ORE 1 (4x4) esta altura deve ser de, no mínimo, 700mm.

**1.3.2.13.8.** A altura do peitoril da janela, medida da parte inferior exposta do vidro em relação ao piso interno, deve estar entre 700 e 1.000mm, excetuando-se:

- a) as janelas localizadas no posto de comando;
- b) as janelas localizadas nas regiões das caixas de rodas ou patamares elevados.

**1.3.2.13.9.** As janelas devem possuir barra de proteção soldada na estrutura dos vidros fixos (Figura 12).

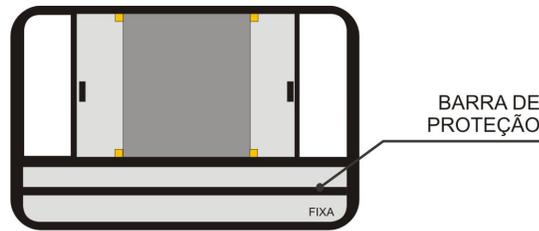


Figura 12  
\* Imagem ilustrativa.

**1.3.2.13.10.** Todos os vidros das janelas que não interferem nas áreas envidraçadas indispensáveis à dirigibilidade do ORE, conforme o Anexo da Resolução Contran n.º 254/2007 e suas atualizações, devem ser escurecidos originalmente, sem a utilização de películas específicas, na tonalidade verde, sendo esta cor incorporada durante o processo de fabricação do vidro (vidro colorido na massa), e suas características devem atender às especificações da tabela abaixo:

Propriedade	Descrição		Sigla	Medição
Fatores luminosos	Transmissão de luz (%)		TL	≤ 78,0
	Reflexão (%)	Externa	RLe	≤ 7,2
		Interna	RLi	≤ 7,2
Fatores de energia	Transmissão energética (%)		TE	≤ 52,4
	Reflexão energética (%)	Externa	REe	≤ 5,8
		Interna	REi	≤ 5,8
	Absorção		Abs%	≥ 41,0
	Fator solar		FS	≤ 0,632
Coeficiente de sombreamento		CS	≤ 0,726	
Transmissão térmica	Fator U		UW/m <sup>2</sup> /K	≤ 5,76

**1.3.2.13.11.** Todos os vidros das janelas, do pára-brisa, além das divisórias internas, devem cumprir com as prescrições de segurança no que se refere ao modo de fragmentação, resistência ao impacto da cabeça e resistência a abrasão, conforme Resolução Contran n.º 254/2007 e suas atualizações.

**1.3.2.13.12.** Admite-se quebra-vento na janela do condutor, desde que, quando aberto, não seja projetado mais do que 100mm em relação à lateral do ORE.

### **1.3.2.14. Gabinete Interno**

**1.3.2.14.1.** A altura interna em qualquer ponto do corredor central de circulação de estudantes, medida verticalmente do piso do ORE ao revestimento interior do teto, deve ser no mínimo 1.900mm, a exceção das classificações ORE 1 e ORE 1 (4x4) que deve ser no mínimo 1.800mm.

**1.3.2.14.2.** Toda a superfície do piso deve ser em alumínio lavrado, podendo ser utilizado outros materiais nas caixas de rodas e piso da cabine do condutor.

**1.3.2.14.3.** As superfícies do piso da(s) área(s) reservada(s) para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia, degraus internos, área de embarque e desembarque, plataforma elevatória veicular, rampas internas e de acesso ao ORE devem possuir características antiderrapantes.

**1.3.2.14.4.** Na utilização de madeira, compensado naval ou equivalente como contra piso, deve haver tratamento específico para evitar apodrecimento, ação de fungos, entre outros.

**1.3.2.14.5.** Todas as partes estruturais abaixo do piso, incluindo a parte interna da saia da carroçaria, quando construídas com materiais sujeitos à corrosão, devem receber tratamentos anti-corrosivo e anti-ruído.

**1.3.2.14.6.** As tampas de inspeção eventualmente existentes no piso do ORE devem estar montadas e fixadas de modo a não poderem ser deslocadas ou abertas sem a utilização de ferramentas ou chaves.

**1.3.2.14.7.** Os dispositivos para abertura das tampas de inspeção ou de acabamento (por exemplo: perfis, sinalizadores, entre outros) do piso não podem ultrapassar 6,5mm do nível do piso.

**1.3.2.14.8.** Não pode ser instalado qualquer acessório ou equipamento sobre as tampas que dificulte a realização de inspeção ou manutenção nos agregados mecânicos.

**1.3.2.14.9.** No assoalho devem ser instalados drenos para escoamento de água, nas seguintes localizações do ORE: na traseira (02), na dianteira 02 (dois) e no centro (dois) (Figuras 09).

**1.3.2.14.10.** Identificação dos desníveis e limites:

a) deve ser instalado um perfil de acabamento na cor amarela com largura mínima de 10mm, para identificação de todos os desníveis existentes ao longo do salão de estudantes, abrangendo inclusive regiões expostas das caixas de rodas e degraus, quando existentes;

b) na região da porta de serviço deve ser instalado um perfil de acabamento na cor amarela com largura mínima de 10mm, para identificação dos limites do piso interno.

### **1.3.2.15. Ventilação Interna**

**1.3.2.15.1.** Os dispositivos de ventilação devem assegurar a renovação do ar no ORE de pelo menos 30 (trinta) vezes por hora.

**1.3.2.15.2.** A quantidade mínima de dispositivos de ventilação para garantir a renovação do ar no interior do ORE, deve ser conforme tabela abaixo:

Classificação	Tomada de Ar Forçada (Ventilador)	Tomada de Ar Natural (Cúpula)
ORE 1	01	02
ORE 1 (4x4)	01	02
ORE 2	02	02
ORE 3	02	02

**1.3.2.15.3.** Os dispositivos de ventilação devem estar localizados o mais próximo possível do eixo longitudinal do ORE.

**1.3.2.15.4.** Os dispositivos de ventilação devem ser instalados alternadamente, e localizados ao longo do teto de maneira uniforme.

**1.3.2.15.5.** Os dispositivos de ventilação devem estar protegidos para possibilitar sua utilização em dias chuvosos.

**1.3.2.15.6.** Deve haver no mínimo 01 (um) ventilador elétrico com ar quente, velocidades e capacidade de vazão suficiente para desembaçamento do vidro do pára-brisa, principalmente no campo de visão principal do condutor.

**1.3.2.15.7.** Para conforto térmico do condutor, deve haver ventilação de ar que possua uma vazão mínima de 550 m<sup>3</sup>/h.

#### **1.3.2.16. Climatização Interna**

**1.3.2.16.1.** A climatização deve ter a capacidade para refrigeração e aquecimento, e ser composta por 01 (uma) unidade, apenas de refrigeração, e por 01 (um) sistema de calefação, por convecção natural.

**1.3.2.16.2.** A unidade de refrigeração deve ser do tipo refrigeração por ciclo fechado por compressão de vapor, com a utilização de gás refrigerante (somente gases da família Hidro-Fluor-Carbono).

**1.3.2.16.3.** O sistema de calefação deve ser do tipo convencional, com a utilização de trocadores de calor do tipo líquido-gás, empregando o líquido de arrefecimento do motor.

**1.3.2.16.4.** Para o controle da temperatura interna do ORE, deve ser disponibilizado no painel de controle, um comando para a regulagem entre 18 e 29°C.

**1.3.2.16.5.** A climatização interna deverá ser dimensionada, levando-se em consideração os fatores da tabela abaixo:

Classificação	Volume interno útil (aproximado - m <sup>3</sup> )	Capacidade de refrigeração (mínima - BTU/h)	Capacidade de calefação (mínima - BTU/h)	Lotação
ORE 1	30	48.000	57.600	29
ORE 1 (4X4)	30	48.000	57.600	23

Classificação	Volume interno útil (aproximado - m <sup>3</sup> )	Capacidade de refrigeração (mínima - BTU/h)	Capacidade de calefação (mínima - BTU/h)	Lotação
ORE 2	45	61.800	74.160	44
ORE 3	60	73.800	88.560	59

VERIFICAR CAPACIDADE MÍNIMA E MÁXIMA (NOMINAL?) E TIPO DE EQUIPAMENTO POR CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS – LOCAL DE CONDENSADOR PARA O ORE 2 e 3 (TETO) E ORE 1 (SPRINGTER) – ALTERNADOR (1 OU 2 PEÇAS).

AR CONDICIONADO DE MAIOR POTÊNCIA, NO TETO, > 60.000 BTU, QUENTE E FRIO – MELHOR QUE CALEFAÇÃO.

QUESTÃO DE ISOLAMENTO - TIPOS DE JANELA, PISO – PARA DEFINIR TIPO E EQUIPAMENTO E LOCAL DE COLOCAÇÃO ( INVADIR PORTA MOCHILA)

GERAÇÃO DE ENERGIA NO ÔNIBUS E UTILIZAÇÃO DO MOTOR (CALEFAÇÃO – QUENTE E FRIO)

O ALTERNADOR DEVE SER FORNECIDO PELO FABRICANTE DO CHASSI.

ITENS COM POSSIBILIDADE DE OPCIONAIS COM AR CONDICIONADO OU NÃO, PARA ESCOLHA PELA ENTIDADE INTERESSADA – VEÍCULO BÁSICO + OPCIONAIS

FÓRUM DE DEBATE COM ESPECIALISTAS

FILTRAGEM E CONTAMINAÇÃO – MANUTENÇÃO E GARANTIA DO VEÍCULO

SUGESTÃO – APARELHO NOVO (CITIVENT) – RENOVADOR DE AR

**1.3.2.16.6.** A climatização deve atender aos parâmetros de conforto, estipulados na norma ABNT NBR 16401-2, para as estações do ano (verão e inverno), conforme a tabela abaixo.

Estação do Ano	Faixa de Temperatura de Bulbo Seco (TBS)	Umidade Relativa (UR)
Verão	22,5 a 25,5°C	65%
	23,0 a 26,0°C	35%
Inverno	21,0 a 23,5°C	60%
	21,5 a 24,0°C	30%

### 1.3.2.17. Iluminação Interna

**1.3.2.17.1.** O sistema de iluminação do salão de estudantes e da região da porta de serviço do ORE deve propiciar níveis adequados de iluminação que facilitem o embarque, o desembarque, a movimentação e o acesso às informações pelos estudantes, principalmente daqueles com baixa visão.

**1.3.2.16.2.** A iluminação do ORE deve ser produzida por fonte de luz com o acionamento instalado no posto de comando, sendo a alimentação feita por, no mínimo, 02 (dois) circuitos

com interruptores independentes, de maneira que na falha de um o outro circuito garanta no mínimo 50% da iluminação total.

**1.3.2.16.3.** O índice mínimo de luminosidade interna deve ser de 100lux, medido a 500mm acima do nível de qualquer assento localizado a partir da segunda fileira de poltronas, a contar do posto de comando.

**1.3.2.16.4.** No posto de comando, e na primeira fila de poltronas atrás dele, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30lux, de maneira a minimizar reflexos no pára-brisa e nos espelhos retrovisores internos.

**1.3.2.16.5.** No posto de comando devem ser instaladas 02 (duas) luminárias com controles independentes.

**1.3.2.16.6.** As medições devem ser executadas em ambiente escuro, com o motor do ORE funcionando em marcha lenta e com porta de serviço aberta.

### **1.3.2.17. Revestimento Interno**

**1.3.2.17.1.** Os materiais utilizados para revestimento interno devem possuir características de retardamento à propagação de fogo e não podem produzir farpas em caso de rupturas, devendo proporcionar ainda, isolamentos térmico e acústico.

**1.3.2.17.1.** O compartimento do motor e o sistema de exaustão devem ter isolamento térmico e acústico.

**1.3.2.17.2.** O revestimento interno com painéis laminados deve ser na cor gelo.

### **1.3.3. Mobiliário**

#### **1.3.3.1. Poltrona do Condutor**

##### **1.3.3.1.1. Conceção**

**1.3.3.1.1.1.** O projeto da poltrona do condutor deve considerar as prescrições do banco e sua ancoragem, definidas pela Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações.

**1.3.3.1.1.2.** A poltrona deve ser anatômica, regulável nos sentidos laterais, longitudinais e de altura, estofada com material anti-transpirante.

**ORE 1- SEM CAPÔ - NÃO NECESSITA DE DESLOCAMENTO LATERAL.**

##### **1.3.3.1.2. Dimensões Gerais**

**1.3.3.1.2.1.** O assento da poltrona deve ter as seguintes dimensões:

a) largura entre 400 e 500mm;

b) profundidade entre 380 e 450mm.

**1.3.3.1.2.2.** O encosto da poltrona deve ser de forma trapezoidal, permitir ajuste de forma contínua ou pelo menos em 05 (cinco) estágios de inclinação, de 95 a 115° com a horizontal, e ter as seguintes dimensões:

- a) base inferior variando de 400 a 500mm;
- b) base superior variando de 340 a 460mm;
- c) altura variando de 480 a 550mm.

### **1.3.3.1.3. Posicionamento**

**1.3.3.1.3.1.** A poltrona deve permitir variações na altura entre 400 e 550mm, atendendo a uma variação de curso de no mínimo 130mm.

**1.3.3.1.3.2.** A poltrona deve permitir regulagem de altura com movimento vertical de 0 a 160mm, oferecendo no mínimo 04 (quatro) posições de bloqueio. Deve possuir deslocamento lateral para melhor acesso e posicionamento do condutor, além de permitir o deslocamento longitudinal.

**1.3.3.1.3.3.** Recomenda-se que a poltrona seja instalada de modo que a projeção do seu eixo de simetria no plano horizontal coincida com o centro do volante.

### **1.3.3.1.3.4. Cinto de Segurança**

**1.3.3.1.3.4.1.** Deve ser instalado cinto de segurança de 03 (três) pontos, com mecanismo retrátil para o condutor. O cinto não pode causar incômodo nem desconforto, inclusive as oscilações decorrentes do sistema de amortecimento da poltrona.

**1.3.3.1.3.4.2.** O cinto de segurança para o condutor e suas ancoragens devem estar em conformidade com os requisitos das normas ABNT NBR 6091, 7337 e 7338, e suas atualizações.

## **1.3.3.2. Poltronas dos Estudantes**

### **1.3.3.2.1. Concepção**

**1.3.3.2.1.1.** O projeto das poltronas deve considerar as prescrições do banco e sua ancoragem, definidas pela Resolução Contran n.º 316/2009 e suas atualizações.

**1.3.3.2.1.2.** Para efeito de cálculo de distribuição de carga por eixo deve ser considerado o valor de 68kgf para as poltronas simples e o valor de 136kgf para as poltronas duplas e triplas.

**1.3.3.2.1.3.** Os bancos serão do tipo poltrona/sofá.

**1.3.3.2.1.4.** As poltronas devem possuir encosto alto de cabeça sem pega-mão.

## **AJUSTE DE FIGURA**

**1.3.3.2.1.5.** As poltronas devem ter o assento e o encosto estofados e revestidos em vinil lavável anti-deslizante, estampados conforme Encarte O deste Termo de Referência.

**1.3.3.2.1.6.** A parte traseira das poltronas deve ser totalmente fechada, inexistindo quaisquer arestas, bordas ou cantos vivos.

**1.3.3.2.1.7.** Deve ser evitado que parafusos, rebites ou outras formas de fixação estejam salientes.

**1.3.3.2.1.8.** Na parte traseira das poltronas deve ser utilizado revestimento em tecido liso, sem estampa ou cobertura plástica, na cor azul, na tonalidade mais próxima possível do revestimento interno.

**1.3.3.2.1.9.** Deve possuir pelo menos 01 (uma) poltrona dupla ou 01 (uma) poltrona tripla disponível para uso preferencial de estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida.

**1.3.3.2.1.10.** Para possibilitar a identificação dos assentos preferenciais pelos estudantes com deficiência visual, a coluna ou o balaustre junto OU PRÓXIMO a cada assento deve apresentar dispositivo tátil, conforme subitem 1.3.2 da norma ABNT NBR 14022.

**1.3.3.2.1.11.** A identificação visual dos assentos preferenciais deve ser feita através de adesivo aplicado no vidro (Encarte M deste Termo de Referência).

**1.3.3.2.1.12.** As poltronas preferenciais devem ter características construtivas que maximizem o conforto e a segurança, tais como:

a) posicionamento de forma a não causar dificuldade de acesso;

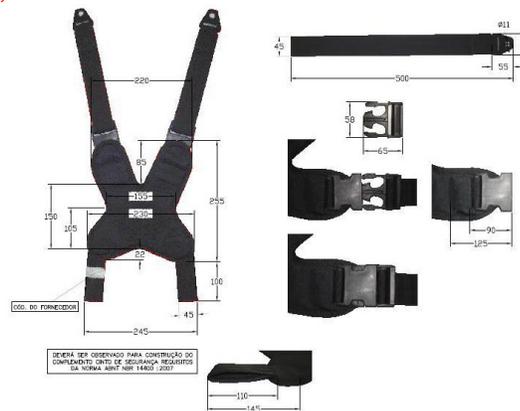
b) identificação visual na cor amarela, aplicada no apoio de braço e no encosto frontal da poltrona, contrastando com as demais poltronas, de forma a ser facilmente percebida;

c) apoio de braço (lateral - lado do corredor de circulação) do tipo basculante;

d) cinto de segurança subabdominal complementado por 02 (dois) pontos de apoio superiores (colete torácico), sendo considerada somente a ancoragem do cinto subabdominal (Figuras 13);

e) apoio para acomodação dos pés, exceto para os bancos localizados sobre a caixa de rodas.

### RESTRIÇÃO DE ACESSO, RETIRAR O ITEM



Figuras 13

\* Imagens ilustrativas.

### 1.3.3.2.2. Dimensões Gerais

**1.3.3.2.2.1.** A altura máxima do assento, em relação ao local de acomodação dos pés, deve ser de 400mm (Figura 15). Esta dimensão será medida na linha média do referido assento, na sua parte frontal. Para assentos sobre caixas de rodas, pode-se adotar altura mínima de 350mm.

**1.3.3.2.2.2.** A largura da poltrona deve ser medida tomando como base a metade da profundidade do assento, tendo como dimensões (Figura 14):

- a) 450mm para a poltrona simples com 01 (um) assento;
- b) 800mm para a poltrona dupla com 02 (dois) assentos inteiriços;
- c) 1.000mm para a poltrona tripla com 03 (três) assentos inteiriços.

**1.3.3.2.2.3.** Para todas as medidas das poltronas admite-se uma tolerância de +10%.

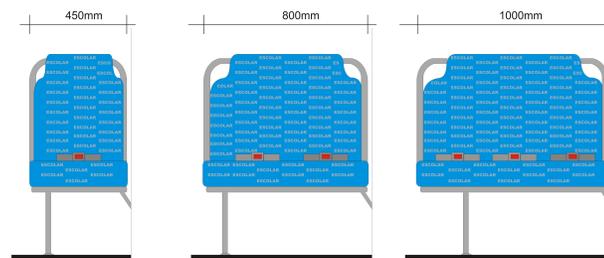


Figura 14

\* Imagens ilustrativas.

**1.3.3.2.2.4.** A profundidade do assento deve ser de 350mm (tolerância de +5%), tomada na horizontal a partir da interseção do assento com encosto ou seus prolongamentos.

**1.3.3.2.2.5.** A altura do encosto, referida ao nível do assento, é de 650mm (tolerância de +5%) (Figura 15), tomada na vertical a partir da interseção do assento com encosto ou seus prolongamentos.

**1.3.3.2.2.6.** O ângulo do assento com a horizontal deve estar compreendido entre 5 e 15°.

**1.3.3.2.2.7.** O ângulo do encosto com a horizontal deve estar compreendido entre 105 e 115° (Figura 14).

**1.3.3.2.2.8.** A distância livre entre a extremidade frontal de um assento de uma poltrona e o espaldar ou anteparo que estiver à sua frente, medida no plano horizontal, deve ser conforme tabela abaixo:

Classificação	Distância (mm)
ORE 1	≥ 330
ORE 1 (4x4)	≥ 330
ORE 2	≥ 330
ORE 3	≥ 300

**1.3.3.2.2.9.** Todas as medições relacionadas a poltronas devem ser realizadas ao longo da linha de centro do encosto / assento (Figura 15).

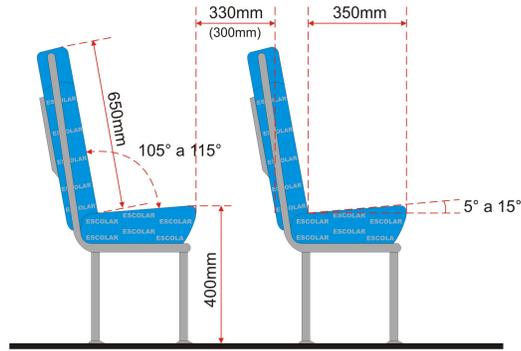


Figura 15  
\* Imagem ilustrativa.

### 1.3.3.2.3. Posicionamento

**1.3.3.2.3.1.** A disposição das poltronas deve ser estabelecida considerando-se as características da linha, o nível de serviço, a aplicação operacional, as dimensões da carroçaria, a localização da porta de serviço e a posição do motor.

**1.3.3.2.3.2.** Todas as poltronas devem ser posicionadas de forma a não causar dificuldade de acesso e acomodação aos estudantes, principalmente aqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.

**1.3.3.2.3.3.** Para preservar a integridade física dos estudantes, deve ser evitado vão livre em relação a anteparo ou poltrona posicionada à frente da plataforma. Caso exista, este não pode ser superior a 60mm.

**1.3.3.2.3.4.** Serão admitidas apenas poltronas duplas e/ou triplas nas últimas fileiras posteriores à porta de serviço.

**1.3.3.2.3.5.** Será admitida até 02 (duas) filas de poltrona simples anterior à porta de serviço.

**1.3.3.2.3.6.** As poltronas serão dispostas em fileiras, conforme a classificação do ORE e deve ser a seguinte (Figura 16):

- a) Em todas as classificações no lado esquerdo do sentido de marcha: poltronas de 1.000mm;
- b) Nos ORE 1 e ORE 1 (4X4) no lado direito do sentido de marcha: poltronas de 800mm;
- c) Nos ORE 2 e ORE 3 no lado direito do sentido de marcha: poltronas de 1.000mm.

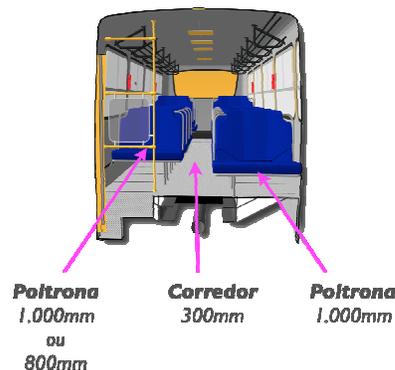


Figura 16  
\* Imagem ilustrativa.

#### **1.3.3.2.4. Apoio de Braço**

**1.3.3.2.4.1.** As poltronas citadas acima devem ser providas de apoio lateral para o braço, tipo basculante, com comprimento máximo de 90% da profundidade da poltrona. A largura do apoio deve ser de no mínimo 30mm.

**1.3.3.2.4.2.** Deve ser instalado o apoio de braço do tipo basculante nas seguintes poltronas:

- a) poltronas preferenciais destinadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- b) poltronas posicionadas anteriormente à porta de serviço (individual).

**1.3.3.2.4.3.** O posicionamento do apoio de braço não pode reduzir a largura do encosto da poltrona, em mais de 20mm.

**1.3.3.2.4.4.** O apoio de braço deve estar recoberto com espuma moldada ou injetada, revestido com material ou fibra sintética, ou então com outro material resiliente sem revestimento, não possuindo extremidades contundentes.

#### **1.3.3.2.5. Encosto de Cabeça**

**1.3.3.2.5.1.** O encosto de cabeça deve ser recoberto com espuma moldada ou injetada revestida com o mesmo material da poltrona.

#### **1.3.3.2.6. Cinto de Segurança**

**1.3.3.2.6.1.** Cada poltrona simples deverá ser equipada com 01 (um) cinto de segurança subabdominal.

**1.3.3.2.6.2.** As poltronas simples que estiverem posicionadas na frente do vidro do pára-brisa e/ou do corredor de circulação devem estar equipadas com cinto de segurança retrátil.

**1.3.3.2.6.3.** Cada poltrona dupla deverá ser equipada com 02 (dois) cintos de segurança subabdominais.

**1.3.3.2.6.4.** Cada poltrona tripla deverá ser equipada com 03 (três) cintos de segurança subabdominais.

**1.3.3.2.6.5.** A poltrona preferencial deve ser equipada com um cinto de segurança subabdominal, para cada estudante, complementado por um cinto de segurança de 04 (quatro) pontos de apoio (Figuras 12).

#### **VERIFICAR FIGURA**

**1.3.3.2.6.6.** Os cintos de segurança deverão estar devidamente homologados e atenderem às especificações das normas ABNT NBR 6091, 7337 e 7338, e da Resolução Contran n.º 48/1998, e suas atualizações.

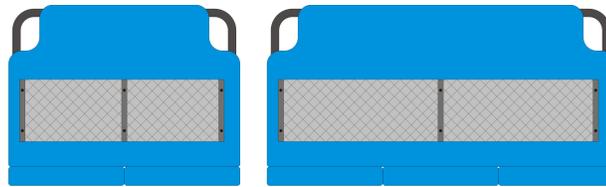
#### **1.3.3.3. Porta-Material Escolar e Porta-Mochila**

**1.3.3.3.1.** Na parte traseira das poltronas deve existir porta-material escolar, com a parte inferior fechada, confeccionado em rede de nylon, e a sua dimensão deve ocupar toda a largura dos encostos, e deve ser equipado com uma travessa central para proporcionar a devida resistência (Figuras 17).

**1.3.3.3.2.** No anteparo localizado na frente dos bancos preferenciais e no anteparo localizado na frente do primeiro banco atrás da porta de serviço, deve existir porta-material escolar, com a parte inferior fechada, confeccionado em rede de nylon, e a sua dimensão deve ocupar a largura do anteparo, e deve ser equipado com uma travessa central para proporcionar a devida resistência.

**1.3.3.3.3.** Quando da instalação de poltrona simples, o porta-material escolar deve ser instalado na lateral (revestimento interno), com a parte inferior fechada, confeccionado em rede de nylon, e a sua dimensão deve ocupar a largura do anteparo, e deve conter uma travessa central para proporcionar a devida resistência.

**1.3.3.3.4.** Quando da instalação de poltrona dupla atrás de poltrona simples, deve ser instalado porta-material escolar, sendo 01 (um) atrás do encosto da poltrona simples e o outro na lateral (revestimento interno), com a parte inferior fechada, confeccionados em rede de nylon, e as suas dimensões devem ocupar, respectivamente, a largura do encosto e a largura da lateral (revestimento interno). Devem conter uma travessa central para proporcionar a devida resistência.



Figuras 17

\* Imagens ilustrativas.

**1.3.3.3.5.** Preso ao teto no sentido longitudinal do ORE, posicionado sobre a fileira de poltronas, com comprimento total igual a extensão desta, e medindo 400mm de largura e 300mm de altura (tolerância de +5%), medidos a partir da janela e do teto, respectivamente, deve existir um porta-mochila, confeccionado em módulos de chapas de aço com espessura de 1,20mm dotado de espaços vazados para redução de peso e harmonia visual e com tratamento superficial (pintura eletrostática a pó na cor cinza médio) (Figura 18).

**1.3.3.3.6.** As peças deverão possuir bordas arredondadas nas extremidades no sentido longitudinal e os suportes de apoio deverão ser confeccionados em aço com espessura de 03mm, com o mesmo tratamento superficial, distribuídos uniformemente ao longo do porta-mochilas.

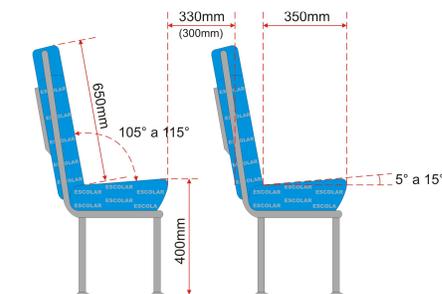


Figura 18

\* Imagem ilustrativa.

**1.3.3.3.7.** Em cada extremidade do porta-mochilas, quando for necessário, deverá existir uma ponteira confeccionada em compensado naval revestida em plástico, com seu contorno em perfil de PVC para acabamento.

**1.3.3.3.8.** Os módulos de chapas de aço do porta-mochilas deverão ser unidos aos suportes de apoio através de parafusos de cabeça francesa, arruela e porca autofrenante.

#### **1.3.3.4. Corredor de Circulação**

**1.3.3.4.1.** O corredor central de circulação deve ficar livre de obstáculos que afetem a segurança e integridade dos estudantes e sua largura deve ser de 300mm (tolerância de +5%).

#### **1.3.3.5. Lixeira**

**1.3.3.5.1.** Deve ser instalada na parte dianteira, próxima à porta de serviço, 01 (uma) lixeira com capacidade  $\geq 09$  (nove) litros, e outra na parte traseira, no fundo do corredor central de circulação, com a mesma capacidade.

**1.3.3.5.2.** As lixeiras devem possuir drenos.

**1.3.3.5.3.** A lixeira na parte traseira do ORE pode ser fixada na posição longitudinal ao corredor.

#### **1.3.3.6. Anteparos e Painéis Divisórios**

**1.3.3.6.1.** Deve estar provido de anteparos / painéis divisórios na mesma tonalidade do revestimento interno, com dimensões de 800mm $\pm$ 50mm de altura, folga entre 60 e 80mm em relação ao piso e largura mínima correspondente a 80% da largura do banco. Estes anteparos devem estar posicionados:

a) na frente de cada banco voltado para a porta de serviço;

b) atrás do posto de comando, complementado na parte superior com vidro de segurança.

**1.3.3.6.2.** Devem ser aplicadas películas incolores transparentes nos 02 (dois) lados do vidro do anteparo atrás do posto de comando.

**1.3.3.6.3.** Só será permitido vidro no anteparo atrás do posto de comando.

**1.3.3.6.4.** Não são permitidos materiais que produzam farpas quando rompidos. Na utilização de vidros deve ser atendida a norma ABNT NBR 9491 e suas atualizações.

#### **1.3.3.7. Colunas, Balaústres, Corrimãos e Apoios no Salão de Estudantes**

**1.3.3.7.1.** Não deve existir colunas, balaústres ou corrimãos ao longo do corredor de circulação, exceto coluna(s) tátil(eis) para identificação da(s) poltrona(s) preferencial(ais).

**1.3.3.7.2.** Para situações onde a distância do banco em relação ao anteparo ou ao banco frontal for superior a 400mm, deve ser instalado um apoio (pega-mão) fixado na parede lateral do ORE, confeccionado em material resiliente.

#### **1.3.3.8. Posto de Comando**

**1.3.3.8.1.** Deve ser instalado um protetor frontal contra os raios solares (quebra-sol), do tipo sanefa, além de uma cortina ou outro dispositivo de proteção solar na janela lateral do condutor, que não obstrua o campo de visão do espelho retrovisor externo esquerdo.

**1.3.3.8.2.** O posto de comando deve ser projetado para minimizar os reflexos provenientes da iluminação interna no pára-brisa.

**1.3.3.8.3.** O posto de comando deve possuir espaço aberto ou fechado para acomodação de pertences do condutor, com capacidade de no mínimo 15 (quinze) litros.

### **1.3.3.9. Painel de Controles**

**1.3.3.9.1.** A localização, identificação e iluminação dos controles indicadores e lâmpadas-piloto devem estar de acordo com a Resolução Contran n.º 225/2007 e suas atualizações.

**1.3.3.9.2.** Os comandos principais do ORE (chave de seta, farol, abertura de porta de serviço, limpador de pára-brisa, alavanca de câmbio, ignição, entre outros) devem estar posicionados para permitir fácil alcance ao condutor que não tenha que deslocar-se da posição normal de condução do ORE.

**1.3.3.9.3.** As botoeiras localizadas no painel de controle (chave de seta, farol, abertura de porta de serviço, limpador de pára-brisa, entre outros) devem possuir iluminação interna que propicie as suas visibilidades no escuro, mesmo com o ORE e/ou as luminárias do salão de estudantes desligadas.

**1.3.3.9.4. As botoeiras não devem permanecer acesas quando a chave de ignição estiver desligada.**

**1.3.3.9.5. As botoeiras não devem permanecer acesas quando a chave geral for acionada.**

### **1.3.3.10. Cadeira de Rodas e Área Reservada para Guarda**

**1.3.3.10.1.** No salão de estudantes deve haver 01 (uma) cadeira de rodas, numa área reservada para a sua guarda, de forma segura e para a acomodação de cão-guia que acompanha o estudante com deficiência visual.

**1.3.3.10.2.** O sistema de fixação deve ser para uma cadeira de rodas fechada.

**1.3.3.10.3.** A cadeira de rodas deve atender as especificações constantes do Encarte L deste Termo de Referência.

### **1.3.4. Conforto Térmico e Acústico**

**1.3.4.1.** Deve apresentar nível de ruído interno inferior a 85dB(A) em qualquer regime de rotação. A medição deve ser conforme a norma ABNT NBR 9079 e suas atualizações, com o ORE parado, na condição de rotação máxima do motor, a 75% dessa rotação, e em condição de marcha lenta.

**1.3.4.2.** As temperaturas nas superfícies do compartimento dos estudantes e posto de comando não podem ser superiores a 45°C com o sistema de climatização interna desligado, medidas a uma distância radial de 50mm das superfícies, nos pontos mais críticos das seguintes regiões:

- a) motor;
- b) sistema de exaustão do motor;
- c) sistema de transmissão;
- d) piso;
- e) teto.

**1.3.4.3.** As medições devem ser realizadas nas seguintes condições:

- a) temperatura normal de funcionamento do motor, indicada pelo fabricante;
- b) temperatura ambiente interna estabilizada com a externa, em uma faixa entre 22 e 26°C;
- c) umidade relativa do ar abaixo de 70%;
- d) medições realizadas após 01(uma) hora de funcionamento do motor;
- e) mínimo de cinco leituras em cada região indicada, com intervalo de 03 minutos;

**f) sistema de climatização interna desligado, após no mínimo 01(uma) hora de funcionamento.**

**1.3.4.4.** No posto de comando deve ser apresentado Índice de Bulbo Úmido Termômetro de Globo (IBUTG) inferior a 30,5°C, medido conforme a NR 15/78 e suas atualizações, em qualquer condição de trabalho.

### **1.3.5. Proteção Contra Riscos de Incêndio**

**1.3.5.1.** Não podem ser utilizados no compartimento do motor quaisquer materiais de isolamento acústico inflamáveis, nem materiais suscetíveis de se impregnarem de combustível, lubrificantes ou outras substâncias combustíveis, salvo se os referidos materiais estiverem protegidos por revestimento impermeável.

**1.3.5.2.** Devem ser tomadas as devidas precauções para evitar o acúmulo de combustível, óleo lubrificante ou qualquer outra substância combustível em qualquer parte do compartimento do motor.

**1.3.5.3.** Todos os elementos de fixação, juntas, entre outros associados à divisória do compartimento do motor ou outra fonte de calor, devem ser resistentes ao fogo.

**1.3.5.4.** O ORE deve estar equipado com pelo menos 01 (um) extintor de incêndio, em conformidade com a Resolução Contran n.º 157/2004 e suas atualizações, instalado em local sinalizado e de fácil acesso ao condutor.

### **1.3.6. Acessórios**

#### **1.3.6.1. Dispositivo para Reboque**

**1.3.6.1.1.** Devem ser instaladas 02 (duas) conexões tipo gancho para reboque, uma na parte dianteira do ORE e outra na parte traseira, de maneira que não haja interferência entre o cambão e o pára-choque quando em operação de reboque.

**1.3.6.1.2.** As conexões para reboque com forma de gancho devem estar fixadas por solda nas longarinas do chassi. Poderão ser 02 (dois) pontos de fixação nas extremidades das longarinas (direita e esquerda).

**1.3.6.1.3.** As conexões para reboque devem suportar operação de reboque do ORE com carga máxima, em rampas não pavimentadas de até 6% de inclinação, bem como em trajetórias circulares.

**1.3.6.1.4.** Para maior segurança nas operações de reboque, o ORE deve possuir na parte dianteira, em local de fácil acesso e com identificação clara, 01 (uma) tomada para ar comprimido quando aplicável e 01 (um) conector para sinais elétricos.

**1.3.6.1.5.** A necessidade da tomada para ar comprimido está condicionada à existência de sistemas de freio pneumático.

### **1.3.6.2. Deslizadores Traseiros (Passa-Balsa)**

**1.3.6.2.1.** O ORE deve possuir 04 (quatro) deslizadores traseiros (passa-balsa), sendo 02 (dois) centrais e 01 (um) em cada lateral, para facilitar o deslizamento e absorver os impactos provenientes de interferências com os desníveis do solo (Encarte I deste Termo de Referência), não sendo os mesmos considerados para efeito de medição do ângulo de saída.

### **1.3.6.3. Sistema de Monitoramento Interno**

**1.3.6.3.1.** O projeto técnico do ORE deve prever a instalação de sistema de monitoramento interno.

**1.3.6.3.2.** O sistema de monitoramento interno pode utilizar microcâmeras de vídeo, com gravação digital e monitores instalados na região de visão do condutor, possibilitando plena visibilidade do salão de estudantes.

**1.3.6.3.3.** Os locais destinados ao acesso à instalação devem estar identificados.

### **1.3.6.4. Sistema de Comunicação ao Estudante**

**1.3.6.4.1.** Deve ser projetado para receber dispositivos para transmissão audiovisual de mensagens operacionais, institucionais e educativas, com o objetivo de prestar informação aos estudantes com deficiência visual ou auditiva.

**1.3.6.4.2.** Deve também ser projetado para receber um sistema de música ambiente, realizado no mínimo por sintonizador que receba transmissões em AM/FM.

**1.3.6.4.3.** Os locais destinados ao acesso à instalação devem estar identificados.

## **1.3.7. Equipamentos Obrigatórios**

### **1.3.7.1. Equipamento de Controle Operacional**

**1.3.7.1.1.** Deve ser equipado com registrador eletrônico instantâneo inalterável de velocidade e tempo (cronotacógrafo eletrônico), que permita a extração de seus dados em formato eletrônico conforme especificado e estabelecido no Encarte N deste Termo de Referência.

**1.3.7.1.2.** Compete ao Fornecedor a entrega do cronotacógrafo selado e instalado no ONUREA, bem como o pagamento da taxa metrológica e a apresentação de Certificado de Verificação do Cronotacógrafo válido, emitido pelo Inmetro e/ ou representantes da RBMLQ-I, nos termos que disciplinam a matéria, que podem ser obtidos no sítio eletrônico [www.inmetro.rs.gov.br/cronotacografo](http://www.inmetro.rs.gov.br/cronotacografo).

**1.3.7.1.3.** O Certificado de Verificação do Cronotacógrafo deverá ser evidenciado e entregue ao Inmetro quando da inspeção de protótipo e de entrega, e aos representantes da RBMLQ-I quando da inspeção de recebimento de cada ORE.

### **1.3.7.2. Espelhos Retrovisores Externos**

**1.3.7.2.1.** Deve estar equipado com espelhos retrovisores planos, em ambos os lados, que assegurem o campo de visão do condutor na condução nas vias junto às paradas de embarque e desembarque dos estudantes, além das operações de manobra.

**1.3.7.2.2.** Deve ser instalado 01 (um) espelho retrovisor convexo pequeno, no lado direito dos ORE 2 e ORE 3.

**1.3.7.2.3.** A projeção externa dos espelhos retrovisores não deve ultrapassar 250mm em relação à parte mais externa da carroçaria.

### **1.3.7.3. Espelho Retrovisor Interno (Posto de Comando)**

**1.3.7.3.1.** Deve ser instalado um espelho retrovisor plano na parte superior central com comprimento maior que 300mm e largura maior que 150mm, que permita a visualização do embarque e desembarque dos estudantes pela porta de serviço.

### **1.3.7.4. Limpador de Pára-Brisa**

**1.3.7.4.1.** O sistema do limpador de pára-brisa deve promover varredura das áreas conforme especifica a seção 48 da norma ABNT NBR 15570 e suas atualizações.

**1.3.7.4.2.** O sistema do limpador de pára-brisa não deve obstruir a visibilidade dos espelhos retrovisores, e deve possuir chave de controle de velocidade com 04 (quatro) posições, frequências alta e baixa diferenciadas de, no mínimo, 15 (quinze) ciclos por minuto, frequência baixa de no mínimo 20 (vinte) ciclos por minuto e temporizador.

### **1.3.7.5. Saídas de Emergência**

**1.3.7.5.1.** A sinalização adotada deve ser clara e compreensível aos estudantes e ao condutor, junto aos dispositivos e saídas de emergência.

**1.3.7.5.2.** As saídas de emergência devem permitir uma rápida e segura desocupação à totalidade de estudantes e ao condutor, em situações de emergência, abalroamento ou capotamento do ORE.

**1.3.7.5.3.** Cada saída de emergência deve estar devidamente sinalizada e possuir instruções claras de como ser operada.

**1.3.7.5.4.** Os sistemas de acionamento devem possibilitar uma operação fácil e rápida.

**1.3.7.5.5.** A abertura da saída de emergência deve permitir sua ativação, ainda que a estrutura do ORE tenha sofrido deformações.

**1.3.7.5.6.** Deve ser assegurada passagem livre desde o corredor até as saídas de emergência, sem a presença de anteparos ou quaisquer obstáculos que venham a dificultar a evacuação dos estudantes em situações de emergência.

**1.3.7.5.7.** Depois de acionadas, as saídas de emergência não podem deixar a abertura resultante ocupada por componentes que obstruam a livre passagem por ela.

**1.3.7.5.8.** Para efeitos de cálculo da quantidade mínima de saídas de emergência, a porta de serviço não é considerada.

**1.3.7.5.9.** A quantidade mínima de saídas de emergência deve estar em conformidade com a tabela abaixo:

Classificação	Localização		
	Lateral Oposta à Porta de Serviço	Lateral Adjacente à Porta de Serviço	Teto
ORE 1	02	01	02
ORE 1 (4x4)	02	01	02
ORE 2	02	02	02
ORE 3	02	02	02

### **1.3.7.6. Janelas de Emergência**

**1.3.7.6.1.** As janelas de emergência não podem ser contíguas e devem ser distribuídas uniformemente ao longo do salão de estudantes.

**1.3.7.6.2.** Recomenda-se que seja posicionada uma janela de emergência próxima à porta de serviço, para ser utilizada em caso de obstrução da porta de serviço.

**1.3.7.6.3.** As janelas de emergência devem estar dotadas de mecanismos de abertura do tipo ejetável, basculante, vidros destrutíveis ou outro sistema que atenda as especificações do subitem 26.1 da norma ABNT NBR 15570 e suas atualizações.

**1.3.7.6.4.** Quando forem utilizadas alavancas para abertura das janelas de emergência deve ser instalada uma alavanca em cada extremidade da janela de emergência que necessite de esforço máximo de 300N para seu acionamento.

**1.3.7.6.5.** Devem existir 02 (dois) martelos quebra-vidro com as suas respectivas capas transparentes de proteção, posicionados 01 (um) próximos ao condutor (lado direito e lado esquerdo), posicionados em local visível e de fácil acesso.

**1.3.7.6.6.** No mecanismo de abertura das janelas de emergência não podem ser utilizados sistemas de rosca.

**1.3.7.6.7.** As janelas de emergência devem ser identificadas com adesivos com dimensões visíveis internamente no ORE, com instruções claras de utilização (Figuras 19 e 20).



Figura 19  
Imagem ilustrativa.

**1.3.7.6.8.** O adesivo indicado na Figura 19, quando aplicado diretamente na carroçaria, deve ter fundo vermelho com os indicadores em branco e texto em preto e, quando aplicado diretamente no vidro, deve ter fundo transparente e indicadores e texto em branco. As dimensões e texto padrão devem estar em conformidade com as estabelecidas na Figura 19.



Figuras 20  
Imagens ilustrativas.

**1.3.7.6.9.** Os adesivos indicados nas Figuras 20 quando aplicados diretamente na carroçaria, devem ter fundo branco, texto e linhas em preto e, quando aplicados diretamente no vidro, devem ter fundo transparente e indicadores e texto em branco. As dimensões e texto padrão devem ser estar em conformidade com as estabelecidas nas Figuras 19.

**1.3.7.6.10.** As janelas de emergência devem oferecer abertura de maneira que o perímetro não seja inferior a 3.550mm e que nenhum lado seja inferior a 690mm.

**1.3.7.6.11.** Não deve haver obstruções para acesso às janelas de emergência e seus dispositivos de acionamento, tais como anteparos, divisórias, colunas ou qualquer outro elemento.

### 1.3.7.7. Escotilhas do Teto

**1.3.7.7.1.** Deve possuir 02 (duas) escotilhas caracterizadas como saídas de emergência e com seção útil de no mínimo 600 x 600mm.

**1.3.7.7.2.** As escotilhas devem ser identificadas como saída de emergência e conter instruções de uso.

**1.3.7.7.3.** As escotilhas devem estar posicionadas sobre o eixo longitudinal do ORE e distribuídas da seguinte forma (ponto de referência: centro das escotilhas):

a) 01 (uma) na parte dianteira, distante 25% do comprimento interno, contado a partir da frente do ORE;

25 a 30

b) outra na parte traseira, distante 75% do comprimento interno, contado a partir da frente do ORE.

65 a 75

### 1.3.8. Capacidade de Transporte

A informação sobre a capacidade máxima de estudantes sentados no ORE deve estar afixada no posto de comando, em local visível, associada à simbologia específica, indicando a seguinte frase: “**CAPACIDADE MÁXIMA DE ESTUDANTES SENTADOS: XX**”.

## 2. APROVAÇÃO DE PROTÓTIPO E CONTROLE DA QUALIDADE

Avaliação de protótipo - O Fornecedor vencedor após a homologação de cada grupo, antes da concessão da adesão à Ata de Registro de Preços e assinatura de contratos, deverá apresentar ao Inmetro, 01 (um) protótipo de cada um dos itens, para realização de inspeção por conta do FNDE.

O Inmetro realizará inspeção de 01 (um) único protótipo dos ORE de cada um dos itens licitados. O protótipo será inspecionado no endereço comercial dos Contratados, no decorrer dos processos de fabricação.

Os ORE a serem entregues aos Contratantes deverão ser produzidos de acordo com os protótipos aprovados pelo Inmetro.

A aprovação da inspeção do protótipo se dará somente após a: eliminação de qualquer não-conformidade evidenciada quando da inspeção, aprovação pelo Inmetro da ação corretiva pertinente, e evidência da aplicação da ação corretiva nos processos / procedimentos para a fabricação seriada do ORE.

Controle da Qualidade - Todos os ORE (ORE 1, ORE 1 (4X4), ORE 2 e ORE 3) objeto deste Termo de Referência, produzidos pela Contratada, estão sujeitos à realização de Controle da Qualidade pelo FNDE, interessados, ou instituição por eles indicadas, a qualquer tempo, durante a vigência do Registro de Preços e/ou dos contratos firmados com o FNDE e/ou com

os Interessados, que consistirá na análise da conformidade técnica dos ORE com as especificações técnicas constantes deste Termo, no Procedimento Técnico de Inspeção dos ORE conforme Encarte P deste Termo de Referência.