

Asas da Morte

A Agência Reguladora ANAC foi capturada pelos regulados?
Estamos diante de um “ANACÃO”, a requerer uma Operação
“LavANAC”?

VOLUME 1

OS PERIGOS DA AVIAÇÃO LEVE NO BRASIL

Copyright © 2018 by Augusto Fonseca da Costa

Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, que entrou em vigor no Brasil em 2009.

Capa

Augusto Fonseca da Costa

Revisão

Tania Maria Prince Gunha da Costa

Colaboradores

Nelson da Silva Junior

Suanny Renata Zilio

Impressão

Gráfica Superpress

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Costa, Augusto Fonseca da

Asas da Morte - A Agência Reguladora ANAC foi capturada pelos regulados? / Augusto Fonseca da Costa. 1ª ed. – Paraná : Superpress, 2018.

344 p.

1. Acidentes Aéreos 2. Investigação e Denúncias 3. Agências Reguladoras
CDD – 869.93

Índice para catálogo sistemático:

1. Asas da Morte - A Agência Reguladora ANAC foi capturada pelos regulados?: Literatura brasileira 869.93

[2018]

Cópias são livres desde que citada a fonte: ABRAVAGEX – Associação Brasileira das Vítimas da Aviação Geral e Experimental.

Leia a versão online com links para as provas no site da ABRAVAGEx:

www.abravagex.org.br | contato@abravagex.org.br

SUMÁRIO

1. ALERTA INICIAL	5
2. AGRADECIMENTOS	7
3. A DEGRADAÇÃO DA SEGURANÇA DE VOO PELAS NORMAS DA ANAC	9
4. A SUSPEITA DE CAPTURA DA AGÊNCIA REGULADORA PELOS REGULADOS.....	14
5. A LENIÊNCIA REGULATÓRIA NA AVIAÇÃO LEVE	31
6. A RENÚNCIA FISCAL ILEGAL E ANTICONCORRENCIAL	33
7. A ENGANOSA TRANSPARÊNCIA DA REGULAÇÃO DA ANAC	38
8. O CLÍMAX DO DESVIO REGULATÓRIO: O RBAC 103	51
9. Comparativo do número de acidentes FATAIS no Brasil de aeronaves: privadas certificadas e privadas “esportivas” – as tais “experimentais”	61
10. DISTORÇÕES DA ANAC AO CRIAR O RBAC 21 A PARTIR DAS NORMAS DO FAR 21.....	69
11. COMPARAÇÃO ESTATÍSTICA ENTRE ACIDENTES DE AERONAVES “EXPERIMENTAIS” E CERTIFICADAS	77
12. POSSÍVEL RELAÇÃO ENTRE A FALTA DE ACATAMENTO PELA ANAC DAS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VOO DO CENIPA (RSVS) E O AUMENTO DOS ACIDENTES AÉREOS NO BRASIL	91
13. ACIDENTES FATAIS NO BRASIL E NOS ESTADOS UNIDOS, BASE DAS NORMAS DA ANAC.....	102
14. DA ILEGALIDADE DA REGULAÇÃO DA ANAC	106
A. INDÍCIOS DA CAPTURA DESSA AGÊNCIA REGULADORA PELOS PRÓPRIOS REGULADOS, OS GRANDES “PLAYERS” DA AVIAÇÃO COMERCIAL E DAS INDÚSTRIAS MONTADORAS DE AERONAVES LEVES ESTRANGEIRAS.	106
B. DISCRICIONARIEDADE ADMINISTRATIVA E ARBITRARIEDADE.....	111
C. DESVIOS DE PODER E DE FINALIDADE.....	113
15. HISTÓRICO DA DEGRADAÇÃO DA SEGURANÇA NA AVIAÇÃO LEVE DO BRASIL	118
PRIMEIRA ONDA	119
SEGUNDA ONDA	126
O PLANO B	161
O PLANO C	168
IMPACTO DAS LENIÊNCIAS REGULATÓRIAS DA ANAC NA SEGURANÇA DE VOO	180
ISENÇÃO DA PRESENÇA DE CONSTRUTOR AMADOR NA CONSTRUÇÃO AMADORA (!)	195
TREINAMENTO DE VELOCIDADES CRÍTICAS BAIXAS, PRÉ-ESTOL, ESTOL E PARAFUSOS, “QUANDO POSSÍVEL”!	218

DELEGAÇÃO ILEGAL DO PODER/DEVER DE POLÍCIA DE FISCALIZAR PRODUTOS INDUSTRIAIS AO PRÓPRIO INDUSTRIAL EM CLARO CONFLITO DE INTERESSES	235
TERCEIRA ONDA	240
1. DELEGAÇÃO ILEGAL DE PODER/DEVER DE POLÍCIA A ENTIDADES COM CONFLITO DE INTERESSES - RBAC 103 E RBAC 183:	240
2. PLANO C: O RBAC 103.....	241
3. A OSCIP ABUL E SUA SUSPEITA RELAÇÃO COM A ANAC	246
4. CONSEQUÊNCIAS DESTE SUSPEITO RBAC 103 DA ANAC:.....	269
O ALARGAMENTO BRUTAL DAS FAIXAS DE RISCO EM FUNÇÃO DE PESO E VELOCIDADE	269
5. AUMENTO DOS RISCOS À SOCIEDADE, PELA ALTA COMPLEXIDADE E AUTOMAÇÃO DAS AERONAVES EM NÍVEIS INCOMPATÍVEIS COM ESSA CATEGORIA DE ENTRADA DA AVIAÇÃO.....	276
6. ISENÇÃO DE CUMPRIMENTO DE NORMAS ASTM SOMADA À FALTA DE FISCALIZAÇÃO (!)	286
16. COMPARAÇÃO COM A REGULAÇÃO DOS SETORES DE TRANSPORTE TERRESTRE E AQUÁTICO. .	301
17. A FALÁCIA DO “RISCO ACEITÁVEL” ADOTADO PELA ANAC	304
18. DIFERENÇA DE ATITUDE ENTRE A EASA, FAA E ANAC (BEA) QUANTO A EMISSÃO DE D.A. PARA BOLETINS DE ALERTA COM RISCO DE MORTE	312
19. CONCLUSÕES	320
20. ALERTA FINAL.....	323
A ANAC FINALMENTE ADMITE SEUS ERROS, MAS PERSISTE ADIANDO SUA CORREÇÃO	323
E AO FINAL O RELATOR DO PLS 258/2016 IGNOROU OS DEBATES NO CERCBA E NO CEAERO	328

Acesse a versão online deste livro e os links para as provas citadas no site da ABRAVAGEx:

www.abravagex.org.br | contato@abravagex.org.br

Na versão online o SUMÁRIO remete automaticamente às páginas

ALERTA INICIAL

O presente trabalho iniciou em 26/10/2015, em apresentação¹ do médico e piloto Augusto Fonseca da Costa no Senado Federal², meses após ter perdido o filho Vitor Augusto Gunha da Costa, de 19 anos, em um desastre aéreo ocorrido em 04/01/2015. O jovem pilotava uma aeronave Super Petrel LS, anunciada e vendida como certificada, e como tendo cumprido todas as normas de segurança aplicáveis.

As investigações desse acidente mostraram que tudo que foi anunciado pelo fabricante da aeronave era falso: essa aeronave fora registrada na ANAC como “experimental de construção amadora”, sem garantia oficial de segurança, mesmo sendo construída industrialmente em série por uma empresa que cultivou imerecido bom conceito no meio aeronáutico.

Nesta apresentação ao Senado, Augusto Fonseca da Costa denunciou diversas dessas irregularidades na regulação e na fiscalização da ANAC sobre a aviação leve e esportiva no Brasil, desvios que o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA levantou após a prematura morte do piloto Vitor.

Após essas denúncias, defensores do setor industrial, com o indevido apoio da Associação de Pilotos de Aeronaves Leves – ABUL, passaram a atacar as denúncias e o autor deste estudo, chegando a questionar a idoneidade das investigações oficiais do CENIPA que confirmaram a existência dessas diversas artimanhas regulatórias que beneficiam algumas das montadoras de aeronaves leves instaladas no Brasil.

Os líderes das corporações que exploram a disparatada “construção amadora industrial” iniciaram também ampla e agressiva campanha até de ataques pessoais nas redes sociais, para desqualificar o autor desse trabalho em nível nacional, e ao mesmo tempo abater seu ânimo, acusando-o sem provas de ter matado o seu próprio filho e de ser um inimigo da aviação, tentando transformar vítimas em culpados, o que confirma os conluios denunciados e o desrespeito, por parte dessas entidades, à vida dos que morrem e aos sentimentos dos que ficam.

Mas o pai da vítima, fundador e Presidente da Associação Brasileira das Vítimas da Aviação Geral e Experimental – ABRAVAGEx, esclarece:

“NÃO COMBATEMOS A AVIAÇÃO ESPORTIVA, E NEM MESMO A INDÚSTRIA AERONÁUTICA LEVE BRASILEIRA.”

O que combatemos são os desvios regulatórios que permitem que um crime organizado por interesses econômicos possa ficar impune.

Esse livro, concluído no dia em que o filho do autor completaria 23 anos, não é uma represália aos culpados pelas tragédias que o provocaram, pois esta responsabilização está sendo feita na justiça, e apesar de absurdamente acusado, o presidente da ABRAVAGEx não luta em causa própria mas sim contra as ilegalidades dessa aviação que matam centenas de pilotos, passageiros e até pessoas no solo.

A bem da verdade, essas ilegalidades é que são as reais inimigas tanto da aviação recreativa quanto da nascente indústria aeronáutica leve brasileira, porque esse segmento perde gradualmente credibilidade junto ao público, pela alta taxa de sinistros provocada pela desregulação abusiva hoje existente, e que alguns industriais e até uns poucos usuários mal-informados miopemente tanto defendem.

Todo o conteúdo do presente trabalho é lastreado em amplo suporte probatório, citado minuciosamente ao longo do texto e nas notas de rodapé e de final, em links para sites ou para arquivos na nuvem digital (Dropbox).

Os obstáculos são gigantescos, pois as instituições do Estado brasileiro estão infiltradas por representantes de interesses econômicos privados, com pouquíssima representação dos cidadãos, como se pode ver abaixo na composição dos principais foros de decisão da aviação, onde empresas têm uma média geral de **58%** dos assentos, enquanto usuários, consumidores e potenciais vítimas têm apenas **7%**:

FORO OFICIAL	TIPO DE FORO	TIPO DE PARTICIPAÇÃO	PERCENTUAL destinado a EMPRESAS	PERCENTUAL destinado aos USUÁRIOS
Comissão Especial Destinada a Examinar o PIs 258, de 2016 - CEAERO	DELIBERATIVO	Direito de voz	77%	12%
Conselho Consultivo da ANAC	CONSULTIVO	Membro	61%	17%
Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CNPAA	DELIBERATIVO	Membro, direito de voz e voto, e até de presença nas reuniões	56%	0%
Comissão de Especialistas da Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica - CERCBA	DELIBERATIVO	Membro, direito de voz e voto	36%	0%
Representatividade média:			58%	7%

O jovem Vitor não voltará, mas a ABRAVAGEx seguirá lutando para proteger quem talvez nunca saiba que está sendo defendido, pois estará sempre vivo o lema:

“Para que outros vivam...”

AGRADECIMENTOS

Agradecemos às seguintes pessoas que colaboraram diretamente em ações oficiais, profissionais e contatos pessoais, ou contribuíram de modo indireto para que informações importantes como as obtidas para esse estudo deixassem de permanecer ocultas aos olhos da sociedade:

- 1) Brigadeiro Carlos Alberto da Conceição – Ex-Chefe do CENIPA
- 2) Tenente Coronel Ref. Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer, Ex-Chefe da Seção de Treinamento e Controle no CENIPA
- 3) Eng^o Aeronáutico Celso Faria de Souza – Project- Air
- 4) Eng^o Aeronáutico Luciano de Castro
- 5) Eng^o Aeronáutico Shailon Ian Abdala Menezes – VINCI Aeronáutica
- 6) Eng^o Guilherme Conceição Rocha – Konatus Soluções Inteligentes LTDA.
- 7) Sandra Assali – Presidente da ABRAPAVAA – Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos
- 8) Janaína Paschoal – advogada criminalista
- 9) Adilson de Abreu Dallari – Jurista especializado em Direito Administrativo
- 10) Escritório René Dotti – Advocacia criminal
- 11) Senador Alvaro Fernandes Dias
- 12) Senador Pedro Chaves dos Santos – Vice-presidente do CEAERO – Comissão Especial Destinada a Examinar o Pls 258, de 2016
- 13) Senador Sebastião Valadares Neto
- 14) Cmte. Carlos Camacho – Consultor em Segurança de Voo e Piloto de Linha Aérea
- 15) Daniel Celso Calazans – Consultor Jurídico-Aeronáutico, Controlador de Tráfego Aéreo, e Membro da Comissão de Direito Aeronáutico da OAB – MG.
- 16) Empenhamos nossa gratidão especial aos colaboradores diretos, advogado Nelson da Silva Júnior, advogada Suanny Renata Zilio e advogado Julio Cortes.

Reconhecemos a integridade e competência das pessoas abaixo que têm prestado relevantes serviços à segurança de voo no exercício de suas funções:

- 1) Brigadeiro do Ar Frederico Alberto Marcondes Felipe – Chefe do CENIPA
- 2) Brigadeiro do Ar Dilton José Schuck – Ex-Chefe do CENIPA
- 3) Coronel R1 Aviador José Carlos da Conceição Garcia, investigador de ocorrências aeronáuticas do CENIPA
- 4) Luiz Gustavo Bustamante Delmonte, Especialista em Segurança da Aviação e Aeronavegabilidade Continuada do CENIPA
- 5) Márcio Patrício de Oliveira, suboficial da FAB e bacharel em Direito – Departamento Jurídico do CENIPA
- 6) Tenente-Coronel Aviador Luís Renato Horta de Castro, ex chefe do SERIPA 5
- 7) Tenente Aviador Douglas André Kleveston Soliman – CENIPA (SERIPA 5)
- 8) Eng^o Aeronáutico Carlos Alberto dos Santos Vasconcellos - Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial – DCTA/ITA
- 9) Coronel Aviador R1 Fernando Silva Alves de Camargo, Assessor Especial atual e Ex-Chefe de Investigação do CENIPA
- 10) Marcelo Honorato – Especialista em Direito Aeronáutico e Juiz Federal
- 11) Kerlington de Freitas – Membro Titular do CERCBA – Comissão de Especialistas para a Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica e advogado especialista em Direito Aeronáutico
- 12) Claudia Barreto Fernandes Ortuño – Advogada, Vice -Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico da OAB – SP
- 13) Claudio Lamachia – Presidente do Conselho Federal da OAB

Os fatos narrados em certos momentos parecerão até um enredo de filme de ficção, mas infelizmente são o retrato real da caótica regulação que vitimou centenas de pessoas nas últimas décadas, dentre elas o jovem Vitor.

Alertamos que não foi possível dividir essa obra em capítulos precisamente estanques, porque os temas são imbricados uns aos outros, e se estendem, mixados e em esparsa progressão temporal, ao longo de mais de três décadas.

Por isso, para melhor compreensão, tentamos uma narrativa aproximadamente cronológica, e ao mesmo tempo reveladora das perniciosas associações entre sucessivos e apenas aparentemente desconexos desvios regulatórios, implantados gradualmente pela autoridade aeronáutica em vários regramentos, de vários níveis, como atos preparatórios uns dos outros.

Esse trabalho traz à luz a trágica mortandade resultante dessa anomia.

A DEGRADAÇÃO DA SEGURANÇA DE VOO PELAS NORMAS DA ANAC

A aviação brasileira está diante do maior risco de toda sua história, e por isso a ABRAVAGEx publica este estudo multidisciplinar que em poucas páginas remete por links a milhares de outras, fruto de 4 anos de trabalho de investigadores, engenheiros, juristas e de pesquisas em dados oficiais e na legislação.

Além de milhões de reais em despesas, essa obra consumiu milhares de horas/homem, que somadas corresponderiam a mais de uma vida inteira de labor.

Pela complexidade do tema, leitores de diferentes áreas do conhecimento podem saltar trechos mais especializados, e apenas ler, por exemplo, só o que está com nossos grifos, pois aqui a ideia geral de alerta é que conta.

Serão detalhados os fatores de risco já exaustivamente expostos pela ABRAVAGEx em vários foros decisórios como o Congresso Nacional, a Controladoria Geral da União - CGU, a Corregedoria e a Ouvidoria da ANAC, em seu Conselho Consultivo³ e até no Ministério Público Federal.

Em linhas gerais os tópicos desta obra abordarão:

- A deficiência na formação de pilotos esportivos, delegada à associação dos próprios interessados e a vendedores de aviões;
- A deficiência na testagem e habilitação da proficiência destes pilotos, delegada aos mesmos acima, em conflito de interesses;
- A falta de registro na ANAC dos projetos de aeronaves;
- As autorizações de voo dadas pela ANAC sem os obrigatórios Certificados de Aeronavegabilidade;
- A certificação das Aeronaves Leves Esportivas – ALE com isenções do cumprimento das normas internacionais de segurança (ASTM⁴);
- A permissão do uso de materiais não aeronáuticos na fabricação industrial desses aviões;
- A vistoria final de aeronaves feita pelo próprio fabricante;
- A manutenção delas feita pelo próprio operador;
- O mascaramento final de toda essa produção industrial como “construção amadora”.

Demonstraremos que a aviação leve brasileira há anos vem apresentando crescentes índices de acidentes **FATAIS**, e que a responsabilidade primordial por

essa funesta estatística deve ser investigada justamente na instituição pública que tem o dever legal de zelar pela segurança de voo no Brasil: a **ANAC**.

As alarmantes estatísticas aqui mostradas jamais haviam sido sequer estabelecidas, menos ainda divulgadas, pois a aviação leve não certificada sempre foi o único segmento da aviação brasileira cujos acidentes, até então, nunca haviam sofrido uma investigação oficial completa, exceto em dois outros casos, nos quais o CENIPA não atentou para as distorções do ambiente regulatório subjacente.

Essa situação persistiu até 04/01/2015, dia do acidente fatal da aeronave “Super” Petrel LS de matrícula PU-PEK, ocorrido na cidade de Toledo – Paraná, e que vitimou o jovem piloto Vitor Augusto Gunha da Costa, aos 19 anos.

Surpreendentemente, essa única investigação oficial completa, envolvendo o Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial – DCTA, feita pelo único órgão público capacitado para tal, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, do Ministério da Defesa – CENIPA, Comando da Aeronáutica, bastou para revelar a absurda anomia que permeia a aviação leve não certificada no Brasil.

Essa anomia até então era zelosamente oculta à sociedade e aos olhos da Justiça por interesses econômicos privados, sob o beneplácito da ANAC.

Dados levantados nesta investigação e pesquisas posteriores mostram que tanto as causas quanto os fatores contribuintes diretos e indiretos da alarmante taxa de acidentes aéreos, e da igualmente alta e crescente mortandade publicadas pelo Painel Sipaer do CENIPA, estão há anos ligados à regulação desta atividade aerodesportiva, que é distorcida por pressão de grupos econômicos que praticamente se autorregularam, em escancarado conflito de interesses.

Urge, além de alertar a população, resolver esse problema na esfera judicial e político-administrativa, antes que seja tarde demais, pois os desmandos já reinantes neste segmento da aviação acabam de se cristalizar em normas infralegais da ANAC para os anos futuros, apesar de contrariarem diversas outras leis brasileiras hierarquicamente superiores.

A consagração oficial desse abandono por parte do governo brasileiro ocorreu via recente publicação, no Diário Oficial da União de 08/06/2018, do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (**RBAC 103** EMD 00)⁵, denominado:

“OPERAÇÃO AERODESPORTIVA EM AERONAVES SEM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE”.

O RBAC 103 alterou drasticamente, e para pior, toda a regulação da aviação leve no Brasil, oficializando as distorções existentes há anos, e conflitando com as leis e com a própria regulação infra legal original feita pelo DAC¹ no RBHA 103A².

Apesar de a ANAC manter as aparências usando em novas normas, as mesmas siglas e acrônimos alfanuméricos de dispositivos anteriores, essa agência vem gradualmente degradando o conteúdo das normas e até o espírito das leis, mais ainda neste RBAC 103 da ANAC, sucedâneo do RBHA 103A do extinto DAC.

Como, pela análise combinatória, se podem esperar milhares de siglas possíveis, é de se prever que a criatividade da ANAC nos reserve muito mais normas assim.

Hoje totalmente desfigurado pelo RBAC 103, o original RBHA 103 do Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica – DAC regulava de forma mais prudente a operação de aeronaves ultraleves.

Essa norma, já em seu prefácio revelava ser incoerente não investigar acidentes, pois relatava que as regras seriam mais ou menos restritivas conforme a interferência das operações dos ultraleves na sociedade e no tráfego aéreo.

Porém, não se faziam investigações dos acidentes deste segmento da aviação, portanto jamais se saberia em que grau se daria essa citada interferência.

Eis esse alerta, constante no citado RBHA 103 do DAC:

“PREFÁCIO

*...O desempenho geral da operação de veículos ultraleves será o principal motivo para a imposição, ou não, de maiores ou menores restrições a esta atividade. As **estatísticas levantadas sobre a segurança na operação dos ultraleves, sua interferência na sociedade e no tráfego aéreo** serão os fatores determinantes para futuras modificações deste regulamento. (Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/04)*

Pergunta: De onde viriam essas tais **estatísticas levantadas sobre a segurança na operação dos ultraleves, sua interferência na sociedade e no tráfego aéreo** se até recentemente não havia investigação completa de acidentes de **“ultraleves”** por peritos aeronáuticos do CENIPA?

¹ DAC – Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica.

² RBHA – Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica.

Tais desastres, mesmo fatais, geralmente nem sequer eram contabilizados com razoável precisão por qualquer órgão público da aviação, mas sim pela Polícia Civil, cujos registros não alimentam os bancos de dados pertinentes do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos – SIPAER.

Essa caótica regulação da aviação leve já existe há anos, e é de pleno conhecimento e de total consentimento por parte da ANAC, pois sua atuação em favor de interesses econômicos privados, nesta e noutras áreas, cada vez mais vem sendo denunciada publicamente por várias instituições oficiais, por representantes do Senado Federal, por entidades de defesa do consumidor, e até pela imprensa e pelas redes sociais, como se vê nos exemplos abaixo:

- CENIPA – Centro e Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos⁶
- Ministério Público Federal – Ação Civil Pública nº 50431530520174047000⁷
- Senador da República Álvaro Dias: texto do pronunciamento em plenário⁸
- Senador da República Álvaro Dias: vídeo do pronunciamento em plenário⁹
- Senador da República Pedro Chaves: Emenda 142 ao PLS 258/2016 impondo que a ANAC acate as RSVs do CENIPA¹⁰
- Senador da República Pastor Valadares: Emenda 91 ao PLS 258/2016 vedando fabricação para venda ao público de experimentos industriais¹¹
- Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos – ABRAPAVAA, Processo N° 0012233-87.2016.4.01.3400¹²
- Associação Brasileira de Vítimas de Acidentes da Aviação Geral e Experimental – ABRAVAGEX – perfil no Facebook¹³
- Website da ABRAVAGEX¹⁴
- Canal da ABRAVAGEX no Youtube¹⁵
- Jornal Estado de São Paulo – Reportagem “Experimento de Risco” 2016¹⁶
- Jornal Estado de São Paulo – Reportagem “Aeronaves Experimentais não passam por vistoria”¹⁷

Os desvios da ANAC nesta aviação informal não fogem à regra de sua atuação na aviação de transporte aéreo regular, onde é público e notório o favorecimento a interesses empresariais, em detrimento do interesse público dos consumidores.

Nessa aviação esportiva, ao longo de décadas vêm se sucedendo regras cada vez mais frouxas, resultando num indecifrável emaranhado normativo que turva a visão de conjunto do mais acurado analista, e mais ainda do simples consumidor.

Mas analisando a evolução histórica dessa regulação, nos desvencilhamos dessa típica situação de não se ver a floresta por causa das árvores, e então vemos o gigantesco contraste entre os rigores da mais prudente gestão militar do antigo DAC, e a frouxidão da ANAC, piorada agora com a absoluta renúncia de poderes e competências do Estado no RBAC 103, RBAC 183¹⁸, e Resolução 473¹⁹, afrontando a Lei de Procedimento Administrativo - Lei 9784/99, que em seu Art. 2º § único, dispõe:

*II - **vedada a renúncia total ou parcial de poderes ou competências**, salvo autorização em lei;*

Não há uma única lei que tenha autorizado essa **renúncia total ou parcial de poderes ou competências** – ao contrário, toda a legislação brasileira a proíbe.

A SUSPEITA DE CAPTURA DA AGÊNCIA REGULADORA

PELOS REGULADOS

Fortes sinais da captura dessa reguladora pelos grandes regulados, sobre os quais essa autoridade aeronáutica deveria atuar com normatização e fiscalização de forma efetiva, se espalham diariamente por todo o país em publicações de jornais, canais de televisão e emissoras de rádio, todos denunciando as mazelas dessa agência:

Jornal Meio Norte²⁰;
Jornal Zero Hora²¹;
Blog do Gesner Oliveira - UOL²²;
Jornal Porto Gente²³;
Jusbrasil²⁴;
Diário De Pernambuco - PE²⁵;
Jornal O Estado - CE²⁶;
Band News FM: Arbitrariedades das Agências Reguladoras²⁷.;
Folha de Londrina/PR²⁸;
Site O GLOBO: Gestão das Agências Reguladoras em foco no Congresso²⁹;
Jornal O Estado de São Paulo: Agências para quê?³⁰;
Site Reclame Aqui³¹, e muitos outros.

O jornal O Estado de São Paulo, em 23/08/2018, publicou artigo de página inteira escrito pelo jornalista Celso Ming³², de onde extraímos os seguintes trechos:

“Em julho, levantamento realizado pelo jornal O Globo mostrou que em oito das onze agências reguladoras federais, 32 cargos executivos dos 40 existentes foram ocupados por gente indicada por políticos, cujo critério, em geral, passa longe da isenção e do profissionalismo que se quer de um dirigente de agência reguladora.

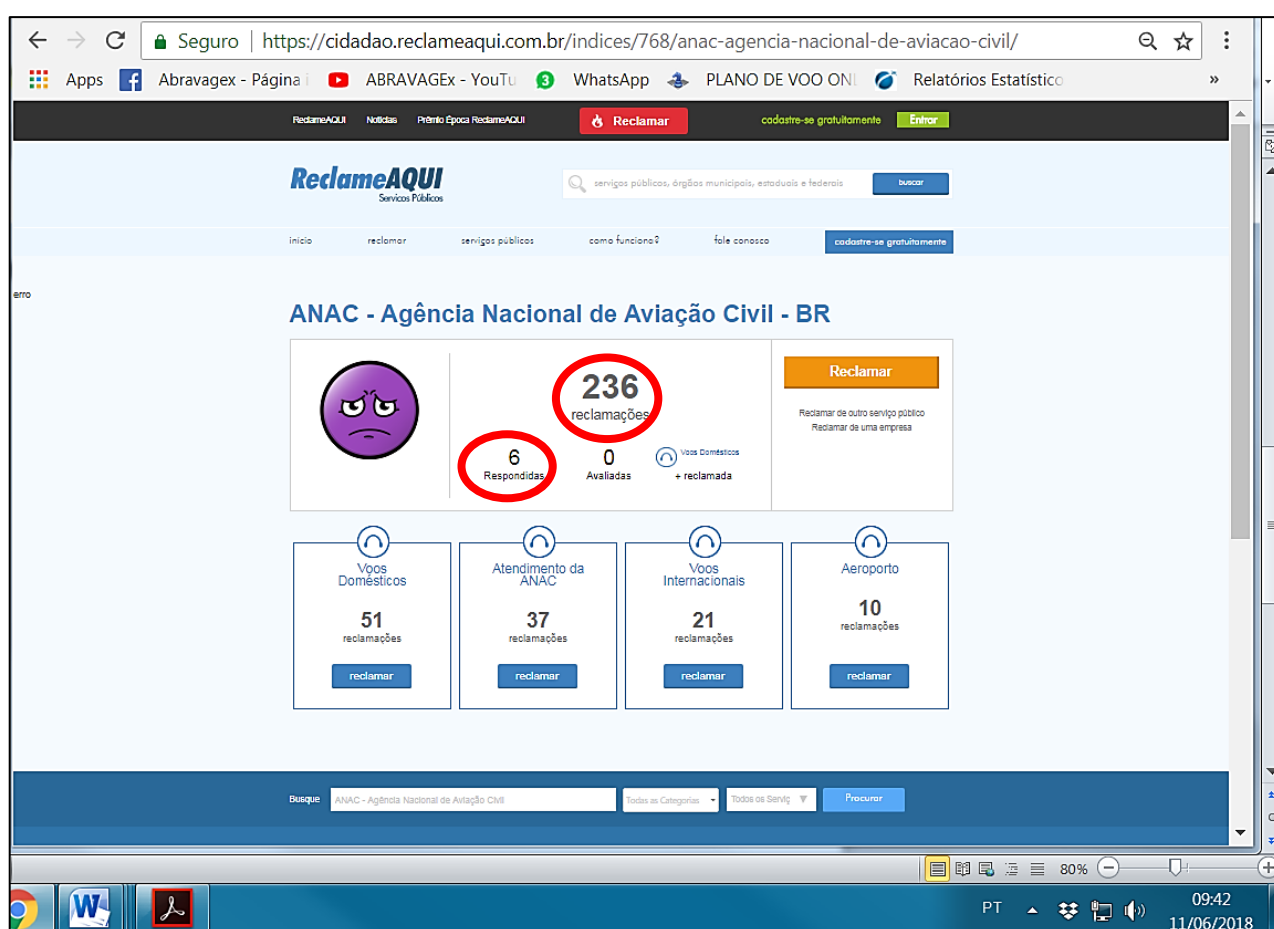
A solução não está na supressão dessas agências, como sugeriu o candidato Ciro Gomes, mas em sanear-las e reconduzi-las ao cumprimento da função para a qual foram criadas.”

Aliás, esse ex-candidato à Presidência da República também denunciou ao jornal UOL – Economia em 20/08/2018³³:

"Deve haver exceções, mas essas agências viraram antro de ladroeira, de corrupção, de clientelismo, de invasão normativa, de formulação de políticas que não são atribuição deles, tudo aparelhado por politiqueiro, tudo"...

O ex-Secretário de Direito Econômico do Ministério da Justiça, e ex-Presidente do CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica Ruy Coutinho, em recente entrevista na TV Senado³⁴ em 17/10/2018, também denuncia que as Agências Reguladoras sofreram desvirtuamento de suas funções, e que muitas delas foram **capturadas** pelas empresas, atribuindo isso às indicações políticas. Passou da hora de algo ser feito.

Especificamente acerca da Agência Reguladora ANAC, o popular site "Reclame AQUI", reflete bem a triste e crescente percepção, pelo cidadão, de sua ineficácia:



Note-se que no site acima, das **236** reclamações registradas, apenas **6** delas (2,5% do total), foram respondidas pela ANAC – o que prova seu descaso para com os interesses e direitos de cidadãos, contribuintes e mesmo dos regulados menores.

Além de todos estes indicadores do descontentamento popular em relação à ANAC, a OAB – Ordem dos Advogados do Brasil Nacional, através de seu presidente, se levanta em defesa dos direitos dos consumidores, destacando a ineficácia da

gestão das agências reguladoras em geral, e em especial da ANAC, como se lê nesta notícia publicada na página da OAB-Nacional³⁵:

*“Quem regula as agências - Claudio Lamachia - Correio do Povo
A ineficiência da gestão estatal não chega a ser surpresa para nenhum cidadão. Em pleno ano de 2018 é difícil alguém em sã consciência acreditar nas explicações que representantes de “agências reguladoras” – as aspas são propositais – proferem quando tentam justificar o injustificável. Exemplos não faltam. Um dos maiores foi da **Anac** ao prever que a liberação da cobrança pelo despacho de bagagens iria resultar na redução do custo das passagens aéreas, beneficiando os passageiros.*

Não precisava ser um gênio para antecipar o resultado: o preço das passagens subiu, os valores para despacho aumentaram e agora cobram até pela marcação do assento. Além disso, os voos para quem leva apenas mala de mão viraram uma verdadeira loteria na busca de lugar dentro dos aviões para a bagagem.”

Em um único dia, no recente 27/07/2018, centenas de notícias se espalharam pelo país com o mesmo teor, denunciando os constantes e crescentes desvios de finalidade da ANAC em favor de interesses econômicos privados³⁶.

O portal goiano de notícias jurídicas *Rota Jurídica*³⁷, por exemplo, informou que a OAB preparou para esse dia a segunda edição do ato contra a cobrança ilegal pelo despacho de bagagens. Vejamos:

*“Todas as 27 seccionais da OAB nos Estados vão organizar os atos nos principais aeroportos do país para esclarecer os passageiros sobre os **direitos que estão sendo violados pelas empresas aéreas e com aval da Anac**”.*

Há mais de um ano o Jornal Estado de São Paulo também já referia:

*“O presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Claudio Lamachia, disse ontem que a cobrança de bagagens por companhias aéreas é ilegal e que **a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) atua em favor das empresas.**”*

A reportagem relata ainda denúncia do Presidente da OAB de que a ANAC defende interesses econômicos das companhias aéreas, citando-o literalmente³⁸:

*“...a Anac deveria defender os interesses da sociedade e fiscalizar o setor aéreo. Mas, o que vemos, é **a agência atuando em favor das empresas e contra os consumidores.**”*

No final desse trabalho colamos dezenas de links para as notícias que foram ao ar apenas nesta sexta feira, 27/07/2018, dia em que eclodiu a generalizada insatisfação da opinião pública com as liberalidades da ANAC para com as empresas aéreas, e a absoluta falta de fiscalização sobre as mesmas.

Vários órgãos de imprensa e entidades de defesa dos consumidores se manifestaram, denunciando irregularidades nas empresas aéreas que vão desde falta de documentação básica, como alvarás de funcionamento, a cobranças indevidas por marcação de assentos e cancelamentos de bilhetes, erros para maior na pesagem de bagagens, e até desrespeito a pessoas portadoras de prioridades por idade ou deficiência física, entre outros abusos.

Em 25/09/2018, o jornal Valor Econômico publicou artigo de Murillo Camarotto³⁹ no seguinte teor:

*“O Ministério Público Federal (MPF) quer regulamentar a venda de assentos especiais pelas companhias aéreas brasileiras. A **Câmara da Ordem Econômica e do Consumidor** divulgou uma nota pública na qual definiu a cobrança como “**ilegítima**”.*

Atualmente, empresas como Gol e Latam oferecem aos seus clientes a opção de adquirir assentos especiais. Além de mais espaço entre as poltronas, a compra oferece vantagens como embarque e check-in prioritários.

“Para o MPF, é necessário que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) regule a cobrança, para que sejam fixadas as exatas dimensões do assento e outras vantagens que caracterizem e padronizem o produto entre todas as companhias aéreas”, diz a nota.”

Ou seja, as empresas aéreas criam desconforto para poder vender conforto.

Além dos desrespeitos descritos acima, a cobrança adicional por marcação de assentos e pela antecipação de voos também tem causado revolta dos usuários e vem sendo denunciada pela imprensa.

Quanto a isso, em 25/09/2018 o jornal O Estado de Minas publicou artigo de Luciana Atheniense⁴⁰ com o seguinte texto: (Grifos nossos)

“COBRANÇAS ADICIONAIS: DESRESPEITO AO PASSAGEIRO

Os preços das passagens aéreas estão vinculados à liberdade tarifária e à livre concorrência que acarretam a autonomia das empresas para definir os valores de suas tarifas

Infelizmente, já nos deparamos com cobranças “adicionais” impostas pelas companhias aéreas em nossos bilhetes. Neste ano, por exemplo, fomos surpreendidos com mais duas cobranças extras: marcação de assentos e antecipação de voo.

Em relação à cobrança pelas reservas de assento comum, sem espaço extra na aeronave, manifestamos a nossa indignação referente a duas situações distintas: a primeira em relação aos passageiros de necessidade de assistência especial (Pnae), que, segundo a própria agência reguladora (Anac), são definidas “com deficiência, pessoa com idade igual ou superior a 60 anos, gestante, lactante, pessoa acompanhada por criança de colo, pessoa com mobilidade reduzida ou qualquer pessoa que por alguma condição específica tenha limitação na sua autonomia como passageiro”. (Artigo 3º da Resolução 280.)

Acredito que essa cobrança de assento dos passageiros “especiais” é caracterizada como “venda casada”, pois diante da fragilidade física ou emocional, eles se deparam com a obrigação de adquirir “assentos marcados”, já que se sentem inseguros em permanecer longe da porta da aeronave, o que facilita sua mobilidade, ou ao lado de um familiar que não seja denominado como “especial” pela Resolução 280.

A segunda ressalva é em relação às situações nas quais o passageiro deseja fazer o check-in eletrônico e se depara com o desenho da cabine de passageiros da aeronave praticamente lotada. Diante dessa informação, verifica apenas algumas poltronas vazias e sente-se induzido a marcar e pagar pelo assento. Entretanto, no momento em que embarca, constata que a cabine de passageiros tem várias poltronas vazias, tornando desnecessário ter pago pelo assento informado pela empresa virtualmente.

Em relação à cobrança pela antecipação do voo, é comum o passageiro solicitar essa alteração em situações excepcionais que envolvam um motivo urgente contrário ao programado. Nesses casos, era usual as empresas aéreas anteciparem a marcação dos bilhetes, levando em conta a disponibilidade de assentos da aeronave. Entretanto, essa “gentileza” foi extinta em relação às passagens adquiridas em valores promocionais ou tarifas de baixo custo, independentemente de a aeronave ter assentos disponíveis. A isenção dessas cobranças de antecipação somente atinge os passageiros que pagam tarifas mais elevadas ou que estejam vinculados a determinado programa de fidelidade.

“Não se pode admitir que o passageiro seja surpreendido, a cada momento, com um serviço extra imposto pelas empresas aéreas. Essa situação acarreta indignação aos passageiros que estão sendo surpreendidos com aumento dos valores dos bilhetes e cobrança de “adicionais” . Até quando???
Revoltante!”

No dia seguinte, outros órgãos de imprensa também noticiaram isso.

Além dessas distorções pontuais, é de conhecimento público a “*gadificação*” dos passageiros, tratados como um rebanho nos aeroportos e mesmo nas aeronaves comerciais, onde toda a estrutura, funcionalidade e logística é voltada à praticidade e economicidade das operações das empresas aéreas, e não ao conforto e segurança dos usuários do transporte aéreo regular.

Exemplo disso, são as enormes procissões de passageiros a caminhar grandes distâncias dentro dos aeroportos carregando bagagens sem o auxílio dos carrinhos, e até mesmo correndo riscos no meio das aeronaves nos pátios, em embarques e desembarques que ultimamente chegam ao absurdo desse trânsito ser feito sem a liderança de um guia da companhia aérea – pois é um passageiro que vai à frente do cortejo, conduzindo-o por entre cabos elétricos energizados no solo, veículos de abastecimento contendo líquidos inflamáveis, ou até mesmo levando todas a uma aeronave diferente da que deveriam embarcar.

Um ambiente de estação ferroviária de maus trens suburbanos de transporte terrestre, a preços e riscos de transporte aéreo.

A omissão da ANAC em fiscalizar esses desvios tem levado os consumidores a buscar o PROCON, como uma das últimas trincheiras de sua defesa, mas a atuação desse órgão, mesmo quando é efetiva, não resolve tudo porque as companhias aéreas desfrutam, junto à autoridade aeronáutica, de regalias que compensam os eventuais contratempos que o PROCON possa lhes impor.

Mas o problema parece generalizado, já que não só a ANAC mas praticamente todas as Agências Reguladoras vêm sendo crescentemente denunciadas na imprensa por comportamentos desleais para com a sociedade, ao funcionarem como braços governamentais de diversos interesses econômicos setoriais⁴¹.

O Jornal Folha de São Paulo de 17/08/2018⁴² cita que um dos principais focos de uma pesquisa da FGV é coibir as indicações políticas para as agências reguladoras, exigindo formação acadêmica compatível e experiência profissional na área.

Essa publicação cita ainda Sérgio Lazzarini, professor de estratégia do Insper⁴³:

"Quando as agências foram criadas, no fim dos anos 1990, a expectativa era que se aperfeiçoassem, mas o que ocorreu foi o contrário".

Percebe-se que os desvios se dão por atitudes principalmente das cúpulas diretivas das agências, que são indicadas por critérios **políticos**, não por critérios técnicos, e a alta direção das agências toma essas muitas vezes suspeitas decisões até sob oposição de agentes públicos especializados, lotados em escalões inferiores.

Essa é a maior causa de distorções tecnicamente insustentáveis, pois as decisões não são tomadas onde os cargos são ocupados por critérios técnicos, com exigência de titulação profissional pertinente e aprovação em concursos públicos.

Preocupado com isso, o TCU – Tribunal de Contas da União, publicou em 25/07/2018 o acórdão 1704/2018⁴⁴, com o seguinte enunciado:

*É possível a **expedição de determinação pelo TCU para a correção de ato normativo elaborado por agência reguladora quando verificada ineficácia nas ações de regulação ou omissão** no tratamento concedido à matéria sob sua tutela, sem que isso caracterize intromissão na autonomia funcional da agência, uma vez que **é dever do Tribunal verificar se as agências estão a cumprir adequadamente seus objetivos institucionais**, entre os quais o **de fiscalizar e regular** as atividades sob sua esfera de competência.*

Confirmando que de fato há estreita relação entre o viés político e os graves e crescentes desvios de finalidade no caso da ANAC, anotamos que nos últimos **12** anos, dos **17** diretores da ANAC, **12** foram indicados pelo PT, dos quais **4** foram indicados como Presidentes por Dilma Rouseff, cuja atuação de governo incompetente e comprometida dispensa comentários.

TODAS as mais graves leniências regulatórias na aviação esportiva, foco principal deste estudo, que degradaram sua **segurança**, matando tanta gente, a ANAC expediu nos últimos **7** anos em gestões de vários de seus diretores.

TODOS indicados por Dilma Rouseff, do PT:

- 1) **Na gestão do PRESIDENTE Marcelo Pacheco dos Guarany's a ANAC concedeu 8 perigosas benesses às indústrias** que iniciaram os maiores desvios da aviação esportiva:

1. Em 04/06/2011 através da **falsa “audiência pública” por e-mail 08/2011**⁴⁵, com apenas **9** contribuições, das quais **5** tratando apenas de planadores, a diretoria alterou o RBAC 21, concedeu aos industriais a fraudável Lista de Verificação do Critério da “Porção Maior”⁴⁶, que pretensamente comprovaria uma **construção amadora**, mas que foi criada pelos próprios empresários no DCA-BR⁴⁷ e por eles é preenchida, podendo fingir 51% de participação amadora, e mascarar sua produção industrial em série, como será visto aqui.

2. Nessa mesma **falsa “audiência pública”** via Emenda 21.191(g)(2), concedeu a isenção da **norma de segurança que exigia a presença de um construtor amador na construção amadora(!)**, dispensa que permitiu a criação da absurda produção industrial maciça, mas isenta de normas de segurança, camuflada como se fosse simples construção amadora;

3. Nessa mesma **falsa “audiência pública”** via Emenda 21.191(i)(1) concedeu a isenção da **norma de segurança que exigia o cumprimento das normas consensuais internacionais ASTM aplicáveis**, para que as indústrias fabriquem aeronaves ALE/LSA, por cinco anos sem atender a essas normas!

Absurdamente, essa autoridade aeronáutica justificou mais esse atentado à segurança de voo e ao interesse público, nos seguintes termos:

*“Para que houvesse uma **transição suave e economicamente viável para as empresas...**”*

Não houve qualquer preocupação com a segurança de voo e os direitos dos consumidores, apenas com o **“fluxo de caixa”** das indústrias, como constou posteriormente no programa IBR2020, também de autoria desse mesmo **PRESIDENTE Marcelo Pacheco dos Guaranys**, e denunciado pelo CENIPA.

4. Sob esse mesmo **PRESIDENTE Marcelo Pacheco dos Guaranys**, através da **duplamente falsa audiência pública por e-mail (!) 07/2012**⁴⁸, a ANAC relaxou o limite de **segurança** do peso máximo dos aviões, exclusivamente para a Flyer Indústria Aeronáutica, que monta aviões **americanos**, ampliando este limite de **750** Kg para **1.750** Kg (!), o que aumentou **2,3** vezes a energia de impacto em caso de acidentes, sem nenhuma contrapartida mitigatória desse maior risco.

Como agravante dessa regalia anticoncorrencial a uma única montadora de aviões americanos, essa audiência pública fantasma, feita por e-mail, **NÃO CONTOU COM UM ÚNICO E-MAIL!**

Foi uma ação entre amigos.

Os perigosos efeitos de aumentos de peso nas forças de impacto já haviam sido alertados pelo setor de Certificação de Aeronaves na ANAC, quando se referiu a outro assunto: os limites de peso da categoria ALE/LSA, preconizados pelas normas internacionais ASTM.

Abaixo parecer do Gerente do Setor de Certificação de Aeronaves na ANAC, Sr. Nelson Eisaku Nagamine, que se refere a esses graves efeitos:

*“Voltando ao assunto do peso, também é importante esclarecer que a escolha pela manutenção dos 600kg em detrimento dos 750kg levou em consideração o fato de as normas da ASTM terem sido desenvolvidas dentro de um envelope específico, e como não temos ainda um estudo das conseqüências de elevar o PMD em 25%, preferimos manter os 600kg, uma vez que **o peso afeta principalmente a resistência estrutural**, o desempenho operacional e a qualidade de vôo.”*

5. Ainda sob esse mesmo **PRESIDENTE** Marcelo Pacheco dos Guarany's, através de outra **falsa audiência pública por e-mail** (!) 14/2014⁴⁹, mesmo sob forte oposição de engenheiro da própria ANAC, esta concedeu a mesma isenção da **norma de segurança** que exigia a presença de um construtor amador na **construção amadora** (!), até o ano 2020, agora também no **programa IBR2020**. Essa isenção agravou a ampliação do limite original de **750** kg, para **1.750** Kg, ampliação de limite já concedida sob esse mesmo Presidente, com exclusividade, à **Flyer Indústria Aeronáutica**, montadora de aviões **americanos**, como visto no item 4 acima.

6. Mais uma vez, sob esse mesmo **PRESIDENTE** Marcelo Pacheco dos Guarany's, a ANAC nomeou como fiscal da Indústria EDRA/SCODA⁵⁰, o seu próprio dono, com a função de **fiscalizar os aviões que ele mesmo fabrica!**

Essa improba delegação, em flagrante conflito de interesses, permitiu que este auto-fiscal deixasse de cumprir um boletim mandatário (Recall), e mentisse que cumpriu, com isso matando o jovem Vitor aos 19 anos.

7. Sob esse mesmo **PRESIDENTE** Marcelo Pacheco dos Guarany's, a ANAC publicou o RBAC 61 EMD01⁵¹, estabelecendo no item 61.79 (1) (v) o absurdo requisito do *“voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso, **QUANDO POSSÍVEL**”*. A expressão “quando possível” anula o caráter obrigatório do item, transformando-o em simples e grosseiro simulacro de exigência normativa.

8. Sob esse mesmo **PRESIDENTE Marcelo Pacheco dos Guarany's**, através de mais uma **duplamente falsa audiência pública por e-mail (!)**, a 9/2011, **TAMBÉM SEM UM ÚNICO E-MAIL**⁵², a ANAC publicou a I.S. 21.191-001A suprimindo o *Regulamento* Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 37 – RBHA 37⁵³, que limitava a produção amadora a 1 aeronave por ano e um máximo de 3 a cada 5 anos, para evitar o mascaramento da produção industrial como construção amadora. Essa irresponsável medida, denunciada nos dois RF A-003/CENIPA/2015 à pág. 13 da versão de 2016, e pág. 14 da versão de 2018, permitiu que indústrias produzam aviões em série, com regras de segurança frouxas, feitas para reais construtores amadores .

- 2) **Na gestão do DIRETOR Ricardo Sérgio Maia Bezerra**: em 10/04/2017, através da falsa “audiência pública” **por e-mail (!)** 03/2017⁵⁴, com o apoio de **UMA ÚNICA CONTRIBUIÇÃO**, e apesar de advertida pela ABRAVAGEX, a ANAC **prorrogou** a isenção da norma de **segurança** que exigia a presença de um construtor amador na construção amadora (!), no programa IBR2020, agora até o ano **2021**, perpetuando a absurda “construção industrial amadora” sem a presença do construtor amador;
- 3) **Na gestão do PRESIDENTE José Ricardo Botelho**: em 07/06/2018, através da falsa “audiência pública” **por e-mail (!)** 25/2017⁵⁵, e da Resolução nº 473/2018, a ANAC aprovou os RBACs 103 e 183, que entrarão em vigor em 01/01/2019, e que degradarão radicalmente a **segurança** de voo, pois delegarão poderes/deveres de polícia dessa autoridade aeronáutica às entidades do aerodesporto, gerando um potencial conflito de interesses.

Em tempo: na reunião da diretoria que o aprovou, esse RBAC 103 teve como Relator⁵⁶ o **DIRETOR** da ANAC Ricardo Fenelon Junior.

Esse **DIRETOR**, por sua vez, foi indicado politicamente, sob protestos gerais da comunidade aeronáutica, pelo Senador Eunício de Oliveira, seu sogro, que também é investigado pela Lavajato, e que por sua vez é autor do Projeto de Lei 6.621/2016⁵⁷, que amplia o espaço para ações arbitrárias das agências reguladoras.

Nesse PL 6.621/2016, a **obrigatoriedade** de realização de **audiências** públicas é relaxada, e substituída pela **possibilidade** de realizar meras **consultas** públicas, modelo que reduz a possibilidade de participação da sociedade nas decisões das agências reguladoras.

Isso se verifica analisando os artigos 9º e 10 do dito PL 6.621, onde consta:

“Art. 9º **Serão** objeto de **consulta** pública, previamente à tomada de decisão pelo conselho diretor ou pela diretoria colegiada, as minutas e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados.”

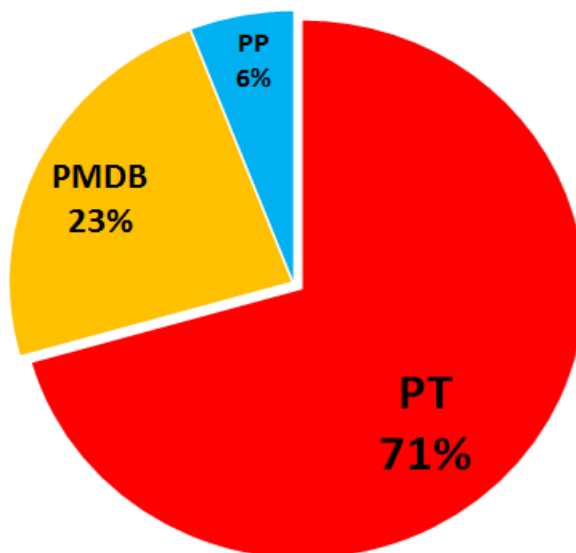
“Art. 10. A agência reguladora, por decisão colegiada, **poderá** convocar **audiência** pública para formação de juízo e tomada de decisão sobre **matéria considerada relevante.**”

Salta aos olhos a artimanha utilizada no PL 6.621/2016, pois tenta no artigo 9º manter vinculante apenas a **consulta** pública (Serão objeto...), enquanto o termo “**poderá**” no artigo 10 garante que a **audiência** pública fique, apenas se **matéria considerada relevante**, ao livre arbítrio das agências reguladoras, que denotam estar capturadas pelos regulados, e não atendem ao interesse público dos consumidores, e sim aos interesses econômicos privados de seus captadores.

Os **17** diretores da ANAC desses últimos **12** anos foram indicados politicamente, nas proporções abaixo, por apenas **3** partidos políticos:

PT :..... **12 indicados – 71% do total**
PMDB :..... 04 indicados – 23% do total
PP :..... 01 indicado – 06% do total

INDICAÇÕES POLÍTICAS PARA A DIRETORIA DA ANAC



Sintomaticamente, os 3 partidos acima estão indiciados na Operação Lavajato.

As ilegais regalias que suprimiram a segurança da aviação esportiva são concedidas há 7 anos por esses 4 Diretores da ANAC indicados pelo PT, apesar de denúncias do CENIPA, e/ou desaprovação pelos próprios técnicos da ANAC, e favoreceram interesses econômicos privados, sobrepondo-os às leis brasileiras e ao interesse público da segurança de voo, como consta textualmente em duas versões do RF A-003/CENIPA/2015.

TODOS esses Diretores e Presidentes da ANAC foram indicados pelo PT.

Nenhum dos outros 32 partidos brasileiros foi contemplado com indicações para a alta direção da ANAC, de modo que nem mesmo uma pretensa representatividade política pode ser alegada como sustentáculo para legitimar as suspeitíssimas decisões que emanam da cúpula dessa autarquia federal.

Ao menos nos casos aqui descritos, esses desvios ocorreram ao arpejo da obrigatória competência técnica e até mesmo do que parece ser um majoritário idealismo e ética de muitos agentes públicos, que foram selecionados para cargos em escalões inferiores das Agências Reguladoras através da aprovação em concursos públicos, e não por barganhas, apadrinhamento político ou nepotismo.

Forte indício de idoneidade na maioria dos agentes públicos de escalões inferiores, é a nota da Diretoria Executiva do Sindicato Nacional dos **Servidores** das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências), sobre os últimos comentários críticos dos presidenciáveis, durante os debates em várias emissoras de televisão.

Essa nota foi publicada pelo Correio Braziliense Online⁵⁸ em 22/08/2018:

*“O Sinagências reconhece que um dos principais problemas das Agências Reguladoras são os ataques a sua autonomia técnica que ocorrem principalmente com a **lotação dos cargos diretivos, pelos partidos políticos**.*

*Igualmente, o Sinagências vem **propondo** à sociedade a autossustentabilidade das Agências e a **ocupação dos cargos diretivos por pessoas qualificadas tecnicamente** e reafirma que sem autonomia técnica e financeira, **as Agências continuarão reféns de interferências políticas** de governos momentâneos.”*

As práticas comissivas e omissivas da ANAC, em franco benefício de interesses econômicos privados das indústrias e das companhias aéreas, e em detrimento dos interesses e até dos direitos fundamentais dos consumidores, vêm obrigando a sociedade a se mobilizar, por conta própria, através até dos legislativos estaduais.

É o caso do projeto de lei 1.864/16, da Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj)⁵⁹, sobre a Resolução ANAC nº 141, de 09/03/2010⁶⁰, que:

“Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos e cancelamentos de voos e às hipóteses de preterição de passageiros e dá outras providências”.

A ANAC revogou essa Resolução 141, causando prejuízo aos consumidores, e a substituiu pela de nº 400, de 13/12/2016⁶¹.

Essa Resolução nº 400 liberou as companhias aéreas para que possam praticar taxas ABUSIVAS no caso de cancelamento ou remarcação de voo a pedido dos consumidores, permitindo o absurdo confisco até da **totalidade** dos valores pagos pelos bilhetes aéreos, mesmo quando o cancelamento é feito com tempo hábil para a companhia poder vender a passagem a outro interessado.

Essa prática de confiscar **100%** do valor pago a título de multa, além de ilegal, caracteriza enriquecimento sem causa (enriquecimento ilícito) das companhias aéreas e fere disposições do Código Civil que limita essa retenção em **5%**:

Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

*§ 3o Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até **cinco por cento** da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.*

A página de notícias do Senado Federal⁶² publica que vários senadores têm apresentado propostas para coibir os abusos das empresas aéreas em várias áreas, abusos que lesam direitos líquidos e certos dos consumidores.

Eis, na íntegra, introdução da notícia no site Senado Notícias:

*“Medidas que retiraram direitos dos passageiros da aviação, como a cobrança por despacho de bagagens ou marcação antecipada de assentos, estão no radar dos senadores, que demonstram insatisfação com o que consideram **“omissão” da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em favor das empresas aéreas e contra o cidadão.**”*

Felizmente, há poucos dias, os tribunais superiores estabeleceram jurisprudência protegendo alguns desses direitos civis/consumeristas e inibindo esses abusos. Nesse sentido a emissora BAND NEWS FM publicou em 29/08/2018⁶³:

“A 2ª Turma do Tribunal de Justiça manteve a sentença que considerou como abusiva uma multa emitida por uma empresa aérea a um cliente. Segundo o processo a companhia determinou que o cliente pagasse um débito de 100% do valor pago pela passagem por causa de um cancelamento antecipado de um trecho.”

Essa sentença pode ser vista diretamente no site do TJDF⁶⁴.

Em outra sentença, o STJ – Superior Tribunal de Justiça, determinou em 24/10/2018 que as companhias aéreas não poderão mais cancelar passagens de volta, quando o passageiro não voar o trecho de ida, mesmo que não informe isso à empresa⁶⁵.

Nesta ação, a companhia aérea foi condenada em primeira instância a indenizar a passageira em R\$ 10 mil por danos morais.

Em recurso, decisão unânime da 4ª Turma do STJ⁶⁶ elevou o valor sentenciado pelo Tribunal de Justiça de Rondônia para R\$ 25 mil.

Em nenhuma outra atividade econômica se vê práticas leoninas como estas, praticadas por fornecedores contra os direitos civis e consumeristas dos usuários.

Até autoridades começam a sofrer as consequências desses abusos, conforme recente publicação de 23/08/2018 em vários jornais de Brasília, Alagoas e Piauí⁶⁷:

“O ministro Bruno Dantas (TCU) não pôde ir no lançamento do próprio livro em Belo Horizonte, sobre recursos junto aos tribunais superiores, porque a GOL cancelou o voo de última hora. Que vergonha, Anac.”

Helena Chagas, Ex-Ministra Chefe da Secretaria de Comunicação da Presidência da República, de 2011 a 2014, publicou em julho de 2018 o artigo:

“Agências desreguladoras: raposas no galinheiro”⁶⁸

Desse artigo, colamos alguns trechos:

“É uma pena que, no pouco tempo que passou no Planalto, Cármen Lúcia não tenha tido a chance de mexer nos maus hábitos que tomaram conta da operação das agências reguladoras. Vamos torcer – e votar, que é o que está

ao nosso alcance – para que o sujeito que subir a rampa no dia 1 de janeiro tenha o bom senso de tomar essa providência.

Porque esse sujeito vai ter muito o que fazer. Só para ficar na história recentíssima, vai ter que dar satisfações a milhões de passageiros engambelados pela conversa da ANAC de que as passagens aéreas ficariam mais baratas depois que as bagagens passassem, por resolução da agência, a serem cobradas. Uma balela.

...

Não é preciso ser gênio para saber que o elo mais vulnerável da corrente é o consumidor, o usuário dos serviços, que estão sempre levando a pior.

Isso porque, como toda a boa ideia que pode dar errado, as agências foram se distanciando do propósito inicial e acabaram “capturadas” – palavra curiosa, mas bem adequada – por setores que deveriam fiscalizar. Tornaram-se objeto de barganhas políticas escancaradas. O rigor inicial em suas nomeações foi se afrouxando na parceria entre Executivo e Legislativo. Hoje, com raras exceções, são cabides de indicações.

No governo Temer, então, tornaram-se galinheiros guardados por raposas, seguindo a moda dos órgãos públicos chefiados por interessados no assunto.”

Lembremos que o governo Temer nada mais é que a continuidade da chapa PT/PMDB que está no poder há 16 anos, com “leves nuances” de sigla partidária, coligação que criou e aparelhou a Agência Reguladora ANAC, e distorceu seus objetivos de proteger o interesse público.

A ANAC é leniente por não regular de modo competente.

É também mal informada dos resultados dessa desregulação por não fiscalizar, por não investigar os acidentes e por não acatar as recomendações de quem investiga, que é o CENIPA.

E quando é bem informada é irresponsavelmente omissa dos riscos à segurança de voo.

Portanto, não será com essa Agência Nacional de Aviação Civil burocrática e comprometida que poderemos aproveitar as oportunidades e enfrentar as ameaças que o futuro nos reserva, com a acelerada evolução que a informática embarcada já vem apresentando, e mais ainda com a generalização do uso da inteligência artificial, das comunicações em tempo real por satélites e outros fatores que tanto aumentam os riscos quanto a capacidade de mitigá-los.

E esses fatores advirão da inescapável maior diversidade e sofisticação tecnológica dos equipamentos aéreos, combinada com um irrefreável aumento de sua quantidade e conseqüentemente do maior tráfego aéreo em todos os níveis.

Somando-se os TACAS (táxis aéreos piratas), aviões agrícolas operando sem documentos de manutenção atualizados, aeronaves leves sem certificação voando sob o comando de pilotos sem habilitação, voos clandestinos de contrabando e tráfico, e ainda os drones, a conclusão é que nem no solo estaremos seguros.

Mas cometer abusos contra os consumidores não é uma conduta exclusiva das empresas aéreas brasileiras.

Essas práticas se repetem no mundo todo no setor de transporte aéreo regular de passageiros, que é dominado por gigantescos conglomerados empresariais praticamente cartelizados sob a égide da IATA – International Air Transport Association (Associação Internacional de Transporte Aéreo), instituição cujos objetivos exclusivamente voltados aos interesses econômicos de corporações empresariais são expressos claramente em seu site⁶⁹:

“Our mission is to represent, lead and serve the airline industry”

Em tradução livre:

“Nossa missão é representar, liderar e servir a indústria de linhas aéreas.”

Mas os lobbies internacionais do setor industrial/comercial da aviação influenciam até mesmo a ICAO – International Civil Aviation Organization (Organização Internacional da Aviação Civil), que é uma mega “agência reguladora” de âmbito mundial, mas cujas normas tendem a descriminalizar os crimes aeronáuticos, sob o pretexto de não inibir relatos espontâneos.

No entanto, esses depoimentos voluntários são cada vez menos importantes em investigações, diante da progressiva confiabilidade dos registros eletrônicos de bordo, como as famosas “caixas pretas” e transmissão de dados de equipamentos a fornecedores no solo, em tempo real durante voos transcontinentais.

Os objetivos corporativos da ICAO são expressos claramente em seu site:

“Achieve the sustainable growth of the global civil aviation system.”

(“Alcançar o crescimento sustentável do sistema global de aviação civil.”)

Em nenhum desses objetivos e compromissos basilares, ostentados pelas únicas instituições de porte da aviação mundial se vê sinais de priorização à segurança de voo.

Menos ainda foco nos direitos dos consumidores, que na verdade sustentam todo esse setor econômico, e são os diretamente afetados pelos desvios à economicidade, ao conforto e aos riscos existentes nesse modal de transporte.

No entanto, apesar desses alinhamentos aparentemente pró empresas, ao menos a ICAO, em seu Anexo 13 da Convenção Internacional da Aviação Civil⁷⁰, item 5.12, ressalva que afora os objetivos não judicializáveis de prevenção das informações obtidas em investigações, cabe à justiça de cada país decidir o uso dessas informações para fins judiciais:

*“The State conducting the investigation of an accident or incident shall not make the following records available for purposes other than accident or incident investigation, **unless the appropriate authority for the administration of justice in that State determines that their disclosure outweighs the adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations.**”*

Em tradução livre:

O *Estado* que conduz a investigação de um acidente ou incidente não disponibilizará os seguintes registros para outros fins que não a investigação de acidentes ou incidentes, **a menos que a autoridade competente para a administração da justiça do Estado determine que a sua divulgação supera o impacto doméstico e internacional adverso que tal ação pode ter sobre quaisquer investigações futuras.**

Esses conglomerados comerciais internacionais se aliam às também gigantescas indústrias aeronáuticas que os abastecem para que sempre, nos acidentes aéreos, possam reduzir valores de indenizações e eximirem-se de culpa ou dolo, facilitando a responsabilização exclusiva dos pilotos, inibindo o uso de informações oriundas das investigações de acidentes para persecução judicial civil e criminal, além de outras práticas lesivas aos direitos dos usuários.

A manchete da RTP⁷¹, sobre a homônima portuguesa de nossa ANAC, bem ilustra a “globalização” dessas distorções em desfavor dos consumidores,:

“ANAC recebeu mais de 7.000 queixas em seis meses”.

A LENIÊNCIA REGULATÓRIA NA AVIAÇÃO LEVE

Nessa mesma toada, no caso específico da aviação leve e esportiva, foco principal deste estudo, as facilidades que a ANAC ilegalmente concedeu a indústrias montadoras de aeronaves importadas, em detrimento da iniciativa privada industrial brasileira e pior ainda, da segurança de voo, criaram um desbragado e crescente comércio de aeronaves que são vendidas diretamente ao consumidor final, sem a mínima garantia oficial de qualidade – e principalmente de **segurança**.

Esses aviões, por serem registrados na ANAC, transparecem ao hipossuficiente público consumidor que há um alto grau de confiabilidade do produto, uma vez que a agência é tida, em tese, como responsável pelos deveres de zelar pela segurança do consumidor e dos cidadãos em geral, como consta nas leis.

Mas a própria ANAC, em Ação Civil Pública que a ABRAVAGEX lhe moveu, confessa que descumpra esses deveres legais (*ipsis litteris*):

*“**Cabe ao consumidor** / adquirente avaliar se quer pagar pelo atestado de segurança chancelado pelo Estado ou não, hipótese em que, por prudência, deveria se cercar das salvaguardas que julgar apropriadas (como por exemplo, **contratar um profissional habilitado para avaliar a aeronave em questão, fazer outras avaliações técnicas que julgar apropriadas**, operar sempre com margem de segurança para **imprevistos**, etc.)”³.*

Portanto, segundo essa emblemática frase da ANAC, o próprio consumidor, hipossuficiente técnico, prejudicado por enorme assimetria de informação, quando comparados aos fornecedores industriais, é quem tem que adivinhar que o produto industrial, registrado na ANAC, não foi vistoriado ou que foi vistoriado apenas pelo próprio fabricante, como absurdamente ocorre no Brasil.

Além disso, segundo essa confissão explícita da ANAC, esse mesmo consumidor tem também que adivinhar que essa autoridade aeronáutica dispensou a indústria de cumprir várias normas e requisitos técnicos de **segurança visando adequar o fluxo de caixa dessas empresas**, como ela própria afirma em um de seus programas de protecionismo às indústrias, o IBR2020, que veremos adiante.

³ Ação Civil Pública nº 5000773-75.2017.403.6100.

E para completar, segundo a ANAC, o **consumidor** que adquire de um **fornecedor industrial** uma aeronave com Certificado de Autorização de Voo – CAV dado pela própria autarquia federal, deve contratar um perito aeronáutico para verificar a segurança desse produto, que é vendido com a visível chancela da ANAC.

Esse enganoso aval oficial transparece através de registros públicos como matrículas, documentos oficiais de registro e cobrança de taxas, além de ser público e notório, na lei de criação da ANAC, que ela é a autoridade que deve zelar pela segurança dos consumidores e cidadãos, no âmbito da aviação como um todo.

O autor deste trabalho, graças às investigações oficiais do acidente que matou seu filho aos 19 anos, descobriu que a aeronave Super Petrel LS, apesar da chancela da ANAC e das propagandas do fabricante, a Indústria EDRA/SCODA, não tinha sua segurança vistoriada por agentes públicos de fato, mas sim pelo próprio fabricante, atuando em nome da ANAC, por ela própria autorizado para isso!

Antecipando-se aos absurdos posicionamentos oficiais da ANAC descritos acima, apenas após as investigações oficiais do acidente, foram contratados os serviços de engenheiros aeronáuticos da Vinci Aeronáutica⁷².

Essa perícia constatou que as aeronaves Super Petrel LS periciadas não apresentam segurança de voo, não cumprem nenhuma das 33 normas de segurança internacionais ASTM, como anunciado pela indústria, e não se tratam de aeronaves certificadas na categoria ALE/LSA e nem são feitas de fibra de carbono, como anunciado falsamente pela indústria e permitido pela própria ANAC, que conhecia perfeitamente esses anúncios enganosos, e nada fez.

Extrapolando-se essa situação, provavelmente centenas de aeronaves desta indústria auto-fiscalizada, que voam livremente sobre as cabeças e lares dos brasileiros, também não apresentam segurança de voo.

Ampliando-se essa extrapolação para milhares de outras aeronaves dessa categoria falseada de “*aviões experimentais de construção amadora*”, pode-se ter uma ideia do risco geral a que está sujeita toda a sociedade brasileira, voando ou no solo.

Impossível existir maior ataque aos direitos constitucionais, civis e consumeristas dos cidadãos brasileiros, situação agravada por serem esses crimes contra a sociedade perpetrados sob a tutela leniente da agência reguladora que foi criada, e é mantida ao custo de quase um bilhão de reais por ano aos contribuintes, justamente para inibir essas agressões.

A RENÚNCIA FISCAL ILEGAL E ANTICONCORRENCIAL

A ANAC poupa ilegalmente custos para certas indústrias através de repetidas isenções de cumprimento de normas de **segurança**, como o uso de materiais aeronáuticos em aviões (!), e também até dos custos com certificação oficial.

As Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFACs, impostas pela Portaria Interministerial nº 52 de 01/02/2017, e que oneram todo o setor aeronáutico em valores de milhões de reais, só não oneram essas privilegiadas indústrias de aviões leves, isentas da devida certificação, que seria o fato gerador dessas taxas.

Código da TFAC	Descrição	Valor da taxa
5272	CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	R\$ 891.310,61
5305	HOMOLOGAÇÃO DOS DEMAIS PRODUTOS AERONÁUTICOS ATESTADO DE PRODUTO AERONÁUTICO APROVADO (APAA)	R\$ 25.703,17
5309	ANÁLISE DA DOCUMENTAÇÃO DA QUALIDADE (MANUAL DA QUALIDADE , PROCEDIMENTOS E INSTRUÇÕES) HOMOLOGAÇÃO INICIAL MEDIA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	R\$ 8.567,72
5312	AVALIAÇÃO INICIAL PARA CERTIFICAÇÃO DE EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS PEQUENA EMPRESA	R\$ 5.140,63
5315	AUDITORIA DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	R\$ 5.140,63
5321	AUDITORIA EM FORNECEDORES DE EMPRESAS CERTIFICADAS PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	R\$ 5.140,63
5324	REVALIDAÇÃO DO SISTEMA DA QUALIDADE DE PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	R\$ 5.140,63
5157	VISITA TÉCNICA RECORRENTE OU PARA VERIFICAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE EXIGÊNCIAS DE EMPRESAS DE MANUTENÇÃO RBHA-145	R\$ 4.365,44
5328	REVALIDAÇÃO COMPLETA DO MANUAL DA QUALIDADE de PEQUENA EMPRESA DE FABRICAÇÃO DE PRODUTOS AERONÁUTICOS	R\$ 2.570,32

Os fatos geradores de todas as taxas acima, explicitados no campo “*Descrição*”, oneram todas as aeronaves operando em território brasileiro, com exceção das aeronaves leves esportivas de várias categorias, para as quais os ditos fatos geradores foram sumariamente removidos, pois algumas indústrias e seus produtos:

- São dispensados de **HOMOLOGAÇÃO (CERTIFICAÇÃO)** – TFACs 5272/5305/5309;
- **MANUAL DE QUALIDADE** (quando existe) não é certificado – TFACs 5309/5328;
- Não sofrem **AUDITORIA** – TFACs 5315/5321
- A **MANUTENÇÃO** não necessita ser feita nas oficinas certificadas – TFACs 5315;
- Não são obrigados a ter um **SISTEMA DA QUALIDADE** – TFAC 5315;

- Não sofrem **VISITA TÉCNICA**, pois as vistorias finais desses aviões fabricados industrialmente em série, podem ser feitas pelos próprios industriais – TFAC 5157.

Por não possuírem base de tributação, as TFACs não podem ser cobradas, e na prática ficam também isentas, reduzindo enormemente toda a cadeia de custos dessas indústrias, lesando o erário, prejudicando seus concorrentes da indústria certificada e sacrificando a segurança de voo – portanto lesando toda a sociedade.

Essa renúncia fiscal indireta cria diferenciais competitivos que inibem a concorrência e estimulam a criação de monopólios como os já existentes no setor, além de subtrair arrecadação aos cofres públicos sem qualquer lei que a ampare.

A Agência Brasil, uma agência pública de notícias, publicou em 17/06/2018⁷³:

*“Brasil deixou de arrecadar **R\$ 354,7 bi** com renúncias fiscais em 2017.*

*O TCU, no entanto, constatou que 44% dos incentivos fiscais não são fiscalizados por nenhum órgão, o que levou o ministro **Bruno Dantas** a recomendar que os ministérios da Fazenda, do Planejamento e da Casa Civil montem um grupo de trabalho para verificar a eficácia das renúncias fiscais.”*

O ministro **Bruno Dantas** é o mesmo que perdeu o lançamento de seu livro porque a empresa aérea, arbitrariamente, cancelou seu voo na última hora, sem prévio aviso, como já citamos.

A Lei de Responsabilidade Fiscal, lei complementar Nº 101, de 04/05/2000, enquadra as **autarquias** como a ANAC já em seu artigo 1º § 3º inciso I item b:

Art. 1o Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

*§ 1o **A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente**, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas **e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita**, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.*

§ 2o As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

§ 3o Nas referências:

I - à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, estão compreendidos:

...

b) as respectivas administrações diretas, fundos, **autarquias**, fundações e empresas estatais dependentes;

E em seu artigo 14 essa Lei de Responsabilidade Fiscal dispõe ainda:

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou **benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita** deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, **atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias** e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - **demonstração** pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e **de que não afetará as metas de resultados fiscais** previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de **medidas de compensação**, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1o A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, **concessão de isenção em caráter não geral**, alteração de alíquota ou **modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições**, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

Portanto, a ANAC desatendeu aos requisitos legais para tão ampla renúncia de receita tributária, dando **isenções** e **praticando modificação de base de cálculo** (na verdade suprimindo essa base de cálculo) e permitindo a venda de milhares de aviões muitas vezes estrangeiros, montados em série por indústrias, sem recolher as TFACs, taxas impostas por lei para a obrigatória certificação oficial de segurança.

Essa renúncia fiscal, praticada através da eliminação radical do fato gerador do tributo, que é a certificação de produto aeronáutico, fere a Lei Nº 8.429:

“Art. 10. Constitui ato de **improbidade administrativa que causa lesão ao erário qualquer ação ou omissão, dolosa ou culposa, que enseje perda**

*patrimonial, desvio, apropriação, malbaratamento ou dilapidação dos bens ou haveres das entidades referidas no art. 1º desta lei, e **notadamente**:*

VII - conceder benefício administrativo ou fiscal sem a observância das formalidades legais ou regulamentares aplicáveis à espécie;”

Essas regalias foram dadas seletivamente pela ANAC a algumas indústrias, muitas delas simples montadoras de aeronaves americanas e não brasileiras.

Com essas múltiplas ilegalidades criou-se artificialmente um mercado gigantesco, que já corresponde a mais de **um quarto** das aeronaves privadas do País, segundo dados dessa própria agência pseudo-reguladora, pois consta no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB, de dezembro de 2017⁷⁴: aeronaves **não certificadas, 6.676** voando pelos céus do Brasil, e **certificadas, 22.280**.

Hoje o número de aviões não certificados é muito maior, e crescendo.

Trata-se de um comércio multimilionário de produtos fabricados por indústrias predominantemente extranacionais, negócio que cresce desproporcionalmente no Brasil por ser beneficiado por vantagens competitivas **anticoncorrenciais**, permitidas pela ANAC com essas reduções de custos embutidas nessas isenções tributárias indiretas, mas ao fim ilegais.

Os diferenciais competitivos dados a essas indústrias predominantemente estrangeiras também ocorrem por reduções de custos obtidas por isenções de cumprimento de normas de segurança na montagem das aeronaves, e pela absoluta falta de fiscalização sobre todos os aspectos da cadeia produtiva do segmento: desde projetos, fabricação, manutenção, formação de pilotos, etc..

Como o CENIPA denunciou em duas versões do RF A-003/CENIPA/2015, em 2016⁷⁵ e em 2018⁷⁶, essas isenções são ilegais e beneficiam apenas interesses econômicos, em prejuízo da segurança de voo. E também dos cofres públicos.

Agravando o quadro, essa atividade que envolve interesses de capitais estrangeiros conflita com várias leis brasileiras tanto na questão dos direitos individuais constitucionais e consumeristas, quanto nos aspectos de proteção constitucional e infralegal à livre concorrência.

Esse privilegiado setor empresarial é composto por grandes regulados industriais que, aparentando ter capturado totalmente os reguladores, exploram distorções normativas nas quais eles próprios influíram em 2009, impondo há quase 10 anos esses desvios e delegações indevidas do dever/poder de polícia da ANAC.

Isenções de normas de segurança são facilidades planejadas apenas para as aeronaves experimentais de fato e de direito, (protótipos em testes nos laboratórios de pesquisa), e/ou as realmente construídas por amadores, a seu próprio risco.

No entanto, abusando indevidamente dessas prerrogativas da real fabricação experimental ou amadora, fornecedores industriais vêm há anos vendendo ao consumidor final aviões sofisticados que, apesar de serem produzidos às centenas, industrialmente e em série, são enquadrados e registrados na ANAC como simples experimentos, ou até como se fossem exemplares únicos: os “experimentais de construção amadora”. Tudo sem qualquer fiscalização.

Este mascaramento é propiciado por distorções de normas existentes e/ou criações de regulamentos internos infralegais incompatíveis com as leis brasileiras, por brechas regulatórias e enquadramentos indevidos que os próprios grupos industriais e seus aliados influenciaram na ANAC, e exploram em causa própria.

E albergados por esses desmandos, muitas indústrias se desobrigaram de atender a requisitos mínimos de segurança, produzindo aviões que voam sem garantia oficial de segurança não só a consumidores, pilotos e passageiros, mas também a pessoas no solo e em outras aeronaves.

A ANAC emite sinais claros de ter sido capturada pelos regulados, os empresários do setor, como atestam os trechos extraídos de seu programa de “fomento industrial” IBR2020, preocupado apenas com o fluxo de caixa de empresas predominantemente estrangeiras, como será aqui demonstrado.

O pior de tudo é a dispensa de garantir a vida dos brasileiros, que industriais estrangeiros indiretamente recebem com isenções de normas de segurança, mas não se pode olvidar a desoneração ilegal que desfrutam, lesando o erário ao não lhes serem cobradas as Taxas de Fiscalização da Aviação Civil – TFACs.

No limite:

- a indústria aeronáutica brasileira EMBRAER tem que cumprir normas de segurança e pagar taxas de certificação;
- as indústrias aeronáuticas estrangeiras não necessitam cumprir normas de segurança, e nem pagar taxas de certificação.

Essas distorções se assemelham aos crimes de lesa-pátria que favoreceram, com recursos dos contribuintes brasileiros, investimentos em outros países alinhados ideologicamente aos governos petistas que finalmente sepultamos.

A ENGANOSA TRANSPARÊNCIA DA REGULAÇÃO DA ANAC

O programa IBR2020 é um exemplo vívido das múltiplas camadas de dificuldades de acesso às normas pelos cidadãos comuns, pois sua documentação originalmente podia ser facilmente acessada pela Internet através do endereço eletrônico <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf>.

No entanto, como costuma ocorrer na ANAC com assuntos obscuros assim, não se consegue acessar por muito tempo uma informação pelo mesmo link, dificuldade que obriga o pesquisador a garimpar fundo para obter informações que deveriam estar facilmente acessíveis aos cidadãos em geral.

Mesmo assim, na página temática da ANAC sobre o IBR2020, no endereço eletrônico atual, <http://www2.anac.gov.br/IBR2020/documentos.html>, vários links apresentam mensagem de erro de página não encontrada (404).

Essa é uma das costumeiras manobras diversivas utilizadas pela ANAC para criar uma névoa de inacessibilidade a informações que, para serem de fato de domínio público, deveriam ser facilmente acessadas por qualquer um do povo, como prevê a Lei de Acesso à Informação e o princípio da transparência, insculpido como “*publicidade*” no Art. 37 da Constituição Federal brasileira.

A dificuldade de obter informação tem demandado alta dose de paciência e expertise em informática e em direito, para se obter uma visão panorâmica razoável deste cipoal normativo que apenas simula estar regulando a aviação esportiva.

São exigidos atributos típicos de verdadeiros hackers, experts em regulação, o que exclui a esmagadora maioria dos consumidores e/ou usuários dessa atividade.

Obter normas e registros através dessa intrincada, nebulosa e aparentemente proposital trama de siglas da ANAC, como RBHAs, RBACs, I.N.s, I.Ss, Resoluções, Portarias, Recomendações, BEAs, N.T.s etc., é tarefa para poucos iniciados – não para o comum dos mortais, o que impõe a necessidade urgente de uma facilitação que permita efetivo acesso à informação por parte dos cidadãos em geral.

Para desvendar o “pano preto” desse proposital hermetismo, mesmo com o concurso de vários profissionais das áreas de Direito Aeronáutico, Engenharia Aeronáutica, investigação de acidentes, entre outros, o presente trabalho dispendeu quase 4 anos de pesquisas, tentando decifrar essa enigmática e distorcida regulação, que além de tendenciosidade, revela também um conhecimento fragmentado da legislação pátria por parte da alta cúpula da ANAC.

Na verdade, a ANAC ostenta uma suposta transparência, que deveria se chamar “transparência”, tendo em vista sua contraditória opacidade.

O programa IBR2020 da ANAC, por exemplo, que revela sua real prioridade de defender interesses econômicos privados, atualmente não mais se consegue acessar pelo link original, mas apenas pelo link <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/justificativa.pdf>⁷⁷:

*“PROPOSIÇÃO DE UM PROGRAMA PARA FOMENTAR A ATIVIDADE DE
CERTIFICAÇÃO DE PROJETOS DE AERONAVES DE PEQUENO PORTE NO
BRASIL*

item 1.5.4.:

*Para que houvesse uma **transição suave e economicamente viável para as empresas...***

item 1.6.1.2.:

*Esta contrapartida tem como objetivo permitir o **fluxo de caixa necessário ao fabricante...**”*

A aparente certeza de impunidade decorrente da dificuldade de acesso e compreensão pelo público leigo, e o hábito arraigado na ANAC de cometer sem constrangimento até arbitrariedades em favor de interesses econômicos privados, principalmente estrangeiros, transparece nas frases grifadas:

“transição suave e economicamente viável para as empresas”, e

“fluxo de caixa necessário ao fabricante”.

Essas expressões **tentam justificar o injustificável**, como declarou o Dr. Claudio Lamachia, Presidente do Conselho Federal da OAB:

*“...é difícil alguém em sã consciência acreditar nas explicações que representantes de “agências reguladoras” – as aspas são propositais – proferem quando **tentam justificar o injustificável.**”⁷⁸*

São inúmeras as evidências do risco geral à sociedade representado por esses favorecimentos permitidos pela ANAC, muitos à custa da segurança da aviação.

Como exemplo mais conhecido, citamos o acidente do Sr. Roger Agnelli, ex-presidente da Vale do Rio Doce, que morreu com sua família e demais acompanhantes em acidente com uma dessas aeronaves “experimentais”, bem como outros sinistros que atingiram propriedades públicas e privadas, e pior ainda, mataram pessoas em solo, e até no recôndito de seus lares.

A Rede Globo publicou notícia em vídeo sobre este acidente aéreo⁷⁹.

O desastre de Agnelli, ocorrido em 19/03/2016 em uma das zonas mais populosas da cidade de São Paulo, causou **SETE MORTES A BORDO, MAIS UMA PESSOA FERIDA NO PORTÃO DA RESIDÊNCIA**, e danos materiais e morais permanentes a **DUAS FAMÍLIAS NO SOLO**, que tiveram suas residências atingidas, uma delas restando completamente destruída.

Esse avançadíssimo avião de passageiros, que matou cinco membros da família Agnelli e mais duas outras pessoas, absurdamente foi registrado na ANAC como “experimental de construção amadora”, mas na verdade era um sofisticado turboélice importado, de 8 lugares, com 1.000 HP de potência, que voava até por instrumentos, chegando a 500 Km/h, com seus 3.900 Kg de peso.

Com o exemplo desse avião do Sr. Agnelli, se evidencia a temeridade da ANAC enquadrar impropriamente aeronaves como essa em uma categoria que dispensa aprovação de projeto, que seria acompanhado pelo CTA, além de ser isenta do cumprimento de normas de segurança, e até de fiscalização em sua construção.

Isso fica claro quando se analisa tecnicamente o Comp Air 9 com seus **3.900 Kg** voando a **500 Km/h**, e o efeito sinérgico da combinação desses dois fatores na energia de impacto e no consequente potencial de dano, em caso de choque contra obstáculos ou contra o solo.

Pela fórmula⁴ que calcula a energia de impacto em colisão com obstáculos, os parâmetros desse turboélice de porte médio geram uma energia de impacto de **37 milhões**⁵ de Joules – mais de **400** vezes o previsto inicialmente por técnicos da FAA⁶ para aviões experimentais, regulação que também obriga o Brasil, que era de menos de **82 mil**⁷ Joules, e **187** vezes mais que os mais tolerantes **201 mil** Joules que o DAC⁸, já sob influência de interesses corporativos, concedeu em 2008.

Triste prova visual disto é o fato de que esse avião, apesar de ter se chocado em velocidade menor do que a de cruzeiro, já que acabara de decolar, se destruiu completamente no impacto, tornando impossível não só a identificação de seus componentes, mas até a própria visão das partes da aeronave, que praticamente se pulverizou no choque contra as residências, como mostram as fotos mais à frente.

⁴ $E_c = PMF \times CAS \times CAS / 2$

⁵ $(3.900 \text{ Kg} \times (139 \text{ m/seg})^2 / 2) = 37.675.950 \text{ J}$

⁶ FAA – Federal Aviation Administration.

⁷ $(209 \text{ Kg} \times 28 \text{ m.p.seg} \times 28 \text{ m.p.seg} / 2) = 81.928 \text{ J}$

⁸ DAC – DEPARTAMENTO de AVIAÇÃO CIVIL do Ministério da Aeronáutica.

Mas por ser enquadrada como “experimental”, segundo o RBHA 91 essa aeronave nem poderia estar voando sobre áreas densamente povoadas e em áreas de grande movimento de aeronaves como a cidade de São Paulo, a maior do país:

“RBHA 91.319 – REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS

*(c) A menos que de outra **forma autorizada pelo CTA** em limitações operacionais especiais, nenhuma pessoa pode operar uma **aeronave com certificado de autorização de voo experimental sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada.**”*

Apesar disso a ANAC, além de permitir que uma avançada aeronave como esta fosse registrada como um “experimental”, pior ainda a enquadrou como de “construção amadora”, como se fosse um rudimentar ultraleve, feito em uma garagem para apenas seu arrojado construtor fazer “voos por conta e risco próprio”.

Não satisfeita, a ANAC registrou como o pretense “construtor amador” desse turboélice, o próprio Sr. Roger Agnelli, Ex-Presidente da Vale do rio Doce!

E a ANAC comete essa ilegalidade apenas para dispensar indústrias, como essa dos Estados Unidos, dos custos de certificação, sem respeito algum para com a segurança de voo e com os direitos de seus ocupantes e até de pessoas no solo.

Não se sabe se as causas desse acidente decorreram da falta em si de segurança dessa aeronave, mas o que se ataca aqui é a falta de certificação oficial de sua segurança ou insegurança, por isso nunca saberemos se era segura ou não.

É óbvio que aeronaves estrangeiras como essa, por voar no Brasil isentas de despesas com segurança e certificação, concorrem deslealmente até com nossa EMBRAER, que fabrica aeronaves executivas até de menor porte que essa, mas que são encarecidas pelos rigores da certificação e seus consequentes custos, ônus que lhes subtraem competitividade em termos de preços no mercado.

Esse absurdo enquadramento brando feito pela ANAC nesse complexo avião, que não sofreu nenhuma fiscalização de sua segurança, nem necessitou ser certificado ou pagar as taxas correspondentes, permitiu que esse turboélice não certificado voasse livremente pelos céus das metrópoles brasileiras de dia ou de noite, com bom ou mau tempo.

As imagens a seguir ilustram melhor esse despropósito:

Abaixo o sofisticado Turboélice Comp-Air CA- 9 que matou 7 pessoas de uma vez:



Além de enquadrar essa complexidade toda como “construção amadora”, mais absurdamente ainda a ANAC registrou no RAB o atarefadíssimo ex-presidente da Vale do Rio Doce, como se ele fosse o “construtor amador” que teria fabricado já duas unidades dessa complexa aeronave, que na verdade é fabricada no exterior.

Segundo a ANAC, por tê-la supostamente construído (tarefa para a qual dificilmente o Sr. Agnelli teria tempo, e até capacitação técnica), esse industrial e também os outros passageiros, familiares ou não, todos mortos a bordo desse bólido voador, não teriam direito à garantia oficial de segurança, já que se enquadrariam em mais uma ilegal falácia: o “**voou por conta e risco próprio**”!!!

O mesmo vale para as pessoas que sofreram danos patrimoniais e pessoais **em solo**, pois a frouxidão regulatória da ANAC na prática significa que esses terceiros também estariam sujeitos ao tal “**voou por conta e risco próprio**”.

O portal G1 da Rede Globo em 19/03/2016 noticiou⁸⁰:

*“O empresário Roger Agnelli, ex-presidente da mineradora Vale, **morreu na queda do avião** monomotor de sua propriedade **sobre uma residência** na Casa Verde, Zona Norte de São Paulo, na tarde deste sábado (19). **Sua mulher***

Andrea e dois filhos, Ana Carolina e João, também morreram no acidente. O genro Parris Bittencourt, a namorada do filho de Agnelli e o piloto são as outras vítimas. **Uma mulher que estava fechando o portão da residência atingida ficou ferida** e foi levada ao pronto-socorro da Santa Casa.”

Abaixo, as chocantes imagens desse acidente fatal:

REGISTRO NA ANAC	
MATRÍCULA: PRZRA	
Proprietário:	ROGER AGNELLI
CPF/CGC:	
Operador:	ROGER AGNELLI
CPF/CGC:	
Fabricante:	ROGER AGNELLI
Modelo:	CA-9
Número de Série:	0420109T01
Tipo ICAO :	ZZZZ
Tipo de Habilitação para Pilotos:	MNTE
Classe da Aeronave:	POUSO CONVECIONAL 1 MOTOR TURBOHELICE
Peso Máximo de Decolagem:	3900 - Kg
Número Máximo de Passageiros:	007
Categoria de Registro:	PRIVADA EXPERIMENTAL

**Voando ilegalmente, Avião "EXPERIMENTAL" mata 7 pessoas!!
Roger Agnelli – 19/03/2016**



O Presidente da Vale do Rio Doce construiu 2 turboélices de 8 lugares, 1.000 HP, 500 Km/h, 3.900 Kg ???

Mesmo que tudo isso não fosse, como é, uma ilegal ficção acolhida pela ANAC, e que o falecido Sr. Roger Agnelli tivesse de fato construído essas aeronaves ou no mínimo metade delas, como as frouxas normas de montagem de kits aeronáuticos preconizam, e aceitado ele próprio o tal “**voou por conta e risco**”, resta saber:

Em que outra fantasiosa categoria de responsabilidade pelos riscos de voar nessa aeronave sem garantia oficial de segurança, estariam os outros passageiros mortos, parentes ou não do proprietário, a pessoa ferida no solo, e as famílias lesadas em seu patrimônio moral e material no interior das casas atingidas?

O RBHA 91 dispõe:

“REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS

... 91.319 – AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO EXPERIMENTAL. LIMITAÇÕES OPERACIONAIS

*... (d) Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de autorização de voo **experimental** deve:*

*(1) **cientificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;***

*(2) **operar em voo VFR**, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pelo DAC **em coordenação com o CTA;***

Questão 1: sobre o item (d)(1) acima, levantada pelo Instituto Paraserpiloto⁸¹:

“Como foi cientificada a namorada do filho do Sr. Agnelli? Pela plaqueta no painel?”

Sem resposta possível à Questão 1.

Questão 2: sobre o item (d)(2) acima:

Como essa aeronave experimental, limitada a voos visuais (VFR), assim como vários outros “experimentais”, pode fazer voos por instrumentos (IFR)?

Resposta à Questão 2: Através da **Resolução 478⁸²**, de 07/06/2018, que altera o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91, onde a ANAC alterou essas normativas como ato preparatório para as ilegalidades que implantou nos RBACs 103 e 183, para vigorar em 2019:

Como vimos acima, consta no RBHA 91, item 91.319 (d) (2):

***“(2) operar em voo VFR*, apenas durante o dia, a menos que de outro modo especificamente autorizado pelo DAC **em coordenação com o CTA;**”**

Mas a Resolução 478, instrumento obviamente inferior a um RBHA, portanto sem poderes para alterar esse expediente hierarquicamente superior, modificou seu texto desse modo:

***“(2) operar em voo VFR*, apenas durante o dia, salvo se de outro modo for especificamente **autorizado pela ANAC;**”**

A ANAC sutilmente substituiu a expressão **coordenação com o CTA** do RBHA 91, pela frase que desloca para ela o poder: **autorizado pela ANAC**.

Essa mudança, à revelia dos fatos, é feita justamente porque o **CTA** – Centro Técnico Aeroespacial coordena questões relativas a “Ciência e Tecnologia”, que se referem a aeronaves **de fato experimentais**, cujos voos necessitam da **coordenação com o CTA** pois são protótipos ainda não certificados, em voos de testes pelos laboratórios de “Ciência e Tecnologia” das indústrias aeroespaciais.

Essa **coordenação com o CTA** em nada envolve a ANAC, que não fiscaliza aeronaves de fato experimentais, mas apenas as que são assim camufladas, como ela própria confessa em vários expedientes.

Com essa artimanha, aviões **não certificados** passam a poder voar livremente até por instrumentos no mau tempo, à noite, sobre áreas densamente povoadas, tudo **apenas a critério exclusivo da ANAC**, que obviamente tudo permitirá para o setor industrial/associativo que tanto protege, ao invés de proteger a segurança da sociedade.

Tudo sem a intervenção nem o conhecimento do **CTA**, que seriam devidos, caso fossem aeronaves experimentais de fato, mas essas aeronaves não são nem experimentais nem certificadas, e na verdade voam em um hiato regulatório criado propositalmente para propiciar brechas normativas por onde se esgueira a produção industrial sem garantias de segurança, e por onde também se insinuam os riscos de graves e até fatais acidentes, como provamos mais à frente com dados oficiais.

A **Resolução 473**, publicada em 07/06/2018 e o RBAC **183**, publicado no dia seguinte, são atos preparatórios para o **RBAC 103**, que consagra as já costumeiras e ilegais delegações do poder/dever de polícia da ANAC aos próprios regulados.

Prova desse fino ajustamento de normas para o objetivo de liberar aeronaves sem certificação de segurança a voarem livremente, garantindo o “fluxo de caixa das empresas”, mas colocando em risco não só seus operadores mas terceiros em geral, é a alteração das disposições do RBHA 91 pela resolução 478:

“RBHA 91.319 – REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS

*(c) A menos que de outra **forma autorizada pelo CTA** em limitações operacionais especiais, nenhuma pessoa pode operar uma **aeronave com certificado de autorização de voo experimental sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada.**”*

Mas através da **Resolução 478**, de 07/06/2018, a ANAC alterou o RBHA 91:

*(c) Somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela **ANAC** e em conformidade com as regras do **DECEA**.*

Note-se que mais uma vez a ANAC, apesar de tratar-se de **aeronave com certificado de autorização de voo experimental** sutilmente suprimiu a necessidade de liberação na **forma autorizada pelo CTA**, para voos **sobre áreas densamente povoadas ou em uma aerovia movimentada**, como constava no RBHA 91 original.

Com esse novo ardil, a liberação de voos de aviões não certificados sobre áreas densamente povoadas ficou a critério exclusivo da ANAC, já que o DECEA apenas organiza o tráfego aéreo, propiciando separações para evitar conflitos, sem qualquer poder de autorizar ou não esta ou aquela aeronave. E com este poder exclusivo a ANAC, como de praxe, tudo permitirá para o setor industrial/associativo que tanto protege, ao invés de proteger a segurança da sociedade.

Nesta versão distorcida da regulação dos voos de experimentos, a ANAC inclui apenas o **DECEA**, que nenhuma relação tem com Ciência e Tecnologia como o **CTA/DCTA**, e portanto com protótipos aeroespaciais, os verdadeiros experimentais, como se vê na página do **DECEA** na rede mundial de computadores⁸³:

“Competências

*O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é uma organização do Comando da Aeronáutica (COMAER), criada pelo Decreto nº 3.954, de 5 de outubro de 2001, **que tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo**, com a proteção ao voo, com o serviço de busca e salvamento e com as telecomunicações do Comando da Aeronáutica.”*

Como se vê, ao contrário do **CTA** /DCTA, nenhuma dessas competências do **DECEA** se relaciona com Ciência e Tecnologia, apenas com tráfego aéreo, sem se envolver com aspectos técnicos das aeronaves, pois apenas **“tem por finalidade planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com o controle do espaço aéreo**.

Em contraste, citamos as funções do **CTA/DCTA**, também de sua página na Internet⁸⁴:

“SOBRE O DCTA

A origem do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA) remonta aos idos de 1967, quando da publicação do Decreto que estabelece a Estrutura Básica da Organização do Ministério da Aeronáutica.

*Este Decreto, de nº 60.521, de 31 de março de 1967, dispõe em seu Art. 65: “O Comando-Geral de Pesquisa e Desenvolvimento” é o **Grande Comando incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da Política Aérea Nacional, nos setores da ciência e da tecnologia, competindo-lhe em particular a orientação, incentivo, coordenação, apoio e realização da pesquisa e do desenvolvimento relacionados com os assuntos aeronáuticos e aeroespaciais, bem como da indústria empenhada no trato desses assuntos.**”*

Trata-se de uma subreptícia manobra para confundir esses falsos aviões não certificados que são comercializados ilegalmente, com experimentos industriais como os da EMBRAER, que são protótipos em testes que não são vendidos até que sejam certificados. Protótipos experimentais que voam sob coordenação com o **CTA**.

A retirada pela ANAC do CTA na regulação dessas aeronaves, prova reconhecimento por parte desta autarquia especial, de que essas aeronaves não são de fato experimentais, são de outra categoria, não prevista no CBAer.

E como também não são certificadas, não poderiam voar nem como uma coisa nem como outra.

Mais uma vez citamos, a respeito disso, o Instituto Paraserpiloto⁸⁵:

“Duvido, por exemplo, que haja no CTA estrutura para receber dos mais de 5 mil operadores de “aeronaves experimentais” do país os pedidos para que “as decolagens e pousos possam ser executados sobre áreas densamente povoadas”.

...“Pode até ser que a Embraer obtenha tal autorização para os testes do seu KC-390 – mas, fora disso, não acredito que seja viável obter autorizações do CTA para sobrevoo de áreas densamente povoadas por “aeronaves experimentais.”

De fato, o **CTA** – Centro Técnico da Aeronáutica, hoje **DCTA**, tem papéis definidos e relacionados a **pesquisas** e **desenvolvimento**, funções que afetam autorizações de voo das aeronaves experimentais de fato e de direito, e não ao controle de tráfego aéreo e autorizações de voo normais das aeronaves certificadas ou, neste caso, não certificadas, e alheias ao conhecimento do **CTA**.

O **DECEA** sim, é que trata das autorizações de voo para toda a Aviação Geral e de Transporte Aéreo Regular, mas SEM AVALIAR PROJETOS DE AERONAVES, sendo essa função do **CTA** para as experimentais, e da ANAC para as não experimentais.

Essa troca de **CTA** por **DECEA** é sintomática das usuais manobras da ANAC para criar uma aura de legalidade para encobrir as distorções normativas que expede em favor de interesses econômicos privados.

É como se Bugues, Jericos e outros veículos de fato experimentais, de fato contruídos por amadores e por isso não obrigados ao crivo do INMETRO, passassem, sem essa certificação, diretamente ao controle de tráfego da polícia de trânsito.

A tragédia do turboélice Comp Air 9, que matou sete pessoas, é apenas um dos absurdos desastres neste segmento, e só ganhou repercussão devido ao status social das vítimas, pois como esses acidentes não são normalmente notificados, e nem eram investigados e registrados oficialmente, a maioria desses desastres sempre ficou oculta ao conhecimento público.

Essa desinformação geral decorre de muitos acidentes ocorrem fora das vistas do público, em áreas remotas, mas essa aberração não é única, pois há anos se anuncia livremente até avião a jato como se fosse um simples experimento – um JATO EXPERIMENTAL bimotor:



Há 7 anos o Jornal Estado de São Paulo de 10/10/2011 já denunciava a precariedade da construção e manutenção das aeronaves experimentais no Brasil, apesar da isolada, e obviamente comprometida, opinião em contrário emitida por um fabricante de “Kits” para uma pretensa, e inexistente, construção amadora⁸⁶:

País tem 5 mil aviões amadores

Aeronaves experimentais são construídas com kits comprados na internet e não passam por vistoria

José Maria Tomazella
SOROCABA

Quase um quarto da frota de aviões do País escapa da manutenção anual obrigatória em oficinas homologadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Isso ocorre porque os chamados aviões experimentais, construídos de forma amadora, já somam quase 5 mil unidades em território nacional e não precisam passar por qualquer tipo de vistoria. O Brasil disputa com a Inglaterra a terceira posição entre as maiores frotas de aviões experimentais, atrás apenas dos Estados Unidos e da França, segundo dados da Associação Brasileira de Aviação Experimental (Abraex).

Qualquer pessoa, em tese, pode construir um avião a um custo a partir de R\$ 30 mil, com kits comprados pela internet. Para voar com ele, no entanto, precisa ter no mínimo o curso de piloto privado. Em Sorocaba, a Zenith Avbrás oferece cursos para pessoas que querem montar seus próprios aviões e ainda fornece kits. "Nossos construtores amadores são médicos, advogados, jornalistas", disse o empresário Jean Christian Mikellides, dono da empresa. Ele conta que



Feito em casa. País disputa com a Inglaterra a 3ª maior frota

os construtores também são treinados para fazer a manutenção das aeronaves. "Há uma série de procedimentos que precisam ser seguidos." De acordo com Mikellides, como os próprios donos são usuários dos aparelhos, eles seguem à risca esses procedimentos. "Não tivemos um único acidente com aeronaves nossas este ano", afirmou.

Em seu site, a Abraex destaca que o avião construído pelo amador está totalmente dentro da lei, desde que seguidas determi-

nadas regras "que não têm nada de absurdo e só visam a sua segurança". Ele lembra: "Você não precisa voar escondido, fugindo das autoridades. Você poderá operar em aeródromos homologados sem maiores problemas, só não pode transportar passageiro ou carga cobrando pelo serviço."

Regra. Donos de oficinas de manutenção de aviões ouvidos pela reportagem disseram que, em vez de fechar o cerco sobre as aeronaves experimentais, exigin-

Aparelhos utilizam até peças usadas

Entre os aviões experimentais, há diversos tipos de aeronaves, como ultraleves, girocópteros, planadores, motoplanadores e dirigíveis. Também são contabilizados helicópteros experimentais e aviões com peso de até 5.870 quilos. Esses aparelhos podem usar peças "genéricas" ou usadas e não há controle sobre sua manutenção, a cargo dos proprietários. O proprietário pode ele mesmo realizar os serviços de manutenção. / J.M.T.

do a manutenção anual, a Anac flexibilizou os procedimentos previstos na norma IAC 3108, de Instruções para o Controle Geral da Aeronavegabilidade das Aeronaves Civis Brasileiras. A revisão do motor, antes obrigatória a cada 2 mil horas de voo, agora só é feita se o proprietário da aeronave concordar com o serviço. Eles também se queixaram da falta de mecânicos e profissionais capacitados. Sorocaba tem 20 oficinas de manutenção, com cerca de 6 mil funcionários.

Ver a IAC 3108 descrita no artigo acima em:
<http://www2.anac.gov.br/empresas/FormulariosIAC3108.asp>⁸⁷.

Para maior clareza, transcrevemos algumas frases dessa reportagem:

"País tem 5 mil aviões amadores

Aeronaves experimentais são construídas com kits comprados na internet e não passam por vistoria

*Quase um quarto da frota de aviões do País escapa da manutenção obrigatória em oficinas homologadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Isso ocorre porque os chamados aviões experimentais, construídos de forma amadora, já somam quase 5 mil unidades em território nacional e **não precisam passar por nenhum tipo de vistoria.***

Qualquer pessoa, em tese, pode construir um avião a um custo a partir de R\$ 30 mil, com kits comprados pela internet.

Regra. *Donos de oficinas de manutenção de aviões ouvidos pela reportagem disseram que, em vez de fechar o cerco sobre as aeronaves experimentais, exigindo a manutenção anual, a Anac flexibilizou os procedimentos previstos na norma IAC 3108, de Instruções para o Controle Geral da Aeronavegabilidade das Aeronaves Civis brasileiras. A revisão do motor, antes obrigatória a cada 2 mil horas de voo, agora só é feita se o proprietário da aeronave concordar com o serviço. Eles também se queixam da falta de mecânicos e profissionais capacitados.*

Aparelhos utilizam até peças usadas

- ***Entre os aviões experimentais, há diversos tipos de aeronaves, como ultraleves, girocópteros, planadores, motoplanadores e dirigíveis. Também são contabilizados helicópteros experimentais e aviões com peso de até 5.670 quilos. Esses aparelhos podem usar peças “genéricas” ou usadas e não há controle sobre sua manutenção, a cargo dos proprietários. O proprietário pode ele mesmo realizar os serviços de manutenção.”***

E tudo isso ocorre cotidianamente, sempre sob a égide desse ilegal mote do **“voo por conta e risco próprio”** e do **“risco aceitável”**, sofismas defendidos por essas indústrias e pela própria ANAC, sob a alegação de tratarem-se de experimentos, ou de produtos de construção amadora, sem que sejam nenhuma dessas coisas, já que são aviões de fato, mas voando sem certificação oficial de segurança.

Autoridades de todos os outros órgãos oficiais da aviação, relacionados ao tráfego aéreo e à investigação e prevenção de acidentes aéreos, desmentem essas teses.

Esses argumentos restam apenas como enganosa narrativa sustentada pela própria ANAC, exclusivamente para isentar indústrias de responderem por danos causados por defeitos dos produtos.

Para isso, essa autoridade aeronáutica “obriga” a instalação nesses aviões de uma plaqueta muito conveniente com os seguintes dizeres:

**“ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ AOS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE
VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIOS...”**

Acerca disso os RF A-003/CENIPA/2015 de 2016, à pág 12 e o de 2018 à pág. 14 trazem:

“Verificou-se que a advertência acima tinha sentido quando empregada em uma aeronave realmente fabricada ou montada por construtor amador. No entanto, tal advertência permite que a indústria aeronáutica, ao construir aeronaves, mesmo sendo de construção amadora, não assumam a responsabilidade pelas condições de aeronavegabilidade da aeronave, uma vez que esta recai sobre o operador”.

Com tudo isto, a ANAC perpetra desvios de finalidade passíveis até de enquadramento como crimes de improbidade administrativa, pela ilegal tentativa de isentar as empresas de responsabilidades civis e criminais por defeitos do produto, e transformar consumidores e cidadãos em verdadeiras cobaias humanas.

O CLÍMAX DO DESVIO REGULATÓRIO: O RBAC 103

O RBAC 103 mantém o absurdo e ilegal conceito de “voo por conta e risco próprio”, e contamina até mesmo a regulação de tráfego aéreo do DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo, entidade militar do Ministério da Defesa, que em seu ICA 100-3/2018 PRENOR⁸⁸, publicado em 28/08/2018, permite o voo por conta e risco e ainda o estende a terceiros mesmo, segundo suas próprias palavras, “**não havendo, portanto, qualquer garantia de segurança**”:

“4.1.3.3”. *Uma pessoa somente pode embarcar outra pessoa em veículo ultraleve ou em balão livre tripulado sob este regulamento se essa pessoa estiver ciente de que se trata de atividade desportiva de alto risco, que ocorre por conta e risco dos envolvidos, onde operador e aeronaves não dispõem de qualquer qualificação técnica emitida pela ANAC, **não havendo, portanto, qualquer garantia de segurança**.*

Essa tolerância a riscos até de terceiros fica mais contraditória, pois o item 4.3.1, reconhece “**um potencial lesivo à segurança do sistema bastante considerável**”:

“4.3.1 A operação de **aeronaves experimentais desportivas** se enquadra nas generalidades da aviação experimental, e ainda que com finalidade desportiva, **se confunde com a operação da aviação geral**”. Apesar de estarem sujeitas a algumas restrições operacionais, esses dispositivos ainda estão em constante contato com o sistema de aviação civil, apresentando **um potencial lesivo à segurança do sistema bastante considerável**.

Até o DECEA admite não haver **qualquer garantia de segurança**, e haver **um potencial lesivo à segurança do sistema bastante considerável**, mas mesmo assim embarca na mesma tese ilegal da ANAC do “voo por conta e risco próprio”.

Ao que parece, o DECEA foi influenciado até pela falsa transparência da ANAC, pois no título desse “**ICA 100-3** consta:

OPERAÇÃO AERODESPORTIVA DE AERONAVES [PRENOR]

*Prazo para **discussão pública***

Início: 28/08/2018 - Término: 28/09/2018”

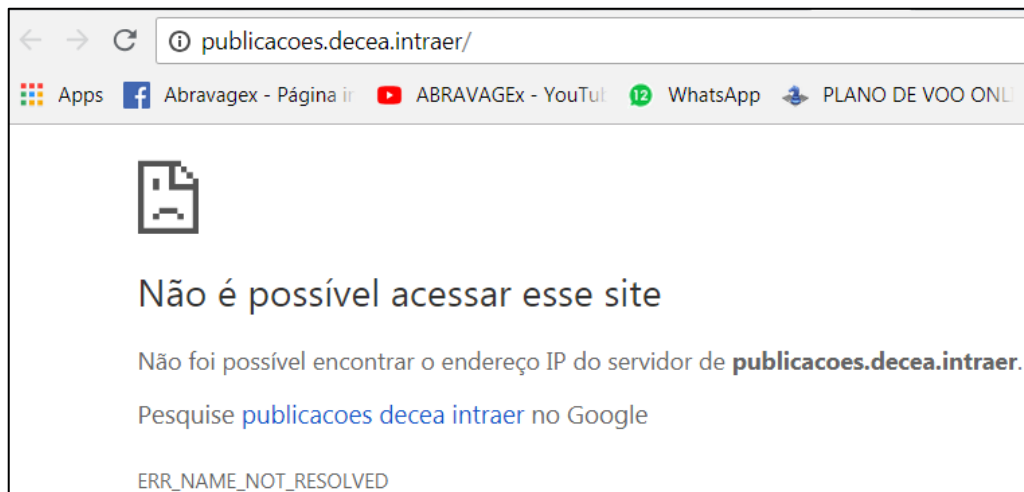
Mas apesar de constar já de início a expressão “**discussão pública**”, ao final, em seu penúltimo item, consta apenas a possibilidade de envio de “**sugestões**”:

“5.2 As **sugestões** para o contínuo aperfeiçoamento desta publicação deverão ser **enviadas** acessando o link específico da publicação, por intermédio dos endereços eletrônicos <http://publicacoes.decea.intraer/> ou <http://publicacoes.decea.gov.br/>.”

Portanto, assim como a falsa audiência “pública” por e-mail que criou o RBAC 103 referida por essa IMA 100-3, a **discussão pública** citada acima é materialmente impossível, já que a pretensa participação do público também não é presencial, mas sim limitada ao simples envio de **sugestões** através de uma página na Internet.

O pior é que essa página da Internet tampouco permitiu esse envio, como demonstrado abaixo:

Clicando-se no documento original em pdf, no primeiro link acima, aparecia:



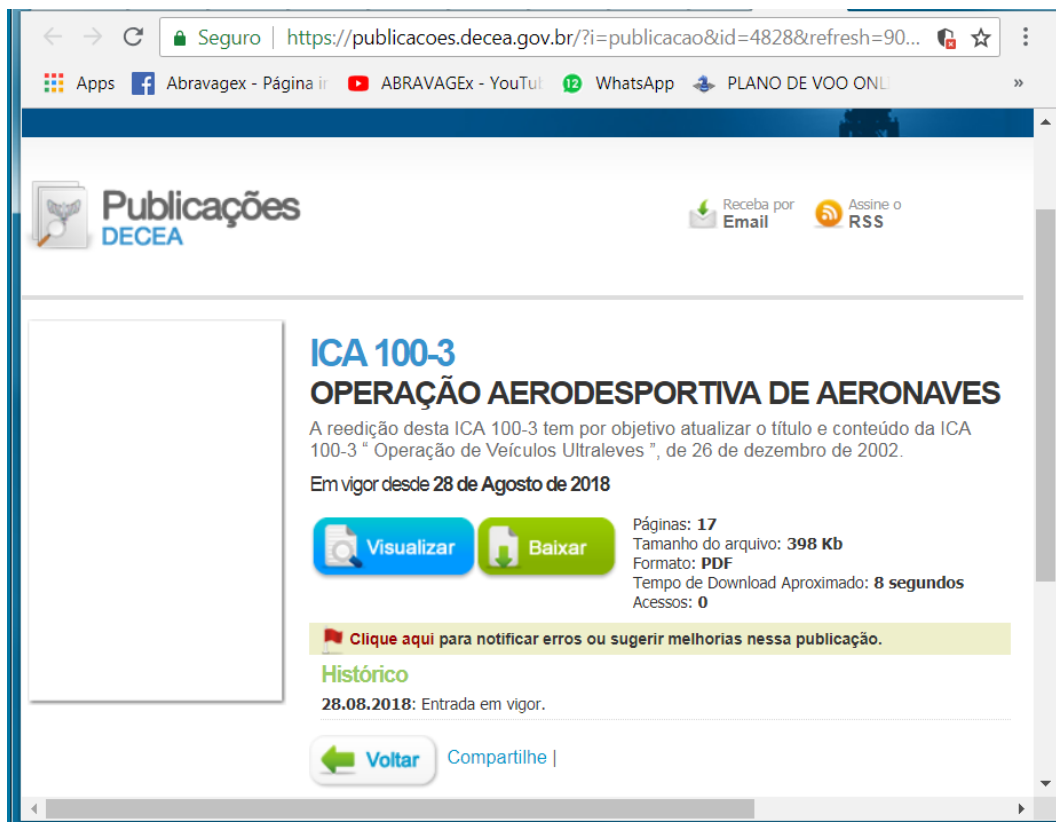
Clicando-se no documento original em pdf, no segundo link acima, apareciam links para várias publicações DECEA, e entre elas se deveria buscar a ICA 100-3:



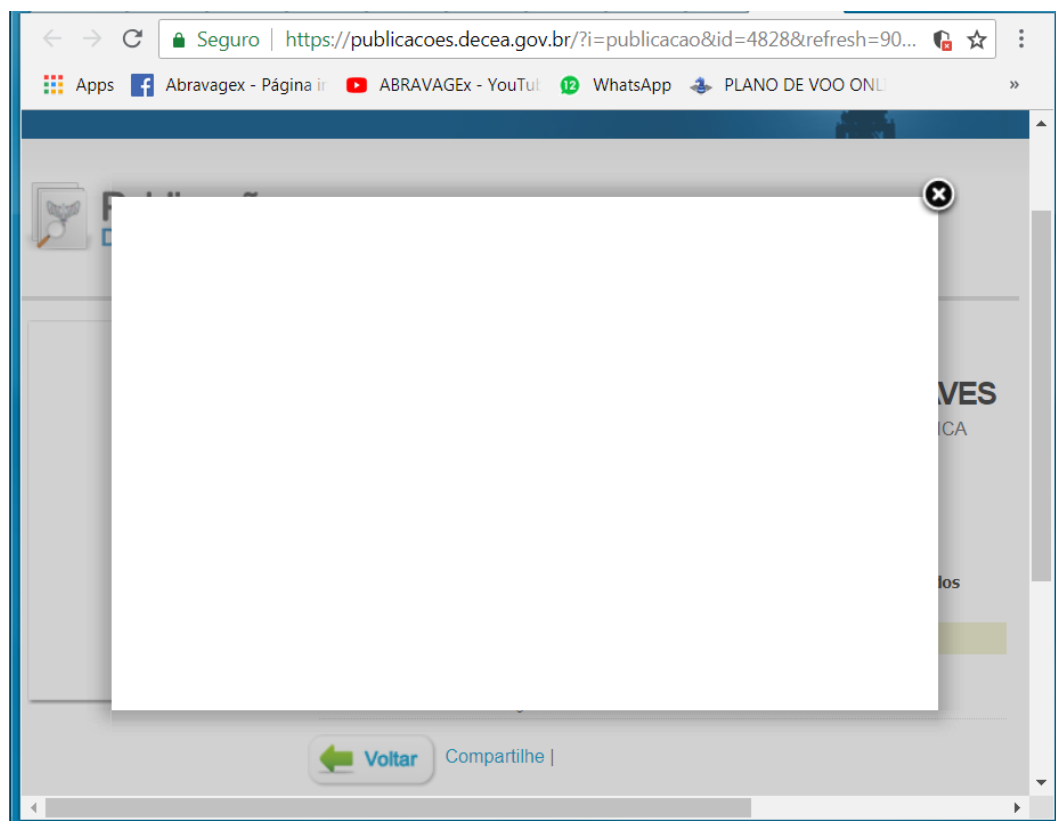
Clicando-se nesse link, surgia a página abaixo, com a mensagem:

“Clique aqui para notificar erros ou sugerir melhorias nessa publicação”

Esse link aparece no início da frase, realçado em letras vermelhas:



Clicando-se nesse link em letras vermelhas, surgia esse “banner”:



Ou seja, nem por meio eletrônico um cidadão comum conseguia sequer um simples envio de sugestões, quanto menos haver uma **“discussão pública”** digna desse nome.

O **PRENOR**, sigla que sugere representar uma instância decisória **PRÉNOR**mativa, é assim definido nessa publicação:

*“O PRENOR é um sistema criado com o objetivo de auxiliar na elaboração das normas do DECEA, por meio da coleta de **sugestões** antecipadas à publicação de novas normas ou suas emendas, as quais se encontram em fase final de elaboração no setor responsável pela regulamentação dos Serviços de Navegação Aérea (ANS) do SISCEAB. Esse sistema permite também oportunizar o conhecimento prévio pelos usuários do espaço aéreo brasileiro sobre os principais assuntos relativos às regras ANS, que ainda estão em **processo de discussão no DECEA.**”*

Essa última frase mostra que se de fato ocorre algum **processo de discussão**, isso acontece no âmbito restrito do **DECEA**, e não de modo aberto ao público como consta no título do ICA 100-3:

*Prazo para **discussão pública**
Início: 28/08/2018 - Término: 28/09/2018.*

Toda essa corrida de obstáculos a que cidadãos comuns ficam sujeitos mostra a falta de transparência e de acesso à participação ativa nas decisões que afetam esses mesmos cidadãos em seus direitos mais sagrados: a segurança e a vida.

Mas pelas leis brasileiras ninguém pode assumir riscos nem para si mesmo, e nem em veículos terrestres usar telefone celular ao conduzir um automóvel, dirigir embriagado, ou usar apenas uma das mãos no volante, por exemplo.

E nesses veículos terrestres **TODOS**, condutores e passageiros, são obrigados a usar cintos de segurança nos automóveis, e até capacetes em motocicletas.

Portanto, se já ninguém pode assumir riscos nem para si mesmo, menos ainda alguém pode admitir riscos para outras pessoas a bordo de seus aviões, mesmo científicas, e em outras aeronaves e até no solo, sem seu consentimento informado, pois as aeronaves ditas “experimentais” também têm caído sobre casas, e ferido e até matado moradores que não pactuaram nenhum risco.

Isto sem contar o pânico, a dor e o trauma permanentes que acompanham os sobreviventes pelo resto de suas vidas.

Notícias por todo o país, algumas delas ilustradas nas imagens abaixo, mostram a urgência de se mitigar essas caóticas ameaças literalmente soltas no ar sobre os campos, rios, lagos, estradas, cidades, ruas e lares do país.

1. *Portal G1, da Globo* – ultraleve CAI SOBRE CASA, mata 1 e ferre 6 em Santarém – PA⁸⁹:



2. *Ilha do Mel FM* – Ultraleve CAI SOBRE CASA e piloto morre eletrocutado no Paraná⁹⁰:



3. *Amenoticias* – Avião experimental CAI SOBRE CASA e mata piloto em Itapeva – SP⁹¹:



4. *Ultimo segundo IG* – Experimental CAI SOBRE CASA e ferre 2 – piloto e aluno em Belo Horizonte⁹² :



5. *TV Bambuí* – Avião experimental CAI NO QUINTAL DE UMA CASA e feriu 2 em São Mateus – ES⁹³:



6. *Portal G1 da Rede Globo* – Avião experimental CAI SOBRE CASA e feriu 2 pessoas gravemente DENTRO DE CASA no Ceará⁹⁴:



7. *Folha da Cidade* – Ultraleve CAI NA RUA em Bagé – RS⁹⁵:



8. *Notícias R7* – aeronave experimental CAI SOBRE CASA em Blumenau – SC⁹⁶:



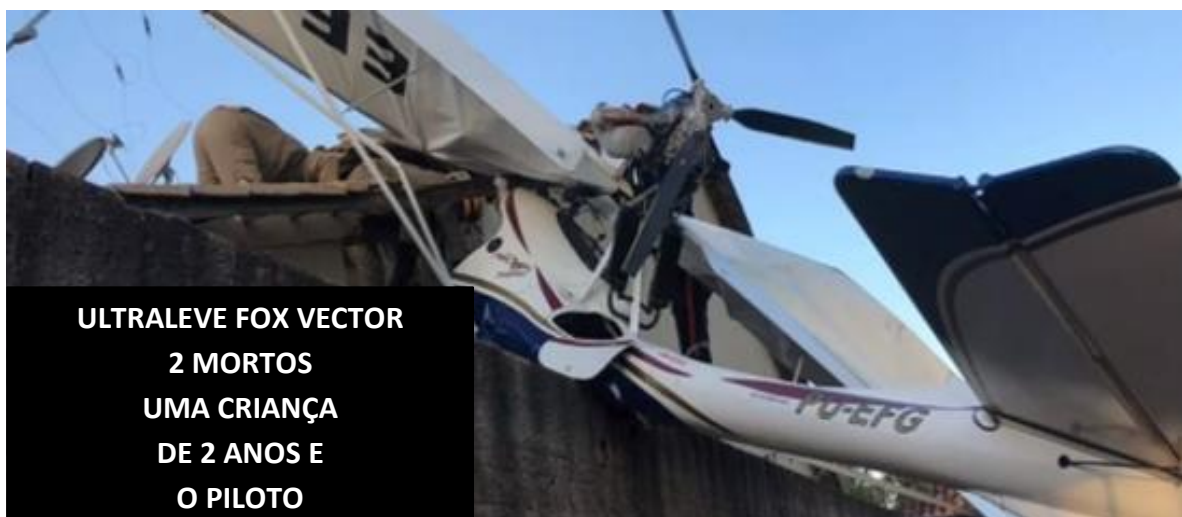
9. **Notícias R7** – Porta do RV-10 PR-ZLO da Flyer cai em casa de Belo Horizonte - MG⁹⁷:



10. RV 10 da Flyer cai em 04/11/2018 e MATA 2 MÉDICOS e SEUS 3 FILHOS em MG⁹⁸:



11. **Notícias UOL** de 11/08/2018 – Avião “Experimental” CAI SOBRE CASA e mata uma criança⁹⁹:



Este último acidente do “experimental” Fox Vector PU-EFG é o mais claro exemplo das ilegalidades aqui descritas, e **matou uma criança de 1 ano e meio, matou também o piloto e feriu gravemente um adulto**. Nele a ANAC admite¹⁰⁰ que o piloto tentou acionar o motor por possível “falha mecânica de motor em voo”, a causa mais comum de acidentes aéreos, um fator mecânico inerente à aeronave em sí. Mas mesmo com essa admissão a ANAC não fiscaliza esses aviões.

O RBHA 91 dispõe que:

... (d) *Cada pessoa operando uma aeronave com certificado de autorização de voo experimental deve:*

(1) *cientificar cada pessoa transportada a bordo da natureza experimental da aeronave;*

Com isso retomamos o único questionamento possível, a pergunta que não quer calar, dando voz a esse menino sem tutela de seus direitos, e agora sem vida:

Como foi possível “**cientificar**” essa criança acerca dos riscos dessa aeronave? Pela plaqueta no painel?

Será que essa criança também pactuou um “voo por sua própria conta e risco” e isso justificaria perder a tutela legal do Estado brasileiro?

A Promotoria da Infância e Juventude do Ministério Público considerará essa situação como algo normal? A Justiça concordará?

A sociedade precisa conhecer essas respostas, e tem esse direito.

A ANAC diz que esse avião, envolvido neste acidente fatal, o PU-EFG é “de construção amadora”¹⁰¹, mas será que todos os 27 Fox Vector registrados no RAB foram de fato construídos por amadores? Ou há uma indústria por detrás?

Este trabalho exhibe a desproporcionalmente alta taxa de acidentes aéreos e sua conseqüente letalidade na aviação esportiva brasileira, ambos decorrentes de regulação distorcida na fabricação e na operação de aeronaves, chamadas indevidamente pela ANAC de “experimentais” ou “de construção amadora”.

Para isso, compararemos seus acidentes com números da aviação certificada.

Compararemos também as normativas da aviação esportiva do Brasil:

- Com a regulação dos Estados Unidos, que a ANAC alega ser a base das suas normas
- Com a regulação do transporte e do esporte por via terrestre
- Com a regulação do transporte e do esporte por via aquática.

Comparativo do número de acidentes **FATAIS** no Brasil de aeronaves: privadas certificadas e privadas “esportivas” – as tais “experimentais”

A regulação oficial da aviação esportiva confunde os consumidores com muitos nomes sequenciais como “Experimental”, “Amador”, “Leve Esportivo” (ALE), “iBR 2020”, “Aerodesportivo”, por isso vamos chamá-la aqui de PET, como é registrada na ANAC.

Para comparar os acidentes do segmento certificado (TPP) com este, não certificado (PET), é necessário antes ajustar os dados desses dois segmentos a parâmetros adequados, como número de aeronaves e de horas voadas de cada uma dessas categorias.

Mas no Brasil infelizmente não há dados sobre número de horas voadas por aeronaves, exceto da aviação de transporte aéreo regular (companhias aéreas).

Em mais um favorecimento que recebem da ANAC, essas grandes empresas aéreas nem necessitam investir nesses levantamentos básicos mas cruciais para seus planejamentos administrativos, já que há estudos estatísticos e mercadológicos complexos e custosos que a ANAC bondosamente lhes faz, gratuitamente, e disponibiliza todos os anos em detalhadas planilhas Excel e em formato pdf.¹⁰²

Por não haver registro oficial de horas voadas na aviação geral e esportiva, pela similaridade dos produtos e dos públicos usuários brasileiro e americano usamos, como faz a ANAC, um estudo da AOPA – Aircraft Owners and Pilots Association (Associação de Proprietários e Pilotos de Aeronaves dos Estados Unidos) que estabeleceu uma razão de 1:4 entre acidentes de aeronaves privadas certificadas (TPP no Brasil) e aeronaves experimentais (PET no Brasil). Não foram consideradas as aeronaves PEX, por ser uma categoria muito abrangente.

O estudo da AOPA foi publicado recentemente na página 10 da revista especializada Sport Aviation de novembro de 2017¹⁰³, por Mack Dickson – Advogado Senior Especialista em Direito Governamental, de onde extraímos o trecho abaixo:

“This year’s Joseph T. Nall Report, published by the AOPA Air Safety Institute, estimates the overall non-commercial fixed-wing fatal accident rate for 2015 at about one accident per 100,000 flight hours. Our estimates show that the E-AB fatal accident rate for the same year, when examined on its own, is an astonishing four times that number.”

Em tradução livre:

*“Relatório de Joseph T. Nall deste ano, publicado pelo Instituto de Segurança Aérea da AOPA⁹, estima a taxa de acidentes fatais de aeronaves de asa fixa de uso não-comercial para 2015, em cerca de um acidente por 100 mil horas de voo. Nossas estimativas mostram que a taxa de **acidentes fatais no E-AB¹⁰** no mesmo ano, quando examinado isoladamente, é surpreendentemente **quatro vezes superior a esse número.**”*

Portanto, o estudo da AOPA concluiu que as aeronaves *E-AB, Experimental – Amateur Built* (Experimentais Construídos por Amadores) têm em média **4 vezes** mais acidentes que as certificadas, com base em registros feitos pelo NTSB¹¹ (correspondente ao CENIPA nos Estados Unidos) e pela FAA¹² (a “ANAC americana”).

A FAA, que a ANAC sempre usa como referência para suas normas, recentemente também publicou coisa parecida: que as aeronaves construídas por amadores voam **5%** das horas que voam os aviões da aviação geral mas, mesmo assim, se envolvem em **25%** dos acidentes. Portanto **5 vezes** mais do que o esperado, número próximo àquelas **4 vezes mais** do estudo da AOPA.

Esta estimativa oficial da FAA americana foi publicada em 04/04/2018¹⁰⁴:

*“Amateur-built and other experimental aircraft were involved in almost **25 percent** of U.S. fatal general aviation accidents over the past five years and account for an estimated **five percent** of total general aviation fleet hours.”*

Em tradução livre para o português:

*“Aeronaves construídas por amadores e outras aeronaves experimentais estiveram envolvidas em quase **25%** dos acidentes fatais da aviação geral dos EUA nos últimos cinco anos e representam cerca de **5%** do total de horas da frota da aviação geral.”*

A situação geral nos Estados Unidos e as normas da FAA americana sempre são alegadas pela ANAC como modelo para suas normativas, mas as normas emitidas por essa autoridade aeronáutica brasileira apenas simulam seguir os acordos bilaterais entre essas duas entidades reguladoras, pactuações que foram recepcionadas pelo arcabouço jurídico brasileiro em 2 decretos listados à frente.

⁹ AOPA – Aircraft Owners and Pilots Association (Associação de Proprietários e Pilotos de Aeronaves dos Estados Unidos).

¹⁰ E-AB – Experimental-Amateur Built (Segmento Experimental e de Construção Amadora nos Estados Unidos).

¹¹ NTSB – National Transportation Safety Board (Conselho Nacional de Segurança no Transporte) dos Estados Unidos.

¹² FAA – Federal Aviation Administration (Administração da Aviação Federal) dos Estados Unidos.

Se nos Estados Unidos, onde as normas são de fato aplicadas, há **4 a 5 vezes mais acidentes** na aviação não certificada que na aviação certificada, obviamente os números de acidentes no Brasil, onde as normas são isentas ou degradadas, tendem a serem maiores, e isso é plenamente comprovado pelas estatísticas oficiais.

Citaremos alguns dos conflitos entre as normas originais da ANAC não só com a FAA, mas com as de vários outros países, como por exemplo, as incongruências das normas brasileiras com padrões e processos de consenso internacional, erigidos pelo Grupo Internacional de Colaboração do SGSO¹³ (SMS/ICG)¹⁰⁵.

O Grupo Internacional de Colaboração do SGSO (SMS/ICG) acima referido reuniu, em fevereiro de 2009, as Agências de Aviação Civil dos seguintes países e blocos:

- Europa: EASA – European Aviation Safety Agency
- Estados Unidos: FAA – Federal Aviation Administration
- Canadá: TCCA – Transport Canada Civil Aviation
- Austrália: CASA – Civil Aviation Safety Authority
- OACI/ICAO: International Civil Aviation Organization, cujas normas são adotadas no Brasil.

Esse evento multilateral discutiu o potencial de uma cooperação envolvendo *Safety Management System (SMS)*¹⁴ e *State Safety Program (SSP)*¹⁵, e criou o Grupo Internacional de Colaboração do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – **SGSO**, que é o Safety Management System International Collaboration Group (SMS ICG).

O SMS/ICG foi criado com o intuito de desenvolver produtos que sejam aplicáveis à harmonização de temas relativos ao **SMS/SSP**.

Trata-se de um esforço internacional legítimo em prol da segurança de voo, ao contrário das muitas “sopas de letrinhas” que a ANAC tanto exhibe em seus eventos, impressionando as plateias com a profusão de enigmáticas siglas, mas sem na prática implantar medidas reais de mitigação de riscos, e por isso sem eficácia em sua ação, como provam os números de acidentes no país, aqui publicados.

Mas, além desse esforço internacional específico de segurança de voo, há também acordos oficiais entre as agências reguladoras de diferentes países, especialmente entre a FAA, a EASA e a brasileira ANAC.

¹³ SGSO - Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.

¹⁴ Sistema de Gestão da Segurança.

¹⁵ Programa de Segurança do Estado.

Tais acordos, exibidos adiante, visam equalizar regramentos, para que cada agência reguladora acredite na outra e não seja obrigada ao retrabalho de certificar aeronaves e projetos nas transações entre as nações, e para redefinir critérios para reconhecimento mútuo de habilitação de pilotos e outros detalhes.

Isso porque obviamente a aviação é uma atividade que tipicamente não se limita a fronteiras nacionais, pois aviões voam pelo mundo todo.

O Tenente Coronel Ref. Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer, Ex-Chefe da Seção de Treinamento e Controle no CENIPA, confirma essas omissões da ANAC quanto a garantir a proficiência de pilotos no Brasil, apesar de ser seu dever tanto perante as leis brasileiras quanto em relação aos acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário através dos decretos **Nº 5.745** e **Nº 8.610** mais adiante citados.

O caso em tela é o do acidente em Santos – SP, em 14/08/2014, que matou o então presidente Eduardo Campos:

*“Quanto a esse aspecto, podemos citar uma **falha da ANAC** no caso do acidente com o avião CE 560XLS+ PR-AFA, ocorrido em 14 de agosto de 2014 e que o CENIPA deixou claro na Análise / Conclusão do RF A-134/CENIPA/2014 que os pilotos não haviam passado por qualquer processo de treinamento conforme estabelecido pelo certificador primário da aeronave (FAA), por meio do Flight Standardization Board (FSB) Report – Revision 2.*

*Embora esse mesmo FSB, emitido em 30 de setembro de 2009, tenha sido utilizado como avaliação operacional das aeronaves da família CE **560XL** no Brasil, foi aceita a habilitação de tipo do CE **560** que não atendia ao referido FSB, enquanto que a ANAC somente emitiu a IS nº 61-004 Revisão A para clarificar essa necessidade e obrigatoriedade em 4 de julho de 2014.*

Ou seja, a ANAC se pronunciou quanto à necessidade de qualificação para essa aeronave especificamente com cinco anos de atraso, e mesmo assim, sem definir um período transitório, o que ainda permitiria que pilotos permanecessem na mesma condição por mais 12 meses.

Com isso, também concluiu que os pilotos não estavam qualificados na aeronave CE 560XLS+ e que nos últimos dois exames realizados pelo copiloto, os INSPAC não possuíam as condições desejáveis para que pudessem realizar uma avaliação mais acurada do seu desempenho.”

Como visto, neste acidente a responsabilidade ficou atribuída à inércia e inépcia da ANAC, que não exigiu habilitação da tripulação específica para aquele jato.

Os dispositivos legais acima citados, que recepcionaram as normas americanas e europeias no arcabouço jurídico brasileiro são os seguintes:

• **DECRETO Nº 5.745, DE 4 DE ABRIL DE 2006¹⁰⁶, que estabeleceu alinhamento de critérios de certificação entre o Brasil (DAC/ANAC) e os Estados Unidos (FAA).**

Analisando apenas esse acordo Brasil – Estados Unidos, apontamos alguns trechos relevantes:

“ARTIGO I

A. As Partes Contratantes acordam:

1. Facilitar a aceitação por cada uma das Partes Contratantes:

*a) das **aprovações de aeronavegabilidade** e dos **testes** e aprovações ambientais **de produtos aeronáuticos civis, ...**”*

OBS.: Na aviação esportiva brasileira, as “**aprovações de aeronavegabilidade**” **de produtos aeronáuticos civis** são delegadas ao P.C.A. (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade), que a ANAC absurdamente aceita que seja o próprio dono da indústria que os fabrica, como demonstramos aqui.

Não há “**testes**”, sejam eles ambientais ou não. As aeronaves são testadas desavisadamente pelos consumidores, no uso normal, e sob seu próprio risco.

“2. Facilitar a aceitação pelas Partes Contratantes das aprovações e do monitoramento de:

[...]

*d) estabelecimentos de **treinamento** da aviação,...*”

OBS.: Na aviação esportiva brasileira não é fiscalizado o **treinamento** sendo que, no RBAC 61, o “*treinamento de voo em velocidades críticas baixas, pré-estol, estol e parafusos*” é deixado para “*quando possível*”. E isso, mesmo sendo essa falta de proficiência para o enfrentamento dessas situações a maior causa de acidentes em toda a aviação geral, como provam as estatísticas mundiais.

*e) **operações de voo** da outra Parte;*

OBS.: Na aviação esportiva brasileira as **operações de voo** de experimentos são pifiamente restritas ou timidamente “segregadas”, como a ANAC prefere denominar, e nem assim, com essa liberalidade, são fiscalizadas.

*“3. Proporcionar cooperação para manter um **nível equivalente de segurança** e de objetivos ambientais referentes à **segurança da aviação**.”*

OBS.: estatísticas e estimativas provam que na aviação esportiva brasileira NÃO HÁ **nível equivalente de segurança**. Nosso nível de segurança é enormemente mais baixo que nos Estados Unidos, como esse estudo demonstra com dados estatísticos oficiais do número de acidentes e da letalidade dos mesmos no Brasil, índices que ultrapassam em muito os mesmos dados dos Estados Unidos.

• **DECRETO Nº 8.610, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2015¹⁰⁷ que estabeleceu alinhamento de critérios de certificação entre o Brasil (DAC/ANAC) e Europa (EASA)¹⁶**

ARTIGO 3º

Obrigações Gerais

*“6. As Partes deverão garantir que os **seus agentes técnicos ou autoridades competentes cumpram as obrigações que lhes incumbem por força do presente Acordo, incluindo os seus Anexos**.”*

*“7. Este Acordo, incluindo seus Anexos, é **vinculante** para ambas as Partes.”*

OBS.: a expressão “**vinculante**” obriga ambas as partes a cumprir os mesmos regramentos.

Há dez anos a ANAC publicou a Resolução Nº 30, de 21/05/2008, onde ostenta perante a OACI respeitar acordos multilaterais como os decretos acima garantem:

*“Art. 2º **O RBAC abrangerá as normas e procedimentos recomendados pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI**, contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e aplicáveis às matérias de competência da ANAC, em face do Decreto nº. 21.713, de 27 de agosto de 1946, e do art. 8º, inciso IV, da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005.*

*§ 2º **Caso haja alguma diferença entre uma norma da OACI e a de um RBAC, esse fato deverá ser notificado àquela Organização, consoante o previsto no art. 38 do Decreto nº. 21.713, de 1946**, bem como deve ser inserida na Publicação de Informações Aeronáuticas, AIP – Brasil, em conformidade com o Anexo 15 à Convenção de Aviação Civil Internacional.”*

¹⁶ EASA – European Aviation Safety Agency.

Será que a ANAC tem respeitado esse **Decreto nº. 21.713** e notificado devidamente a OACI (ICAO) acerca das graves discrepâncias entre as normas da EASA e os lenientes RBACs, Resoluções e I.S.s dessa agência reguladora brasileira?

A ANAC publica em seu site¹⁰⁸ esse Decreto nº. 21.713, que promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago em 07/12/1944 e firmada pelo Brasil, em Washington, em 29/05/1945. Eis 2 artigos da convenção:

ARTIGO 38

Diferenças entre as normas e processos internacionais

Se um Estado se vê impossibilitado de cumprir em todos os seus detalhes certas normas ou processos internacionais, ou de fazer que seus próprios regulamentos e práticas concordem por completo com as normas e processos internacionais que tenham sido objeto de emendas, ou se o Estado considerar necessário adotar regulamentos e práticas diferentes em algum ponto dos estabelecidos por normas internacionais, informará imediatamente a Organização Internacional de Aviação Civil das diferenças existentes entre suas próprias práticas e as internacionais.

Em caso de emendas a estas últimas o Estado que não fizer estas alterações nos seus regulamentos ou práticas deverá informar o Conselho dentro do período de 60 dias a contar da data em que for adotada a emenda às normas internacionais, ou indicará o que fará a esse respeito. Em tal caso o Conselho notificará imediatamente a todos os demais Estados a diferença existente entre as normas internacionais e as normas correspondentes no Estado em apreço.

Essa convenção, da qual o Brasil é signatário, impõe sanções para o não cumprimento:

ARTIGO 88 Penalidades por não cumprimento por parte do Estado

*A **Assembleia suspenderá o direito de voto** na Assembleia e no Conselho de qualquer Estado Contratante em falta no tocante às disposições deste capítulo.*

Portanto, o discurso oficial da ANAC de equivalência de suas regras com normativas internacionais, é de fato uma falácia, pois apesar de manter a fiel, mas ilusória coincidência de números e nomes copiados da FAA nos artigos e parágrafos, a ANAC simplesmente “tropicalizou” as normas americanas ao publicar as edições brasileiras, degradando suas exigências com os seguintes mecanismos principais:

- Isentando de cumprimento o requisito de segurança da norma do FAA que prevê a óbvia obrigatoriedade da presença de um construtor amador na construção

amadora, cuja participação no processo propiciaria um aprendizado que poderia em tese compensar a não intervenção de um perito oficial, como ocorre nas aeronaves certificadas;

- Isentando de cumprimento o requisito de segurança da norma do FAA que prevê a óbvia obrigatoriedade do cumprimento das normas consensuais de segurança internacionalmente aceitas, que são as normas ASTM.
- Rebaixando à categoria de simples **Recomendações**, os poucos requisitos que sobraram, e que não foram isentos como por exemplo apenas recomendar o cumprimento de Boletins Mandatários, e o uso de “motores, hélices, componentes ou suas combinações que tenham passado pelos respectivos processos de certificação” no BEA Nº 2015-05 R1 (link na nota nº 230 ao final desse trabalho);
- Delegando as regulações praticamente aos próprios regulados, em conflito de interesses, como fez em 2009 no Grupo de Trabalho G.T., que criou as normas para a aviação esportiva, instância da qual a ANAC “participou” como simples ouvinte;
- Delegando, em conflito de interesses, a certificação da proficiência de pilotos aos próprios, através da associação de pilotos ABUL que é investida, com exclusividade (!), em funções de um verdadeiro cartório, como se tivessem seus integrantes uma pretensa fé pública para exercer essa função de polícia, prerrogativa do Estado, que por sinal retirou-se dessa incumbência;
- Delegando de fato, em conflito de interesses, essa certificação da proficiência de pilotos também aos instrutores das próprias indústrias, como no caso da EDRA/SCODA Aeronáutica;
- Delegando de fato, em conflito de interesses, fiscalização de produtos industriais ao próprio industrial como no caso da EDRA/SCODA Aeronáutica;
- E agora, no RBAC 103, estendendo essas absurdas delegações do poder/dever de Polícia do Estado ao ato de FISCALIZAR, em conflito de interesses, as habilitações de pilotos e o registro de aeronaves, aos próprios FISCALIZADOS – as tais Associações do Aerodesporto, que agem em causa própria e sob forte influência de interesses econômicos delas mesmas e de seus parceiros da indústria aeronáutica leve.

DISTORÇÕES DA ANAC AO CRIAR O RBAC 21 A PARTIR DAS NORMAS DO FAR 21

A deformação feita pela ANAC na criação do RBAC 21, enquanto alega basear-se nas normas americanas FAR 21 é, de fato, um típico “caso de polícia”.

A ANAC, em um convite para mais uma de suas pretensas audiências públicas sem audiência e sem público, como de hábito feitas por e-mail¹⁰⁹, chega ao desplante de alegar, como justificativa, que a alteração na seção 21.191 do RBAC 21, teria correspondência no *Part 21 section 191* do FAR 21 da FAA americana.

Para melhor aparentar a veracidade dessa alegação, a ANAC usou, como sempre faz, a mesmíssima codificação alfanumérica: I.S. 21.191-001 Revisão A¹¹⁰, para modificar esse RBAC 21, que é um normativo hierarquicamente superior a uma I.S., dispositivo que a própria ANAC estabelece que não possui poderes para modificar um RBAC:

“IS Nº 61-002 Revisão D¹¹¹

*item 3.4: A **IS** não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em **RBAC** ou outro ato normativo.”*

Porém, nessa distorcida “adaptação à realidade brasileira”, a ANAC introduziu uma alquímica enxertia de textos em artigos e parágrafos, havendo até a criativa inserção de parágrafos inteiros, que não existem no FAR 21, que a ANAC alega como similar ao RBAC 21, como determinam os acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário pelos decretos Nº 5.745 e Nº 8.610, já citados.

A inoculação desses aberrantes itens nas normas originais do FAA visou conceder isenções de cumprimento de normas de segurança, em benefício de interesses econômicos privados, e em conflito com as leis e com a segurança de voo, como denunciado pelo CENIPA nas duas versões do RF A-003/CENIPA/2015.

Em análise mais apurada, expomos as entranhas dos torpes expedientes adotados pela ANAC ao emitir normas brasileiras para a aviação esportiva.

As artimanhas usadas distorceram enormemente os objetivos primários de tão importante atividade, e extinguiram suas principais salvaguardas de segurança, criando um aleijão normativo, um Frankenstein regulatório que traz riscos inaceitáveis para a segurança dos usuários, dos demais cidadãos, e até mesmo para a sustentabilidade da própria nascente indústria aeronáutica leve do Brasil.

Para mais detidamente esmiuçar essas distorções normativas, dissecamos ambas as regulações e examinamos em detalhe seus componentes, com o seguinte procedimento, cujo resultado será exposto mais abaixo.

1. Tomamos alguns itens do “**FAR 21.191**” no original em INGLÊS¹¹²;
2. Colamos a tradução de cada item (“**FAR 21.191**” em PORTUGUÊS) em azul;
3. Em seguida colamos a versão deturpada do “**RBAC 21.191 Emenda 01**” da ANAC¹¹³ com realces em **vermelho, negrito e sublinhado** nos trechos adulterados ou acrescentados.

ITEM (g)

ITEM (g) na “FAR 21.191” no original em INGLÊS:

*(g) Operating **amateur-built aircraft**. Operating an aircraft the major portion of which has been fabricated and assembled by persons who undertook the construction project solely for their own education or recreation.*

ITEM (g) na “FAR 21.191” em PORTUGUÊS:

*g) Operação de **aeronave construída por amadores**. Operação de uma aeronave cuja maior parte foi fabricada e montada por pessoas que empreenderam o projeto de construção apenas para sua própria educação ou recreação.*

ITEM (g) no “RBAC 21.191 Emenda 01” da ANAC:

*(g) operação de **aeronave de construção amadora**.*

*(1) Operação de aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação; **ou** (essa bondosa alternativa “ou” não existe na regulação original do FAR 21).*

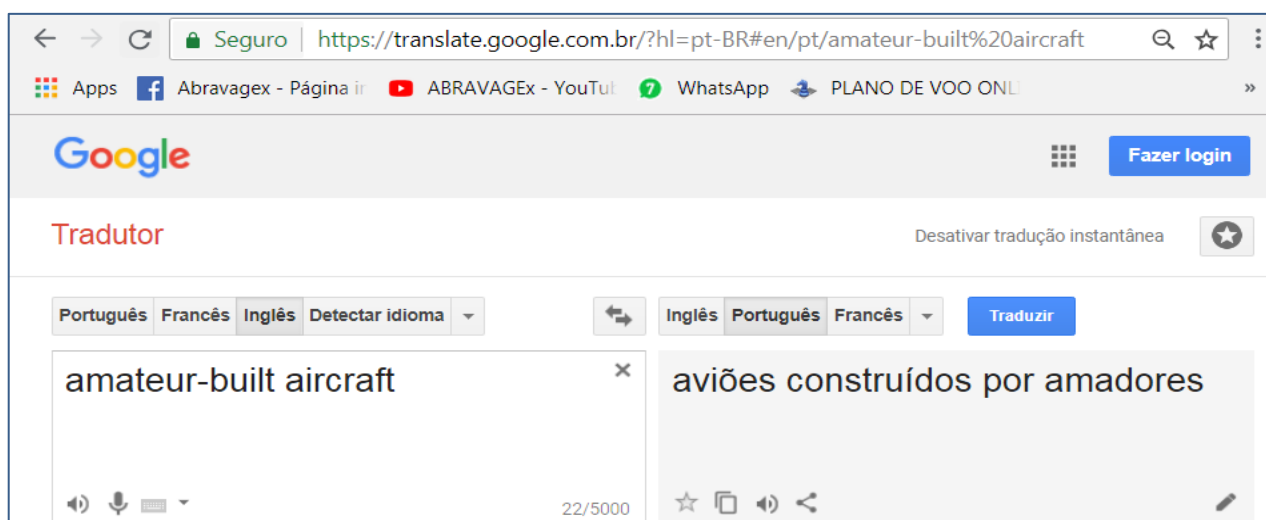
(2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2014, desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.

Alterações feitas pela ANAC em conflito com as normas originais FAR 21.191 (g):

Sub-item (1) – A ANAC adulterou a tradução literal da expressão **amateur-built aircraft**, como denunciou o CENIPA na pág. 21 do RF A-003/CENIPA/2015 versão 2016, e na pág. 26 da versão 2018, nos seguintes termos:

Em relação ao relatório do Grupo de Trabalho, observou-se que, apesar das sugestões de melhoria na regulação do setor que impactavam positivamente a segurança de voo, o mesmo teve como foco o aspecto econômico, o qual se sobrepôs às demais questões, como o atendimento à legislação em vigor ou à segurança de voo, o que se verifica pela proposta de isenção do critério de porção maior, a qual foi concedida pela ANAC, pelo consenso de que a atividade deveria ser “pouco regulamentada”, **pela alteração da legislação de “aeronave construída por amador” para “aeronave de construção amadora”, situação que conflitava com o CBA, entre outras questões.**

De fato, até pelo senso comum, como por exemplo o Google Tradutor, a tradução correta para **amateur-built aircraft** é “*aviões construídos por amadores*”.¹¹⁴



A tradução como **aeronave de construção amadora** só seria viável se na FAR 21.191 constasse: **amateur construction aircraft**¹¹⁵:



Consta no FAR amateur-built aircraft (aeronave construída por amadores) e não amateur construction aircraft (aeronave de construção amadora), portanto essa má tradução é mais um ato preparatório perpetrado pela ANAC para mais tarde conceder, ao grupo industrial que a comanda, a injusta regalia de construir aviões industrialmente, mas enquadrá-los como de construção amadora, usufruindo de vários diferenciais competitivos anticoncorrenciais.

Esta distorção linguística induz a uma interpretação subliminar de que seria legítimo o incongruente conceito de construção amadora feita por indústrias, frase cuja contradição dói aos ouvidos, pois em produção industrial está implícito o conceito de profissionalismo.

Sub-item (2) – Não há sub-item (2) no item (g) do “FAR 21.191”, ou seja, não há alternativa ao cumprimento dessa norma de segurança, mas embora alardeie alinhamento ao FAR, nesta versão brasileira RBAC 21.191 a ANAC criou essa opção aos requisitos do FAR original. Como em consequência disso se espera alinhamento, adulterações assim tendem a passar despercebidas aos consumidores.

Essa distorção foi introduzida com a conjunção alternativa OU, que não existe no item (g) do “FAR 21.191”, e esse desvio é justamente o que isentou as indústrias de cumprir o requisito de segurança da participação do operador na construção da aeronave, e permitiu a construção amadora feita por indústrias

Assim, a ANAC passou a enquadrar aviões feitos em série por indústrias como “*experimentais de construção amadora*”, como se fossem feitos por amadores, e, como sempre, aplicou depois apenas um verniz de pretensa legitimação com a falsa audiência pública 14/2014 – mais uma simulação sem audiência, sem público, sem debates, sem contraditório, pois feita por e-mail¹¹⁶, para propor o tal IBR2020.

São chocantes os termos do jargão empresarial usados pela ANAC nas justificativas para essas regalias, como constam em itens do RBAC 21.191:

1.3.1 – “o mercado brasileiro é bastante atrativo e gera uma demanda significativa”

1.5.4 – “Para que houvesse uma transição suave e economicamente viável para as empresas, a ANAC estabeleceu, na Emenda 01 ao RBAC 21, publicada no final de 2011, duas regras de transição.” (de fato duas isenções de normas de segurança).

1.5.5 – “A justificativa das empresas foi a necessidade de tempo e retorno de investimento...”.

1.6.1.2 – “O programa proposto **concede** aos participantes a contrapartida da permissão de **fabricação e entrega de aeronaves prontas para voo sem Certificação de Tipo** ...Esta contrapartida tem como objetivo permitir **o fluxo de caixa necessário ao fabricante** para o **investimento** no processo de Certificação de Tipo e nas tarefas do programa.”

E na sua CONCLUSÃO:

“...tirar proveito de uma demanda nacional por essas aeronaves, de um parque industrial já estruturado...”

Não se vê aí uma palavra sequer que denote preocupação com a segurança de voo, mas em meio a esse festival de inaceitáveis desvios de função, priorizando os lucros das indústrias em detrimento do interesse público e de seu “dever de garante”, a própria ANAC admite a ilegalidade da situação que perpetua, simulando estar corrigindo:

1.5.1. – **“A flexibilização regulamentar que permitiu o desenvolvimento da indústria brasileira de aviação experimental, de certa forma, contrariava a filosofia da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI...”**

Essas ilegalidades são parte da espúria sobreposição de interesses econômicos privados à segurança e às leis, especialmente ao Código Brasileiro de Aeronáutica como denunciou o CENIPA em duas versões do RF A-003/CENIPA/2015 :

Em relação ao relatório do Grupo de Trabalho, observou-se que, apesar das sugestões de melhoria na regulação do setor que impactavam positivamente a segurança de voo, o mesmo teve como foco o aspecto econômico, o qual se sobrepôs às demais questões, como o atendimento à legislação em vigor ou à segurança de voo, o que se verifica pela proposta de isenção do critério de porção maior, a qual foi concedida pela ANAC, pelo consenso de que a atividade deveria ser “pouco regulamentada”, pela alteração da legislação de “aeronave construída por amador” para “aeronave de construção amadora”, situação que conflitava com o CBA, entre outras questões.

ITEM (i)

ITEM (i) do “FAR 21.191” no original em INGLÊS:

(i) Operating light-sport aircraft. Operating a light-sport aircraft that—

(1) Has not been issued a U.S. or foreign airworthiness certificate and does not meet the provisions of §103.1 of this chapter. An experimental certificate will not be issued under this paragraph for these aircraft after January 31, 2008;

ITEM (i) do “FAR 21.191” em PORTUGUÊS:

(i) Operação de aeronaves esportivas leves. Operando uma aeronave esportiva leve que

(1) Não foi emitido um certificado de navegabilidade dos EUA ou estrangeiro e não atende às disposições do §103.1 deste capítulo. Um certificado experimental não será emitido sob este parágrafo para essas aeronaves após 31 de janeiro de 2008;

(2) foi montado—

(i) De um kit de aeronave para o qual o requerente pode fornecer as informações exigidas pelo parágrafo 21.193 (e); e

(ii) De acordo com as instruções de montagem do fabricante que atendem a um padrão de consenso aplicável; ou

(3) Foi emitido anteriormente um certificado de navegabilidade especial na categoria de esportes leves sob o §21.190.

ITEM (i) do “RBAC 21.191” da ANAC:

(i) operação de aeronave leve esportiva que:

*(1) por suas características, se enquadre na definição de aeronave leve esportiva segundo a seção 01.1 do RBAC 01 e cuja construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2016, desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil; **OU***

(2) tenha sido montada:

(i) a partir de um conjunto para o qual o requerente pode providenciar as informações requeridas pelo parágrafo 21.193(e); e

(ii) de acordo com as instruções de montagem do fabricante, as quais devem satisfazer normas consensuais aplicáveis; ou

(3) tenha tido, previamente, um certificado de aeronavegabilidade especial, categoria leve esportiva, de acordo com a seção 21.190.

Adulterações feitas pela ANAC nas normas originais da FAA – FAR 21 ITEM (i):

O item (i)(1) do “FAR 21.191” acima foi radicalmente adulterado, e ainda, sem qualquer compensação regulatória que garantisse a segurança de voo, ampliou

em quase **9** anos o prazo para preenchimento dos requisitos impostos – de 31/01/2008 previsto no FAR, para 01/12/2016 permitido no RBAC.

No item (i)(1) também não há qualquer opção no “FAR 21.191”, portanto os sub-itens (1) e (2) devem ser cumpridos **cumulativamente**, e não **alternativamente**.

A distorção acima foi novamente introduzida com o uso da partícula **alternativa** **ou** ao final do criativo aleijão que se tornou essa tradução do item (i)(1).

Com efeito, não há no texto do “FAR 21.191” essa **alternativa** **ou** ao cumprimento da norma do caput do item (1), sendo criada apenas na versão da ANAC essa alternativa absolutamente esvaziada de requisitos de segurança.

Esse outro descaminho preparou o terreno para posteriormente a ANAC isentar as indústrias do cumprimento do requisito de segurança contido nas Normas Consensuais Internacionais de Segurança ASTM, para a categoria de Aeronaves Leves Esportivas (ALE/LSA), item que será mais bem explicitado ao longo desse estudo.

Além de todas essas periclitantes estratégias de abrandamento normativo a ANAC delega deveres/poderes de Estado aos próprios interessados finais.

Considerando a precariedade das instituições do Estado brasileiro, delegações de poder poderiam ser desejáveis, mas desde que não houvesse conflitos de interesses, como no caso da aviação esportiva.

Além disso, a desregulação abusiva que atinge o segmento ampliou arriscadamente os limites de **peso** e **velocidade** das aeronaves, dois fatores que impactam diretamente seu potencial de dano em caso de acidentes:

Peso Máximo de Decolagem – de **214,84** Kg no FAR 21, para **386,40**¹⁷ Kg no RBAC 103 (**180%** do original);

Velocidade MÁXIMA – de **55** kt no FAR 21, para **100** Kt (**182%** do original);

Apenas com essas ampliações genéricas acima, a energia de impacto e destruição em caso de acidentes aumenta quase **6** vezes: de **85.997,67** para **511.309,76** Joules, mas como não há limites de velocidade máxima nessa categoria, a energia de impacto poderá ser muito maior ainda.

Além dessas, veremos que esse novo normativo implantou outras temerárias flexibilizações.

¹⁷ O PMD de 386,40 Kg foi obtido somando combustível e ocupantes ao peso vazio constante no RBAC 103.

No entanto, todas essas artimanhas regulatórias da ANAC afrontam várias leis brasileiras, como a Lei de Procedimento Administrativo - Lei 9784/99:

*Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da **legalidade**, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, **moralidade**, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, **interesse público** e **eficiência**.*

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

*I - **atuação conforme a lei e o Direito**;*

*II - atendimento a fins de interesse geral, **vedada a renúncia total ou parcial de poderes ou competências, salvo autorização em lei**;*

Atenção especial à inteligência do Art. 2º Parágrafo único inciso II acima, que veda a delegação mesmo parcial de poderes/deveres de polícia, sem lei que a autorize.

O esperado e inevitável impacto negativo das já existentes leniências regulatórias da ANAC na segurança de voo, tem sido brutal, com o pernicioso incremento tanto no número de acidentes aéreos quanto na letalidade de cada um deles nos últimos 10 anos, principalmente na aviação de lazer brasileira.

Esse impacto no crescimento do número de acidentes fatais no Brasil será logo adiante demonstrado minuciosamente em gráficos construídos a partir de dados estatísticos oficiais de órgãos de investigação do Brasil e dos Estados Unidos.

As tristes estatísticas oficiais de acidentes fatais na aviação recreativa denigrem a imagem dessa atividade esportiva que deveria ser fonte de vida e alegria.

E não de morte, tristeza e luto.

COMPARAÇÃO ESTATÍSTICA ENTRE ACIDENTES DE AERONAVES “EXPERIMENTAIS” E CERTIFICADAS

Neste trabalho provamos com dados estatísticos oficiais essa funesta situação já existente há décadas, e que vem se agravando cada vez mais.

Infelizmente, com os efeitos em conjunto do RBAC 183, da Resolução 473, e do novo RBAC 103 de 2018, que irá vigorar a partir de 01/01/2019, o ritmo desse agravamento certamente poderá aumentar substancialmente.

Será aqui exaustivamente demonstrado, com provas matemáticas, que até princípios básicos da física são ignorados ou contrariados pela ANAC, no afã de defender os interesses econômicos das corporações empresariais e associativas, que insiste em proteger mesmo às custas da segurança de todos.

Primeiramente mostraremos estatísticas oficiais da maior taxa de acidentes e maior letalidade na aviação leve e esportiva brasileira, aqui chamada de “construção amadora”, denominação que é ilegal, já que a construção é inteiramente industrial e o uso tem sido de aviação normal, e até de transporte executivo.

Para isso comparamos a estatística do CENIPA/SIPAER de acidentes FATAIS da aviação leve e esportiva brasileira de vários nomes, não certificada, com a aviação similar de mesmo porte, também de uso privado, mas que é certificada.

Posteriormente, provamos também a maior taxa de acidentes e a maior letalidade da aviação “esportiva” brasileira, distorcida pela ANAC, comparando-a com a aviação similar norte-americana, lá chamada de “*Amateur Built*”.

Em harmonia com a cultura de alinhamento normativo binacional entre o Brasil e os Estados Unidos, usaremos como referencial o mesmo estudo americano da AOPA, citado anteriormente, que revelou que as aeronaves “*Amateur-built*” causam **4 vezes** mais acidentes que as certificadas, número muito próximo das **5 vezes** que o FAA estimou, o que confirma a razoável precisão dessas estimativas.

Compararemos os acidentes do segmento registrado na ANAC como PET (aeronaves “experimentais” ou “de construção amadora”) que não é certificado, com o segmento de mesmo porte e uso que é certificado: o TPP (Serviço Aéreo Privado).

Considerando o fato de que no Brasil não há dados confiáveis, já que os acidentes com as aeronaves PET não eram investigados pelos órgãos oficiais e

geralmente não são notificados pelos operadores por vários motivos, usaremos então a referência da AOPA americana, para estimarmos a comparação entre esses dois segmentos congêneres no Brasil.

Por esse critério, teremos que tomar os números de acidentes de nossas aeronaves TPP, que são investigados e registrados, e multiplicar no mínimo por **4**, mas depois ajustar a proporção dessas aeronaves em relação aos nossos falsos “experimentais de construção amadora”, pelos critérios abaixo.

No Brasil, em Dezembro de 2017, estavam registradas na ANAC 12.328 aeronaves privadas certificadas (TPP) e 6.676 aeronaves privadas “experimentais” (PET).

Dividindo-se o número de aeronaves privadas certificadas (TPP) pelo número de aeronaves privadas não certificadas (PET), obtém-se que há **1,85** vezes mais aeronaves privadas TPPs que aeronaves privadas PETs. ($12.328 \div 6.676 = 1,85$).

Com ambos esses critérios de ajuste, teremos que tomar os **157** acidentes com as aeronaves certificadas TPP, registrados de modo mais confiável no CENIPA, multiplicá-los por **4** (4 vezes mais acidentes na aviação “experimental”), e dividir o resultado (628), por **1,85** obtendo com isso um número estimado de **340** acidentes com aeronaves “experimentais” (PET) no decênio 2008 a 2017.

Isso equivale a multiplicar os acidentes com TPPs pelo **FATOR 2,17** (resultado da divisão de **4** por **1,85**).

Portanto, para compensar essas desproporções, será usado esse **FATOR 2,17** para as análises comparativas da taxa de acidentes fatais entre aviões PET e TPP, no intuito de confrontar dados objetivos com os argumentos sem provas de alguns defensores das indústrias que propalam que as aeronaves “experimentais” seriam tão ou quase tão seguras quanto as certificadas.

Essa tese, obviamente falaciosa, é pregada por grande parte da indústria aeronáutica leve brasileira que apenas monta, industrialmente e em série, aviões geralmente importados, os vende e entrega prontos aos consumidores, mas consegue registrá-los na ANAC como “experimentais de construção amadora” (PET).

E isso é permitido para baixar custos das indústrias graças à dispensa do cumprimento de normas de segurança, isenção que só deveria ser concedida às aeronaves **de fato** experimentais e de construção amadora, e que por essas características obviamente devem permanecer, e permanecem, fora do comércio.

Para este estudo analítico, extraímos das bases de dados do CENIPA apenas os acidentes **FATAIS** ocorridos no decênio 2008 a 2017, no segmento TPP (privado certificado) e multiplicamos esse número por **2,17** (**FATOR** obtido como já citado).

O ano de 2018 não foi incluído por não estar findo à época desse estudo, feito em meados de 2018, com base em dados do período fechado de 2008 a 2017.

O uso desse **FATOR** de correção na análise dos números reais de acidentes **FATAIS** registrados pelo CENIPA/SIPAER no segmento TPP, que já quase é igualado em termos absolutos pelo segmento PET, resultou na estimativa alarmante de **340 acidentes FATAIS em dez anos** neste segmento!

Essa projeção, feita a partir de dados estatísticos incontestáveis, desmente a tese falaciosa de que a segurança das aeronaves TPP e PET se equivaleriam, como sustenta a ABUL e alguns de seus associados ou parceiros industriais da ABRAFAL.

Na Ata da 31ª Reunião Ordinária do Conselho Consultivo da ANAC¹¹⁷, consta denuncia do Presidente da ABRAVAGEx acerca da insegurança dessa dita “aviação experimental”, inclusive apontando os motivos dessa periclitância.

Nesta mesma Ata, se apresentando como representante da Aviação Geral, Aeroclubes e Aerodesporto, um profícuo ativista da ABUL defendeu interesses econômicos industriais e associativos, que ao que se sabe só são de fato defendidos pela ABUL, pela ABRAFAL e pela ABRAEX, não pelos Aeroclubes e pela Aviação Geral:

*“...a aviação experimental **não é significativamente mais insegura** que a homologada, não necessitando, por isso, de todas as restrições impostas pela ANAC.”*

Essa frase é do porta-voz da ABUL, que atua como braço associativo da ABRAFAL associando pilotos e facilitando suas habilitações e por consequência facilitando também as vendas dos aviões das indústrias da ABRAFAL.

Porém o porta-voz da ABUL não definiu a partir de quantas mortes por ano ele e as entidades que representa, considerariam então “**significativamente mais insegura**” essa aviação que não recebe garantias oficiais de segurança, ficando no ar essa abstração sem base estatística.

A argumentação desse porta-voz, sem qualquer base probatória, ao menos deixa claro que ele e seus pares defendem que seriam desnecessárias as poucas “restrições” que sobreviveram às isenções que a indústria já desfruta.

Ao contrário no entanto, as estatísticas propiciam estimar-se que o número de acidentes **FATAIS no segmento PET, guardadas as devidas proporções pelo uso do FATOR 2,1, supera em muito o número de acidentes **FATAIS** no segmento TPP!**

Os cálculos que suportam essa conclusão serão demonstrados em tabelas e gráficos, mas independente dessa comprovação estatística, não admitir maior taxa de acidentes e/ou maior letalidade em aeronaves não certificadas (PET) seria tentar defender, sem base técnica, a total inutilidade dos cautelosos procedimentos justamente de certificação, que exigem das aeronaves certificadas (TPP) o percurso de rígidos e onerosos processos, através dos quais têm que provar o cumprimento de também rígidas normas de segurança.

Isso porque, por este raciocínio despropositado, o cumprimento desses custosos requisitos de segurança não estaria resultando em menores riscos e conseqüente menor número de acidentes e mortes.

Ou seja, se as tais aeronaves “experimentais” fossem tão seguras quanto as aeronaves certificadas, não haveria mesmo nenhuma razão para a própria existência desses caros processos de certificação, ao qual se submetem as demais indústrias brasileiras, deixadas de fora do ilegal protecionismo entreguista feito pela ANAC!

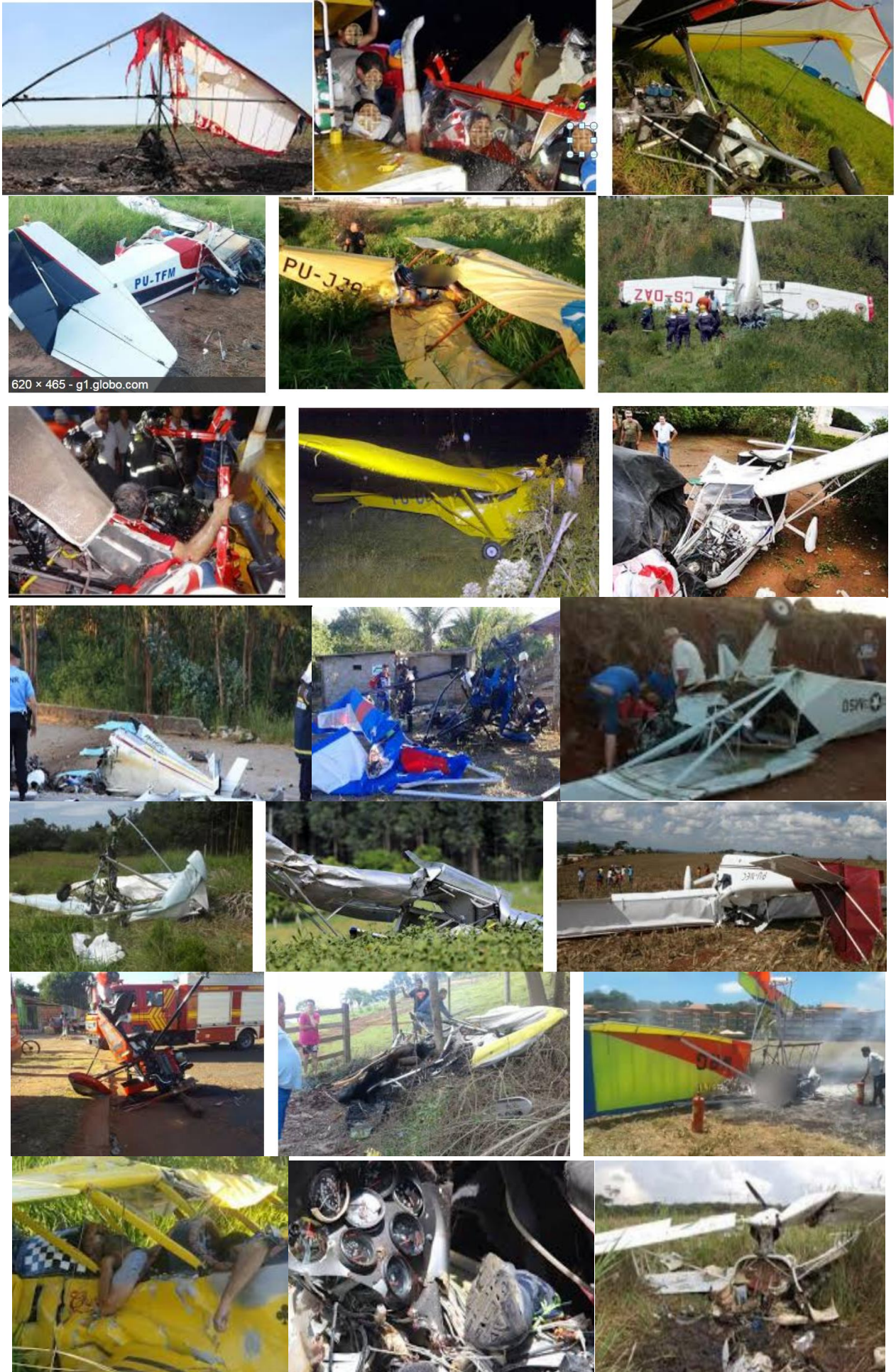
Em rápida pesquisa no Google com as palavras chave “acidentes de ultraleves”, filtrando “imagens”, obtém-se quadros chocantes, que apesar de algumas repetições e uns poucos casos de fora do Brasil, ilustram o morticínio silencioso que vem ocorrendo há anos neste segmento da aviação, matando impunemente cidadãos brasileiros geralmente não de todo conscientizados, em vida, acerca dos graves riscos de morte a que foram submetidos.

Essa dramática sinistralidade ocorre por falhas mecânicas, humanas e mais raramente meteorológicas, mas todas elas estão de algum modo relacionadas à regulação deficiente e distorcida que incide sobre a fabricação e/ou montagem de aeronaves, sobre sua manutenção, e sobre a formação e a certificação dos pilotos.

Para acesso direto aos dantescos quadros aqui expostos, clicar nos [link 1](#) e [link 2](#): ou, diretamente no Google, digitar “acidentes de ultraleves” e em seguida clicar em “Imagens”.

Algumas dessas chocantes imagens colamos aqui. Fotografias com pessoas mortas, principalmente quando aparecem desfiguradas, foram atualmente retiradas pelo Google, certamente em sinal de respeito:





620 x 465 - g1.globo.com



Os quadros estatísticos à frente foram extraídos do site oficial do CENIPA/SIPAER, único órgão governamental brasileiro especializado em investigação e prevenção de acidentes aéreos.

Esses quadros reportam em números essa triste realidade da aviação leve no Brasil, apenas amostralmente ilustrada nas fotos acima, algumas entre centenas.

São exibidos dados do Painel Sipaer¹¹⁸ com os acidentes **FATAIS** do decênio 2008 a 2017, que o CENIPA apenas pôde registrar mas não pôde investigar porque a ANAC não exige o depósito dos projetos que permitiriam efetuar essas investigações:

A – 157 ACIDENTES FATAIS COM AERONAVES CERTIFICADAS PRIVADAS TPP DE 2008 A 2017



B – 98 ACIDENTES FATAIS COM AERONAVES “EXPERIMENTAIS” PET DE 2008 A

2017

(números não utilizados aqui, devido à subnotificação)



Aplicando, a título de estimativa por falta de dados mais concretos, o fator **2,17** aos números de acidentes **FATAIS** das aeronaves TPP, de 2008 a 2017:

- acidentes de aeronaves certificadas privadas (TPP): **157**
- 157** acidentes de aeronaves não certificadas (TPP) multiplicados por **2,17**:..... **340**

Ou seja, o número de acidentes **FATAIS** com aeronaves “experimentais” PET, *mutatis mutandis*¹⁸, estima-se bater na marca de **340 em dez anos!**

¹⁸ “mutatis mutandis” é uma expressão latina que significa: mudando o que se deve mudar.

Portanto, as estimativas apontam para números de acidentes FATAIS **3,4** vezes maiores que os **98** registrados, defasagem que é obviamente devida à subnotificação e consequente sub-registro oficial de acidentes na categoria PET.

Somando-se apenas as fatalidades reais exibidas no quadro **B** acima, houve **143** mortes nestes **98** acidentes **FATAIS** com aeronaves PET que chegaram ao registro no SIPAER, ou seja **14,3** mortes por ano neste mesmo período de 10 (dez) anos, o que perfaz uma média de **1,46** mortes por acidente.

Com a média de **1,46** mortes por acidente, nos **340** acidentes FATAIS com os PET calculados com a estimativa baseada nos estudos da AOPA, chega-se ao número de cerca de **500** mortes no decênio 2008/2017. Ou seja, **353** mortes a mais neste período de 10 anos – correspondendo a **35,3** mortes **a mais por ano!**

Esses números seriam piores se fosse levado em conta que nos Estados Unidos os operadores são mais bem formados e mais afeitos ao cumprimento de normas, por sua vez mais rígidas, que no Brasil das isenções e não fiscalizações.

Assim, pode ser até modesta a estimativa de mais de **350** famílias enlutadas desnecessariamente em acidentes que poderiam ser evitados, já que os meios técnicos para mitigar esses riscos são plenamente conhecidos pelo CENIPA, pela indústria e pela ANAC, mas não são aplicados e são sonogados ao público consumidor tanto pelo setor industrial quanto por essa autarquia federal provadamente aliada a seus interesses predominantemente econômicos.

Em média nós, aerodesportistas ou não, pilotos ou passageiros, sofreremos mais de **50** mortes em acidentes por ano com essas aeronaves industrialmente produzidas, mas ilegalmente registradas na ANAC como “de construção amadora” apenas para permitir que empresas fujam da exigência de normas justamente de **segurança**, e da fiscalização da produção, da manutenção e da operação!

Mas para a autoridade aeronáutica, que se sente justificada pelo inaceitável conceito de “risco aceitável”, essas mortes parecem ser vistas como “danos colaterais” inevitáveis em prol de uma causa julgada mais nobre que a vida, e expressa em palavras da própria ANAC: **“o fluxo de caixa das empresas”**.

Na prática, esse deturpado conceito de “risco aceitável” relega as vítimas ao papel de simples insumos industriais descartáveis.

Não se sabe a partir de quantas mortes por ano, por hora de voo ou por número de aeronaves, o risco seria então considerado **inaceitável**, a ponto de

romper a ilegal inércia da ANAC em cumprir o que é conhecido como seu “**dever do garante**”, obrigação prevista em várias leis brasileiras.

Mas esse imaginário percentual do pretense “nível de risco aceitável” jamais será aceito pelos pais, cônjuges, filhos e outros familiares das pessoas que perderam **100%** de suas únicas vidas em desastres que poderiam ser evitados se a autoridade aeronáutica cumprisse seus deveres de garantir segurança na aviação.

Pelo que se poderia esperar já que as normas internacionais de segurança são isentas no Brasil, e as estimativas demonstram, os números REAIS de acidentes com aeronaves “experimentais” ou “de construção amadora” na realidade são muito superiores aos registrados pelos órgãos oficiais, porque há muita subnotificação por parte de operadores e pilotos.

O fato de raramente serem investigados esses acidentes obviamente desestimula ainda mais a notificação dos acidentes, pois não há de fato qualquer ganho para os operadores das aeronaves acidentadas em notificá-los.

Como não há investigações e portanto nenhum aprendizado que possa ser extrapolado para outras aeronaves congêneres, não há também nenhum benefício para os demais usuários desses aviões sem qualquer proteção oficial, o que reforça o desinteresse em notificar acidentes.

Ao contrário, os acidentes com aeronaves certificadas são quase sempre investigados, e por isso há maior motivação dos usuários para notificá-los.

Além disso, também o registro dos números de acidentes de aeronaves certificadas é mais confiável, já que é feito pelo órgão oficial de investigação.

Mas considerando apenas os discretos números de acidentes com aeronaves PET registrados pelo CENIPA/SIPAER, já se observa que a situação é gravíssima, mais ainda se aplicarmos critérios já estabelecidos nos estudos citados, para correção dessa insuficiência nos registros.

Essa alarmante situação é mostrada nos quadros e gráficos abaixo:

ACIDENTES AÉREOS **FATAIS** NO BRASIL – DECÊNIO 2008/2017

Por ano de ocorrência em números absolutos e em projeção proporcional

1. TABELA dos ACIDENTES AÉREOS **FATAIS**

COMPARATIVO ENTRE ACIDENTES FATAIS DE AERONAVES "EXPERIMENTAIS" E CERTIFICADAS

CORRIGINDO PELA PROPORÇÃO DE NÚMERO DE AERONAVES cf. RAB DEZ/2017	1,85	6.676	12.328
CORRIGINDO PELA PROPORÇÃO DE NÚMERO DE ACIDENTES PET EM RELAÇÃO A TPP:	4	(PET)	(TPP)
FATOR usado para ajustar acidentes FATAIS PET AOS TPP:	2,17	*	

	ACIDENTES FATAIS "EXPERIMENTAIS" PET em números absolutos	ACIDENTES FATAIS "EXPERIMENTAIS" PET <i>mutatis</i> * <i>mutandis</i>	ACIDENTES FATAIS CERTIFICADOS - TPP
ANO 2008	0	0	14
ANO 2009	1	2	10
ANO 2010	8	17	13
ANO 2011	10	22	20
ANO 2012	15	32	18
ANO 2013	13	28	16
ANO 2014	7	15	16
ANO 2015	18	39	21
ANO 2016	16	35	18
ANO 2017	10	22	11
	98	340	157

ACIDENTES FATAIS após correção PELO FATOR ACIMA:

2,2 VEZES MAIS ACIDENTES FATAIS NA "EXPERIMENTAL" QUE NA CERTIFICADA

* NA SEGUNDA COLUNA FOI AJUSTADO O NÚMERO DE **ACIDENTES FATAIS** DAS AERONAVES "EXPERIMENTAIS" (PET) EM RELAÇÃO ÀS AERONAVES TPP, ATRAVÉS DO FATOR ACIMA:

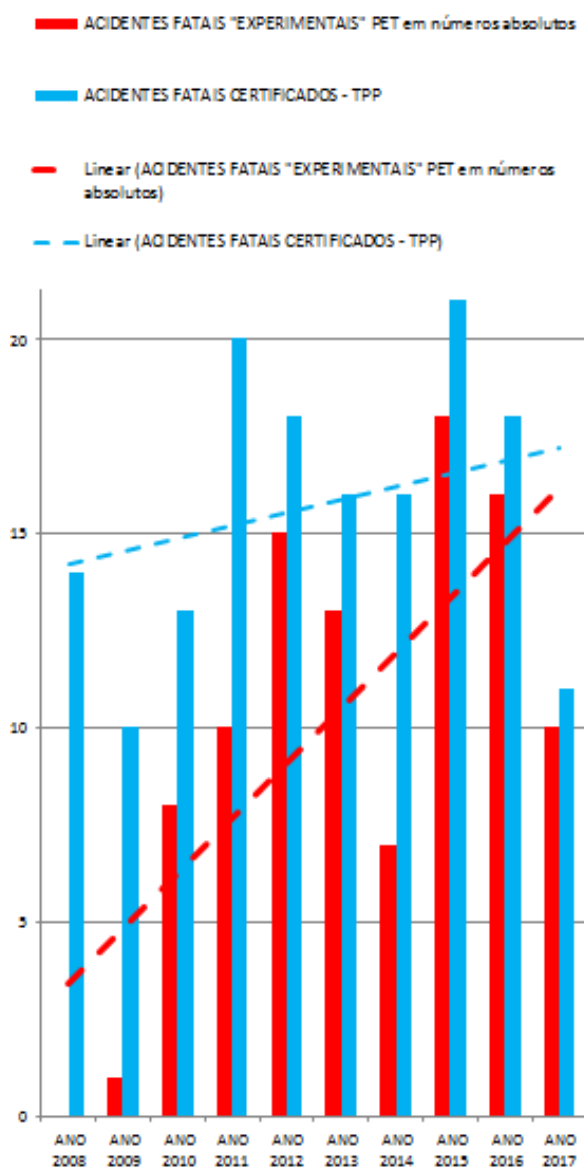
Fonte: Painel SIPAER



2. GRÁFICOS dos ACIDENTES AÉREOS FATAIS

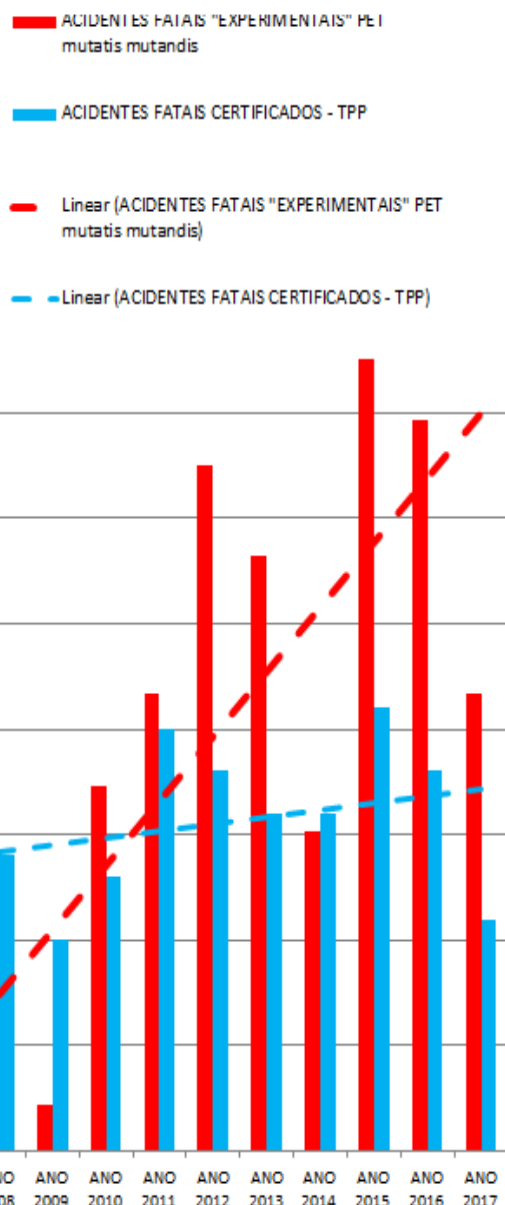
ACIDENTES AÉREOS FATAIS EM NÚMEROS ABSOLUTOS

MESMO EM NÚMEROS ABSOLUTOS REGISTRADOS OS ACIDENTES FATAIS DE PET
JÁ QUASE IGUALAM AOS TPP e CRESCEM MUITO MAIS A CADA ANO



ACIDENTES AÉREOS FATAIS DE ACORDO COM AS ESTIMATIVAS

MAS DE ACORDO COM AS ESTIMATIVAS OS ACIDENTES FATAIS DE PET SÃO
MUITO MAIORES QUE OS DE TPP e CRESCEM MUITO MAIS A CADA ANO



As barras verticais dos gráficos acima indicam o número de acidentes, e as linhas tracejadas são "linhas de tendência" calculadas pelo aplicativo Excel da Microsoft, e indicam a tendência linear de evolução desses números no período.

Linhas de tendência são retas de melhor ajuste usadas com conjuntos de dados lineares simples, e mostram o aumento de acidentes das aeronaves PET, linha tracejada vermelha, em relação à linha tracejada azul das aeronaves TPP, progressão perversa que é claramente visível no descolamento entre as linhas de tendência do setor PET e as do setor TPP, em ambos os gráficos acima.

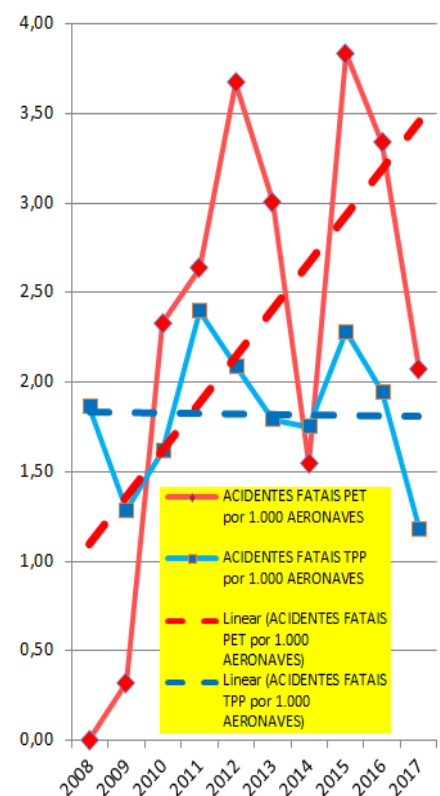
Quando se observa o gráfico da direita, com os números estimados, percebe-se que o número de acidentes FATAIS com aeronaves “experimentais” PET pode de fato chegar a níveis brutais.

Mas a observação mais estarrecedora em ambos os gráficos, é de fato o ritmo de crescimento anual dos acidentes FATAIS com aeronaves “experimentais” PET, que é muito maior que o crescimento anual dos acidentes FATAIS com aeronaves certificadas TPP no decênio 2008 a 2017.

Mesmo se considerando o efeito do aumento da frota no aumento do número absoluto de acidentes e no crescimento linear das fatalidades, não há como negar que o número de acidentes FATAIS com aeronaves “experimentais” PET, mesmo subnotificados e nos termos absolutos do gráfico da esquerda, apesar de serem apenas um pouco inferiores, crescem a cada ano muito mais que os acidentes das aeronaves certificadas TPP.

Portanto, desmentindo eventual argumento de que o maior crescimento de acidentes fatais com aeronaves não certificadas PET se deveria ao maior crescimento dessa frota em relação às aeronaves TPP, proporcionalizamos os números absolutos de acidentes por 1.000 aeronaves no gráfico abaixo, onde as linhas de tendência persistem demonstrando maior crescimento de acidentes na categoria PET que na categoria TPP:

ANO	AERONAVES		ACIDENTES		ACIDENTES FATAIS PET por 1.000 AERONAVES	ACIDENTES FATAIS TPP por 1.000 AERONAVES
	PET	TPP	FATAIS PET	ACIDENTES FATAIS TPP		
2008	2.834	7.515	0	14	0,00	1,86
2009	3.132	7.784	1	10	0,32	1,28
2010	3.435	8.047	8	13	2,33	1,62
2011	3.791	8.337	10	20	2,64	2,40
2012	4.082	8.609	15	18	3,67	2,09
2013	4.321	8.927	13	16	3,01	1,79
2014	4.536	9.129	7	16	1,54	1,75
2015	4.693	9.197	18	21	3,84	2,28
2016	4.792	9.250	16	18	3,34	1,95
2017	4.826	9.312	10	11	2,07	1,18



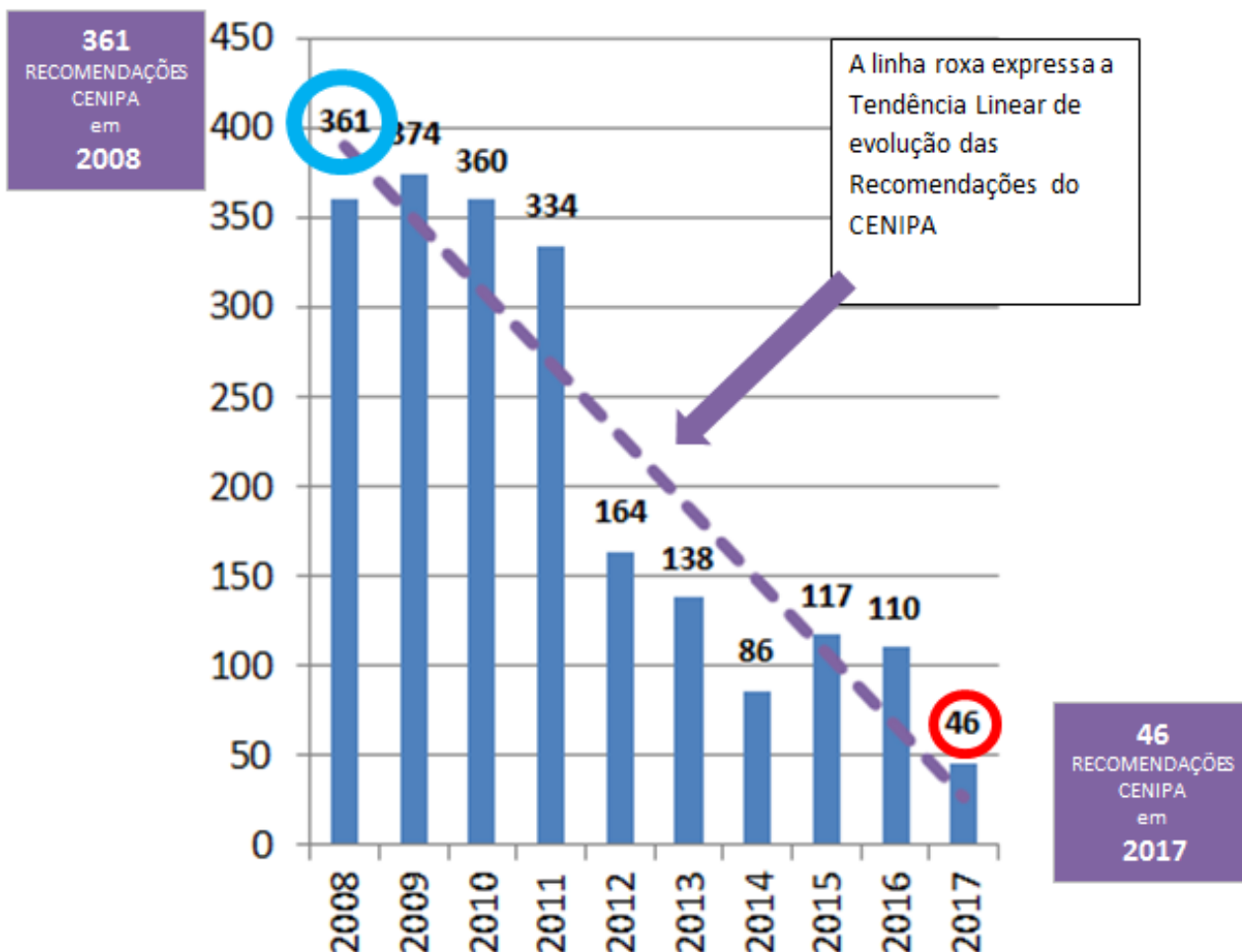
POSSÍVEL RELAÇÃO ENTRE A FALTA DE ACATAMENTO PELA ANAC DAS RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA DE VOO DO CENIPA (RSVS) E O AUMENTO DOS ACIDENTES AÉREOS NO BRASIL

O gráfico abaixo mostra a queda no número anual de Recomendações de Segurança de Voo (RSVs) do CENIPA, no mesmo período: o decênio 2008 a 2017.

É provável que o baixo nível de acatamento pela ANAC dessas RSVs, que não têm poder vinculante, justifique essa brutal redução de tão importantes recomendações. (Fonte: Painel SIPAER).

ANO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL de RSVs:
	361	374	360	334	164	138	86	117	110	46	2.090

**CENIPA A CADA ANO FAZ MENOS
RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA**
Talvez porque ninguém, nem
mesmo a ANAC,
faz nada mesmo...



Analisando essa brutal queda do número de RSVs anuais, não seria sustentável uma eventual tese de que essa degradação tenha ocorrido porque o CENIPA não repetiria as RSVs que já teriam sido cumpridas:

RSVs no período de 2008 a 2016.....: 2.044
RSVs no ano final do período – 2017.....: 46 (2,3%)
RSVs que por essa tese teriam sido cumpridas no período.....: 1.998 (97,7%)

Considerando o precário acatamento pela ANAC das RSVs do SIPAER, é improvável que tenham sido cumpridas 97,7% das 2.044 RSVs feitas de 2008 a 2016.

Com efeito, no período de 2008 a 2016, a média anual de RSVs era de **227**, ao passo que em 2017 essa média caiu **80%**, ficando em apenas **46** RSVs no ano!

Diante de cenários como este, o Senador Pedro Chaves, Vice-Presidente da Comissão do Senado CEAERO (Comissão Especial destinada a examinar o PLS 258, de 2016, que reforma o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), a pedido da ABRAVAGEX apresentou emenda a esse PLS, impondo à ANAC a abertura de procedimento administrativo em caso de Recomendações do CENIPA, com prazo de 30 dias para essa autoridade aeronáutica se manifestar¹¹⁹.

A iniciativa acima, do Senador Pedro Chaves também foi citada pelo Jornal Diário de Mato Grosso do Sul e Campo Grande, transcrevendo suas palavras¹²⁰:

*“Precisamos corrigir isso e investigar todos os acidentes, para garantir mais segurança aos tripulantes e passageiros, **seja qual for a aeronave**”.*

Nesse artigo, o vice Presidente da Comissão do Senado que reforma o Código Brasileiro de Aeronáutica ainda acrescentou:

*“De acordo com levantamento do Cenipa, **todo mês acontece pelo menos um acidente com aeronave experimental no Brasil**. Temos que contribuir para que essa situação seja revertida, e como legisladores, é nosso dever aprimorar a Lei”.*

Plotamos abaixo, apenas graficamente e sem escala, a Linha de Tendência (roxa) do gráfico acima (queda das recomendações CENIPA) no gráfico dos acidentes **FATAIS** de aeronaves privadas TPP e de “experimentais” (PET), estes em números absolutos, sem o ajuste “mutatis mutandis”, para maior clareza e fidelidade.

Independentemente de outros fatores, fica clara, no decênio 2008/2017, a relação direta entre a queda no número de RSVs, de **361** em 2008 para **46** em 2017,

e o aumento de acidentes **FATAIS** de ambos os segmentos, TPP e PET (PET em números absolutos, mas mesmo assim mostrando um crescimento alarmante).

As linhas de tendência do gráfico abaixo indicam a queda gradual, a cada ano, das Recomendações do CENIPA (RSVs), e a alarmante ascensão dos acidentes fatais tanto das aeronaves certificadas, quanto das não certificadas no período.



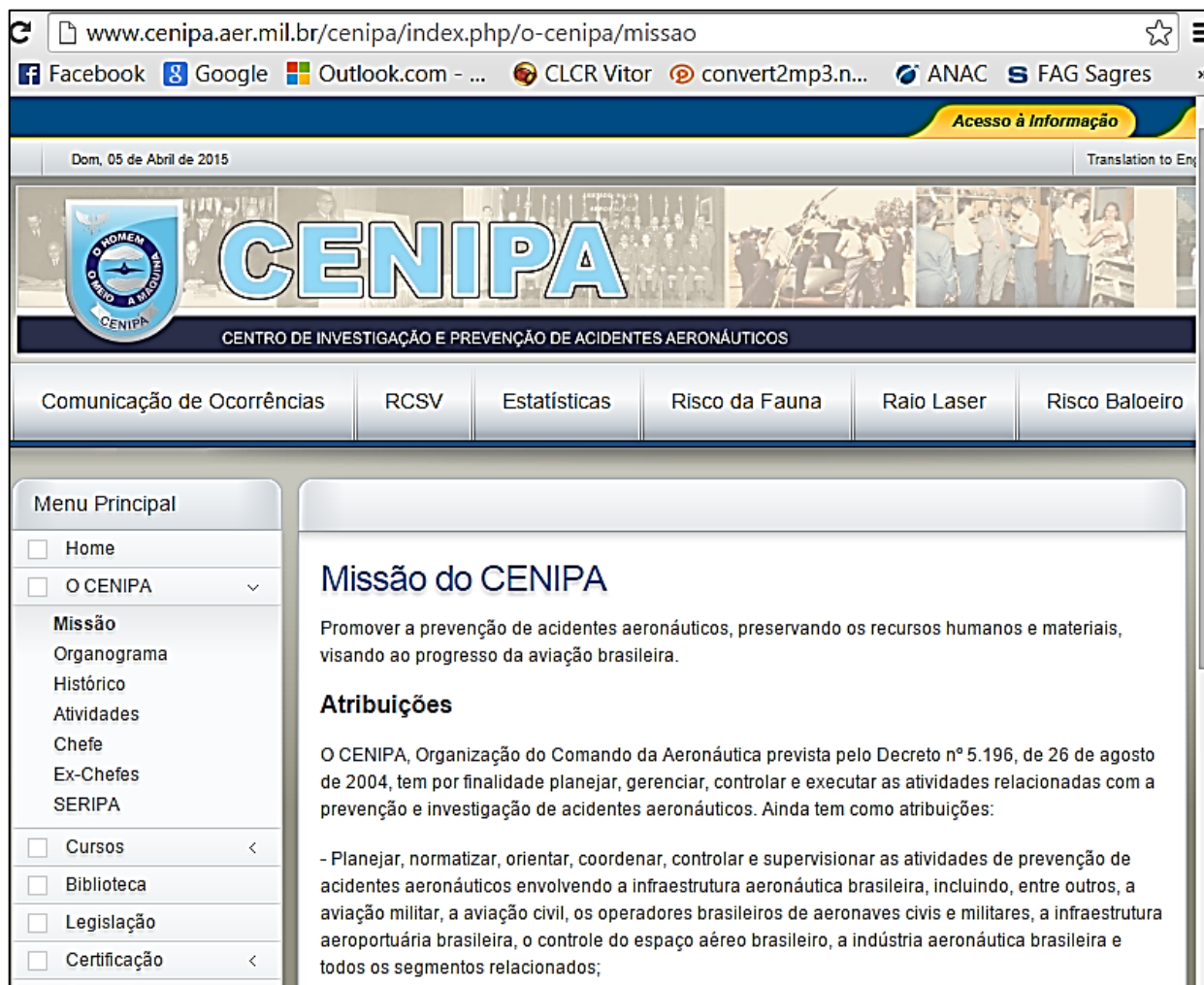
Não é o escopo desse estudo, mas é um dever do Estado definir se há, como parece haver, essa relação de causa e efeito entre a queda no número de Recomendações de Segurança do CENIPA – RSVs, no período de 2008 a 2017, e o aumento brutal de acidentes aéreos registrado tanto no segmento da aviação certificada quanto, e principalmente, da aviação esportiva não certificada.

Mas como o CENIPA/SIPAER felizmente não é subordinado à ANAC, resta esperarmos que esse Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos continue estimulado a cumprir integralmente seu dever de:

“Promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira.”

Como se vê na própria Missão desse importantíssimo órgão público, dependem da prevenção de acidentes não só os recursos humanos e materiais, mas o próprio progresso da aviação brasileira, e no limite sua sobrevivência.

Esse nobre dever do CENIPA consta no quadro abaixo¹²¹:



The image is a screenshot of the CENIPA website. The browser address bar shows 'www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/o-cenipa/missao'. The page header includes the date 'Dom, 05 de Abril de 2015' and a 'Translation to Eng' option. The main banner features the CENIPA logo and the text 'CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS'. Below the banner is a navigation menu with items: 'Comunicação de Ocorrências', 'RCSV', 'Estatísticas', 'Risco da Fauna', 'Raio Laser', and 'Risco Baloeiro'. The main content area is titled 'Missão do CENIPA' and contains the following text:

Missão do CENIPA

Promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira.

Atribuições

O CENIPA, Organização do Comando da Aeronáutica prevista pelo Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, tem por finalidade planejar, gerenciar, controlar e executar as atividades relacionadas com a prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos. Ainda tem como atribuições:

- Planejar, normatizar, orientar, coordenar, controlar e supervisionar as atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos envolvendo a infraestrutura aeronáutica brasileira, incluindo, entre outros, a aviação militar, a aviação civil, os operadores brasileiros de aeronaves civis e militares, a infraestrutura aeroportuária brasileira, o controle do espaço aéreo brasileiro, a indústria aeronáutica brasileira e todos os segmentos relacionados;

Para maior clareza transcrevemos abaixo esse texto constante da Missão do CENIPA:

Atribuições

*“O CENIPA, Organização do Comando da Aeronáutica prevista pelo Decreto nº 5.196, de 26 de agosto de 2004, **tem por finalidade** planejar, gerenciar, controlar e executar as atividades relacionadas com a **prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos**. Ainda tem como **atribuições:**”*

*“- Planejar, **normatizar**, orientar, coordenar, controlar e supervisionar **as atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos envolvendo a infraestrutura aeronáutica brasileira, incluindo, entre outros**, a aviação militar, a **aviação civil**, os operadores brasileiros de aeronaves civis e militares, a infraestrutura aeroportuária brasileira, o controle do espaço aéreo brasileiro, a **indústria aeronáutica brasileira** e **todos os segmentos relacionados**;”*

É óbvio que a aviação experimental, tanto na construção de aeronaves quanto na sua operação, ou está incluída na expressão **entre outros**, ou é parte da **aviação civil**, ou é parte da **indústria aeronáutica brasileira**, ou de **todos os segmentos relacionados** pelo CENIPA como sua Missão.

NA VERDADE A AVIAÇÃO ESPORTIVA, SOB QUAISQUER DAS MÚLTIPLAS DENOMINAÇÕES QUE VEM RECEBENDO NAS ÚLTIMAS DÉCADAS, ESTÁ INCLUÍDA EM TODAS AS ATRIBUIÇÕES ACIMA.

Diante da generalizada inconsistência da gestão do setor aéreo nas várias instâncias governamentais, tanto a ABRAPAVAA quanto a ABRAVAGEx e até as comissões de Direito Aeronáutico da OAB-SP e OAB-RJ, solicitaram ingresso no CNPAA – Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos representando os usuários, consumidores e vítimas de acidentes aéreos.

Absurdamente, essas três legítimas representantes dos interesses e direitos dos cidadãos brasileiros, foram **impedidas de ingressar no quadro de membros do CNPAA**.

Além disso, contrariando os princípios constitucionais de publicidade e de transparência dos atos públicos, essas três entidades, já sem direito a voz e voto, foram também **impedidas até de permanecer na sala de reuniões** desse comitê e acompanhar as discussões dos temas de segurança de voo, assuntos que afetam diretamente o direito à incolumidade e à vida dos representados por essas entidades.

Depois de analisar a composição desse Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, se torna mais fácil entender o porquê de sua resistência em dar direito de voz, de voto e até de presença e de conhecimento aos verdadeiros atingidos pelos acidentes aéreos – os cidadãos:



No geral trata-se de um emaranhado de competências e de instâncias decisórias comprometidas e completamente alheias ao conhecimento e ao consentimento público, e avessas aos seus direitos mais básicos.

Há um caos na comunicação interinstitucional, transparecendo, por exemplo, que a ANAC mal reconhece a importância das investigações do CENIPA, pois pouco proveito tira de suas conclusões e recomendações.

Não é de domínio público, e talvez nem exista, um banco de dados centralizado e confiável que correlacione informações de tráfego, instalações aeroportuárias, operadores, formação dos pilotos etc., com informações oriundas das investigações de acidentes, correlação que elevaria o conhecimento geral na aviação, e de fato evitaria acidentes dentro e fora da aviação leve e esportiva.

É uma lástima que não se perceba em nossa agência brasileira de regulação o mínimo uso das modernas técnicas de análise de dados que atualmente se utilizam, por exemplo, em análises de risco de inadimplência pelo sistema financeiro ou mesmo de perfis de consumo pela indústria e pelo comércio.

Recursos de “*Machine Learning*” e “*Data Mining*”, que integra inteligência artificial, estatística e redes neurais, por exemplo, são capazes de inferir regras ocultas em gigantescos bancos de dados, trazendo conhecimentos que jamais seriam acessíveis apenas com a intuição humana conduzindo as buscas.

Mas infelizmente, a ANAC sequer se utiliza do conhecimento já pronto para uso oriundo das investigações do CENIPA/SIPAER, e traduzidos didaticamente em suas insistentes Recomendações de Segurança de Voo – as RSVs.

Não obstante, no programa PSOE¹²² da própria ANAC (PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO), especialmente os Artigos 33, 34 e 35 abaixo, reforçam seu dever de acatar as RSVs do CENIPA, única fonte de aprendizado capaz de mitigar riscos na aviação:

*“Art. 33. Este PSOE-ANAC assume como premissa a existência de estruturas e **processos, independentes da ANAC**, para conduzir as investigações de acidentes e de incidentes aeronáuticos por parte do Estado brasileiro.”*

OBS.: Esses “*processos, independentes da ANAC*” são as investigações do CENIPA, cujas RSVs são ignoradas pela ANAC.

*“Art. 34. As **análises técnico-científicas** da investigação de ocorrências aeronáuticas **devem ser utilizadas** pela ANAC como **fonte de dados** e informações para o processo de gerenciamento do risco à segurança operacional da aviação civil.”*

OBS.: As **análises técnico-científicas** das investigações do CENIPA **não são utilizadas** pela ANAC como **fonte de dados** para nenhum processo, ao menos no que tange à aviação “experimental”, e muito pouco no restante da aviação.

“Art. 35. A ANAC deve:”

*“1. estabelecer e documentar procedimentos específicos descrevendo o modo como serão tratadas internamente à Agência as **recomendações** emitidas pelos processos de investigação de acidentes, de forma a garantir que **todas as ações pertinentes sejam efetivamente implementadas**;”*

OBS.: Apesar do PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO da ANAC Art. 35 constar: **TODAS as ações pertinentes sejam efetivamente implementadas**, na verdade **NENHUMA das ações pertinentes às recomendações** foi **efetivamente implementada** – ao menos no que tange às RSVs do RF A-003/CENIPA/2015.

E essa irresponsável omissão da ANAC se mantém desde 2016, quando da primeira edição deste relatório, e persiste em 2018 mesmo após a segunda edição

desse Relatório do CENIPA insistir nas mesmas críticas às distorções da regulação, e nas mesmas Recomendações de Segurança de Voo.

“II. solicitar ao órgão investigador a participação na comissão de investigação nos acidentes e incidentes aeronáuticos, sempre que for de interesse da Agência, de forma a identificar eventuais lacunas e oportunidades de melhorias nas áreas de atuação da ANAC que possam estar associadas aos eventos em questão e adotar as ações corretivas pertinentes; e

OBS.: Novamente, ao menos no que tange às investigações do RF A-003/CENIPA/2015, a ANAC não solicitou **participação na comissão de investigação**.

Mesmo o CENIPA tendo identificado diversas **lacunas** da regulação da própria agência reguladora, diretamente **associadas aos eventos em questão**, a ANAC se recusa em **adotar as ações corretivas pertinentes**.

E estas ações recomendadas pelo CENIPA poderiam ter salvo muitas das vidas que já foram perdidas desde que esse órgão especializado em prevenção detectou falhas de segurança na regulação da aviação experimental e da aviação geral.

Os Artigos 62 e 63 desse PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO – PSOE obrigam especificamente a **Diretoria** da ANAC a gerenciar os riscos à segurança operacional:

“Art. 62. O gerenciamento de riscos à segurança operacional no âmbito da ANAC é realizado pela Diretoria...”

“Art. 63. Cabe à Diretoria, ... de forma harmonizada, as ações de mitigação e controle de riscos...”

OBS.: A própria **Diretoria** da ANAC, apesar de ser a responsável pelo **gerenciamento de riscos à segurança operacional** e sua **mitigação e controle**, ao contrário expede regramentos que isentam justamente as normas consensuais de segurança de voo.

Portanto, até mesmo em seus próprios programas, a ANAC e seus Diretores reconhecem que cumprir rigorosamente as recomendações de segurança expedidas pelo CENIPA e mitigar riscos à aviação é sua obrigação, mas não a cumprem.


Fica claro que os múltiplos programas de segurança, missões e visões exibidos pela ANAC com enigmáticas siglas cabalísticas, são apenas artifícios que essa autarquia federal usa para aparentar ao público uma pretensa, mas inexistente, preocupação da mesma em proteger a segurança e o interesse público, enquanto trata veladamente, nos bastidores, da proteção dos interesses econômicos de empresas aéreas e indústrias montadoras de aeronaves leves estrangeiras.

Mas a preocupação do CENIPA com essa situação toda já é antiga.

Em junho de 2013 a Divulgação Operacional N°007/2013¹²³ encaminhou **3** RSVs (Recomendações de Segurança de Voo) à ANAC e **8** RSVs às Escolas de Aviação e Aeroclubes, que supostamente são reguladas e fiscalizadas pela ANAC.

No EPIA – Estágio de Padronização da Instrução Aérea do CENIPA em 2015, instrutores de todo país denunciaram insistentemente que **NÃO SÃO CUMPRIDAS AS NORMAS E PASSOS PARA A FORMAÇÃO SEGURA DE ALUNOS PILOTOS.**

Portanto, não parece ter havido atitude corretiva por parte da ANAC, das escolas de Aviação, ou dos Aeroclubes, em atenção às Recomendações de Segurança de Voo do CENIPA, listadas abaixo:

www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/divop/arquivos/DIVOP_007_2013.pdf	
DIVULGAÇÃO OPERACIONAL	N° 007/2013
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	DATA 28/06/2013
 <p><i>O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Esta Divulgação Operacional, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses, ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso desta divulgação para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER.</i></p>	
ALVO: AEROCLUBES E ESCOLAS DE AVIAÇÃO	RESPONSÁVEL: CENIPA
ASSUNTO: MANUAL DE PILOTO PRIVADO (MCA 58-3/2004).	
1 – HISTÓRICO O Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA V), após finalizar o Ciclo de Prevenção na Área de Instrução no 1º Semestre de 2013, por meio de Seminários, Jornadas e Palestras de Segurança de Voo, identificou que menos de 30% dos envolvidos nas atividades de instrução nos Aeroclubes e Escolas de Aviação tem conhecimento e(ou) seguem os procedimentos previstos no Manual do Curso de Piloto Privado – Avião (MCA 58-3) / 2004 (requerido pela ANAC e em vigor).	

As 3 recomendações do CENIPA à ANAC

Abaixo, algumas RSV direcionadas à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC):

RSV 01 (ANAC) - Incrementar a fiscalização nos Aeroclubes e Escolas de Aviação, a fim de detectar e corrigir irregularidades no processo de instrução aérea antes que venham a contribuir para a ocorrência de acidentes aeronáuticos.

RSV 02 (ANAC) - Realizar Vistoria de Segurança de Voo nos Aeroclubes e Escolas de Aviação, visando verificar a conformidade da instrução aérea desenvolvida com os requisitos aplicáveis.

RSV 03 (ANAC) - Intensificar o acompanhamento das atividades aéreas dos Aeroclubes e Escolas de Aviação, destacando os aspectos ligados à supervisão da instrução ministrada (cursos de padronização de Instrutores, acompanhamento do desempenho de alunos, avaliação de instrutores de voo, outros), bem como fiscalizar o cumprimento das atividades constantes no MCA 58-3/2004 MANUAL DO CURSO DE PILOTO PRIVADO, principalmente no tocante ao programa da instrução terrestre, cômputo correto das horas de voo (início da decolagem ao corte), realização de briefing detalhados e fiel cumprimento dos mínimos estabelecidos no plano de missões de cada fase relativos aos exercícios a serem executados em cada missão e o quantitativo de pousos.

3 – AÇÃO RECOMENDADA

Operar de acordo com o Manual de Piloto Privado (MCA 58-3).

DIVULGAÇÃO

- Aeroclubes e Escolas de Aviação.

APROVO



Brig Ar LUÍS ROBERTO DO CARMO LOURENÇO
Chefe do CENIPA

As 8 recomendações do CENIPA às Escolas e Aeroclubes

Seguem, abaixo, algumas Recomendações de Segurança de Voo (RSV) confeccionadas pelo SERIPA V aos Aeroclubes e de Escolas de Aviação em relação às investigações de acidentes aeronáuticos ocorridas com aeronaves de instrução:

RSV 01 - O Diretor de Instrução deverá implementar um procedimento para acompanhamento diário das fichas de avaliação de desempenho, a fim de se ter uma supervisão mais eficaz da performance dos alunos e demais instrutores, devendo emitir seu parecer em todas as fichas de voo antes da execução do voo seguinte.

RSV 02 - O Diretor de Instrução deverá criar um procedimento visando padronizar todos os seus instrutores de voo quanto ao correto preenchimento das fichas de instrução dos alunos, a análise da ficha anterior do aluno e ao gerenciamento do risco operacional.

RSV 03 - Designar um responsável para exercer a função de Diretor de Instrução e(ou) Coordenador do Curso, ao qual caberá acompanhar e supervisionar as instruções aéreas e, também, exigir a todos os envolvidos no processo ensino-aprendizagem do Aero clube o fiel cumprimento dos programas de instrução preconizados no MCA 58-3.

RSV 04 – Realizar um Curso de Padronização de Instrutores (CPI) para todos os seus instrutores de voo e examinadores credenciados, com o objetivo de expor aspectos da didática da instrução aérea, no tocante a Briefing, Debriefing, Níveis de Aprendizagem, Erros de Avaliação (halo, padrão, tendência central, outros), Preenchimento de Fichas de Voo, análise da ficha anterior do aluno, uso da fraseologia "TÁ COMIGO!" para assumir os comandos e Gerenciamento do Risco Operacional.

RSV 05 - Ministras aulas de prevenção de acidentes com vistas a conscientizar todo o pessoal envolvido com a atividade aérea para o preenchimento do Relatório de Prevenção (RELPREV), a fim de manter a percepção ao risco/perigo em níveis aceitáveis para promover a segurança das operações.

RSV 06 - Ministras instrução sobre o conteúdo da MCA 58-3/2004 MANUAL DO CURSO DE PILOTO PRIVADO e MMA 58-16/1992 MANUAL DO CURSO DE INSTRUTOR DE VOO, enfatizando ainda a responsabilidade dos instrutores de voo em ensinar, exigir e cumprir as normas e princípios de segurança.

RSV 07 - Divulgar, de imediato, a necessidade de se cumprir os exercícios previstos para cada missão da Fase, enfatizando que existe uma progressão nos níveis de aprendizagem, de modo que não se pode deixar de executar qualquer dos itens previstos e avaliá-los corretamente nas fichas, atentando ainda para os limites mínimos a serem cumpridos.

RSV 08 – Implementar um Programa de Acompanhamento da Instrução Aérea por meio do Setor de Instrução do Aero clube, visando a identificar tendências e perceber dificuldades no desempenho dos alunos, de forma a corrigi-las ainda durante a Fase de Pré-Solo das aeronaves, avaliando também a didática de ensino aplicada pelo instrutor, no intuito de manter uma padronização da instrução e realimentar o Ciclo Ensino-Aprendizagem.

Também não foi divulgado ao público, se essas e outras mais recomendações do CENIPA foram levadas a sério pela ANAC, implementadas internamente e cobradas de seus regulados.

ACIDENTES FATAIS NO BRASIL E NOS ESTADOS UNIDOS, BASE DAS NORMAS DA ANAC

Apesar das normas da ANAC se distanciarem astronomicamente dos mais apropriados e prudentes rigores das normas americanas, a ANAC sempre alega que suas normas para o setor são baseadas nas normas americanas, expedidas por sua congênere, a FAA.

Por isso, tomamos a taxa de acidentes fatais, no mesmo período, da aviação que a ANAC chama de “experimental”, e a comparamos com a aviação similar dos Estados Unidos, que a FAA chama de “*home-built*” ou “*amateur-built*” (em tradução livre: aeronaves construídas em casa ou construídas por amadores).

A diferença crucial em nosso desfavor, e por isso inaceitável, é que nos Estados Unidos esse enquadramento é verdadeiro, pois não há mascaramento de produção industrial em série como experimentos ou como “construção amadora”, como ocorre aqui no Brasil.

Comparamos então os acidentes aéreos **FATAIS** nos EUA e no Brasil com aeronaves desse mesmo segmento cujos nomes, aqui, convenientemente vêm mudando ao longo dos últimos anos, como “ultraleves”, “aeronaves experimentais”, “aeronaves de construção amadora”, “aeronaves leves esportivas” (ALE), “aeronaves do programa IBR2020”, “aeronaves do aerodesporto”, etc..

Essa nomenclatura cambiante induz confusão na opinião pública e desinforma os consumidores, favorecendo apenas os interesses econômicos industriais que se beneficiam justamente da dificuldade de decifrar essa quase ininteligível parafernália pseudo regulatória criada pela ANAC, embaralhando os desvios normativos a ponto de turbar o entendimento até de especialistas em regulação, permitindo que os desvios passem despercebidos até mesmo pela própria Justiça.

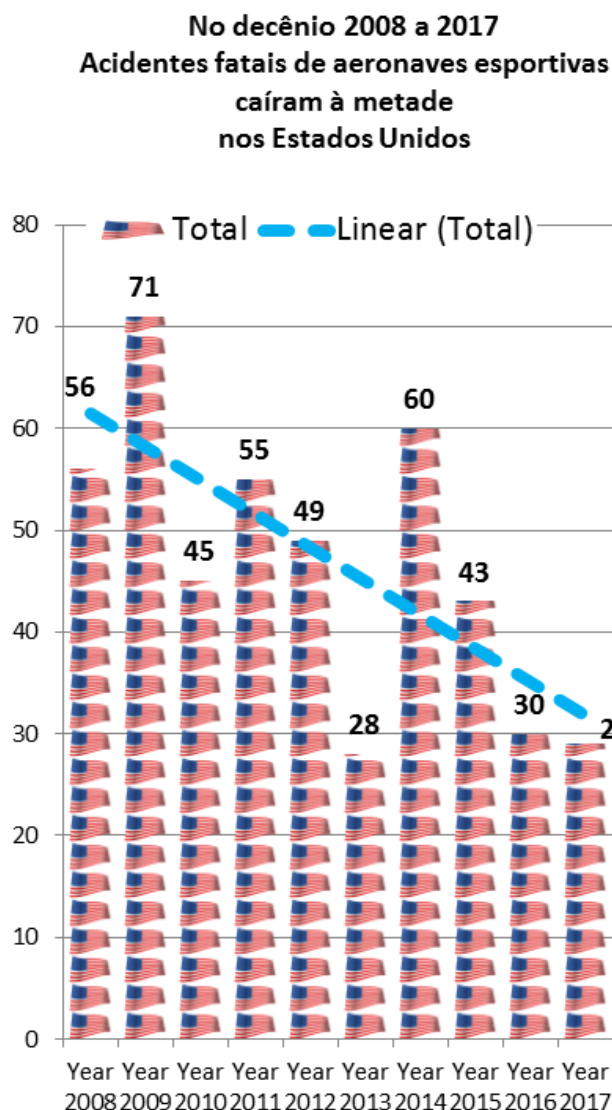
Os gráficos abaixo cobrem o mesmo período de 2008 a 2017, e trazem apenas os números de acidentes aéreos **FATAIS em termos absolutos**, sem qualquer ajuste.

A linha tracejada azul do gráfico da **esquerda** indica a tendência linear (**decrecente**) dos acidentes **FATAIS** nos Estados Unidos na categoria *amateur-built*.

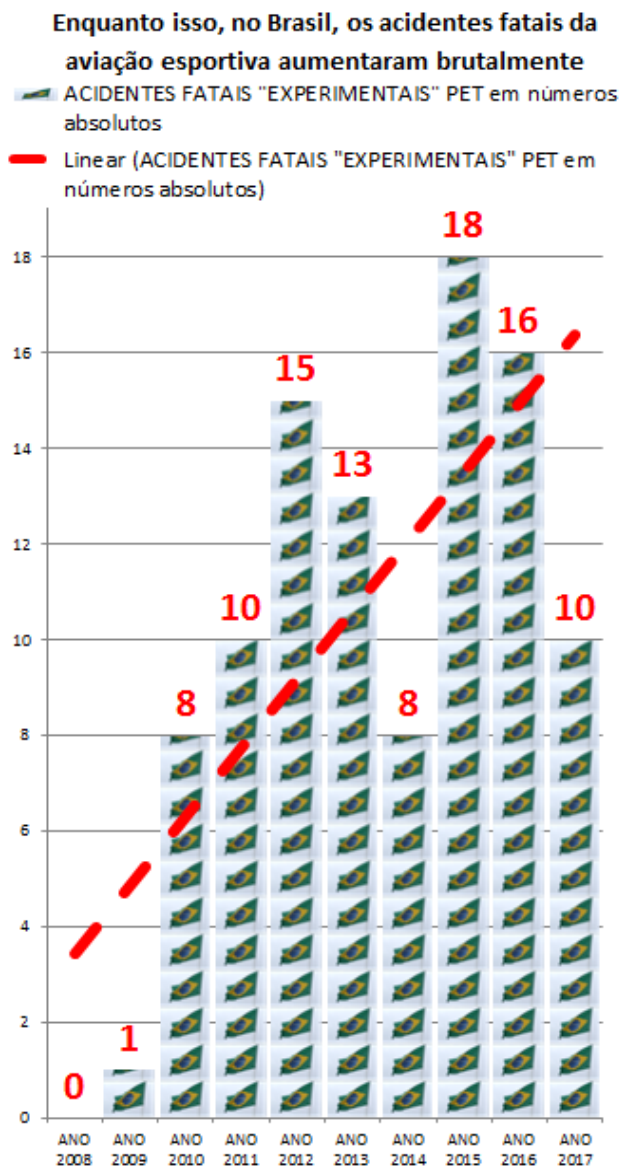
A linha tracejada vermelha do gráfico da **direita** indica a tendência linear (**crecente**), desses acidentes **FATAIS** no Brasil, na categoria PET:

ESSA COMPARAÇÃO SIMPLES TORNA EVIDENTE A GRITANTE GRAVIDADE DA SITUAÇÃO NO BRASIL

Estados Unidos – *Fonte: FAA*



Brasil – *Fonte: CENIPA/SIPAER*



É revoltante constatar que as vidas de cidadãos americanos sejam objeto de cuidadosa tutela do Estado, enquanto as vidas dos cidadãos brasileiros, não.

Nos Estados Unidos há cerca de 30.000 aeronaves “*amateur built*” e 466 acidentes FATAIS no decênio (1,6 acidentes fatais por 100 aeronaves), enquanto no Brasil há 6.676 aeronaves PET e estimados 340 acidente FATAIS nesse período (5,1 acidentes fatais por 100 aeronaves), ou seja, 3,3 vezes mais.

Mesmo sendo questionáveis os baixos índices de acidentes com aeronaves PET dos anos iniciais da tabela acima e à direita, certamente pela falta de notificação e registros oficiais, fica claro que essa dramática evolução acidentária em nosso

prejuízo, com esse perverso aumento dos acidentes fatais de aeronaves esportivas no Brasil, enquanto diminuem nos Estados Unidos, sem sombra de dúvida é causada pela regulação cada vez mais permissiva da legislação brasileira, deixada ao sabor de interesses econômicos privados industriais e associativos.

Essa progressiva distorção da regulação da ANAC impõe injusta diferença entre a precária tutela da ANAC à **inviolabilidade do direito à vida** de cidadãos brasileiros, e a maior proteção do Estado americano a seus cidadãos.

Abaixo a cláusula pétrea prevista no caput do artigo 5º da Constituição brasileira:

TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS
CAPÍTULO I
DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a **inviolabilidade do direito à vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:*
(...)

A ANAC tenta insistentemente justificar essas e outras arbitrariedades, propalando *ad nauseum*¹⁹ a falácia de que seu **poder discricionário** como agência reguladora tudo pode, mesmo esse poder sendo limitado pelo dispositivo legal que a criou, a lei 11.182/2005.

Esses desmandos da agência reguladora ANAC em favor dos industriais regulados que aparentam tê-la capturado, e em desfavor da sociedade, não encontram respaldo em nenhuma das leis hierarquicamente superiores às portarias, instruções normativas, resoluções e até notas técnicas ou outros pífios regramentos que a ANAC usa para subverter a hierarquia das leis no Brasil.

A hierarquia das normas legais é bem ilustrada na pirâmide de Hans Kelsen, jurista e filósofo austríaco, considerado um dos mais importantes e influentes estudiosos do Direito.

¹⁹ Segundo o dicionário Caldas Aulete em <http://www.aulete.com.br/ad%20nauseam> : “Até causar náusea ou aborrecimento (de tanto que é repetido ou reiterado)”

Essa imagem da pirâmide de Kelsen foi adaptada ao caso, para indicar, no rodapé, o status hierárquico das normativas habituais da ANAC, que em sua maioria concedem facilidades aos industriais e corporações suas aliadas:



Como se vê claramente na ilustração acima, as Resoluções, Instruções Normativas, Portarias, RBACs e outros instrumentos normativos expedidos pela ANAC, devem estar submetidos às leis maiores, jamais podendo colidir com dispositivos constitucionais, leis, decretos, ou Códigos específicos como o Código de Defesa do Consumidor, Código Brasileiro de Aeronáutica e a própria Lei 11.182 que criou a ANAC, como veremos.

A discricionariedade administrativa, como se verá adiante, deve estar condicionada à finalidade pública, ao interesse coletivo e ao bem comum.

Abaixo discriminaremos as ilegalidades das normativas da ANAC, em 3 enfoques principais:

- A. INDÍCIOS DA CAPTURA DESSA AGÊNCIA REGULADORA PELAS PRÓPRIAS MEGACORPORAÇÕES REGULADAS.**
- B. DISCRICIONARIEDADE ADMINISTRATIVA E ARBITRARIEDADE.**
- C. DESVIOS DE PODER E DE FINALIDADE.**

DA ILEGALIDADE DA REGULAÇÃO DA ANAC

Limites ao seu exercício e urgência do controle judicial

A. INDÍCIOS DA CAPTURA DESSA AGÊNCIA REGULADORA PELOS PRÓPRIOS REGULADOS, OS GRANDES “PLAYERS” DA AVIAÇÃO COMERCIAL E DAS INDÚSTRIAS MONTADORAS DE AERONAVES LEVES ESTRANGEIRAS.

Primeiramente, veremos texto de um estudo de Sabrina Korenblum¹²⁴, (grifos e observações nossos), sobre a conhecida tendência, até mundial, de captura das agências reguladoras pelos próprios regulados:

*“O controle judicial das omissões das agências reguladoras, funciona como forma de prevenção ao favorecimento (...) dos interesses dos entes regulados em detrimento dos direitos dos beneficiários. (...) O ilustre jurista Alexandre Aragão observa que **os grandes grupos econômicos tendem, desde logo, a capturar as agências reguladoras**, e que mesmo que essas não tenham como função precípua a proteção ao público, podem acabar por **proteger os empresários**, criando uma situação extremamente delicada quando esta identificação entre reguladores e regulados leva a uma atenuação dos vínculos de fiscalização e controles originariamente previstos.”*

*“Em âmbito nacional, Alexandre Aragão e Patrícia Sampaio (...) acerca da omissão regulatória, alegam que apesar da polêmica que envolve a extensão do poder normativo conferido as agências reguladoras brasileiras, (...) **toda competência outorgada a estes entes regulatórios o é em vista dos interesses públicos que devem tutelar**. Tratando-se assim de direitos indisponíveis²⁰, **não podem as agências omitirem-se no cumprimento de suas competências, ...tal conduta consubstanciará uma renúncia à persecução dos interesses públicos.**”*

*“Para a professora Maria Sylvia Di Pietro **havendo omissão ...da ...edição de normas, de fiscalização, ..., a consequência é a mesma, haja vista que o objetivo da regulação não é alcançado**. No caso da regulação econômica, **a omissão das agências poderá acarretar prejuízos para as empresas,***

²⁰ Como exemplo o direito à VIDA e à SEGURANÇA.

consumidores e usuários ...propiciar a formação de monopólios, levar ao abuso do poder econômico e criar embaraços à livre concorrência.

Na aviação dita “experimental”, é exatamente o que ocorre: renúncia à persecução dos interesses públicos, aos direitos indisponíveis, prejuízos aos direitos do consumidor, formação de monopólios, abuso do poder econômico até estrangeiro, embaraços à livre concorrência entre empresas, etc..

O excelente trabalho de Caroline Damasceno Fonseca¹²⁵ também aborda o tema da distorção das funções das agências reguladoras, afastando-se de seu papel em defesa do interesse público:

*“A captura **ocorre** quando **se deixa de lado o interesse público para satisfazer interesses privados**, motivado pela forte pressão que sofrem das poderosas empresas reguladas e seus vários interessados por trás.*

***A captura** é algo de fácil visualização. Para Justen Filho (2002, p. 369-370) **‘ocorre quando a agência perde sua condição de autoridade comprometida com a realização do interesse coletivo e passa a reproduzir atos destinados a legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados’**.*

*Segundo **Hernández** (2012) **‘o fenômeno da captura das agências reguladoras consiste na situação pela qual a agência reguladora passar a servir de instrumento para viabilizar e legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.’***

*Mauad (2012), **trazendo** outra nomenclatura para a teoria da captura, explana que:*

*De acordo com a Teoria da Escolha Pública, a **‘captura regulatória’** é uma das muitas possíveis ‘falhas de governo’ - originadas justamente do voluntarismo estatal para corrigir eventuais falhas do mercado -, que **ocorre quando uma agência reguladora, criada para atuar no interesse público, acaba atuando para favorecer grupos de interesses que dominam a indústria ou o setor que estaria encarregada de regular.**”*

Nesse mesmo trabalho consta manifestação desse renomado jurista citado acima, que assim se manifesta (Justen Filho 2002, P. 584-585):

***“A necessidade de autonomia no desempenho de funções regulatórias não pode imunizar a agência reguladora de submeter-se à sistemática constitucional.** A fiscalização não elimina a autonomia, mas assegura à sociedade que os órgãos titulares de poder político não atuam sem limites, perdendo de vista a razão de sua instituição, consistente na realização do bem*

comum. Esse controle deverá recair não apenas sobre a nomeação e demissão dos administradores das agências, mas também sobre o desempenho de suas atribuições. **Deverá submeter-se à fiscalização a atuação das agências relativamente à adoção de políticas públicas, de edição de normas tanto gerais e abstratas como individuais e concretas.**

No Senado Federal, através do Instituto Legislativo Brasileiro¹²⁶, Camilla Zaiden Santos Simão publica que a teoria da captura é originária dos Estados Unidos da América, e segundo ainda Marçal Justen Filho (2002, p. 369-370):

“ocorre quando a agência perde sua condição de autoridade comprometida com a realização do interesse coletivo e passa a reproduzir atos destinados a legitimar a consecução de interesses privados dos segmentos regulados.”

A possibilidade e até a probabilidade da captura dos reguladores pelos regulados de grande porte econômico é tão real, e a preocupação com os mesmos é tão generalizada, que outra insurgência partiu de uma própria agência reguladora, a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Essa ANTT apresentou artigo científico sobre esse tema¹²⁷, de autoria do especialista em Direito da Regulação Antonio Sérgio Rodrigues, do IDP - Instituto Brasiliense de Direito Público, onde este cita:

“A teoria da captura regulatória é defendida por economistas críticos das conceituações de intervenção regulatória do governo como sendo motivados para proteger o bem público, sendo Bernstein (1955) o mais destacado, e está associada com o economista ganhador do prêmio Nobel George J. Stigler, um dos seus principais desenvolvedores, pertencentes ambos à chamada Escola de Economia de Chicago.

Esse especialista em Direito da Regulação do IDP formulou a pergunta abaixo a especialistas em regulação:

“Cite em ordem de prioridade quais seriam os três riscos mais significativos de captura existentes hoje para a Agência que você trabalha?”

Dessa enquete resultaram **110** opiniões sobre riscos de captura, que foram estruturadas em 6 categorias quanto à origem dos riscos: Riscos políticos, riscos devidos aos regulados, riscos devidos à própria agência, riscos devidos à assimetria de informações entre reguladores e regulados, riscos devidos aos servidores da própria agência, e riscos causados por outros fatores.

Essas respostas estruturadas foram agrupadas na tabela reproduzida abaixo, que modificamos apenas reclassificando os riscos por ordem decrescente de incidência (da esquerda para a direita):

	RISCOS POLÍTICOS	RISCOS DEVIDOS AOS REGULADOS	RISCOS DEVIDOS À PRÓPRIA AGÊNCIA	RISCOS DEVIDOS À ASSIMETRIA DE INFORMAÇÕES	RISCOS DEVIDOS AOS SERVIDORES	RISCOS OUTROS RISCOS
TIPO DE RISCO: OPINIÃO DOS ESPECIALISTAS:	34	30	23	10	7	6
% DE RISCO:	31%	27%	21%	9%	6%	5%
% DE RISCO ACUMULADO:	31%	58%	79%	88%	95%	100%

Ranqueada a tabela acima pela primeira linha, uma análise rasa já demonstra o potencial de distorções que a atual situação enseja, pois **79%** dos riscos de captura das agências reguladoras pelos próprios regulados, se devem a apenas 3 fatores, listados na segunda linha da tabela:

1º maior risco (31%): cargos do primeiro escalão preenchidos por indicações políticas – (muitas vezes obtidas através de financiamentos de campanha por parte das grandes empresas do setor, como hoje provado pela Operação Lavajato);

2º maior risco (27%): atuações dos próprios regulados, defendendo junto às agências, seus interesses econômicos e não o interesse público – (muitas vezes até através de tráfico de influência, para não falar de corrupção);

3º maior risco (21%): falhas de governança da própria agência reguladora – (devida ao gigantismo do estado, burocracia, etc.).

É inaceitável, por não ser nada republicano, qualquer percentual de influência dos dois primeiros fatores acima, na eventual captura das agências: o risco por indicação política (1º) e o risco gerado pela atuação dos próprios regulados (2º).

No entanto, pode-se condescender com o terceiro maior risco, pois se olharmos o copo como quase cheio e não como quase vazio, podemos ser mais otimistas: se **21%** dos riscos de captura das agências reguladoras pelos próprios regulados, se devem à atuação da própria agência, isso também pode significar, complementarmente, que há **79%** de casos em que não há captura por esse motivo.

Mesmo porque, apenas **6%** desses riscos (5º lugar na tabela acima) se devem à atuação específica dos servidores das agências, o pessoal de escalões funcionais,

selecionados por concurso público, e não por indicações políticas como a alta cúpula diretiva da ANAC e de outras agências reguladoras.

Ou seja, é possível mudar: basta haver justamente a vontade política.

As distorções decorrentes de desvios do poder do Estado atingem não só os direitos dos cidadãos, mas inibem o desenvolvimento da iniciativa privada de menor porte, pois só grandes conglomerados econômicos, geralmente extranacionais, conseguem, com seus ganhos de escala, adquirir e manter competitividade em meio à crescente e proposital complexidade burocrática do ambiente regulatório da aviação, principalmente do segmento leve e esportivo no Brasil.

Disso surge a melhor pergunta para se entender o porquê dessa paquidérmica burocracia: **a quem ela beneficia?**

A resposta é óbvia: aos grandes *players* deste ou de qualquer outro setor, que são os únicos aptos a sobreviver neste ambiente inóspito, e por isso sempre pugnarão pela maior burocracia possível, pois passa ao longe dos reguladores e de alguns regulados o conceito de *compliance*, como o popular Wikipedia define:

*“Nos âmbitos institucional e corporativo, **compliance é o conjunto de disciplinas para fazer cumprir as normas legais e regulamentares, as políticas e as diretrizes estabelecidas para o negócio e para as atividades da instituição ou empresa, bem como evitar, detectar e tratar qualquer desvio ou inconformidade que possa ocorrer.**”*

Enfim, no limite, há posições mais extremadas como a de que a solução seria a simples extinção das agências reguladoras, como defende Mauad (2012)¹²⁸:

*“Entretanto, a melhor alternativa talvez seja simplesmente não criá-las, pois a experiência demonstra que, cedo ou tarde, elas passarão a servir aos interesses dos regulados, em detrimento daqueles a quem foram concebidas para proteger. Ademais, **a existência de um regulador capturado pode ser muitas vezes pior do que nenhuma regulação, pois coloca nas mãos de vorazes interesses particulares todo o poder discricionário do Estado.**”*

Infelizmente, talvez essa alternativa um dia seja não necessariamente a melhor, mas a única, como disse Milton Friedmann:

*“**Muitas pessoas querem que o governo proteja o consumidor. Um problema muito mais urgente é proteger o consumidor do governo.**” (Milton Friedman)*

B. DISCRICIONARIEDADE ADMINISTRATIVA E ARBITRARIEDADE

Especificamente quanto à Lei 11.182, temos:

*Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, **atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade**, competindo-lhe:*

*IV – realizar estudos, **estabelecer normas**, promover a implementação das normas **e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais** de que seja parte a República Federativa do Brasil;*

XXIX – expedir normas e padrões que assegurem a compatibilidade, a operação integrada e a interconexão de informações entre aeródromos;

*XXX – **expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo**, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;*

*XLIV – **deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação**, sobre serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;*

*XLV – deliberar, na esfera técnica, quanto à **interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação** civil, inclusive os casos omissos;*

Analisando mais esses dispositivos legais, mais ainda se confirma que a ANAC, ao descumpri-los, extrapola seu **poder discricionário**, abusa da **independência administrativa** e da **autonomia financeira** atuando em prol de interesses econômicos privados com isenções de normas de segurança.

Além disso, exerce o **poder de expedir normas** em favor desses mesmos interesses, sobrepondo-os às várias leis brasileiras como a Constituição, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Brasileiro de Aeronáutica, e também à Segurança de Voo, como bem revelaram as duas versões do RF A-003/CENIPA/2015.

Maria Sylvia Di Pietro¹²⁹ também fala sobre discricionariedade e arbitrariedade:

“(...) o poder de ação administrativa, embora discricionário, não é totalmente livre, porque, sob alguns aspectos, em especial a competência, a forma e a finalidade, a Lei impõe limitações. Daí por que se diz que a discricionariedade implica liberdade de atuação nos limites traçados pela Lei; se a administração ultrapassa esses limites, a sua decisão passa a ser arbitrária, ou seja, contrária à lei.”

Celso Antônio Bandeira de Mello¹³⁰ igualmente ensina que:

“(...) não há como conceber nem como apreender racionalmente a noção de Discricionariedade sem ... limites a ela, que defluem da lei e do sistema legal ... – salvante a hipótese de reduzi-la a mero arbítrio, negador de todos os postulados do Estado de Direito e do sistema positivo brasileiro (...).”

Ademais, Hely Lopes Meirelles aduz que:

“Tanto nos atos vinculados como nos que resultam da faculdade discricionária do Poder Público, o administrador terá de decidir sobre a conveniência de sua prática, escolhendo a melhor oportunidade e atendendo a todas as circunstâncias que conduzam a atividade administrativa ao seu verdadeiro e único objetivo – o bem comum.

De acordo com Carvalho Filho (2008, p. 96):

“[...] podemos, então conceituar ato administrativo como sendo a exteriorização da vontade de agentes da Administração Pública ou de seus delegatários²¹, nessa condição, que, sob regime de direito público, vise à produção de efeitos jurídicos, com o fim de atender ao interesse público”.

Invoca-se, outrossim, conceito de clareza solar exposto por **Mello** (2009, p. 380):

“[...] declaração do Estado (ou de quem lhe faça vezes ...), no exercício de prerrogativas públicas, manifestada mediante providências jurídicas complementares da lei a título de lhe dar cumprimento, e sujeitas a controle de legitimidade por órgão jurisdicional”.

Por fim, transcrevem-se as palavras de **Alexandrino e Paulo**:

“[...] propomos a seguinte definição de ato administrativo: manifestação ou declaração da administração pública, nesta qualidade, ou de particulares no

²¹ “Delegatários” de agentes públicos como a ABUL e os P.C.A.s credenciados pela ANAC.

exercício de prerrogativas públicas,²² que tenha por fim imediato a produção de efeitos jurídicos determinados, em conformidade com o interesse público e sob regime predominante de direito público”.

C. DESVIOS DE PODER E DE FINALIDADE

Enquanto o vício do Excesso de Poder está relacionado ao elemento quantitativo da competência do agente administrativo, o vício de Desvio de Poder está ligado ao elemento qualitativo da finalidade do ato administrativo.

O vício de Desvio de Poder torna o ato administrativo ilegal e inválido. Ele se dá quando o agente público pratica o ato administrativo com fins diversos e até contrários àqueles taxados pela Lei ou exigidos e esperados pelo interesse público.

A definição legal do desvio de poder/finalidade, é prevista no art. 2º da Lei da Ação Popular, Lei [4.717](#) de 29 de junho de 1965, que preceitua em sua alínea ‘e’:

“o desvio de finalidade se verifica quando o agente pratica o ato visando a fim diverso daquele previsto, explícita ou implicitamente, na regra de competência”.

Meirelles¹³¹ ensina que desvio de poder:

*“(…) é a violação ideológica da lei, ou por outras palavras, a violação moral da lei, colimando o administrador público fins não queridos pelo legislador, ou utilizando motivos e meios imorais para a prática de ato administrativo **aparentemente legal**”*

No mesmo sentido, Maria Sylvia Di Pietro¹³².

*“(…) o desvio de poder ocorre quando a autoridade usa do poder discricionário para atingir fim diferente daquele que a lei fixou. Quando isso ocorre, fica o Poder Judiciário autorizado a decretar a **nulidade do ato**, já que a Administração fez uso indevido da discricionariedade, ao desviar-se dos fins de interesse público definidos na lei.*

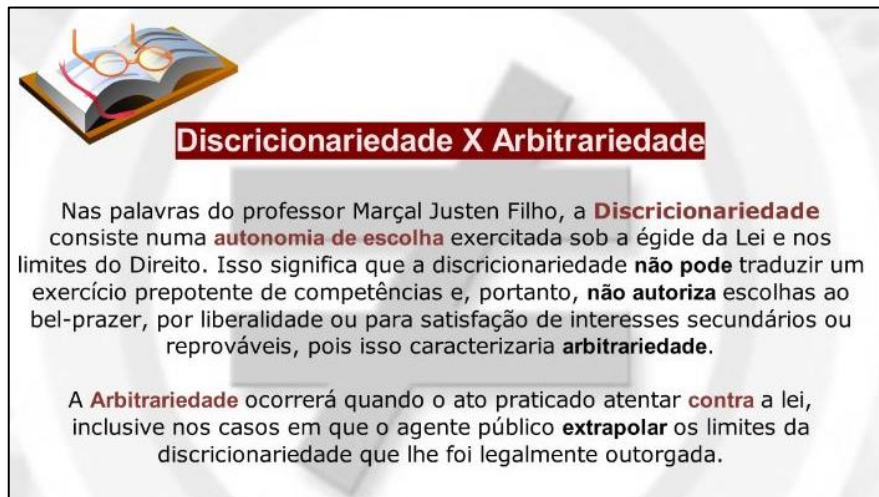
O jurista Breno Alves¹³³ comenta essas discrepâncias nos seguintes termos:

“Nessas situações o ato administrativo deixa de atender o interesse público para atender um fim específico, de interesse privado do agente público que o

²² “Particulares no exercício de prerrogativas públicas” como a ABUL e os P.C.A.s credenciados pela ANAC.

outorga ou de terceiros, “mascarando-o” com tal imoralidade. Tais situações ocorrem, por exemplo, quando o agente público outorga concessão sem interesse coletivo; **quando classifica concorrente por mero favoritismo...**”

Maria Santiago Fernandes¹³⁴ cita o professor Marçal Justen Filho:



Nesse sentido também o brilhante trabalho “**Ato administrativo discricionário e o controle jurisdicional**” de Rafael de Lucena Falcão¹³⁵. Nesse artigo Falcão cita Barroso (apud MATTOS, 2005, 32):

“O poder discricionário, portanto, encontra limites, como já referido, na finalidade legal da norma que o instituiu, mas também, e primordialmente, nas normas constitucionais. ...em caso de conflito insuperável entre esses dois elementos, a supremacia será sempre das normas constitucionais...”

“...Os princípios constitucionais são os vetores do ordenamento jurídico, e de forma nenhuma poderão ser suprimidos, sob pena de formarmos um grande conjunto de regras inócuas, sem finalidade, sem essência. A atividade administrativa está vinculada aos valores supremos constitucionais, e ideologias consagradas na Constituição que refletem o posicionamento do Estado perante os valores da humanidade.”

Toda atividade administrativa se desenvolve sob o prisma do respeito ao ordenamento jurídico. Mesmo os atos discricionários devem ser emanados de acordo com os valores constitucionais, harmonizando a atuação da Administração com os fins colimados na Carta Magna

Obviamente as arbitrariedades, desvios de poder e de finalidade, e todas as distorções normativas praticadas pela ANAC, conflitam frontalmente com várias leis, com proposições da própria agência como o já citado programa PSOE, e mesmo com o Planejamento Estratégico da ANAC para 2015 a 2019¹³⁶, pois nele a ANAC

desfigurou sua Missão, sua Visão e seus Valores, que deveriam representar sua identidade organizacional, transformando-as em meras fachadas perante o público.

Segundo o Superintendente de Planejamento Institucional da ANAC, esse Planejamento Estratégico para 2015 a 2019 consumiu recursos públicos envolvendo:

- mais de 2/3 dos colaboradores da Agência;
- mais de 3.100 medidas lançadas pelos servidores;
- 240 horas de workshops com todas as unidades organizacionais;
- 84 participantes nos seminários presenciais para ouvir a sociedade e
- mais de 400 contribuições via sistema na pesquisa Delphi.

Apenas na etapa inicial, o programa envolveu “*todas as pessoas da ANAC*” (palavras do texto), na possibilidade de lançar em um sistema computacional essas percepções sobre pontos fortes e fracos, bem como suas causas e consequências, o que resultou em mais de 7.000 lançamentos de informações.

O resultado de todo esse esforço institucional e extrainstitucional é um sofisticado conjunto de diretrizes, que encanta quem o lê com atenção, podendo servir até mesmo como guia referencial para a comunidade acadêmica e profissional.

O documento usa até mesmo um rebuscado e hermético linguajar, de difícil alcance ao público em geral, como o emprego intensivo de expressões como:

“modelagem matemática e ferramentas de pesquisa operacional, simulações estocásticas pelos métodos de Monte Carlo e Delphi e por princípios da Teoria dos Jogos do Balanced Scorecard (BSC)”, “probabilidade bayesiana”, “simulação de Monte Carlo”...

Além de outros avançados recursos administrativos que escapam à maioria das instituições e empresas do país, mesmo as grandes, nesse Planejamento Estratégico a própria ANAC cita sua evolução avaliada por uma análise de maturidade da gestão da Agência, utilizando a metodologia do Prêmio Nacional da Qualidade, da Fundação Nacional da Qualidade (FNQ).

Essa avaliação da ANAC, apesar de feita por ela própria, resultou em um escore de 2 em uma escala que vai de 1 a 9!

Essa nota baixa, muito provavelmente justificou gastos com a implantação do Programa de Fortalecimento Institucional (PFI), que resultou em apenas 1 ponto a

mais na nova avaliação de 2014, somando então **3** pontos na escala de **1** a **9**, o que corresponde a **1/3** do ideal.

Depois disso, há 5 anos a ANAC não anuncia nenhuma evolução desses pífios escores de maturidade, mesmo que através de suas costumeiras auto avaliações, sendo uma lástima que apesar de todo esse dispêndio, de toda a tecnologia moderna de administração institucional, muito da Identidade Estratégica dessa autarquia federal tenha ficado apenas no papel, como o caso do dever de **segurança** a todos os brasileiros, que aparece como uma **garantia** na Missão da ANAC:

MISSÃO

A Missão representa a razão de existência de uma organização. Responde à questão: "por que existimos?". Intrinsecamente relacionada aos objetivos institucionais, estabelece o propósito da Agência, em termos do papel social por ela desempenhado.

Garantir a **todos** os brasileiros a **segurança** e a **excelência** da aviação civil.

Esse dever de **segurança** é o único que aparece também na Visão da ANAC:

VISÃO

A Visão traduz a situação de futuro desejada para a organização. É o que se sonha para o negócio, e é precisamente esse sonho que mantém a organização viva. A Visão impulsiona a organização, enquanto a Missão indica o rumo a ser seguido.

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da **segurança** e do **desenvolvimento** da aviação civil.

A sociedade também não tem se sentido como o **principal acionista** da ANAC, como aparece no quadro abaixo, pois não vê retorno de seu investimento em impostos, ao contrário do que consta como Valores dessa agência.

Também ainda se espera que a ANAC se liberte da **intervenção de qualquer interesse que não o fim público**, como as pressões de interesses econômicos privados que a dominam.

Também se questiona qual a **transparência** de suas audiências públicas feitas sem público, e qual **meritocracia** há em sua alta direção, indicada politicamente.

VALORES

Os Valores são os princípios da instituição que são incorporados à sua maneira de agir. Mais do que uma simples declaração de princípios, os valores se revelam pelas atitudes e comportamentos que a instituição adota diante dos desafios que enfrenta. Alguns dos Valores estabelecidos já estão presentes, em maior ou menor grau, na cultura organizacional. Outros, porém, precisam ainda ser desenvolvidos e fortalecidos.

“Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a **sociedade**.”

“Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o **fim público**.”

“Atuamos com **ética** e **transparência**.”

“Valorizamos as **pessoas** e a **meritocracia**.”

“Incentivamos a **inovação**.”

“Temos **orgulho** de trabalhar na ANAC.”

“Somos **apaixonados** pela aviação.”

A sociedade, principal acionista, não vê o retorno de seu investimento em impostos

A ANAC aceita intervenção de interesses econômicos privados

Não há transparência em audiências públicas por e-mail

Diretores da ANAC geralmente são nomeados por critérios políticos, não por méritos

HISTÓRICO DA DEGRADAÇÃO DA SEGURANÇA NA AVIAÇÃO LEVE DO BRASIL

Cada nova fase da progressiva deterioração da segurança de voo da aviação esportiva no Brasil, abaixo dividida em **3** diferentes etapas ou “ondas”, é sempre acompanhada do lançamento de novos pomposos nomes para os mesmos produtos ilegais, dando a impressão de grandes melhorias na regulação da ANAC.

Assim é que se sucedem criativos nomes como “ultraleves”, “aeronaves experimentais”, “de construção amadora”, “leves esportivas”, “aeronaves do IBR2020”, e “do aerodesporto”. Na verdade **6** novas alcunhas para velhos atentados contra os direitos do consumidor e dos cidadãos – sempre mais do mesmo.

Como contrapartida burocrática para transparecer maior tecnicidade na regulação, essas denominações são acompanhadas de novos acrônimos, como ULM – Ultraleve Motorizado, ULAC – Ultraleve Avançado, UATE – Ultraleve Avançado Terrestre, ZZZZ e outras mais como se vê na IS 61-004¹³⁷, da qual colamos a imagem de apenas uma de suas muitas tabelas, prenes de outras siglas:

04/11/2016

IS ° 61-004
Revisão J

5.2.2.19 Tabela XIX – Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental:

Tabela XIX – Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental	
DESIGNATIVO	DESCRIÇÃO
GIRO	Girocôptero
PARA	Paramotor
UAAF	Ultraleve Avançado Anfíbio
UAHD	Ultraleve Avançado Hidro
UATE	Ultraleve Avançado Terrestre
UBAF	Ultraleve Básico Anfíbio
UBHD	Ultraleve Básico Hidro
UBTE	Ultraleve Básico Terrestre
ULTK	Trike
UTKA	Trike Aquático
ULTL	Demais ultraleves que não se enquadram nas outras categorias
INVU	Instrutor de Voo (Ultraleve)

Essas roupagens também se renovam no nome das “carteiras de pilotos”, com faustosas siglas sem muita diferença prática, como CPD – Certificado de Piloto Desportivo, CPR – Certificado de Piloto de Recreio, CPL – Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva, e por último CPA – Certificado de Piloto Aerodesportivo, sempre com a avaliação de proficiência de todas elas a cargo dos próprios regulados, delegação de poderes que foram oficializadas agora com o RBAC 103.

PRIMEIRA ONDA

1.984 a 2.008

O início do tenaz processo de afrouxamento da regulação na aviação leve brasileira, remonta aos idos de **1984**, quando a atual ABUL já exercia pressões junto ao antigo DAC – DEPARTAMENTO de AVIAÇÃO CIVIL do Ministério da Aeronáutica. Hoje a ABUL se encontra qualificada como OSCIP justamente para dar questionável suporte legal às suas atividades como delegada do poder público,²³.

O DAC é o antecessor da ANAC, e essas pressões eram exercidas através do mesmo presidente atual (e perpétuo) da ABUL, que era major da aeronáutica no DAC – Aerodesportiva, quando ainda na ativa, usufruindo de posição privilegiada para sua atuação no sentido de influenciar as regulações do DAC.

Mas independente dos desvios de função que a ABUL pratica, a própria constituição dessa associação de pilotos como OSCIP contraria a legislação cogente, em especial a lei n. 9.790/99 que regulamenta as OSCIPs no Brasil, principalmente nos artigos abaixo:

LEI No 9.790, DE 23 DE MARÇO DE 1999.

*Art. 1º Podem qualificar-se como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público as pessoas jurídicas de direito privado **sem fins lucrativos** que tenham sido constituídas e se encontrem em funcionamento regular há, no mínimo, 3 (três) anos, desde que os respectivos objetivos sociais e normas estatutárias atendam aos requisitos instituídos por esta Lei.*

*...Art. 2º **Não são passíveis de qualificação** como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público, ainda que se dediquem de qualquer forma às atividades descritas no art. 3º desta Lei:*

*...V - **as entidades de benefício mútuo destinadas a proporcionar bens ou serviços a um círculo restrito de associados ou sócios;***

A OSCIP ABUL não respeita a legislação acima, pois alberga atividades **com fins lucrativos** de seu próprio presidente como serviços de despachante¹³⁸ e agenciamento de seguros obrigatórios¹³⁹ (conflito com o Art. 1º), e **proporciona serviços a um círculo restrito de associados ou sócios**, (conflito com o Art. 2º – V).

²³ ABUL – Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (antiga Associação Brasileira de Ultraleves).

Soma-se a isso o fato dessa associação impor aos seus filiados o dever de **associar-se e permanecer associado**, como consta na comunicação abaixo¹⁴⁰:

The screenshot shows the website of the Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (ABUL). The main navigation bar includes links for Home, Sobre a ABUL, Aprenda a Voar, Legislação, Agenda, Segurança de voo, and Paramotores. The 'Sobre a ABUL' section is highlighted, containing the following text:

Sobre a ABUL

[Sobre a ABUL](#) [objetivo](#) [diretoria](#) [fundadores](#) [estatutos](#) [escolice](#)

A ABUL está autorizada a emitir os CPMU-Certificado Médico de Piloto de Ultraleve para seus filiados. Além disso, está autorizada a realizar todo o processo para a obtenção do CPD-Certificado de Piloto Desportivo e CPR-Certificado de Piloto de Recreio que são emitidos pela ANAC.

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ULTRALEVES - "ABUL", é a entidade civil máxima, de caráter desportivo, que reúne os praticantes do voo em aeronaves ULTRALEVES em todo território nacional, fundada em 14 de março de 1987 e neste mesmo ano reconhecida e autorizada pela ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, com objetivos específicos de:

- Projetar, promover, divulgar e coordenar as atividades do voo em Ultraleve, defendendo os interesses de seus filiados;
- Organizar e dirigir competições de voo em ULTRALEVE em âmbito nacional; Representar os praticantes do voo em ULTRALEVE junto à comissão Internacional de Micro Aviação "C.I.M.A.", da F.A.I.;
- Responder perante a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) pelas atividades aerodesportivas no que se refere à segurança e regulamentação de voo, subordinado à entidade que representa o Brasil na F.A.I., todas as atividades esportivas de voo ULTRALEVE no território nacional e participações no exterior.

DESLIGAMENTO DA ABUL versus INADIMPLÊNCIA DE SÓCIOS

Como em qualquer sociedade, as anuidades/mensalidades dos associados da ABUL são sua principal fonte de recursos para custear o seu funcionamento. Como em qualquer sociedade, quando decidimos nos afastar das atividades praticadas e organizadas por ela, devemos pedir nosso afastamento.

Algumas pessoas, após vencer o CPD se afastam da atividade e aí, ao voltar, querem pagar uma anuidade apenas e renovar o CPD, isto quando não deixam de pagar mesmo continuando a voar e depois dizem ter parado.

Como a ABUL não tem como, nem deseja investigar se a pessoa estava ou não voando, a regra adotada é: cobra-se as anuidades equivalentes ao tempo em que o CPD estava válido mais uma anuidade que valerá por um ano, no caso de um pedido de revalidação estando o piloto inadimplente.

Fazemos um alerta a quem resolver se afastar da atividade: faça uma mensagem pedindo seu desligamento da ABUL pois, se um dia desejar voltar à atividade, nada lhe será cobrado de "atrasados". Do contrário, para ajudar os "esquecidos", a única facilidade que podemos dar é o parcelamento da dívida.

Gustavo Albrecht
Presidente

“Algumas pessoas, após vencer o CPD se afastam da atividade e aí, ao voltar, querem pagar uma anuidade apenas e renovar o CPD, isto quando não deixam de pagar mesmo continuando a voar e depois dizem ter parado.”

“Como a ABUL não tem como, nem deseja investigar se a pessoa estava ou não voando, a regra adotada é: cobra-se as anuidades equivalentes ao tempo em que o CPD estava válido mais uma anuidade que valerá por um ano, no caso de um pedido de revalidação estando o piloto inadimplente.”

Trata-se de um constrangimento ilegal, segundo o Art. 5º inciso XX da Constituição Federal, que dispõe:

... *“ninguém poderá ser compelido a **associar-se** ou a **permanecer associado**”.*

Apesar da resistência de setores técnicos do próprio DAC, a partir da primeira, e mais restritiva norma, a IAC-3310-0684¹⁴¹, que respeitava os acordos do Brasil com a ICAO – Organização da Aviação Civil Internacional, a regulação veio, ano a ano, sendo distorcida por pressões corporativas, resultando em abrandamentos progressivos dos requisitos mais cruciais elaborados para a segurança de voo.

No entanto, a cada nova normativa as pressões corporativas, deflagradas de dentro para fora e de fora para dentro do DAC, foram desfigurando essa regulação, suprimindo ou relaxando parâmetros técnicos garantidores da segurança, como se vê nos itens abaixo, compilados do site¹⁴² da própria OSCIP ABUL, que há décadas participa de reuniões e Grupos de Trabalho onde são elaborados esses desvios:

1) Primeira definição de ultraleve, a IAC-3310-0684 de 15/05/**1984**, quando o DAC ainda expedia normativas fielmente alinhadas aos requisitos de segurança da ICAO:

- peso vazio máximo (monoplace)²⁴ de **135** kg
- peso vazio máximo (biplace)²⁵ de **160** kg
- velocidade de estol²⁶ máxima sem potência de **29** kt (**53** Km/h)
- capacidade de combustível máxima de **30** litros
- potência nominal máxima de **50** HP
- máximo de **2** ocupantes

Pressões corporativas¹⁴³ da ABUL para atenuação dos requisitos de segurança:

1. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre a habilitação de pilotos:

*“Por ocasião da criação da primeira norma, os seus idealizadores tentaram junto à TE-2 (Divisão de Habilitação do DAC), que fosse criada uma subclasse dentro da Licença de Piloto Privado para habilitar os futuros pilotos das maquininhas simples que chegavam. **Alegando que a ICAO não previa esta subclasse, a sugestão não foi aceita.**”*

OBS.: para pilotar ultraleves era exigida a necessária habilitação “piloto privado”.

2. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre o registro das aeronaves:

*“Simultaneamente pediu-se ao RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro que o processo de registro destas aeronaves fosse mais simples do que aquele necessário para o registro de um avião. **Novamente não foi aceita a proposta pois alegaram que a norma existente não previa esta situação.**”*

OBS.: os ultraleves, como aeronaves que são, devem ser, e ainda são, registrados normalmente no RAB – Registro Aeronáutico Brasileiro.

²⁴ Monoplace: aeronave de um único assento, para um único ocupante.

²⁵ Biplace: Aeronave de dois assentos, para dois ocupantes.

²⁶ Velocidade de estol: menor velocidade onde a sustentação resultante possibilita o voo.

3. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre os requisitos mínimos de saúde para pilotos:
*“Ao CEMAL foi pedido que os requisitos médicos para pilotos de ultraleve fossem mais brandos do que aqueles aplicados aos Pilotos Privados, mas **também não fomos atendidos alegando que a ICAO não previa isto.**”*

OBS.: para pilotar ultraleves era exigido CCF – Certificado de Capacidade Física (atestado de sanidade física e mental), como ocorre com os “pilotos privados”.

4. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre registro de aeródromos:
*“Ao Subdepartamento de Operações, responsável pelo registro de aeródromos, pediu-se uma simplificação no registro dos aeródromos que seriam criados para uso exclusivo de ultraleves e **também não tivemos acolhida a sugestão.**”*

OBS.: os aeródromos para operação de ultraleves deveriam ser homologados como qualquer outra pista privada.

2) Segunda definição de ultraleve, a CI 122-01D de novembro de **1985**, já influenciada pelas pressões da OSCIP ABUL, se afastando dos requisitos de segurança da agência americana FAA, com a qual a ANAC tem compromissos oficiais de harmonização regulatória, e aumentando os riscos no Brasil:

- Peso vazio máximo de até **200** kg (antes era de **135** e **160** Kg)
- Carga alar com peso vazio menor que **10** kg/m²
- Carga alar com peso máximo de **23** kg/m

OBS.: Requisito em “Carga alar”, apesar de relacionado à velocidade de estol da regulação anterior, torna difícil a comparação, por requerer cálculos envolvendo vários outros dados, processo que foge à competência de pilotos e consumidores em geral.

5. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre o controle governamental da indústria:

“O CTA continuava com a responsabilidade de controlar a fabricação;”

OBS.: Hoje nenhum órgão público controla a fabricação, apenas os próprios industriais fabricantes, como vistoriadores finais (PCA) ou camuflados como construtores amadores.

6. Inconformidade da OSCIP ABUL com restrições à habilitação de pilotos:

“As escolas continuavam as responsáveis pela habilitação;”

OBS.: Hoje até os próprios industriais, depois de dar ensino teórico e treinamento prático de voo, podem avaliar indiretamente sua própria proficiência como instrutores (!), ao aplicar exames teóricos e práticos FINAIS para a habilitação de seus clientes como pilotos. Com isso, é óbvio que um piloto de fábrica tenderá a não reprovar um cliente que acaba de comprar uma aeronave, já que isso pode reverter a transação comercial, e esse prejuízo à indústria provocar até sua demissão.

7. Inconformidade da OSCIP ABUL sobre o controle governamental da instrução de pilotos:

“O DAC passava a determinar o currículo mínimo para o curso teórico e estabelecia o nº mínimo de horas para o curso prático em 10 horas.”

OBS.: Hoje não há curriculum mínimo e nem carga horária mínima para os cursos teóricos para habilitação de pilotos esportivos.

Mesmo para concessão de CPL, categoria acima do CPR ou CPD, e até PP, a ANAC não determina um número mínimo de horas de aulas teóricas. No RBAC 61 essa autoridade aeronáutica apenas determina os requisitos de conhecimentos teóricos necessários para a concessão de CPL, nada dispendo sobre carga horária mínima.

Comparativamente, para a formação de condutores de veículos automotores, o Contran - Conselho Nacional de Trânsito determina um total de 45 horas de aulas teóricas.¹⁴⁴ Além disso, atualmente o Contran está estudando aumento na carga horária das aulas teóricas e práticas, mesmo em se tratando de veículos que operam em terra firme, e não voando sobre nossas cabeças.

3) Terceira definição de ultraleve – o RBHA 103, em substituição à IAC 3310 e ao RBHA 104 que criava o ultraleve homologado (!) e o Piloto Comercial de Ultraleves (!):

- O CPD passou a ter validade de três anos
- A idade mínima passou a ser de 18 anos
- O DAC passou a ser responsável pela fabricação, no lugar do CTA

OBS.: Hoje nenhum órgão público controla a fabricação, apenas os próprios fabricantes, como vistoriadores finais, ou camuflados como construtores amadores.

4) Quarta definição de ultraleve, o novo RBHA 103 versão de 19/08/1991:

ULTRALEVE BÁSICO

- Peso vazio máximo de **230** kg p/ terrestres e **260** kg p/ aquáticos ou anfíbios (antes eram **135** kg, depois aumentou para **200** kg)
- Carga alar com peso máximo menor ou igual a **28** kg/m² (antes eram **23** kg/m²)
- Velocidade de estol sem motor menor ou igual a 57 km/h (**30** knots)

ULTRALEVE AVANÇADO

- Peso vazio máximo igual a **300** kg (antes eram **160** kg)
- Carga alar com peso máximo menor ou igual a **38** kg/m² (antes eram **23** kg/m², depois aumentou para **28** kg/m²)
- Velocidade de estol menor ou igual a **57** km/h (**30** knots)

HABILITAÇÃO

O DAC delegou para a ABUL, que à época ainda não era uma OSCIP, a aplicação das provas teóricas e voos de cheque FINAIS para pilotos de ultraleve em todo o país.

5) Quinta definição de ultraleve, em 1992, que foi a última tentativa do DAC de reverter o desvirtuamento da regulação e conter os riscos crescentes dessa categoria de aeronaves, cada vez mais afastada dos princípios de segurança que nortearam sua criação: a simplicidade de operação, baixa velocidade de cruzeiro e de estol, e baixo peso.

A **TE-4**, Divisão de Aeronavegabilidade criou, à revelia da TE-3 e da TE-1 que na época cuidava das aeronaves experimentais, uma versão do RBHA-103 onde mudava a definição de ultraleve radicalmente, retornando os limites a níveis mais compatíveis com a segurança de voo:

-Menos de **115** kg vazio

-Capacidade máxima de combustível de 20 litros

-Velocidade máxima em voo nivelado e com potência plena de **102** km/h (**55** kt)

-Velocidade calibrada de estol sem motor igual ou inferior a **46** km/h (**25** kt)

8. Inconformidade da OSCIP ABUL com a tentativa de volta da regulação a níveis mais seguros:

“Os nossos ultraleves como conhecíamos, foram chamados de ‘aviões muito leves experimentais’ e deveriam ser voados com a habilitação de Piloto Privado.

Esta legislação foi assinada e engavetada pelo Chefe da TE-3 pois ninguém concordava com a mesma.”

OBS.: O fato do setor **TE-4** do DAC criar uma versão do RBHA – tentando voltar à segurança inicial, e outro setor (a **TE-3**) assinar e engavetar, é assunto que merece abordagem adequada através de um processo administrativo disciplinar, que é o instrumento pelo qual a administração pública exerce seu poder/dever de apurar as infrações funcionais e aplicar penalidades aos seus agentes públicos e àqueles que possuem uma relação jurídica com a administração – caso da OSCIP ABUL.

6) Sexta definição de ultraleve, o novo RBHA 103 versão de 20/06/2001:

- Peso Máximo de Decolagem de **750** Kg (antes eram **115** Kg)

- Velocidade de Estol de **45** Kt (antes eram **25** kt)

(A energia de impacto aumentou **21** vezes, de **9.511** para **201.000** Joules.)

- Não há limites de velocidade máxima, portanto a energia de impacto e destruição pode ser muito maior ainda.

OBS.: Toda essa degradação regulatória sobrepôs interesses econômicos privados à Lei, à segurança de voo, e ao Código Brasileiro de Aeronáutica, como insiste o CENIPA. A regulação oficial da aviação esportiva no Brasil já vem sofrendo há 32 anos essa radical distorção, beneficiando unicamente interesses corporativos:

- a. Empresariais: a montagem industrial a baixo custo de produtos geralmente estrangeiros, inibindo a livre concorrência da iniciativa privada nacional. É uma variante do clássico *dumping*, conhecida como “*Unfair advantage*” (Vantagem injusta).
- b. Associativos: a obrigatoriedade de filiação à ABUL, hoje uma “OSCIP” (entre aspas mesmo), operando como única opção para se obter habilitações de piloto, já que a ANAC retirou-se desse seu dever. A ABUL opera em franco conflito de interesses por certificar, com essa absurda exclusividade, a proficiência dos próprios associados, que são contribuintes compulsórios e que caso sejam reprovados deixariam de pagar anuidades. Obviamente isso pode desestimular os necessários rigores dos exames de proficiência de pessoas que irão pilotar aviões e transportar pessoas.

Nesse sentido, colamos o principal teor do questionamento da ABRAVAGEx à ANAC¹⁴⁵:

1. *“Solicitamos informar qual **expediente normativo** autoriza a ABUL - Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves, a realizar os exames teóricos e práticos para emissão de habilitação de CPR - Certificado de Piloto de Recreio”.*

Resposta da ANAC, como sempre evasiva, não informando o expediente normativo solicitado, apenas a norma a que um candidato interessado deve atentar para isso:

*“Em referência à demanda apresentada, informamos que **o candidato interessado** em realizar a Banca de Exames teóricos da ANAC de CPR **deverá atentar** ao estabelecido na Instrução Suplementar nº 00-003 – Revisão D (IS 00-003D).”*

2. *Solicitamos também informar se existe alguma via alternativa, que não pela ABUL, para se conseguir a referida habilitação CPR.”*

Resposta da ANAC, que confirma sua omissão do dever de polícia de aplicar provas teóricas e práticas a pilotos, delegando-o COM EXCLUSIVIDADE a uma Associação dos próprios pilotos, em óbvio conflito de interesses.

*“Em relação a proficiência de voo, esclarecemos que, no momento, o exame é realizado **exclusivamente pela ABUL...**”*

SEGUNDA ONDA

2.009 a 2.018

Além do ambiente regulatório leniente e permissivo, que perpassa toda a aviação leve brasileira em termos gerais, e da irresponsável indiferença da ANAC para com as Recomendações do CENIPA, há alguns elementos pontuais críticos, que ajudam a entender os fatores contribuintes e mesmo as causas dessa taxa de acidentes dramaticamente crescente na aviação “leve esportiva” do Brasil.

Várias dessas transgressões normativas estão explicitamente denunciadas em 2016 e em 2018 em duas versões do RF A-003/CENIPA/2015. Deve-se considerar que estas denúncias emanaram da única e inaugural investigação completa de um acidente neste segmento de aeronaves aqui descrito, o acidente do Super Petrel LS de matrícula PU-PEK, que produziu o desastre fatal de 04/01/2015, já citado.

Não é difícil imaginar quantas outras irregularidades regulatórias seriam levantadas, se fossem investigados todos os acidentes desse setor da aviação, que só hoje se sabe que é ilegal e inseguro, como provam as estatísticas de acidentes.

Na 13ª reunião da comissão do Senado (CERCBA), em 05/10/2015, realizada no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, o Coronel Aviador R1 Fernando Silva Alves de Camargo, ex-chefe de Investigação do CENIPA e hoje seu Assessor Especial, expôs o motivo pelo qual esse órgão militar jamais havia investigado acidentes de aeronaves leves:

O fato da ANAC não exigir o registro do projeto das mesmas, e não fiscalizar, no fabricante, o cumprimento desse projeto durante a fabricação da aeronave.

Na pág. 36 da ata dessa reunião¹⁴⁶ consta fala dessa autoridade do CENIPA, órgão oficial de investigação e prevenção de acidentes:

“O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Só complementando. Eu entendi essa questão que você falou do registro da planta, mas eu não sei até que ponto isso vai me garantir que a aeronave foi efetivamente montada de acordo com parâmetros que estão no projeto ou não. Uma coisa é ter-se, por exemplo, um fabricante de aeronave que teve a linha de produção certificada. Então, parto da premissa de que existe uma garantia de que, cada unidade que sai montada, sai atendendo aos mesmos processos e vai ter como resultado final a mesma qualidade das anteriores. Eu não sei se a gente teria esse mesmo grau de conformidade com essas aeronaves experimentais. Se isso não

acontecer, para cada acidente que se fosse investigar seria como se a gente fosse, vamos dizer assim, percorrer um processo de certificação específico daquele produto que foi acidentado. Entendeu? É nesse ponto que eu digo que isso torna inviável a investigação. Então, para tornar viável a investigação, a gente precisa ter essas garantias; do contrário, isso vai ser um sorvedouro de recursos absurdo.

Esse especialista em investigação alerta que ao não exigir depósito do projeto de construção das aeronaves, e também não fiscalizar se as indústrias seguem esses projetos, essa inépcia da ANAC, inviabiliza as investigações por falta de respaldo técnico, o que transformaria o CENIPA em um “**sorvedouro de recursos absurdo**”, coisa que sabemos que a ANAC já parece ser, com seus mais de 600 milhões de reais de orçamento anual, com pouquíssima contrapartida em benefício da sociedade.

Com essa precariedade regulatória e fiscalizatória da ANAC, o CENIPA não tem mesmo como distinguir o que é normal do que é anormal nos destroços pericidados.

Como revelou acima o ex-chefe do setor de investigação do CENIPA, na prática se tornaria necessário certificar cada aeronave acidentada **depois** do acidente, coisa impossível, para só então poder ter parâmetros técnicos de engenharia para investigar retroativamente seu acidente, descobrir suas causas e fatores contribuintes, e com esse aprendizado prevenir novos desastres!

E toda essa certificação oneraria o erário, já sem a contrapartida do ingresso de recursos via TFACs, uma vez que a ANAC não cobra esse tributo das indústrias, e já aparenta, ela mesma, funcionar como um sorvedouro de recursos públicos, com pouco retorno em termos de atendimento ao interesse público.

Na aviação leve e esportiva, essa armação toda criou uma situação similar à de um crime perfeito, pois os riscos gerados pelas temerárias e progressivas complacências regulatórias da ANAC sequer são descobertos, já que os acidentes ficam tecnicamente impedidos de serem investigados e muitas vezes sequer registrados com precisão, devido à já reconhecida subnotificação de acidentes por parte de pilotos, confessada pela sua própria associação, a ABUL, na tela 29 da apresentação “*Segurança de Vôo na Aviação Despotiva*”¹⁴⁷:

“NOSSOS PILOTOS ESCONDEM OS ACIDENTES DA AUTORIDADE AERONÁUTICA...”

Em tempo, após a Lei 12.970 de 08/05/2014, mesmo quando acidentes são investigados, os familiares das vítimas só conseguem obter os dados dessas

investigações para uso na justiça, através de sentença judicial, como no caso do único acidente deste segmento que foi investigado em profundidade, o do PUPEK.

Por isso, a ABRAVAGEx obteve os dados factuais via decisão do TRF-4¹⁴⁸.

A lei 12.970, com essa restrição, visou evitar a inibição de relatos espontâneos pelo temor de punição, colimando um bem maior que é a prevenção de acidentes, mas alguns aspectos mais controvertidos dessa lei 12.970 são objeto de ADI²⁷ da PGR²⁸, onde a ABRAVAGEX, signatária deste estudo, foi aceita pelo STF²⁹ como *amicus curiae*, em decisão exarada pelo Ministro Celso de Mello¹⁴⁹.

No website do Jusbrasil¹⁵⁰, a Academia Brasileira de Direito, no curso “O Papel do Poder Judiciário na Segurança de Voo”, do Superior Tribunal Militar, publica alerta do Juiz Marcelo Honorato, autor do livro “Crimes Aeronáuticos”:

*“... o maior desafio do juiz brasileiro nos julgamentos de processos relacionados a acidentes aéreos é saber identificar e usar **dados fáticos e técnicos** dos relatórios do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), produzidos pela Aeronáutica”.*

Essa Academia também publica defesa desse juiz aos princípios SIPAER, que condenam o uso abusivo dos relatórios do CENIPA em persecução judicial:

*“Ao analisar esses documentos, **os juízes têm que se ater aos dados fáticos, como os de gravação e os laudos de engenharia**, todos compatibilizados com outras investigações.”*

*“Há um risco muito grande de julgamento quando se utiliza **apenas dados exclusivos do relatório**, porque se vai condenar pessoas que às vezes não têm relação direta com o acidente ou que foram mencionadas apenas por hipóteses.”*

Em conclusão, a Academia Brasileira de Direito publica:

*“O juiz diz que os principais efeitos quando o Judiciário usa relatórios da Aeronáutica como base **exclusiva** dos seus julgados são a quebra de confiança, o nexos de causalidade deduzido de recomendações e hipóteses e condenações sustentadas em provas penais produzidas sem o contraditório e a ampla defesa.”*

²⁷ ADI – Ação Direta de Inconstitucionalidade.

²⁸ PGR – Procuradoria Geral da República.

²⁹ STF – Supremo Tribunal Federal.

Claro que não se pode ir ao extremo de defender que **tudo** que conste nos Relatórios Finais de acidentes publicados pelo CENIPA seja possível de uso judicial, mas ao contrário não se pode sustentar que **nada** seja dado conhecimento à justiça.

O SIPAER não é um Estado de Direito dentro do Estado de Direito brasileiro, como talvez um estudante de direito possa ter interpretado ao ouvir, sem maior análise, as palavras abaixo:

*“O **Sipaer** no âmbito jurídico é um microssistema jurídico com competências, regras e normas próprias, que **não se envolve com as normas do direito penal processual** e assim por diante.”*

A frase acima foi dita por Márcio Patrício de Oliveira, suboficial da FAB que atua no Departamento Jurídico do CENIPA, em uma apresentação na PUC MINAS de São Gabriel¹⁵¹, em abril de 2017, e pode ser conferida no minuto 13:40 dessa didática exposição em vídeo, que não foi muito clara apenas nesse único aspecto.

A ciência da prevenção de acidentes, adotada pelo SIPAER/CENIPA, não pretende obstaculizar o andamento da justiça, ao contrário sua filosofia e doutrina, muitas vezes erroneamente interpretada como um dogma, uma crença que não admite contestação, ao contrário sustenta oito princípios que cada vez mais se comprovam na prática, tornando-se na prática verdadeiras regras de segurança.

Abaixo alinhamos esses princípios com comentários retirados de várias fontes, especialmente do blog “Segurança de Voo em Primeiro Lugar”¹⁵², postado por Renan Leite Tavares. Esses comentários são realçados em itálico e entre aspas:

Princípio 1 do SIPAER – “Todo acidente pode ser evitado”.

Esse princípio **1** já de início põe por terra a tese da ANAC de tolerar um número não especificado de acidentes, com o mote inaceitável de “**Risco Aceitável**”, ao concluir como objetivo o atingimento do **índice de zero acidente**.

“Uma vez identificados e analisados os fatores contribuintes, verifica-se que, para cada um, há a possibilidade da execução de medidas corretivas que podem eliminá-lo da sequência de acontecimentos, neutralizando o seu efeito, mesmo para aqueles sobre os quais o homem não tem controle, através de ações de proteção.

O objetivo da prevenção de acidentes é atingir o índice de zero acidente.

Princípio 2 do SIPAER – “Todo acidente resulta de uma sequência de eventos e nunca de uma causa isolada”.

“O acidente não é o resultado da manifestação de um único risco ou de uma única situação perigosa, sendo sempre o resultado da combinação, em sequência, de vários riscos que se unem em um único processo, atuando como fatores contribuintes que, se considerados de forma isolada, podem parecer de pouca importância, mas ao se unirem geram um momento em que as consequências se tornam inevitáveis, ou seja, a ocorrência do acidente torna-se irreversível.

É como o jogo em que as peças do dominó são dispostas e apenas uma delas é derrubada, levando as demais a caírem por reação da primeira. Na realidade, cada uma dessas peças pode ser considerada como um fator contribuinte que somente gera seu efeito se provocado por um anterior e, em cadeia, provocará o efeito de outro fator contribuinte.

O trabalho da prevenção de acidentes consiste em remover uma ou mais dessas peças interrompendo, assim, a sequência de formação do próprio acidente, desde que agindo-se antes desse ponto de irreversibilidade.”

Nessa premissa teórica está contida a chamada **Teoria da Equivalência dos Antecedentes Causais.**

Geralmente a causa está entre esses fatores contribuintes mais preponderantes, mas o objetivo do SIPAER não é determinar uma única ou algumas causas e eleger culpados, e sim de elencar os fatores contribuintes para que TODOS eles sejam mitigados, e não só aquele que é causa.

Ao contrário, tecnicamente, causa é aquele entre os fatores contribuintes que, estando relacionado ao evento, o evita se for suprimido, e essa definição é sustentada pela **Teoria da Imputação Objetiva**, adotada pelo Direito Penal Brasileiro, e que tem como base a teoria de Thyrén.

O problema da primeira, a **Teoria da Equivalência dos Antecedentes Causais**, adotada pela prevenção de acidentes, ser usada em persecução judicial, é que esse raciocínio comportaria o **regresso** (subjeto), ao infinito, que

Esse **regresso** permitiria que o fato da pessoa ter nascido, ou ter comprado a aeronave, pudesse ser visto como um dos fatores contribuintes para o acidente, envolvendo então vários atos e atores em uma cadeia infundável de incriminações e até autoincriminações, estas gerando desastrosos e injustos sentimentos de culpa.

Surgiu daí a segunda, a **Teoria da Imputação Objetiva**, adotada pelo Direito Penal brasileiro no artigo 13, que age como freio para essa “regressão ao infinito”.

Na **Teoria da Imputação Objetiva**, para se saber se um determinado aspecto é **causa** do resultado, usa-se o processo de eliminação hipotética de Thyrén, onde uma ação é considerada **causa do resultado** quando **se ligar diretamente ao evento**, e se essa ação for retirada (*conditio sine qua non*), o resultado deixa de ocorrer (nas circunstâncias em que ocorreu).

Princípio 3 do SIPAER – “Todo acidente tem um precedente”.

“Nenhum acidente é original uma vez que, ao compararmos uma ocorrência recente com outra já ocorrida há vários anos sempre poderá ser estabelecida alguma relação através da semelhança de fatores contribuintes, ou seja, no processo de formação do acidente.

A segurança de voo se vale dessa semelhança para concretizar ações preventivas, impedindo ou interrompendo a formação da sequência dos eventos.”

Princípio 4 do SIPAER – “Prevenção de Acidentes Requer Mobilização Geral”.

A ANAC ignora esse princípio pois não age de modo eficaz na prevenção de acidentes, remetendo esse seu dever legal ao **SIPAER**/CENIPA, enquanto tenta usufruir das **prerrogativas** decorrentes desses deveres, sob a sugestiva sigla **ASIPAER**, usada para se eximir do dever de fiscalizar e sancionar os desvios de seus regulados mesmo quando causam acidentes, alegando que as investigações, função do CENIPA, não devem ser usadas para sanções, apenas para prevenção.

Ora, apenar culpados comprovados é a mais eficaz forma de se reprimir a reincidência delitiva – não fosse assim, não existiriam cláusulas penais em contratos e penas restritivas de direitos, e até de liberdades, no próprio Código Penal.

Transcrevemos aqui a frase do especialista em investigação Professor Daniel Celso Kalazans, da pág. 18 de sua obra Acidentes Aéreos:

“O que prejudica a atividade aérea não é a criminalização, mas sim as condutas criminosas que resultam em criminalização.”

As evasivas da ANAC são visíveis na Ação Civil Pública³⁰ que a ABRAVAGEx Ihe moveu, onde a ANAC se traveste de SIPAER/CENIPA para desfrutar da parte que Ihe

³⁰ AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5001420-10.2018.4.04.7005/PR

é mais conveniente nos princípios SIPAER, que pretensamente a isentariam de seu “dever de garante” como autoridade aeronáutica REGULADORA e SANCIONADORA.

Com este objetivo, a ANAC/ASIPAER assim se manifestou, confundindo propositalmente seu dever de regular, fiscalizar e sancionar os desvios dos regulados, com a função exclusivamente investigativa e preventiva do SIPAER:

“A investigação de uma ocorrência aeronáutica tem como característica o objetivo exclusivo de coletar lições para evitar que novos acidentes ou incidentes se repitam, não se destinando à perquirição de culpa, atribuição de responsabilidades ou qualquer outra finalidade que não seja o incremento da segurança de voo por meio da prevenção.

Para sustentar essa tentativa de furtar-se aos seus deveres, a ASIPAER colacionou nesta Ação Civil Pública um artigo do Código Brasileiro de Aeronáutica, como se esse setor da ANAC, apenas por ostentar a criativa sigla “**ASIPAER**”, pudesse se incluir nos objetivos específicos e exclusivos do **SIPAER/CENIPA**:

*“Art. 86-A. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por **objetivo único a prevenção** de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional”.*

Nesta frágil argumentação a ANAC ainda complementa:

*A **investigação de uma ocorrência aeronáutica** tem como característica o objetivo exclusivo de coletar lições para evitar que novos acidentes ou incidentes se repitam, **não se destinando à perquirição de culpa, atribuição de responsabilidades ou qualquer outra finalidade** que não seja o incremento da segurança de voo por meio da prevenção.*

Essa artimanha da ANAC, de vestir a pele de SIPAER/CENIPA, contraria as disposições legais que impõem a essa autoridade aeronáutica, mais do que a qualquer outra pessoa, instituição ou empresa, os já citados deveres de garantir a segurança de voo, objetivo para o qual é essencial que cumpra suas funções de regular e fiscalizar a aviação em todos os seus aspectos.

Princípio 5 do SIPAER – “Prevenção de acidentes não restringe o voo, ao contrário, estimula o seu desenvolvimento com segurança”.

Esse princípio SIPAER, por sua vez, reforça nossas teses de que as **isenções de normas de segurança**, que garantem de modo imediatista a sustentabilidade econômica das indústrias aeronáuticas leves do Brasil, irão fatalmente comprometer seu desenvolvimento a médio e longo prazo, pela perda de credibilidade.

Princípio 6 do SIPAER – “Os diretores são os principais responsáveis pelas medidas de segurança”.

É óbvio que isso afeta não só os diretores de empresas, escola, aeroclubes e oficinas, mas afeta e obriga, principalmente, **os diretores da ANAC**, já obrigados a isso pelo seu PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO – PSOE:

*“Art. 62. O **gerenciamento de riscos** à segurança operacional no âmbito da ANAC **é realizado pela Diretoria...**”*

*“Art. 63. **Cabe à Diretoria**, ... de forma harmonizada, **as ações de mitigação e controle de riscos...**”*

Princípio 7 do SIPAER – “Em prevenção de acidentes não há segredo e nem bandeira”.

Infelizmente a dificuldade de obter informações acerca das medidas tomadas ou não pela ANAC para atender às Recomendações de Segurança de Voo do CENIPA (RSV), acabam na prática por torná-las quase um segredo de Estado, pois para obter informações é necessário recorrer à Lei de Acesso à Informação, já que não são disponibilizadas ao público facilmente e menos ainda divulgadas como deveriam.

Por outro lado, há sim “bandeiras” defendidas pela ANAC, como suas teses de “Voo por conta e risco próprio” e “Risco Aceitável”, e também por defender o fomento da aviação no sentido apenas de preservar o “fluxo de caixa das empresas” e não o objetivo mais nobre da Segurança de Voo –que preserva vidas.

Princípio 8 do SIPAER – “Acusações e punições agem diretamente contra os interesses da prevenção de acidentes”.

É indiscutível a importância de se preservar o anonimato de relatos espontâneos e mesmo de conclusões e recomendações do CENIPA (RSVs), justamente para resguardar os mais nobres objetivos de prevenção, e esse oitavo princípio, por ser mal interpretado, tem sido o mais polêmico.

Além do já citado Anexo 13 item 5.12 deixar a critério das autoridades o uso judicial das informações SIPAER, a lei 12.970/2014 estabelece a *Delatio Criminis*:

Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

Além disto, o artigo 88K do CBAer permite o uso de **dados factuais**, que não podem mesmo ser suprimidos aos olhos da justiça quando são apurados nas investigações, independente do objetivo dessas perícias oficiais não ser, primariamente, a persecução judicial:

*“Art. 88-K. Para o **uso das fontes Sipaer como prova**, nos casos permitidos por esta Lei, **o juiz decidirá** após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas.”*

Também o artigo 88C do CBAer indica:

“A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações...”

É em meio aos múltiplos normativos lenientes da ANAC, originados nessas tentativas de se eximir do papel de regular e fiscalizar e sancionar desvios, é que devem ser buscados os fatores contribuintes e até mesmo as causas de um número até hoje ignorado de mortes, principalmente na aviação leve e esportiva, cujos acidentes apenas recentemente têm sido investigados por culpa da própria ANAC.

Como esses acidentes raramente sofrem investigação oficial de qualquer natureza pela Polícia Judiciária ou pelo CENIPA, não há o levantamento de hipóteses, conclusões, recomendações e principalmente **dados factuais**, esses que comprovadamente não podem ser suprimidos aos olhos da justiça.

Como explicou o ex-chefe de investigação e atual Assessor Especial do CENIPA, o Cel Aviador R1 Fernando S. A. Camargo, a ausência de investigações se deve ao fato da ANAC não exigir depósito dos projetos das cada vez mais complexas, velozes e pesadas aeronaves livremente comercializadas, apesar de não comercializáveis, que a ANAC chama de ultraleves, de "experimentais", ou de outros nomes conforme a conveniência do momento.

No entanto, por lei a ANAC é obrigada a exigir o depósito desses projetos de aeronaves, principalmente quando elas são produzidas **em série por indústrias, para fins lucrativos**, pois esse dever é imposto à ANAC pelo art. 66 do CBAer:

“Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de voo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.”

Do mesmo modo, o CBAer veda toda esta criativa leviandade normativa praticada pela ANAC, já no artigo seguinte (observações numeradas nossas):

“Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, (1) em caráter excepcional, permitir o uso de componentes (2) ainda não homologados, (3) desde que não seja comprometida a segurança de voo.

Note-se que há 3 condicionantes no CBAer para o uso de componentes não aeronáuticos, mesmo nas aeronaves experimentais de fato e de direito:

(1) Seu uso deve se dar “em caráter excepcional”, não como rotina ou como padrão;

(2) Seu uso deve ser temporário, apenas enquanto “ainda não homologados”;

(3) Seu uso é permitido “desde que não seja comprometida a segurança de voo”;

Note-se também que todas essas condicionantes do CBAer para o uso de componentes aeronáuticos fora dos padrões previstos, se referem a seu emprego apenas em uma aeronave experimental de fato e de direito, por ser fabricada ou montada por construtor amador, como claramente explicitado no caput do Art. 67, e reforçado em seu parágrafo 2º.

A ANAC tolera que indústrias instalem nas aeronaves até registro plástico de uso doméstico em um sistema de lastro, que é crítico para o equilíbrio da aeronave quando em voo, permitindo que atuem assim como se essas indústrias fossem construtores amadores isolados, de aeronaves de fato experimentais:

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

Mas no mesmo Art. 67 do CBAer, consta a obrigatoriedade da ANAC regular inclusive a produção industrial que indevidamente chama de “aviação de construção amadora”, ou de “experimental”, mas que deveria chamar de “*experimortal*”:

§ 3º Compete à **autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.**

Como se vê, o CBAer não prevê esse contraditório conceito de “indústrias de aeronaves experimentais de construção amadora”, pois define claramente que aeronaves experimentais são as “**aeronaves construídas por amadores**”.

Além dessa definição específica, mesmo em termos genéricos a palavra experimental significa qualquer protótipo em desenvolvimento, em condições controladas, nos laboratórios de P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) de indústrias e instituições públicas e privadas envolvidas neste respeitável objetivo.

Até mesmo em um senso comum, de simples consumidores, como a definição abaixo encontrada no popular Wikipédia, “aeronave experimental” é consensualmente definida como um pré-produto ainda em evolução, dentro dos departamentos de Pesquisa e Desenvolvimento de empresas, instituições militares, ou centros de pesquisa privados, universitários etc.¹⁵³:



A deturpação do sentido do termo “experimental” é típica manobra de um desconstrucionismo¹⁵⁴ que tenta distorcer uma ideia para que ganhe outro sentido.

Não comportam venda ao público consumidor tanto os produtos de construção amadora quanto experimentos prototipais propriamente ditos, pois sua segurança não é certificada oficialmente e, portanto devem ficar fora do comércio.

Muito menos as leis brasileiras permitem que a ANAC delegue aos próprios industriais interessados, o poder de emitir certificados que transparecem ao consumidor como garantia oficial de segurança.

As leis brasileiras também não permitem que a ANAC delegue poderes/deveres de polícia de aplicar exames finais teóricos e práticos em pilotos às próprias indústrias ou às instituições suas aliadas, como é o caso da controvertida e comprometida ABUL, suspeita de operar como braço associativo do grupo industrial que mostra dominar a regulação da aviação leve na ANAC.

Tudo isso conflita com várias leis brasileiras, como a Lei de Procedimento Administrativo - Lei 9784/99 Art. 2º inciso II, já citado.

Em 23/03/2016 uma revista brasileira especializada em aviação¹⁵⁵, que compreensivelmente não tem interesse de contrariar seus anunciantes, os fabricantes dessas aeronaves ilegais, publicou inverdades sob a forma de desmentidos, acerca de alguns conceitos da chamada “aviação experimental”:

2) O experimental é um avião de brinquedo e inseguro.

FALSO Apesar de não passar por um processo convencional de certificação, os kits de aeronaves experimentais cumprem as melhores práticas industriais, tanto na fabricação de peças e partes quanto em seus processos de montagem. As empresas que fornecem e montam os kits adotam processos de controle de qualidade dentro de padrões aeronáuticos. Não por acaso a aviação experimental empresta muitas de suas soluções para grandes fabricantes, como Airbus e Boeing. Além disso, o registro da aeronave pelas autoridades depende do aval técnico de um engenheiro aeronáutico.

Comentando cada trecho realmente **FALSO** do texto acima:

- 1) “Apesar de não passar por um processo convencional de certificação, os kits de aeronaves experimentais cumprem **as melhores práticas industriais**, tanto na fabricação de peças e partes quanto em seus processos de montagem”.

Isso sim que é absolutamente FALSO. Nenhuma indústria é obrigada a cumprir “**as melhores práticas industriais**” porque a ANAC não fiscaliza e nem impõe qualquer exigência nesses aviões, culminando por transferir riscos ao consumidor, permitindo/impondo neles a plaqueta “ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ OS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE - VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO”.

E **as melhores práticas industriais** resultariam justamente em certificações.

2) *“As empresas que fornecem e montam os kits adotam processos de controle de qualidade dentro de padrões aeronáuticos.”*

Isso também é FALSO, porque não são exigidos materiais nem padrões aeronáuticos para esses aviões, justamente por serem disfarçadas de experimentos industriais ou produtos caseiros de construção amadora. Mas como essas aeronaves são colocadas prontas no mercado para serem vendidas por fornecedores industriais a consumidores desavisados, é inadmissível que não usem materiais e padrões aeronáuticos, e não sofram fiscalização de sua segurança pela ANAC.

3) *“Não por acaso a aviação experimental empresta muitas de suas soluções para grandes fabricantes, como Airbus e Boeing.”*

Essa é uma das piores mentiras apregoadas, pois não se conhece um único caso de técnicas, materiais ou procedimentos que tenham sido incorporados à aviação certificada após serem gerados pelo pretense *“laboratório de desenvolvimento”* da construção dessas precaríssimas aeronaves, seja essa construção amadora ou industrial camuflada de construção amadora, como ocorre na prática.

Mesmo porque, geralmente, essas pretensas indústrias aeronáuticas nada mais são que simples montadoras de produtos semiprontos de indústrias estrangeiras.

Quanto a isso citamos aqui o Engenheiro Aeronáutico Luciano Ribeiro de Castro, CREA-MG: 75.990/D:

“A aviação militar é o lugar onde as principais inovações ocorrem, já que um dos pressupostos para tornar-se piloto militar é a disponibilidade de correr riscos; além do que essa indústria não poupa dinheiro com testes e ensaios, possuem equipes dedicadas de manutenção e monitoramento e sempre acompanhada do providencial assento ejetor. Assim a ponta de lança da indústria aeronáutica militar introduziu o uso de materiais revolucionários, como cerâmicas, novas ligas metálicas, materiais dopados, mas principalmente a nova vedete da engenharia de materiais: os compósitos.

*Além disso, o registro da aeronave pelas autoridades depende do **aval técnico de um engenheiro aeronáutico.**”*

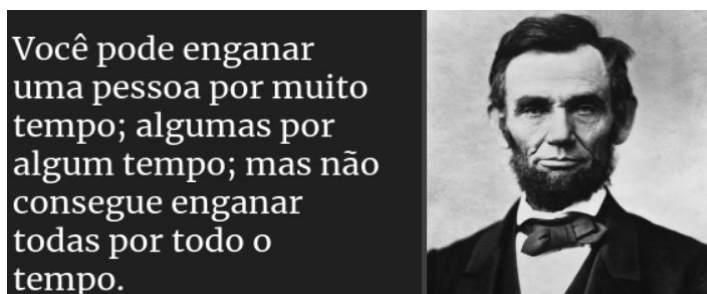
Mas, infelizmente, a ANAC não exige esse crucial **aval técnico de um engenheiro aeronáutico.** Ao contrário, a ANAC aceita declarações falsas até mesmo de um Engenheiro Mecânico, por sua vez autodeclarado falsamente como Aeronáutico, como no caso da Indústria EDRA/SCODA Aeronáutica.

10) As falhas de aeronaves são as principais responsáveis por acidentes entre os experimentais.

FALSO Não há estatísticas oficiais sobre os acidentes da aviação experimental, mas é possível considerar que a maior parte dos desastres tem como principal fator contribuinte aspectos humanos, como acontece na aviação certificada. No

Revista admite que “*Não há estatísticas oficiais sobre os acidentes da aviação experimental*”, mas contraditoriamente diz que “*é possível considerar que a maior parte dos desastres tem como principal fator contribuinte aspectos humanos*”.

Quanto mais se pesquisa, mais mentiras e ilegalidades se constataem nesta aviação tão distorcida em seus propósitos e nos métodos de sobrevivência de sua indústria, sendo inacreditável que o aforisma de Abraham Lincoln, abaixo ilustrado, tenha sido desmentido tão cabalmente, e que todo um setor industrial tenha se desenvolvido, enganado e até matado tanta gente, por tanto tempo, com tantas mentiras e subterfúgios como os descritos aqui neste trabalho:



Só no Brasil desses enganosos anos passados isso foi possível mesmo.

Mas voltemos ao CBAer – Código Brasileiro de Aeronáutica, que segue impondo que a ANAC só emita **certificados de homologação** a indústrias aeronáuticas **desde** que todos os seus produtos atendam ao **projeto aprovado**:

“Art. 69. A autoridade aeronáutica emitirá os **certificados de homologação** de empresa destinada à fabricação de produtos aeronáuticos, **desde** que o respectivo sistema de fabricação e controle assegure que toda unidade fabricada atenderá ao **projeto aprovado**.”

A própria ANAC reconhece a impropriedade dessa produção industrial desenfreada para fins de **comercialização** de produtos sem garantia oficial de qualidade e segurança, em sua IS Nº 21.191-001-A:

[...] 5.1.4 A critério da ANAC, o construtor amador pode ser uma pessoa jurídica, desde que a construção da aeronave tenha por objetivo **somente a aquisição de conhecimentos** em projeto, construção e operação de aeronaves e que **NÃO HAJA FINS LUCRATIVOS**.

É óbvio que a produção industrial de empresas privadas não se destina **somente a aquisição de conhecimentos.**

Indústrias também não sobrevivem sem que **HAJA FINS LUCRATIVOS**, pois não existem indústrias estritamente privadas que sejam filantrópicas.

A lei 11.182/05, que criou a ANAC, também impôs a ela a defesa do **interesse público**, a atuação com **legalidade, impessoalidade e publicidade**, e a **fiscalização** e garantia da **segurança de voo**:

*“Art. 8o Cabe à **ANAC** adotar as medidas necessárias para o atendimento do **interesse público** e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, **legalidade, impessoalidade e publicidade**, competindo-lhe:*

*(...) XVI – **fiscalizar** as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de **assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo**;*

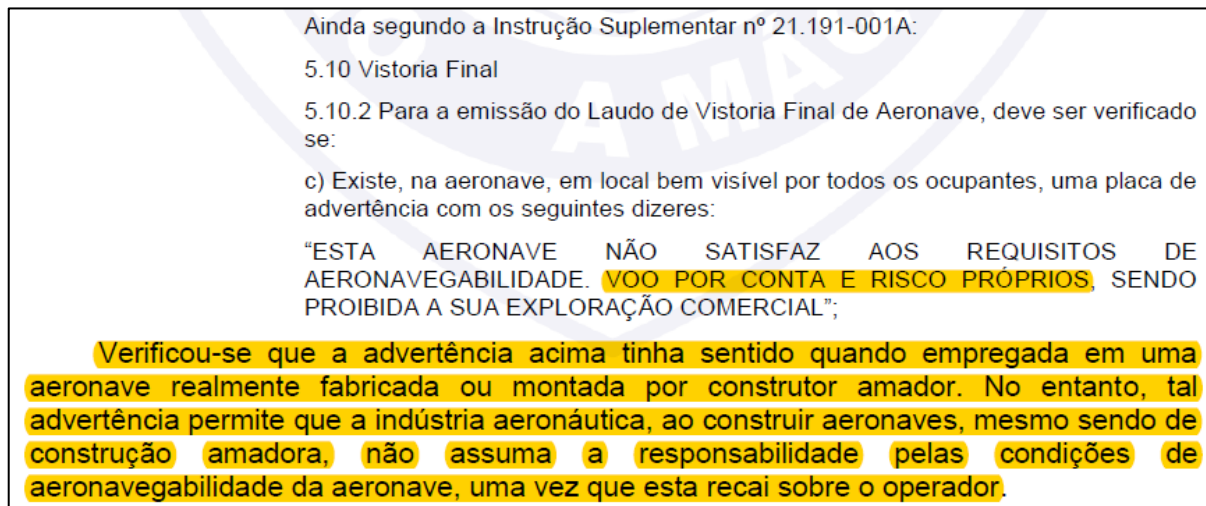
Esse artigo, embora lembre muito o artigo 37 da Constituição Federal, deixa de fora a **moralidade** e a **eficiência**, princípios contidos nesse artigo.

Apesar de ter esse dever legal de **“assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo”**, a ANAC ao contrário **ISENTA** com exclusividade alguns industriais dessa aviação leve, do cumprimento dessas salvaguardas à vida, deixando os usuários totalmente desamparados, e correndo risco de morte ao voar em máquinas que foram isentas de cumprir os requisitos de segurança, sem que esses consumidores sequer saibam disso.

Nem a ANAC, nem indústrias como a Flyer Aeronáutica e a EDRA/SCODA Aeronáutica, e os eventuais usuários que se beneficiam destas anomias regulatórias, podem alegar, como muitos fazem, que essas regalias seriam justificáveis por estarem esses aviões sujeitos ao mote de “VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIOS”.

Esse aviso ilegal, provavelmente por encomenda da própria indústria, é “imposto” pela ANAC na I.S. 21.191-001-A¹⁵⁶, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 04/05/2012, Seção 1, pág. 11, para constar em plaquetas nas aeronaves esportivas, favorecendo o interesse desses fornecedores industriais de sempre repassar riscos aos consumidores hipossuficientes, dissuadindo-os, após ler esse ilegal aviso, da busca de seus direitos constitucionais e até consumeristas, por acreditarem não ter mesmo esses direitos.

Essa ilegalidade da ANAC também é denunciada em 2016 e em 2018, nas duas versões do Relatório A-003/CENIPA/2015, nos trechos realçados na cor âmbar na imagem abaixo:



Esse conceito de “Voo por conta e risco”, e até mesmo essa plaqueta, constituem ilegalidades à parte, pois essas aeronaves construídas sem projeto aprovado, sem exigência de cumprimento de normas de segurança, não fiscalizadas, e mal informados e mal instruídos seus operadores, são também, e inteiramente, “aeronaves”, como definido no Código Brasileiro de Aeronáutica:

*“Art. 106. Considera-se **aeronave todo** aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas...*

*...Art. 107. As aeronaves classificam-se em **civis** e **militares**.*

§ 1º Consideram-se militares as integrantes das Forças Armadas, inclusive as requisitadas na forma da lei, para missões militares (artigo 3º, I).

*§ 2º As aeronaves **civis** compreendem as aeronaves **públicas** e as aeronaves **privadas**.”*

Como se observa acima, o Código Brasileiro de Aeronáutica divide as aeronaves em apenas duas categorias – civis e militares, e as aeronaves civis por sua vez se subdividem em somente duas subcategorias: públicas e privadas.

Não há na lei maior da aviação qualquer menção a uma terceira categoria de sub-aeronaves, que não mereçam a mesma segurança e fiscalização de qualquer outra, e onde não haja tutela jurisdicional do Estado às vidas de seus ocupantes e/ou de terceiros no ar ou em terra, como se depreende da frase “*voo por conta e risco próprios*”.

O rebaixamento da aviação “leve”, e de seus operadores e usuários a um status de párias, fora da tutela legal, é flagrantemente ilegal e demanda urgente correção, além da eventual responsabilização de todos os envolvidos, quer sejam agentes públicos, quer privados, e o Ministério Público detém legitimidade ativa para essa denúncia ao juízo.

Como a ANAC, para todas as suas permissivas normas, alega sempre como modelo as regras americanas, colamos abaixo, como desmentido, imagem do painel de uma aeronave Zodiac prefixo N5970C, exibida na feira de aviação Sun’n Fun, em Lakeland, Flórida, nos Estados Unidos, evento ocorrido de 5 a 10 de abril de 2016:



Tradução livre dessa plaqueta:

“ALERTA AO PASSAGEIRO”

*“ESTA AERONAVE É DE **CONSTRUÇÃO AMADORA** E NÃO ATENDE AOS REQUISITOS DE SEGURANÇA FEDERAL PARA AERONAVES PADRÃO.”*

Note-se que nos Estados Unidos, cuja regulação sempre é alegada pela ANAC como modelo para justificar as liberalidades que implanta no Brasil, não há nenhuma menção a “Voo por conta e risco” em plaquetas de aeronaves.

Além disto, a etiqueta acima só é encontrada nas aeronaves DE FATO “de construção amadora” nos Estados Unidos, não nas aeronaves produzidas industrialmente. E mesmo assim não há mensagens tentando induzir, em quem nelas embarcar, a ideia de que os riscos são deles, os próprios ocupantes.

Quanto à última expressão da plaqueta que a ANAC impõe, com os dizeres “PROIBIDA A SUA EXPLORAÇÃO COMERCIAL”, a julgar pela gradual permissividade das normativas da ANAC, essa vedação logo também será suprimida, permitindo que aeronaves que não satisfaçam aos requisitos de Aeronavegabilidade padrão e, portanto, mesmo sem garantia oficial de segurança, sejam integradas através de Certificados de Aeronavegabilidade “especiais” ao transporte de passageiros ou outras atividades comerciais alheias aos objetivos desportivos ou de aprendizado em técnicas construtivas, como é previsto em lei.

O CENIPA também denuncia, nas duas versões do RF A-003/CENIPA/2015, que não estão sendo respeitados limites quantitativos anuais impostos pelo RBHA 37, que permitiriam diferenciar a construção amadora da produção industrial, e evitar a dissimulação da produção industrial como se fosse construção amadora.

Esta limitação está prevista no RBHA 37 já desde o precursor da ANAC, antigo DAC, mas a ANAC o suprimiu na I.S. 21.191-001 A, um dispositivo hierarquicamente inferior a um RBHA, e que por isso não poderia alterar dispositivos desse expediente normativo superior – especialmente em assuntos de segurança.

Essa supressão foi praticada sem qualquer justificativa ou medida compensatória, sempre em favor dos interesses econômicos que almejam as vantagens de uma ilimitada produção em escala industrial, preservando ao mesmo tempo as vantagens regulatórias da construção de fato amadora, que poupa gastos com taxas (TFACs), e com o cumprimento de regras de segurança.

Trechos dos dois RF A-003/CENIPA/2015 que denunciam isso às págs. 12 e 13 da versão de 2016, e pág. 14 da versão de 2018, citando esse RBHA 37:

“RBHA 37 item 37.81:

*(d) Só são permitidas a comercialização por parte do construtor amador de, no **máximo, 03 (três) aeronaves a cada 05 (cinco) anos**, sendo que, **no máximo, 01 (uma) aeronave a cada intervalo mínimo de 01 (um) ano.**”*

A conveniente supressão desses máximos de uma aeronave por ano e de três aeronaves no período de cinco anos, é a mãe desta incongruente teratologia, cuja simples menção já fere a lógica: **a indústria de construção amadora.**

Automóveis, que circulam em terra firme e portanto são menos sujeitos a riscos e intempéries e são bem menos complexos que aviões, têm claros limites para distinguir construção amadora de produção industrial, como se vê na regulação específica desta atividade, a **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 63, de 21/05/1998¹⁵⁷**:

*Art. 1º Considera-se veículo de fabricação artesanal todo e qualquer veículo concebido e fabricado sob responsabilidade de pessoa física ou jurídica, **atendendo a todos os preceitos de construção veicular, de modo que o nome do seu primeiro proprietário sempre coincida com o nome do fabricante.***

*...Art. 3º Será permitido registro e licenciamento de **no máximo 3 (três) veículos** para cada fabricante, no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de cada ano.*

Ou seja, automóveis experimentais (“veículos terrestres de produção amadora ou artesanal”), que se deslocam em terra e por isso estão sujeitos a menores riscos ambientais, mecânicos e humanos:

- 1) Têm limites na legislação, que não permite produção industrial em série maior que apenas 3 veículos por ano para cada fabricante, para não haver camuflagem de produção industrial como construção amadora.
- 2) Têm que cumprir todas as exigências aplicadas aos veículos normais, de produção industrial, tendo que atualmente instalar Air-bags e freios ABS.
- 3) Têm seus acidentes registrados e investigados pelas autoridades de trânsito como os veículos de produção industrial, obtendo-se disso correções de projeto, estatísticas, recalls etc..
- 4) Têm sua instrução de condução feita em autoescolas certificadas (os Centros de Formação de Condutores), e a frequência dos alunos às aulas é monitorada por identificação biométrica.
- 5) Os exames dos alunos são feitos por autoridades do DETRAN, e não da própria escola da fábrica, como no caso das aeronaves esportivas. **É como se os fabricantes artesanais de Bugues ou de Jericos pudessem ensinar, examinar e dar carteira de motorista a seus clientes, e esses precários veículos pudessem trafegar livremente por entre os demais, nas ruas e estradas brasileiras!**

Bugues são veículos rudimentares, muitas vezes montados por amadores sobre chassis já usados, para fins exclusivamente esportivos. Porém, quando produzidos industrialmente, são submetidos aos mesmos rigores dos demais automóveis.

“Jericos” são utilitários feitos artesanalmente na zona rural (construção legitimamente amadora), com motores estacionários, rodas agrícolas, assentos de tábuas etc., sem certificação de segurança alguma. Mas não podem circular em vias públicas, não são emplacados, não são fabricados em série, e não há consumidores recolhendo taxas a um órgão público como a ANAC.

Nenhum usuário desses jericos paga ao erário pela vã certeza de que sua segurança estaria sob a tutela do Estado, como no caso da aviação “experimental”.

Ao contrário, as aeronaves ditas “experimentais de construção amadora”, são igualmente destituídas da garantia oficial de “segurança”, mas são produzidas por indústrias e circulam em aerovias públicas com Autorização de Voo, Matrícula, e Carteira de Habilitação CPD/CPR/CPL, Planos de Voo Visuais (VFR) e até por instrumentos (IFR), Rádio e Transponder, e apesar de pagarem taxas diversas, não recebem qualquer garantia de qualidade e segurança por parte da autoridade

aeronáutica legalmente competente (e no caso, tecnicamente incompetente), expondo não só os operadores em risco, mas também terceiros como você, leitor.

Com isso, as vidas humanas a bordo dessas aeronaves ou não, acabam valendo menos que qualquer outra, já que os acidentes não são investigados sob o pretexto ilegal de que se trata de “VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO”.

Absurdamente, essas aeronaves “experimentais”, voando no espaço tridimensional, muitas com velocidades maiores que 300 Km/h com 4 ou mais ocupantes, e por isso sob maiores riscos ambientais, mecânicos e humanos:

- 1) Não têm limites de quantidades produzidas na legislação, que permite **construção industrial** em série, aos **milhares**, sem teto anual, mas registradas pela ANAC como se fossem de “**construção amadora**”, e produtos **únicos**.
- 2) Não têm que cumprir todas as exigências aplicadas às aeronaves certificadas, de produção industrial, graças à suspeitíssima frouxidão da legislação e da absoluta ausência de fiscalização na produção e na manutenção.
- 3) Não têm seus acidentes investigados, perdendo-se importante feed-back para uma constante melhoria de sua qualidade e segurança.
- 4) Não têm instrução de pilotos em escolas certificadas como os Centros de Formação de Condutores, no caso dos automóveis.
- 5) Não têm checagens de pilotos feitas por autoridades como as do DETRAN, no caso dos automóveis, mas sim por colegas associativos e até por pilotos das próprias fábricas, **ambos sem qualquer interesse em reprovar um examinando colega das associações, ou um cliente no caso das fábricas**.
- 6) Não têm carteiras de habilitação checadas por órgãos públicos, sendo a instrução e a checagem feita pelos próprios instrutores da fábrica, e a carteira de habilitação autorizada por uma Associação de Ultraleves, exercendo função de polícia, prerrogativa de Estado, que não deveria ser delegada por órgãos públicos, no caso a ANAC.

Esta falta de isonomia regulatória é uma receita perfeita para o desastre.

Qual a lei que a permitiu?

A seguir, para maior clareza, colamos um quadro-resumo que permite comparar mais visualmente cada uma dessas diferenças entre automóveis e aviões “experimentais”:

NORMAS

Rígidas para Automóveis Experimentais

Que são "veículos terrestres de produção amadora ou artesanal", e ficam em terra com **menores** riscos ambientais, mecânicos e humanos:

Frouxas para as Aeronaves Experimentais

Que VOAM no espaço tridimensional (muitos a mais de 300 Km/h com até 4 pessoas) com **maiores** riscos ambientais, mecânicos e humanos:

3 veículos por ano para cada fabricante.	produção industrial em série, e aos milhares , sem qualquer teto anual.
todas as exigências dos veículos de produção industrial, atualmente Air-bags e freios ABS .	nenhuma das exigências aplicadas às aeronaves certificadas .
Acidentes registrados e investigados com correções de projeto, estatísticas, recalls etc..	Acidentes não investigados , nem sequer registrados, dando ao consumidor falsa impressão de segurança.
Instrução de motoristas em Centros de Formação de Condutores, e a frequência dos alunos monitorada por identificação biométrica.	Instrução de pilotos por instrutores do próprio fabricante.
Exames feitos por autoridades do DETRAN	Exames (check) feitos por instrutores do próprio fabricante.
Carteiras de habilitação de motoristas emitidas por um órgão público (DETRAN)	Carteiras de habilitação de pilotos emitidas por uma Associação de Ultraleves, exercendo função indelegável dos órgãos públicos (ANAC) .

A própria ANAC reconhece que uma simples Instrução Suplementar (I.S.) como essa 21.191 que dispensou os limites anuais e quinquenais de aeronaves vendidas para enquadrar um construtor como amador, não poderia mudar normas superiores como o RBHA 37, que impôs esses importantes limites, mas contraditoriamente a ANAC os eliminou com uma simples I.S., em 28/07/2016:

"IS Nº 61-002 Revisão D¹⁵⁸:

item 3.4: A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo."

A hierarquização das I.S.s em nível mais baixo também é imposta pela própria ANAC no §3º na RESOLUÇÃO Nº30 de 21/05/2008, nos mesmíssimos termos:

*Art. 14. Fica instituída a Instrução Suplementar - IS, norma **suplementar** de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC.*

§3º A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

No **Direito Público**, ao qual está submetida a ANAC, os agentes governamentais só podem fazer o que estiver **previsto** em lei, ao contrário do **Direito Privado** onde os gestores podem praticar qualquer ato, mesmo danoso ao seu negócio, desde que não esteja **vedado** por lei.

Quanto a isso Hely Lopes Meirelles leciona:

*“...a legalidade, como princípio de administração, significa que o administrador público está, em toda sua atividade funcional, sujeito aos mandamentos da lei, e às exigências do bem comum, e deles não se pode afastar ou desviar, sob pena de praticar ato inválido e **expor-se à responsabilidade disciplinar, civil e criminal**, conforme o caso.”*

O jurista Henrique Savonitti Miranda também cita textualmente:

*“... ao Administrador Público **só é dado fazer aquilo que a lei autorize**, de forma prévia e expressa. Daí decorre o importante axioma da **indisponibilidade, pela Administração, dos interesses públicos**.”*

Diante da ilegalidade da supressão pela ANAC dessa norma de segurança acima (RBHA 37) através de expediente hierarquicamente inferior ao do instrumento que a criou (IS Nº 61-002 Revisão D), mais uma vez, a pedido da ABRAVAGEX, outro parlamentar, o Senador Sebastião Valadares Neto, apresentou emenda ao novo Código Brasileiro de Aeronáutica proibindo especificamente, no artigo 95, a fabricação em série (portanto industrial), de aeronaves experimentais¹⁵⁹.

Mesmo o **Direito Público** brasileiro dispensando uma proibição, para que um agente público não aja ilegalmente, essa emenda Valadares proibiu essa ilegalidade mas também garantiu o fomento à indústria aeronáutica brasileira sem sacrificar a segurança da sociedade, ao propor que esse fomento se faça apenas através de:

“incentivos fiscais, isenções tributárias, subsídios e facilidades creditícias, linhas de financiamento oficial, apoio tecnológico através de incubadoras, cooperativas de compras de insumos, ou outros mecanismos que preservem a segurança de voo.”

A relatoria do PLS 258/2016 aprovou essa emenda, que então constou da versão final deste projeto de lei, até depois ter também suas garantias de segurança distorcidas às pressas, sob pressão de representantes da indústria, como veremos.

A miopia estratégica dos líderes desse importante setor industrial não lhes permite ver que basear sua competitividade em isenções que comprometem a segurança é uma atitude suicida, pois mais cedo ou mais tarde, como já está ocorrendo, seus produtos irão gradualmente perder credibilidade junto ao mercado, justamente como consequência dos acidentes causados por essas isenções das obrigatórias garantias **oficiais** de segurança.

Também não há, de fato, qualquer suporte legal para que a Agência Reguladora ANAC, submetida ao princípio lapidar da **legalidade** na esfera do **Direito Público**, possa dispensar os industriais do depósito do **projeto** de construção de aeronaves, impedindo que sejam submetidos à aprovação ou reprovação por parte de técnicos de seus quadros oficiais, e com isso inviabilizando as investigações de acidentes e a evolução da aviação decorrente desse “**aprender com os erros**”.

Menos sustentação legal há para a própria agência reguladora conceder às indústrias isenções justamente de normas de segurança, permitindo e pior ainda acobertando essa gigantesca produção industrial em série, disfarçada de construção amadora, provadamente lesiva aos direitos constitucionais de segurança e de vida dos cidadãos brasileiros, usuários diretos ou não, e também deletéria à isonomia entre regulados e aos princípios constitucionais da livre concorrência:

*Art. 173 da CF/88 (...) § 4º - a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à **eliminação da concorrência** e ao aumento arbitrário dos lucros.*

Sinal claro do advento de mais periclitantes liberalidades como essas é a possibilidade do uso comercial desses aviões sem garantias oficiais de segurança, defendido ostensivamente pelo Presidente da OSCIP ABUL, que desde os anos 80 sustenta que o setor deve ser pouco regulado e mesmo minimamente fiscalizado. E essa defesa do uso comercial contraria o slogan publicado no site da OSCIP ABUL:



Essas liberalidades que retiram a segurança dos pilotos, dos passageiros e dos demais, tendem a se perpetuar, pois em 07/11/2018, mesmo ao arrepio de leis superiores de proteção aos cidadãos em geral e aos usuários/consumidores em especial, o substitutivo à proposta original do novo CBAer, sem exigir habilitação de pilotos, incluiu o uso comercial já defendido pelo Presidente da OSCIP ABUL, participante da maioria das Audiências Públicas da comissão que propôs o CBAer.

Essa defesa do uso comercial de aeronaves sem garantia oficial de segurança, ato preparatório para inclusão no novo CBAer, está publicada no site dessa entidade que esse mesmo cidadão preside há décadas¹⁶⁰:

“Num país em desenvolvimento como o nosso, onde não são fabricados pela EMBRAER ou NEIVA, aviões para todos os empregos e para todas as faixas de mercado, restringir o uso comercial de alguns tipos de aeronaves experimentais é, praticamente, proteger a indústria aeronáutica estrangeira.

...Se um piloto quiser rebocar uma faixa de propaganda com uma aeronave de construção própria, sobre o mar, sem por em risco a vida de terceiros, onde está o crime?

Se as pessoas têm curiosidade em experimentar um voo de ultraleve, mas não tem nenhum amigo ou conhecido que o leve, porque não permitir que pilotos usem ultraleves para fazer voos panorâmicos e com isto satisfazer o desejo de tanta gente que de outra forma jamais poderia voar?

O Presidente da OSCIP ABUL, para justificar a desregulação que defende, se insurge aí contra o que supõe ser efeito da proibição de uso comercial das aeronaves que não apresentam garantia oficial de segurança: “*proteger a indústria aeronáutica estrangeira”.*

Mas contraditoriamente, essa OSCIP nada disse quando seu parceiro da montadora Flyer Indústria Aeronáutica conseguiu da ANAC isenções de normas de SEGURANÇA, obtendo economia de custos que lhe deram diferenciais competitivos anticoncorrenciais, que por sua vez garantiram em definitivo o monopólio desta empresa para montar aeronaves estrangeiras, como no caso as da série RV (RV10, RV9, RV7...) da Van’s Aircraft norte-americana, além de outras.

A OSCIP ABUL silenciou sobre essas distorções da regulação, que resultaram em prejuízos competitivos à iniciativa privada genuinamente nacional justamente (ou injustamente), para “*proteger a indústria aeronáutica estrangeira”* e não a indústria aeronáutica brasileira.

Ao ritmo atual, e com esse apoio da OSCIP ABUL sob o ilegal beneplácito da ANAC, logo o poder industrial conquistará também o direito de vender experimentos sem garantia oficial de segurança para uso agrícola (pulverização), publicitário (reboque de faixas), de turismo (voos panorâmicos), e outras atividades comerciais já defendidas pela fidelíssima aliada das indústrias estrangeiras – a OSCIP ABUL, nas inconformidades listadas acima.

E tudo sem informações claras ao público, como de praxe.

Não são suposições, pois a OSCIP ABUL e seus parceiros industriais, em 2016, já defenderam, neste sentido, 17 emendas ao projeto do Código Brasileiro de

Aeronáutica, que à época foram rechaçadas, mas o mérito das mesmas ressurgiu recentemente no substitutivo do Senador José Maranhão, aprovado a toque de caixa no apagar das luzes da última reunião do CEARO, como veremos adiante.

A regulação da produção industrial na aviação “leve”, distorcida por meio desse errôneo enquadramento como “experimental”, “construção amadora”, ALE, ou seja qual for seu apelido de plantão, rebaixa seus usuários a um status de cobaias da indústria, de verdadeiros párias excluídos da tutela legal de seus direitos.

Essas distorções normativas já consagradas, e as que estão por vir, são flagrantemente ilegais e necessitam urgente correção, além da eventual responsabilização criminal de todos os envolvidos, quer sejam agentes públicos quer privados, pela mortandade já provadamente decorrente, aqui demonstrada em seus aspectos legais, e apoiada por dados estatísticos obtidos de fontes oficiais.

Até o CENIPA, assim como toda a sociedade, sempre foi informado, ou melhor, desinformado (pelas alegações das indústrias e pelo próprio cadastramento como aeronaves de construção amadora junto à ANAC), de que tais aeronaves eram únicas, produzidas artesanalmente e, portanto sem similares, e em decorrência disso, sem interesse público em investigar seus acidentes.

A própria ANAC mentiu abertamente sobre isso¹⁶¹ em resposta à ABRAVAGEX:

*“Assim sendo, **cada aeronave experimental é única**, o que por si só já dificultaria a investigação, ademais, **justamente por serem únicas, as** possíveis recomendações extraídas de um processo de investigação poderiam ter aplicabilidade muito limitada a outros casos, tendo pouca eficácia na prevenção de novas ocorrências semelhantes.”*

E ainda, inaceitavelmente, a ANAC confessa tal renúncia de seus deveres, em texto que transparece que, para ela, as vidas a bordo dessas aeronaves valem menos que as outras, já que não merecem gastos em investigações:

“Tendo tudo isso em conta, percebe-se que, regra geral, não há elementos que justifiquem o dispêndio dos escassos, concorridos e caros recursos disponíveis para investigação de todos os acidentes aéreos na investigação de eventos ocorridos com aeronaves experimentais.”

O então blog “Paraserpiloto”, hoje “Instituto Paraserpiloto”, entidade de divulgação de conhecimento na aviação respeitada por toda a comunidade aeronáutica, publicou em 03/02/2017¹⁶², comentário sobre esse absurdo conceito

de aeronaves únicas, aplicado contraditoriamente a centenas de aeronaves idênticas, produzidas industrialmente em série.

O artigo ilustra a impropriedade desse conceito com o caso de um acidente fatal com uma aeronave Bravo 700 que matou o instrutor caindo em um cemitério no Paraná em 05/12/2016¹⁶³, e o fato desse acidente não ter sido investigado sob a alegação de ser uma “**aeronave única**”, o que é sabidamente inverídico pois esse modelo à época tinha já **114** exemplares registrados na ANAC.

Como já dito, somente se as aeronaves PET fossem de fato únicas a ANAC poderia dizer que, além de não haver condições técnicas para investigar seus acidentes, não haveria mesmo qualquer interesse social de prevenção, porque eventuais lições obtidas nessas investigações não trariam benefícios a mais ninguém, já que não haveriam outras aeronaves do mesmo tipo para incorporar as correções dos defeitos ocasionalmente detectados nas perícias oficiais do acidente.

Claro que as aeronaves PET não são **únicas**. São centenas, idênticas entre si.

Quanto à errônea concepção de “voo por conta e risco”, que afastou por tanto tempo as investigações oficiais, o investigador de acidentes aéreos, Tenente Coronel Ref. Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer, Ex-Chefe da Seção de Treinamento e Controle no CENIPA, afirma (grifos nossos):

“...Critério seletivo para investigação de acidentes com aeronaves experimentais recreativas. Na legislação de Segurança de Voo (NSCA 3-13) emitida pelo CENIPA, está estabelecido que os acidentes com aeronaves experimentais para uso aero desportivo (recreativas) somente serão investigados pelo SIPAER se o CENIPA julgar que as circunstâncias e conseqüências justifiquem a sua realização, uma vez que o seu uso é “por conta e risco do operador”.

Dessa forma, não está definida como obrigatória, pois a ocorrência será submetida à apreciação do CENIPA que poderá opinar favorável ou contrariamente à sua realização. Julgamos que a ocorrência de uma fatalidade deve ser considerada como motivo indiscutível para esse critério, da mesma forma que danos causados a terceiros. No entanto, na prática, o senso comum da comunidade aeronáutica aponta que a frequência de não investigação nesse segmento da aviação é maior do que os casos de acidentes investigados.

*Ao não ser investigado, não há como ser percebido um **ensinamento**, pois não terá havido processo organizado para tal ação. Não sendo colhido*

*ensinamento, não haverá divulgação para que outros possam tirar proveito e não incorram em acidentes semelhantes, da mesma forma que **os demonstrativos e as estatísticas não revelam a situação real, ou melhor, revelam uma situação falsa de suposta segurança que, na realidade, não existe.***

*Pode-se concluir que, nessa condição, não será possível conhecer a realidade dos acidentes ocorridos, portanto, **não é possível definir o nível de segurança da atividade, e ainda mais, não será possível aprender com o erro dos outros.***

Essa afirmação é totalmente contrária à filosofia do SIPAER, mas foi estabelecida pelo próprio Sistema ao definir tal regra na sua legislação.

Em função disso, não há instrumento legal a ser usado em benefício da prevenção de novas ocorrências, e se não há tais instrumentos, não há como se estabelecer critérios e parâmetros para que sejam seguidos, pois também não há referências para a adoção de um eficaz procedimento de supervisão, por isso, não havendo supervisão, não haverá disciplina para o cumprimento de critérios.

*Dessa forma, **a categoria dos experimentais recreativos está colocada fora dos benefícios de uma atividade de prevenção de acidentes, ou seja, a declaração que essa operação é realizada “por conta e risco do operador” o coloca a margem da legislação, esquecendo que o experimental voa sobre outras pessoas**”.*

Na medida em que está sendo constatada a falácia dessa camuflagem permitida pela própria ANAC, de construção amadora individual de aeronaves únicas, e sendo revelada a maciça construção industrial em série de aeronaves idênticas, que esse engodo ainda tenta mascarar até o ano 2021, no programa IBR2020 estendido, o CENIPA vem passando então a investigar esses acidentes.

E começou pelo já citado acidente fatal do Petrel PUPEK que, mesmo sendo a única apuração completa de acidente deste segmento “pirata” da aviação, já bastou para expor as vísceras desse perverso ambiente regulatório no qual infelizmente chafurda o setor de aeronaves leves – e até não tão leves, no Brasil.

Além das já citadas, seguem algumas outras gravíssimas irregularidades detectadas pelo CENIPA nesta inaugural investigação completa, revelando que as falhas da regulação da ANAC agem como fatores contribuintes de acidentes:

1) As duas versões do RF A-003/CENIPA/2015, em 2016 e 2018, denunciam a total anomia regulatória da ANAC, se referindo aos desvios na instrução de pilotos. O seguinte texto contínuo foi por nós seccionado, sendo realçados na cor âmbar os trechos mais críticos, e inseridas observações em cada um deles:

Ainda em relação à instrução, observou-se que a **legislação vigente foi permissiva** ao indicar que o treinamento prático de parafuso ocorreria “**quando possível**”. Desta forma, verificou-se que os aeroclubes e as escolas de aviação possivelmente não estariam realizando o treinamento de parafuso.

OBS.: Este absurdo “requisito” que pretensamente impõe, de modo permissivo, cumprimento apenas “quando possível”, será comentado em tópico específico.

2) O CENIPA insiste, nas duas versões do RF A-003/CENIPA/2015, apontando os desvios da produção e venda de aeronaves **de construção industrial**, e seu enquadramento como “**de construção amadora**”:

Em relação à legislação pertinente às aeronaves experimentais, observou-se que a mesma encontrava-se em fase de transição. As aeronaves construídas por amadores tinham que comprovar o critério da porção maior, ou seja, **a maior parte da aeronave deveria ter sido construída pelo construtor amador**.

Ao longo do tempo, a indústria aeronáutica de aeronaves experimentais consolidou-se e passou a vender aeronaves de construção amadora, as quais eram entregues prontas a seus clientes, mesmo não atendendo ao critério da porção maior.

OBS.: As liberalidades que inicialmente regulavam frouxamente a construção amadora eram aplicáveis a aeronaves **de fato** integralmente construídas por amadores, sob o argumento de que, por conhecê-las e testá-las no processo de construção, e voarem nelas apenas esses próprios arrojados amadores, sem expor terceiros a riscos, eles então poderiam assumir “*voos por conta e risco próprio*”.

Posteriormente, com a liberação da montagem a partir de “kits” feitos pelas indústrias, a construção “integral” pelo amador reduziu-se a apenas **51%**, mas sua responsabilidade pelos riscos pessoais e a terceiros permaneceu em **100%**.

Essa situação piorou ainda mais quando os **51% (porção maior)** foram isentos e se tornaram **0%**, e os kits e sua montagem, se tornaram descaradamente industriais.

A ANAC sabe precisamente o que seria uma “aeronave de construção amadora”, pois emitiu a INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS Nº 21.191-001 Revisão A³¹:

*4.1 Aeronave de construção amadora. De acordo com o parágrafo 21.191(g) do RBAC 21, é uma aeronave cuja **porção maior** foi fabricada e montada por*

³¹ Aprovação: Portaria ANAC nº 848/SAR, de 3 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 4 de maio de 2012, Seção 1, pág. 11.

pessoa(s) que realizou(aram) a construção unicamente para sua própria educação ou recreação...:

O critério da **porção maior** aí citado, e já também isentado, já era uma criativa e irresponsável frouxidão regulatória, pois estabeleceu que bastaria um construtor fabricar no mínimo 51% da aeronave, para já ser considerado um construtor amador integral, e por isso ser considerado um expert capaz de, com sua experiência, prescindir da avaliação técnica de um vistoriador oficial e poder realizar “voos por conta e risco próprio”, sobre as cabeças desavisadas de qualquer cidadão.

Ressalve-se aqui que a ANAC não estabeleceu uma métrica para aquilatar o grau de participação de **51%** desse pretenso construtor amador na fabricação de uma aeronave, pois não se sabe se esse percentual é calculado na pretensa “Lista de Verificação” em função do tempo gasto, do valor dispendido, do peso dos componentes, ou pelo grau de complexidade dos produtos ou da sua instalação.

Levando-se a um extremo, para fins de ilustração, a simples fixação dos 4 parafusos que normalmente prendem o motor e das ligações elétricas e de combustível podem, lançados como tarefas isoladas, somar mais pontos em favor da tese de execução da porção maior pelo suposto construtor amador, do que a própria fabricação do motor, ou das asas, ou da fuselagem, tarefas obviamente muito mais complexas que uma simples montagem, mas que podem ser lançadas como parte dos supostos 49%, como apenas um “kit”, que não descaracterizaria o produto como “de construção amadora”, já que são as próprias indústrias que confeccionam essa lista, em óbvio conflito de interesses.

O mesmo vale para as complexas parafernálias eletrônicas importadas, de navegação e monitoramentos, produzidas pela tecnologia industrial em informática embarcada, que produz equipamentos não certificados, mas sofisticados e de complicada operação, apesar de sua simplíssima instalação, praticamente “*plug and play*” (ligue e use).

A situação toda permitiria, no limite, que a instalação de uma simples capa de assento pelo construtor amador ou a colagem das etiquetas de avisos adesivos no painel, possa equilibrar, por exemplo, a fabricação industrial de toda a estrutura da fuselagem ou das superfícies de comando e das asas.

Essas tarefas de complexidade e demanda de carga horária radicalmente desiguais, têm pesos iguais no pueril formulário da ANAC: a tal “*Lista de verificação de fabricação e montagem*”, que consta da norma ANAC F-100-81¹⁶⁴.

Mesmo que fosse aplicado o critério aparentemente justo de horas de trabalho dispendidas na fabricação, ele se mostra radicalmente distorcivo, pois qualquer tarefa realizada no ambiente profissionalizado de uma indústria, com seus eficientes equipamentos e ferramentas especializadas, demandará muito menos horas que o mesmo trabalho quando feito de modo caseiro, com ferramental rudimentar, por um suposto construtor amador.

Afora essa aberrante falta de critério de valoração, neste formulário F-100-81 são apresentadas 176 tarefas que se propõem ser de “verificação” da porção maior.

No entanto, nos 6 setores em que foi dividida a construção da aeronave, há espaços EM BRANCO, já previstos para que no mínimo 37 outras tarefas possam ser criadas e lançadas, ao livre arbítrio da própria indústria, como sendo executadas pelo pretense “construtor amador”, sem nenhum parâmetro ou exigência do órgão “regulador” que possa minimamente balizar a confecção e o preenchimento de um formulário de seleção assim tão importante para a segurança de voo.

Apenas essa liberalidade, extremamente conveniente à indústria, amplia em 21% sua margem de manobra para enquadrar como amadora sua construção industrial, e assim livrar-se dos custos das exigências de cumprimento de normas de segurança e das taxas governamentais, como é absurdamente permitido na suspeitíssima regulação da ANAC para a aviação leve brasileira.

Como já dito, as imprecisões na determinação do percentual de participação majoritária de um construtor amador na fabricação desses aviões, fez surgir o conceito oportunista do fornecimento de “kits” pela indústria, pretensamente correspondendo a apenas **49%** da aeronave, percentual obviamente discutível, mas suficiente para que as indústrias fornecedoras julguem legalmente sustentável para o repasse de **100%** da responsabilidade e dos riscos ao consumidor.

Mas a coisa fica ainda mais favorável a essa fraude contra o consumidor, pois é a própria indústria que confecciona, a seu gosto, o documento que atesta essa participação do construtor amador na “maior parte” da fabricação – a chamada “lista de verificação”, como também definido na famigerada IS nº 21.191-001 A¹⁶⁵, o dispositivo que mesmo sendo hierarquicamente inferior, modificou o RBHA 21:

4.14 Lista de verificação de fabricação e montagem de aeronaves construídas por amadores. É a ferramenta usada pela ANAC para determinar se o construtor amador cumpriu com o critério da porção maior, definido no item 4.15.

Esse item 4.15 dessa I.S. então define o que seria a tal “porção maior”:

*4.15 Porção maior. É o critério relacionado à construção de aeronaves por amadores significando que, quando a aeronave estiver completa, **a maioria** das tarefas da lista de verificação de fabricação e montagem de aeronave de construção amadora terá sido realizada pelo(s) construtor(es) amador(es) que empreendeu(eram) a construção.*

É então nesse mesmo item, já claramente leniente, por considerar **51%** como **100%**, que a ANAC inaugura, mais à frente, brechas para delegar às indústrias a confecção da tal lista de verificação citada acima, de acordo com seus interesses:

*A avaliação da aeronave visando determinar se a mesma atende ao critério de porção maior é feita através de inspeções **e/OU** da **lista de verificação** definida no item 4.14 acima, a critério da ANAC.*

O uso da dupla conjunção “**e/OU**” acima significa que a avaliação do cumprimento da “porção maior” da construção amadora pela ANAC, pode ser feita através de:

1. ... **e/**... = avaliação feita de ambas as formas;
2. ... **/OU** = avaliação feita através de inspeções *in loco*, se exercida a primeira opção;
3. **/OU**... = avaliação feita através APENAS da lista de verificação, se exercida a segunda opção (lista **preenchida** pelas indústrias, travestidas de “construtor amador”, e feita segundo seus interesses).

Com efeito, fechando a construção normativa dessa irresponsável delegação em favor dos próprios industriais, mais adiante na mesma norma se vê quem de fato **preenche** essa tal lista, e a remota chance da mesma ser oficialmente verificada:

*5.10.3 A lista de verificação de fabricação e montagem de aeronaves de construção amadora, **preenchida pelo construtor amador, pode** ser solicitada pela ANAC, a seu critério, nesta fase.*

Quem é esse tal “construtor amador”? A parcela das indústrias que é parceira da ANAC, que apenas **pode** solicitar essa lista, mas como verificamos em um caso específico, não o faz, pois mesmo quando é dever expresso em lei a ANAC já se omite, mais ainda quando é apenas facultado se envolver.

Todos esses “OUs” e “PODEs” são posteriormente usados como brechas por onde, na prática, sempre resvala a regulação quando se trata de garantir os

interesses da associação industrial/corporativa que domina esse setor na ANAC. Assim, SEMPRE as listas de verificação serão **feitas** e **preenchidas** pelos próprios industriais, e NUNCA, ou raramente, será solicitada pela ANAC.

Segundo a ANAC, esse precaríssimo enquadramento de um simples consumidor como “construtor amador”, já garantiria que o mesmo adquiriu conhecimento suficiente para demonstrar ter seguido projetos, e desse modo dispensar a certificação oficial da segurança, e por fim “voar por conta e risco próprio”. Como se vê, é um rosário de incontáveis fatores contribuintes de acidentes, entre os quais estão as causas, como comprovam as estatísticas oficiais.

3) Prosseguem as denúncias do CENIPA, publicadas em 2016 e em 2018:

*“Em 2009 foi criado um **Grupo de Trabalho** a fim de discutir melhorias na regulamentação relativa às Aeronaves Leves Esportivas e os RBHAs 37 e 38. **Este grupo teve a participação de associações e fabricantes de conjuntos para construção amadora. A ANAC participou das reuniões do GT como ouvinte.**”*

OBS.: A associação de pilotos ABUL, a ABRAEX dos pretensos construtores amadores, e os industriais representados pela ABRAFAL, ostentaram seguir os trâmites burocráticos para legalização de normas, como por exemplo serem elas aprovadas pela diretoria da ANAC e passarem por fictas Audiências Públicas. Mas na realidade esses interessados praticamente se auto regularam, enquanto a agência reguladora ANAC “participou” dessa excrescência normativa apenas como **OUVINTE**, o que ilustra seu descaso com a segurança de voo, com os direitos dos consumidores e com o interesse público, além dos princípios constitucionais!!!

4) Segue o CENIPA, denunciando em ambas as versões do RF A-003/CENIPA/2015, que **essa autorregulação sobrepôs interesses econômicos privados à segurança, às leis brasileiras, e em especial ao Código Brasileiro de Aeronáutica:**

*“Verificou-se que **a ANAC realizou alterações e atualizações na legislação da aviação civil**, no que concerne às aeronaves experimentais, em especial aquelas de construção amadora, **com base no relatório deste Grupo de Trabalho**, emitido em 31 de março de 2010.*

*Em relação **ao relatório do Grupo de Trabalho**, observou-se que, apesar das sugestões de melhoria na regulação do setor que impactavam positivamente a segurança de voo, **o mesmo teve como foco o aspecto econômico, o qual se***

sobrepôs às demais questões, como o atendimento à legislação em vigor ou à segurança de voo, ...

OBS.: esse relatório do “Grupo de Trabalho” dos próprios regulados foi transformado rapidamente em regulação pela ANAC, mesmo **sobrepondo aspectos econômicos às leis e à segurança de voo!!!**

5) O CENIPA **detalha** ainda tanto em 2016 quanto em 2018 o caráter distorcido dessa pseudo-regulação, forte no sentido da desregulação:

*“...o que se verifica pela proposta de isenção do critério de porção maior, a qual foi concedida pela ANAC, pelo **consenso** de que a atividade deveria ser **pouco regulamentada**”.*

OBS.: Não se espera outro **consenso** que não a **mínima regulação possível** por parte de regulados imediatistas, como alguns da indústria aeronáutica leve, que não vêm que a falta de regras de segurança é um tiro no pé que mina a confiança do público.

6) O CENIPA também insiste, há mais de dois anos, na denúncia de existir na regulação distorcida da ANAC uma sutil deturpação até do sentido das expressões usadas nos dispositivos regulatórios prévios:

*“pela alteração da legislação de **“aeronave construída por amador”** para **“aeronave de construção amadora, ...”**”.*

7) Em outro trecho dos dois relatórios, o CENIPA repete sua inconformidade com esse contorcionismo semântico praticado para tentar legitimar a aberrante construção amadora feita por indústrias:

*“Além disso, o texto do item **“(g) Operação de aeronave de construção amadora”**, já era uma alteração em relação à Emenda 00, a qual previa o texto **“(g) Operação de aeronave construída por amador”**”.*

OBS.: Não passou despercebida ao CENIPA a arguta modificação da expressão **“aeronave construída por amador”** para **“aeronave de construção amadora”**.

Trata-se essa manobra de uma suspeitíssima tática que a ANAC usou, sob influência do grupo industrial travestido de Grupo de Trabalho (GT), na tentativa de desviar o cunho amador do **processo construtivo** do produto aeronáutico, para o que seria uma imaginária característica abstrata, imanente no próprio **produto**.

E essa característica supostamente hereditária de “construção amadora”, persistiria mesmo a aeronave sendo construída por uma indústria.

Como se o atributo “construção amadora” fosse um atavismo inseparável da natureza desses produtos, independente do processo pelo qual foram produzidos.

Algo intrínseco e inseparável de sua suposta “alma”, do âmago do seu ser.

Assim, com esse jogo de palavras, o amadorismo na construção foi deslocado:

De uma concretude sólida e objetiva:

- a AUTORIA DA CONSTRUÇÃO por amadores, para uma abstração vaga e subjetiva:
- a CARACTERÍSTICA DO CONSTRUTO, sem que se saiba o que definiria essa tal “característica”.

Com o perdão da ironia, pode-se até ver essa irracionalidade como uma variante da controvertida ideologia de gênero, onde uma aeronave pudesse se sentir “de construção amadora”, mas está presa em um produto industrial!

Para concluir esse tópico, o CENIPA insiste ainda no conflito dessas normas da ANAC com as leis e em especial com o Código Brasileiro de Aeronáutica:

“...situação que conflitava com o CBA, entre outras questões.”

OBS.: Entre essas “outras questões” estariam: a Constituição Federal, o Código de Defesa do Consumidor, a Lei 11.182 de criação da própria ANAC, a Lei 9784/99 de Procedimento Administrativo e outras mais.

Essa sobreposição dos aspectos econômicos às leis e à segurança de voo, até ser revelada pelo CENIPA, era cuidadosamente oculta aos consumidores, à sociedade em geral, e aos olhos da justiça, enquanto a ANAC agia relegada ao papel de ouvinte e fiel escudeira de interesses empresariais, apesar de a ANAC ter o dever constitucional e infraconstitucional de zelar pela segurança da população brasileira com **impessoalidade, legalidade e transparência**.

Amostra dessas distorções é o fato da ANAC ter contratado a peso de ouro a então OSCIP DCA-BR, delegar a ela o estudo para “atualização” do regulamento aos próprios regulados e depois, em falsas audiências públicas, legitimar as lenientes “recomendações” de isenção de normas de segurança a esse grupo, tornando-as oficiais.

A DCA-BR perdeu essa qualificação como OSCIP, segundo o jornal O Vale¹⁶⁶, de São José dos Campos, polo aeronáutico tradicional do Brasil, sede da EMBRAER.

Essa contratação onerosa aos cofres públicos se deu apesar da ANAC contar com 116 diretorias ou superintendências, 1.684 funcionários e 686 milhões de Reais de orçamento anual (dados de 2017), pois ao invés de utilizar profissionais especializados desses seus quadros para essas funções legais de normatização na aviação, objeto finalístico de uma Agência Reguladora, na prática a ANAC terceirizou a regulação aos próprios regulados, em franco conflito de interesses.

A OSCIP DCA-BR, para “regular” a aviação leve, por sua vez criou o “Grupo de Trabalho” G.T., cuja distorção principal foi ser formado com os próprios regulados (os empresários da indústria aeronáutica representados na ABRAFAL, e seus parceiros da OSCIP ABUL e da ABRAEX), para fornecer “consultoria” e “ditar” as regras que há quase 10 anos regulam a eles próprios com isenções de normas de segurança como a famigerada I.S. 21.191-001 A e seus sucedâneos.

Essa I.S. é justamente a que é denunciada repetidamente pelo CENIPA por contrariar as leis, em especial o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, prejudicar a segurança de voo, e sobrepor interesses econômicos privados a tudo isto.

Essas denúncias, vindas do órgão máximo de investigação e prevenção de acidentes aéreos, comprometeram a viabilidade jurídica e a visão de legitimidade, por parte da opinião pública, dessa estratégia de auto regulação que vamos chamar de PLANO A.

Mas além de outras, a Lei que criou a ANAC, a 11.182, Art. 11 dispõe:

Compete à Diretoria:...

V – exercer o poder normativo da Agência;

*Parágrafo único. **É vedado à Diretoria delegar a qualquer órgão ou autoridade as competências previstas neste artigo.***

No entanto a ANAC considera legais suas normas focando estritamente no formalismo através do qual foram expedidas e cumpridas as normas, obviamente emanadas da Diretoria dessa agência reguladora.

Mas o que se combate não é o formalismo e sim o inaceitável mérito das normativas, que como a I.S. conflitam sim com leis maiores como um RBHA, e por isso são normas infra legais questionáveis quanto à sua legalidade.

Em resposta ao desmascaramento desse PLANO A do G.T., com a ANAC isentando regras de segurança às indústrias como simples ouvinte, etc., os industriais que dominam o setor e seus aliados, imediatamente reagiram, criando:

O PLANO B

Em 11/11/2014 algumas entidades aerodesportivas como a ABRAEX, que aparenta simular a representação dos verdadeiros construtores amadores, fundaram, na presença da CNI – Confederação Nacional das Indústrias, a **CONAC** – Confederação Nacional da Aviação Civil, “...constituída pelos representantes da categoria econômica de **empresas e empresários** do ramo da aviação civil...”, como consta em seu estatuto¹⁶⁷.

Como mais uma useira e vezeira manobra desses interesses industriais e associativos, para aparentar maior importância e oficialidade dessa entidade, até a sigla é a mesma do Conselho de Aviação Civil – CONAC.

No entanto, a Secretaria-Executiva do **CONAC**³² **oficial** é exercida pela Secretaria de Organização Institucional – SEORI – do **Ministério da Defesa**, com o apoio do Departamento de Política de Aviação Civil – DEPAC, e desse “CONAC DE VERDADE”, participam nada mais nada menos que os seguintes órgãos de governo:

- Ministro de Estado das Relações Exteriores;
- Ministro de Estado da Fazenda;
- Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior;
- Ministro de Estado do Turismo;
- Ministro Chefe da Casa Civil da Presidência da República; e
- Comandante da Aeronáutica.

Esse tipo de estratégia de manipulação da opinião pública com a criação de normas, instituições, processos e denominações com cuidadosa fachada de oficialidade, legitimidade, transparência e representatividade popular, é costumeira no setor da indústria da aviação leve, como podemos ver em outros exemplos:

- A entidade que em 2009, foi contratada pela ANAC por R\$ 24.435.897,96³³ para prestar serviços na área de certificação aeronáutica, e que capitaneou a autorregulação do setor das indústrias aeronáuticas leves no Brasil, usa a sigla “**DCA-BR**”. Essa sigla induz no consumidor hipossuficiente a impressão de similaridade com **DAC**, o mais rigoroso órgão militar, que precedeu à ANAC.
- Aeronaves como o Super Petrel **LS**, que agora se sabe que é um experimental **não certificado**, são anunciadas com essa sigla **LS** como sufixo, induzindo já no nome a

³² Órgão de assessoramento do Presidente da República para a formulação da política nacional de aviação civil, instituído pelo Decreto nº 3.564/2000, de 17 de agosto de 2000, e alterado pelos Decretos nº 3.955/2001, de 5 de outubro de 2001, e nº 5.419/2005, de 13 de abril de 2005.

³³ Ação Civil Pública nº 7543-49.2015.4.01.3400.

impressão de similaridade com aeronaves **LSA**, sigla em inglês para **aeronaves certificadas** como Aeronaves Leves Esportivas – **ALE** no Brasil.

- A sigla **ALE**, por sua vez, é usada como prefixo no Serial Number de 28 aeronaves igualmente não certificadas no Brasil, como consta no RAB de abril de 2018, induzindo no consumidor a crença de que se tratariam de verdadeiras Aeronaves Leves Esportivas – ALE.

A fundação por essas entidades dessa CONAC “alternativa” foi um ato preparatório confeccionado de modo orquestrado para posteriormente atuar garantindo, no novo CBAer, as conquistas dos interesses industriais que contrariam as disposições da versão em vigor desse Código do Ar, regalias ilegais que foram reveladas e denunciadas por duas edições do RF A-003/CENIPA/2015:

1) Prova de que a **CONAC** é uma entidade industrial, é que participou de sua fundação nada mais nada menos que a **CNI** – Confederação Nacional da Indústria, e até mesmo associados da **OSCIP ABUL**, reconhecida aliada da indústria.

2) O Presidente da CONAC, Senador Vicentinho Alves, compromissado estatuto dessa entidade a defender os interesses desse setor empresarial, posteriormente criou a **CERCBA** – Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica – **CBAer**.

3) Utilizando-se das prerrogativas especiais que possui, o Senador Vicentinho nomeou para presidir a CERCBA seu parceiro na Diretoria da CONAC, o advogado Georges de Moura Ferreira, que lá exerce a função de Diretor Administrativo.

4) Esse mesmo advogado, por sua vez, é também Vice-Presidente da **ABRAEX**, que ostenta representar os verdadeiros construtores amadores, mas que denota ser utilizada para legitimar os interesses industriais da **ABRAFAL** e da **OSCIP ABUL**, como ocorreu no **G.T.** do **DCA-BR**.

5) O Presidente dessa ABRAEX, por sua vez, já havia então se tornado o Diretor Financeiro da CONAC.

6) O Presidente da CONAC, Senador Vicentinho Alves, tornou-se depois Presidente do **CEAERO** – Comissão Especial destinada a examinar o PLS 258, de 2016, que analisa a proposta do CERCBA para o novo Código Brasileiro de Aeronáutica. Como vimos, essa controversa proposta foi elaborada sob a presidência de seu colega de Diretoria na CONAC, o onipresente advogado Georges de Moura Ferreira.

7) O PLS 258/2016, elaborado pela CERCBA, foi denunciado pela Folha de São Paulo UOL¹⁶⁸ por defender interesses econômicos privados sobrepondo-os ao interesse público.

8) Já no âmbito do CEAERO, foram apresentadas 17 propostas de emendas, todas na expectativa de delegar poderes de polícia às Associações do Aerodesporto, obviamente beneficiando a OSCIP ABUL e por consequência várias pessoas e instituições acima citadas, ao arripio das leis brasileiras.

9) Diante da evidente inconstitucionalidade dessas 17 emendas, e por intervenção da ABRAVAGEx alertando o relator do PLS 258/2016, nenhuma das 17 emendas foi aprovada pela revisão desse relator. Após a emissão desse relatório, o PLS 258/2016 permaneceu paralisado. Acreditamos que essas denúncias referentes às ilegalidades constatadas, cujo inteiro teor pode ser acessado pelo site do Senado ou da ABRAVAGEx¹⁶⁹, contribuíram para inviabilizar a marcha acelerada de andamento que o distorcivo PLS 258/2016 mantinha até então.

10) Ao mesmo tempo o versátil Advogado Georges de Moura Ferreira, que presidiu a Comissão do Novo Código Brasileiro de Aeronáutica, já atuava na defesa de interesses empresariais, não do interesse público, ocupando cargos formais e informais no conjunto das entidades privadas e foros oficiais pertinentes, como:

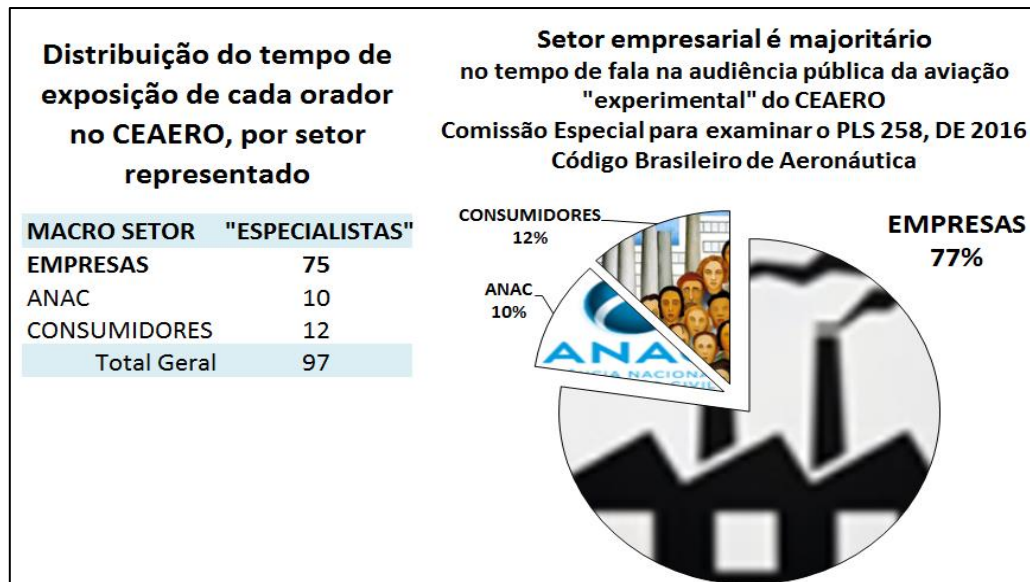
1. Vice-Presidente da ABRAEX;
2. Diretor Administrativo da CONAC;
3. Diretor Jurídico da CAB (Confederação do Aerodesporto Brasileiro);
4. Presidente da CERCBA;
5. Encarregado no CEAERO de organizar as mesas da última etapa desse seu rebuscado plano pró-empresarial: a audiência pública, no Senado Federal.

Esse polivalente advogado organizou a mesa diretiva específica da “aviação experimental” no CEAERO acomodando nela apenas seus parceiros das entidades nas quais, “coincidentemente”, exercia algum cargo diretivo:

1. O Presidente da ABRAEX, que camufla como amadora a montagem industrial;
2. O Presidente da CONAC, criada para defender interesses empresariais;
3. A Presidente da CAB, que fabrica balões;
4. O Presidente da OSCIP ABUL, defensora de interesses industriais;
5. O Diretor da ABRAFAL, montador industrial de aeronaves americanas;
6. E até um montador industrial de aeronaves americanas da Bahia, que oficialmente nem constava como inscrito, como a própria ABUL admite em seu site, e que atuou como lobista na última audiência pública que distorceu o PLS 258/2016 em menos de 24 horas, sem debates com as entidades de defesa dos consumidores.

A comprometida distribuição assimétrica de poder na composição dessa mesa diretiva da comissão CEAERO do Senado Federal, na 1ª audiência pública, em 2016, também excluiu sumariamente a representação de duas entidades de defesa do consumidor presentes e inscritas – a ABRAPAVAA e a ABRAVAGEx.

Essa disparidade ocorreu não só na ocupação da mesa diretiva, mas também na distribuição do tempo de exposição concedido a cada orador no CEAERO:



Mais tarde, em 18/10/2016, houve finalmente a 5ª audiência pública no CEAERO, essa específica para o tema: Direitos do consumidor.

Apesar de representarmos 2 entidades de defesa dos direitos de vítimas, e portanto consumidores da aviação, não fomos também confirmados em tempo hábil para o deslocamento até Brasília.

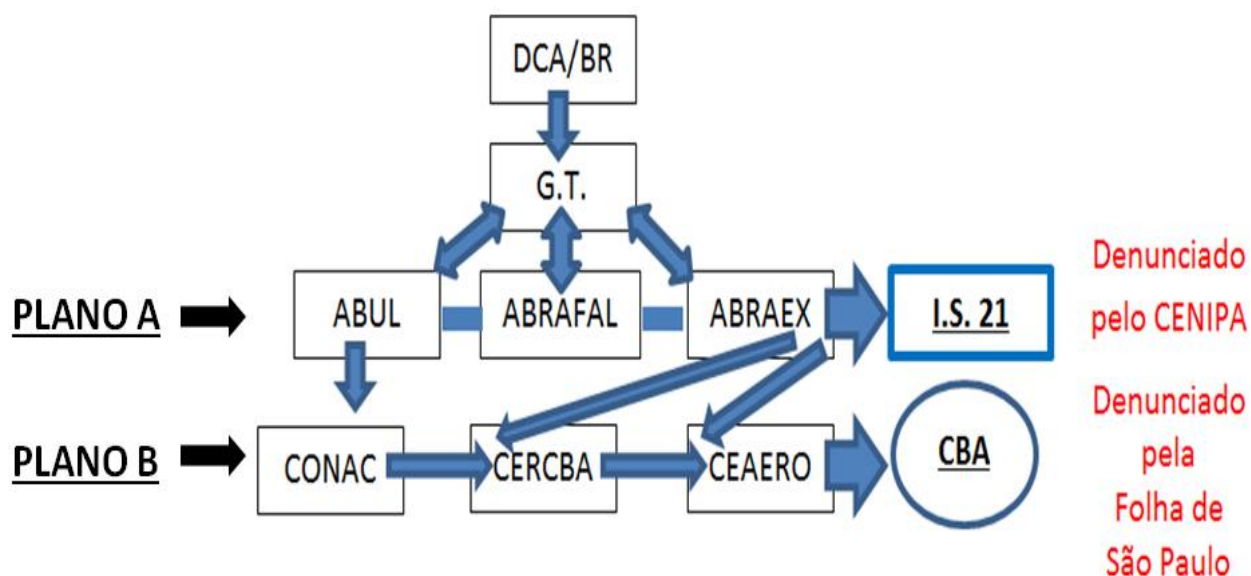
Ao contrário, neste dia, às 10:34, com a audiência já em pleno desenvolvimento, recebemos mensagem de Georges de Moura Ferreira, convidando as duas entidades de defesa dos direitos do consumidor para a audiência sobre os direitos do consumidor, nos seguintes termos:

“O requerimento foi deliberado e aprovado hoje”. (18/10/2016)

Esta foi mais uma manobra para impedir a participação do consumidor, e simular que foram convidadas as entidades que o representam para depois poder alegar que essas entidades não compareceram, mas caso comparecessem, com 10 minutos de fala, estariam também legitimando qualquer decisão do CEAERO.

A intrincada trama de associações revelada em todos esses diferentes foros decisórios, bem como outras ações de bastidores, prova cabalmente que essas entidades todas existem para uma única finalidade: dar a impressão legitimadora de representar interesses e direitos da sociedade para, em associação, na verdade defender exclusivamente interesses econômicos privados, geralmente não nacionais, mas sim estrangeiros, afrontando as leis e o interesse público.

O gráfico abaixo tenta uma imagem visual dessa rede de aparentes conluíus, distribuída no tempo em sucessivos planos, que denominamos A, B, e C:



PLANO A: Esse Plano A malogrou após denúncias do CENIPA sobre as ilegalidades que o **G.T.** influenciou, em causa própria, na **I.S. 21.191 – 001 A**, isentando normas de segurança, e conflitando com as leis, com a segurança de voo, e com o **CBA**.

PLANO B: Frustrado assim o Plano A, para neutralizar esse conflito com o CBA, revelado já pela primeira denúncia do CENIPA, o setor industrial tentou incluir no **NOVO** CBA, em discussão no Senado via CERCBA e CEAERO, as regalias que obtivera no G.T., que agora se sabia em conflito com as leis, com a segurança de voo, etc..

Essa estratégia também malogrou, por vários motivos:

- Pela oposição de representantes da própria ANAC, que seria alijada de sua função;
- Pela insurgência de integrantes da própria CERCBA, como por exemplo o Acadêmico Respicio¹⁷⁰, insatisfeito com os desvios metodológicos;
- Pelo membro e “Coordenador do Grupo Instrução e Acidentes Aeronáuticos” Kerlington Pimentel de Freitas, inconformado com as manipulações feitas nas votações e na elaboração do Relatório Final do PLS 258/2016 que, conforme cita, acabou entregue a um advogado das companhias aéreas nacionais e estrangeiras;
- Pela denúncia da Folha de São Paulo, acerca de todas as irregularidades acima.

Colamos abaixo alguns trechos desse Sr. Kerlington, que também é Piloto de Linha Aérea e Doutorando em Direito Aeronáutico:

“Fui convidado para participar do CERCBA por entender a interface tanto jurídica quanto operacional da realidade da aviação brasileira e estrangeira,

por ser advogado doutorando em Direito Aeronáutico na Universidade Nacional de Córdoba (Argentina) e Piloto de Linha Aérea (Helicóptero).

De modo que no início dos trabalhos dividimos a comissão em 03 grupos temáticos seguindo os Anexos da ICAO (Convenção de Chicago).

Já no início, **causou-me estranheza a “superlotação” do grupo temático que cuidava do Setor de Transporte Aéreo**, em contrapartida do grupo que eu coordenava (Instrução e Acidentes Aeronáuticos).

Assim, após 1 ano de debates improdutivos, não se tinha uma minuta sequer de CBA.

Como que em um passe de mágica, ficou acertado que um dos membros da comissão traria a minuta já pronta, exatamente o contrário da ideia inicial de seguirmos inovando seguindo os anexos da ICAO.

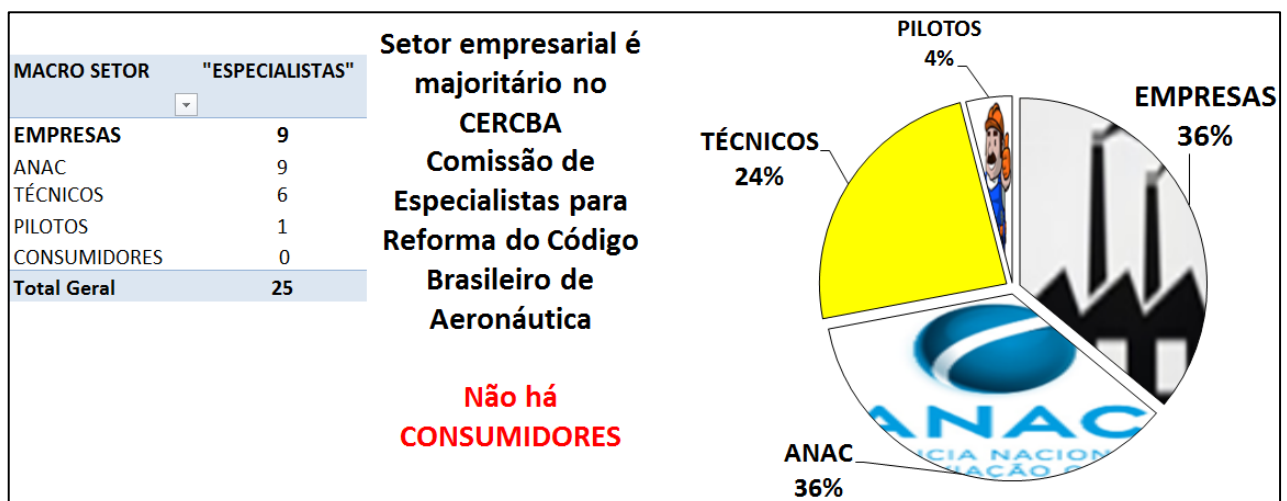
A partir disto, passamos a votar as emendas e os destaques a cada artigo da minuta, de acordo com o método de votação pré-ajustado e combinado no CERCBA.

Quando fomos votar o artigo mais sensível no tocante à **aviação experimental**, o combinado não foi observado, pois o destaque nem sequer foi levado em consideração para a votação, fazendo com que eu, indignado, não desistisse até que fosse “desvotada” a questão anterior e “revotada” do jeito que estava sendo realizado nos demais temas.”.

Analisando o texto acima:

- 1) A **estranheza** pela **“superlotação” do grupo temático que cuidava do Setor de Transporte Aéreo** pode ser mais bem explicada no gráfico abaixo, onde se vê que havia tantos representantes das companhias aéreas quanto da própria ANAC, e um número ínfimo de representantes de outros setores da sociedade:

COMPOSIÇÃO ASSIMÉTRICA DA COMISSÃO DO SENADO PARA O NOVO CBAer



2) O tal “membro da comissão” que “traria a minuta já pronta”, era nada mais nada menos que o advogado das três maiores companhias aéreas do Brasil, detentoras de mais de 90% do transporte aéreo regular de passageiros, como denunciou o artigo da Folha de São Paulo¹⁷¹, já citado, com a manchete:

“Comissão no Senado atuou para defender companhias aéreas”

Diretamente dessa reportagem, colamos imagens de alguns trechos:

LOBBY DAS EMPRESAS AÉREAS

Representante da Abear atuou para incluir temas favoráveis ao setor no Código Brasileiro de Aeronáutica

O INDICADO Geraldo Vieira Ribeiro foi o representante da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) na comissão. A instituição reúne TAM, Gol, Azul e Avianca

REVISÃO

Em dezembro, Ribeiro e outro advogado, que atua para companhias internacionais, foram incumbidos da comissão de ajudar a compilar as normas

VETOS

Ribeiro então deu pareceres favoráveis aos interesses das companhias e vetou temas contrários:

1

Deu parecer "aprovado" para projeto que aponta que tarifa de conexão passe a ser paga pelo passageiro, em vez de ser paga pela companhia aérea, como acontece hoje

2

Deu parecer "rejeitado" para sugestão que dizia que a fiscalização do cumprimento dos direitos dos passageiros pudesse ser feita, mediante convênio, com órgãos do Sist. Nac. de Defesa do Consumidor

CRÍTICAS

Membros do governo na comissão criticaram, sem citar as empresas aéreas, a interferência do setor no anteprojeto

A influência na comissão do advogado ligado às companhias aéreas motivou protestos de representantes da SAC (Secretaria de Aviação Civil) e da Anac, mostram as notas taquigráficas de reunião de 15 de março, quando a proposta final foi debatida.

"Optou-se por colocar, de maneira oportunista determinados dispositivos pontuais no texto", disse Ronei Glanzmann, diretor da SAC.

Sem citar as empresas aéreas diretamente, ele diz que os textos foram usados por "determinado grupo" para resolver o "que não se conseguiu pelas vias normais, através da Anac, da SAC e do Comando da Aeronáutica".

Diante dessa subversão dos desígnios do CERCBA em favor de interesses econômicos privados, a Vice-Presidente da Comissão de Direito Aeronáutico da OAB-SP, advogada Claudia F. Ortuño, liderou moção para que fosse novamente votada a proposta que proibia a fabricação em série de aeronaves experimentais.

O próprio coordenador do grupo “Instrução e Acidentes Aeronáuticos” do CERCBA solicitou a nova votação, que foi aprovada, proibindo no novo Código a fabricação em série, e conseqüente venda ao público, de experimentos voadores sem garantia oficial de qualidade e segurança, como ocorre com as aeronaves ditas “experimentais”, “de construção amadora” ou sob qualquer outro nome de época.

Mais tarde, no recente 07/11/2018, essa importante vedação à venda ao público de experimentos feitos em série, foi esvaziada no substitutivo ao PLS 258/2016, com a inclusão de mais um dos sequenciais nomes que mascaram há anos os voos de aeronaves sem garantias de segurança: desta vez “Aerodesporto”, que pior ainda **libera o uso comercial de aeronaves sem garantias de segurança**.

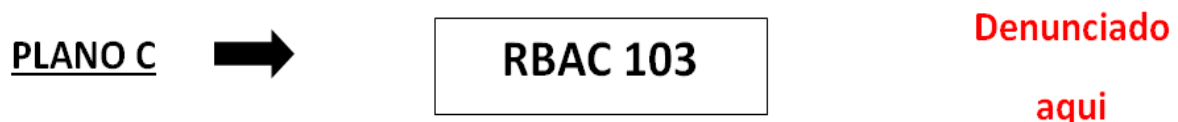
Essa nova denominação para os mesmos abusos, foi introduzida na proposta do novo código através de substitutivo apresentado em 06/11/2018, véspera da reunião do CEAERO que aprovaria o relatório final do PLS 258/2016.

A grosseira manobra foi usada para não dar tempo de ser discutida, sendo aprovada às pressas, no apagar das luzes da legislatura de 2018.

Como essa artimanha será mais bem esmiuçada ao final deste trabalho, voltemos à sequencia de planos do lobby industrial:

O PLANO C


Frustrados os planos **A** e **B**, essas associações partiram para o PLANO **C**, obtendo em 2018 essas regalias no **RBAC 103**, denunciado aqui.



O Plano C se iniciou ainda no já citado monolítico e comprometido “Grupo de Trabalho” do DCA-BR, na forma de uma consulta encomendada pela ANAC.

Esta então OSCIP DCA-BR deveria formar um grupo de trabalho dos regulados para estudos, mas esse grupo não ouviu um único representante dos consumidores ou das associações de vítimas de acidentes da aviação.

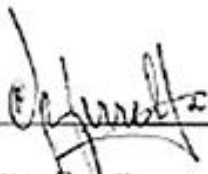
Como revelou o CENIPA, a ANAC participou desse grupo passivamente como ouvinte¹⁷², apenas legitimando os pleitos corporativos via processos legisferantes questionáveis como esse, da própria Agência, que anteriormente chamamos de PLANO A:

 **Organização Brasileira
para o Desenvolvimento
da Certificação Aeronáutica**

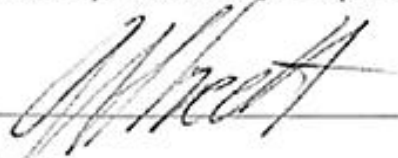
Acordo do Grupo Consultivo

O presente trabalho foi elaborado pelo Grupo de Trabalho (GT) coordenado pela DCA-BR e composto por representantes da Aviação Amadora/Experimental do Brasil: Associações de Classe ABUL, ABRAEX e ABRAFAL e pessoas diretamente envolvidas com a atividade. A ANAC esteve presente como ouvinte a todas as reuniões.

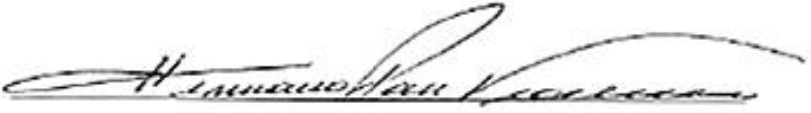
Este termo de acordo expressa que o conteúdo do trabalho de conclusão da fase II Intitulado: "Relatório Final da Fase II" tem a anuência dos abaixo assinados:




Claudio Ansano Berretta
(Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental – ABRAEX)



Gustavo H Albrecht
(Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves – ABUL)




Hermano P. Vianna
(Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves – ABRAFAL)



Duane Quireza Muradas
(Coordenador do Grupo de Trabalho de Aeronaves Construídas por Amadores – DCA-BR).

Essas normas, já ilegais na origem e no conteúdo, posteriormente receberam um indefensável verniz de pretensa legitimação do seu processo de aprovação através de mais uma das habituais FALSAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS: SEM PÚBLICO, SEM DEBATES, SEM CONTRADITÓRIO, pois foram feitas por e-mail, como a Audiência 08/2011¹⁷³, convocada como se vê na imagem abaixo:



ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

AVISO - AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 08/2011

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 32 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e na Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 3 de maio de 2011,

RESOLVE:

Submeter a audiência pública proposta de alteração do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 (RBAC nº 21), intitulado “Certificação de Produto Aeronáutico”, e revogação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 38 (RBHA 38), intitulado “Procedimentos para Fabricação de Conjuntos para Montagem de Aeronaves Experimentais”, cujo texto está disponível no sítio desta Agência na rede mundial de computadores – endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

As contribuições deverão ser encaminhadas à Gerência Técnica de Processo Normativo - GTPN da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR – endereço eletrônico normas.aeronaves@anac.gov.br – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 4 de junho de 2011.

CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO
Diretor-Presidente Interino

Essa audiência 08/2011¹⁷⁴ teve apenas 9 contribuições, onde 7 das quais trataram de firulas de redação.

As duas contribuições restantes questionaram o mérito distorcivo da proposta, e foram feitas justamente por técnicos da própria ANAC, mas receberam apenas a promessa de que no futuro seriam reanalisadas:

1. Proposta do Inspetor da Aviação Civil Engº Edson Souza de Jesus Filho:

Edson Souza de Jesus Filho	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
Inclusão do requisito 21.20.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Necessário incluir o requisito 21.20 de acordo com o previsto no regulamento americano Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) e detalhado através da AC 21-SoC	O texto do requisito 21.20 do 14 CFR Part 21 foi incluído pelo Amdt. 21-92, em vigor a partir de 16 de abril de 2011. A incorporação ou não do texto deste requisito ao RBAC 21, bem como de outros requisitos das emendas 21-92 e posteriores do 14 CFR Part 21, será avaliada em revisões posteriores do RBAC 21.
JUSTIFICATIVA	
Enfatizar a responsabilidade do requerente com relação ao cumprimento de todos os requisitos afetados.	

Proposta:

“Enfatizar a responsabilidade do requerente com relação ao cumprimento de todos os requisitos afetados.”

Resposta protelatória da ANAC:

“A incorporação ou não do texto deste requisito ao RBAC 21, bem como de outros requisitos das emendas 21-92 e posteriores do 14 CFR Part 21, será avaliada em revisões posteriores do RBAC 21.”

2. Proposta do Cmte. Edson Bruno Piramo Junior:

Edson Bruno Piramo Junior	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
21.191 Certificados de autorização de voo experimental Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos: (a) pesquisa e desenvolvimento. Ensaios de novas concepções de projeto de aeronave, novos equipamentos aeronáuticos, novas instalações em aeronaves, novas técnicas operacionais e/ou novos empregos para a aeronave. (b) demonstração de cumprimento com requisitos. Condução de ensaios em voo ou outras operações visando demonstrar cumprimento com os regulamentos de aeronavegabilidade, incluindo os voos necessários à emissão de certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo, voos para substanciar grandes modificações de projeto e voos para demonstrar cumprimento com requisitos de funcionamento e de confiabilidade. (c) treinamento de tripulações. Treinamento das tripulações de voo do requerente. (d) exibição. Exibição das qualidades de voo, de desempenho ou de características peculiares da aeronave em demonstrações, produções cinematográficas, programas de televisão e outras produções similares, bem como	A ANAC já está trabalhando para desenvolver formulários, procedimentos e/ou Instruções Suplementares relativos a vários dos propósitos de emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental, conforme descritos na seção 21.191 do RBAC 21. Entretanto discordamos da afirmação de que “O registro de uma aeronave com um propósito diferente da construção amadora, por exemplo aeronave de competição aérea, fica prejudicado”, uma vez que a previsão em regulamento é suficiente para permitir a solicitação e a emissão do certificado. São emitidas


Proposta (em resumo):

“(b) demonstração de cumprimento de requisitos.”

Resposta protelatória da ANAC:

“A ANAC já está trabalhando para desenvolver formulários, procedimentos e/ou Instruções Suplementares relativos a vários dos propósitos de emissão de Certificados de autorização de Voo Experimental...”

Muitas dessas já precárias “audiências públicas” por e-mail foram feitas até **SEM UM ÚNICO E-MAIL**, como a audiência 09/2011¹⁷⁵, assim convocada:



ANAC AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

AVISO - AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2011

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XLVI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 32 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, e na Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009, e considerando o deliberado na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em 3 de maio de 2011,

RESOLVE:

Submeter a audiência pública proposta de revogação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 37 (RBAC nº 37), intitulado “Procedimentos para a Construção de Aeronaves por Amadores”, e edição da Instrução Suplementar nº 21.191-001 (IS nº 21.191-001), intitulada “Aeronaves Construídas por amadores”, cujos textos poderão ser acessados no sítio desta Agência na rede mundial de computadores – endereço <http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp>.

As contribuições deverão ser encaminhadas à Gerência Técnica de Processo Normativo - GTPN da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR – endereço eletrônico normas.aeronaves@anac.gov.br – por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 4 de junho de 2011.

CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO
Diretor-Presidente Interino

Essa criativa e inusitada forma de audiência sem audiência, pública sem público, é apenas uma fachada ineficaz de transparência e participação da sociedade, e prova disso é o número de contribuições encaminhadas¹⁷⁶: **ZERO**.

Anexo a NT nº 39/2011-GTPN/SAR, de 18 de julho de 2011. Página 1 de 1

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

COMENTÁRIOS RECEBIDOS SOBRE A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 09/2011 DO PROCESSO Nº 60800.015812/2010-46 REVOGAÇÃO DO RBHA 37 (PROCEDIMENTOS PARA A CONSTRUÇÃO DE AERONAVES POR AMADORES) E EDIÇÃO DA IS Nº 21.191-001 (AERONAVES CONSTRUÍDAS POR AMADORES).

Não houve contribuições recebidas na audiência pública do processo nº 60800.015812/2010-46 que trata da proposta de revogação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 37 – RBHA 37 – Procedimentos para a Construção de Aeronaves por Amadores.

Como se vê acima, “**Não houve contribuições...**”, mas mesmo assim foi revogado o único limite que impedia que a produção industrial com fins lucrativos se mascarasse como construção amadora com fins puramente de recreação e aprendizado. Deu no que deu: cada vez mais acidentes aéreos fatais no Brasil.

Com essas simulações de audiência pública, em poucas penadas a ANAC dizimou os últimos resquícios de requisitos de segurança em suas normas:

1. A limitação de 1 aeronave por ano e 3 a cada 5 anos, para caracterizar uma produção como “construção amadora”.
2. A presença de um construtor amador na construção amadora de aeronaves.

Essas duas isenções de cumprimento permitiram aos industriais introduzir no mercado consumidor milhares de aeronaves sem garantia oficial de segurança, travestidas de aeronaves de construção amadora, sob risco dos consumidores!

Até o tal G.T. entrar em cena em 2009, apoiado pela **DCA-BR** (OSCIP também terceirizada pela ANAC), **TODAS** as audiências públicas da ANAC eram presenciais.

A partir de 2009, se iniciou então a atuação dessa OSCIP DCA-BR e seu “Grupo de Trabalho” – G. T. ... TUDO MUDOU.

Na verdade esse G.T. era um grupo de pressão composto por empresários que logrou, ele sim, se tornar um autêntico Conselho Deliberativo, ao contrário do Conselho Consultivo da ANAC, que nada delibera ou mesmo influencia.

Em tempo, o Conselho Consultivo da ANAC, do qual o Presidente da ABRAVAGEX é Membro Titular por indicação da ABRAPAVAA, em que pese a boa vontade e seriedade de muitos dos participantes, funciona em alguns aspectos como mais um rebuscado manto instituído pela ANAC para aparentar legitimidade, ostentando perante a opinião pública uma pretensa representação popular.

E essa simulada representatividade coletiva traria licitude às vantagens já garantidas aos interesses econômicos privados, que são majoritários na composição deste órgão colegiado, pois representantes de empresas ocupam 61% das cadeiras.

Então, desde o ingresso deste G.T. como foro decisório em 2009, “coincidentemente” a ANAC passou a realizar audiências públicas em sua maioria meramente documentais, sem a presença do público – por e-mail.

Apenas 25 (**12%**) das 211 audiências públicas dos últimos 10 anos foram feitas com a presença do público diretamente afetado por estas decisões.

As demais 186 (**88%**) foram realizadas por via **não presencial, feitas apenas por e-mail.**



Prova de que esta via por e-mail, não oferece acesso condigno à participação popular, é que dessas **186** audiências feitas por e-mail, apenas **155** possuem informações sobre número de contribuições.

Analisando apenas essas **155** com informações, **56 (36%) sequer tiveram uma única participação por esta via eletrônica, e outras 13 (8%) das audiências públicas por e-mail tiveram apenas uma única contribuição, obviamente sem outra que a contraditasse, o que tem o mesmo efeito de nenhuma contribuição.**

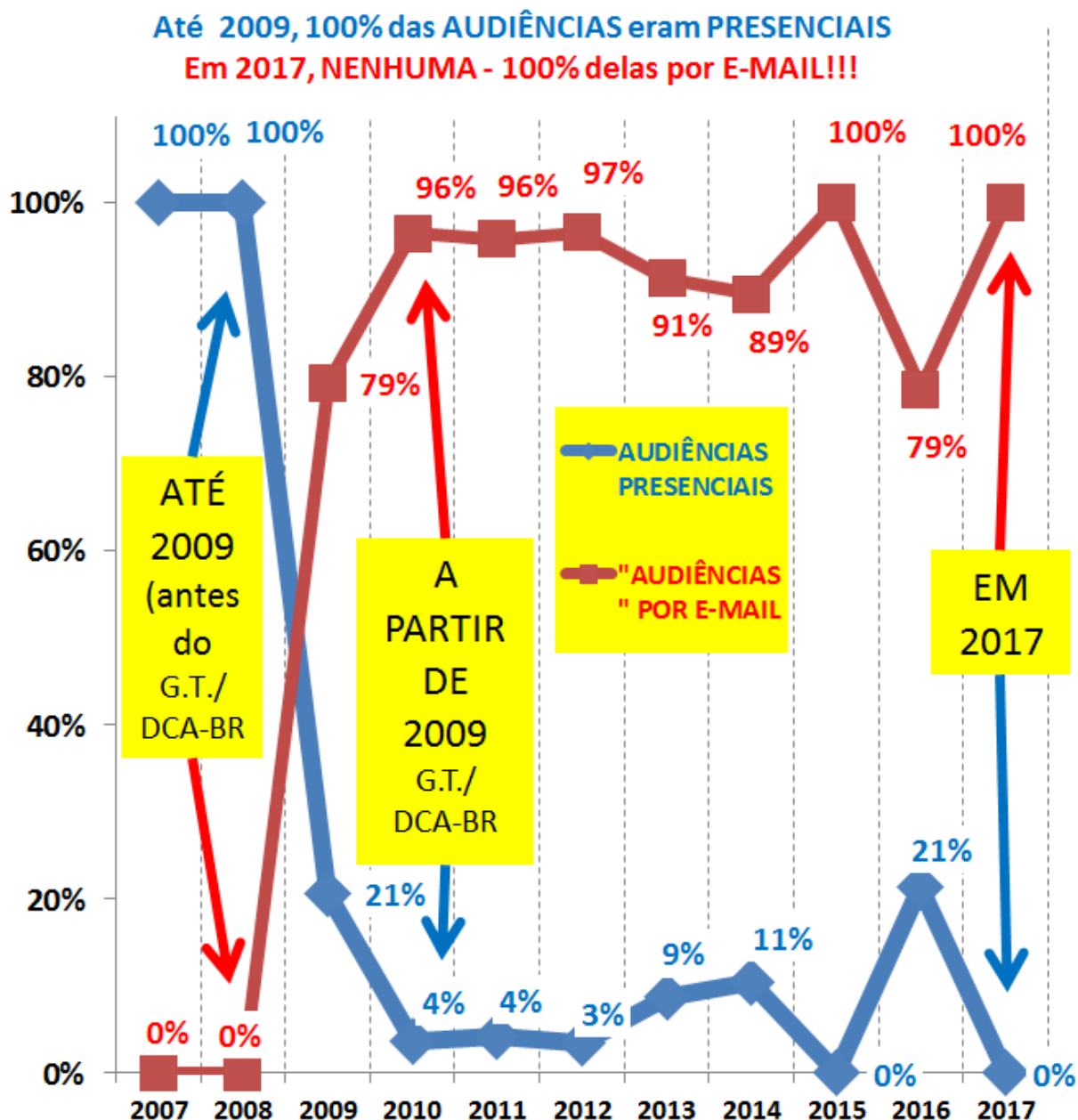
Esses percentuais somados, de 44%, provam que nem houve o devido contraditório e o consequente debate das propostas aprovadas.

A ABRAVAGEx fez o estudo acima baseada nas informações da própria ANAC na sua página da Internet, na aba "Audiências Públicas"¹⁷⁷ e lavrou atas notariais para o caso da ANAC remover essas informações.

A partir de 2009, das **63** Audiências Públicas que aprovaram vantagens a interesses econômicos privados como isenções, condições especiais e concessões, **58 (92%)** foram realizadas por e-mail, e obviamente, todas elas foram feitas sem a presença de entidades representativas dos usuários/consumidores, e sem que os assuntos em pauta pudessem ser debatidos com esses destinatários finais das normas da Agência Reguladora ANAC.

Por óbvio, essas ditas **Audiências Públicas por e-mail não tiveram, e nem poderiam ter, nenhuma participação presencial registrada, não só de entidades mas também de qualquer cidadão interessado.**

Essa aparente influência deletéria de lobbies empresariais na degradação dos processos decisórios da ANAC é claramente demonstrada no gráfico abaixo:



Nos **13** anos decorridos desde a criação da ANAC em 2005, para o segmento específico da aviação dita "experimental" ocorreram apenas **6** audiências públicas:

TODAS por e-mail, e **2** dessas "audiências", **SEM UM MÍSERO E-MAIL**, a guisa de contribuição uma delas a "audiência pública" nº 07/2012¹⁷⁸ que, sem qualquer debate, ou mesmo uma tímida e solitária contribuição, mesmo que por e-mail, concedeu isenções de normas de segurança exclusivamente à indústria Flyer, de propriedade do diretor de uma das entidades líderes do tal G.T., criado em 2009 pelo DCA-BR, a pedido da ANAC.

A partir dessa criação é que se implantaram essas falsas audiências públicas.

Abaixo, o Relatório de Contribuições que comprova a ausência de e-mails:

Anexo à NT nº 14/2012/GTPN/SAR, de 13 de março de 2012. Página 1 de 1

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

COMENTÁRIOS RECEBIDOS DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROCESSO Nº 60800.103672/2011-43, QUE PROPÕE A ISENÇÃO TEMPORÁRIA DE CUMPRIMENTO COM O PARÁGRAFO 21.191(g)(1) DO RBAC 21 PARA A FLYER INDÚSTRIA AERONÁUTICA LTDA.

ORIGEM	COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
	Nada.	Nada.

Nada **Nada**

Essa “Audiência Pública” acima, **POR E-MAIL SEM E-MAIL**, que concedeu isenções exclusivas e portanto anticoncorrenciais a essa única empresa, a Flyer, é o exemplo mais típico dessas distorções que ocorrem ocultas já há tantos anos.

Tratou-se, na prática, de uma simples ação entre amigos, evidenciando que já estava tudo combinado, faltando apenas simular legitimidade através de uma pretensa audiência pública.

Essa descontração prova também a liberdade com que agem todos os atores desta gigantesca fraude contra o consumidor, certos de jamais serem questionados ou punidos, por contarem com o apoio incondicional da ANAC, justamente o órgão que tem o dever legal de questionar e punir ilegalidades como essas.

Com esta isenção ilegal, esta privilegiada indústria Flyer Aeronáutica passou a poder montar em série aviões americanos, e vendê-los como se fossem construídos pelos próprios consumidores, no falso papel de “construtores amadores”.

A justificativa aceita pela ANAC foi que essa empresa **“cumpre com o caráter educativo da construção amadora, pois o comprador da aeronave recebe um manual de integração técnica a respeito da sua fabricação e realiza visita orientada à fábrica”**.

Posteriormente, na “audiência pública” 14/2014, essa isenção foi ampliada, no IBR2020, permitindo não só à Flyer, mas também a outras indústrias, realizarem

a montagem final, no Brasil, de aeronaves “ultrapesadas”, com até **1.750** quilos, mas enquadradas condescendentemente pela ANAC mais ou menos como se fossem os primordiais “ultraleves” prudentemente limitados a **135 quilos** pelo DAC, na primeira definição de ultraleve, a IAC-3310-0684 de 15/05/1984.

A temerária tolerância desse parâmetro pela ANAC permitiu, em relação ao DAC, um aumento de **1300** % no peso máximo, e conseqüentemente na energia de impacto em caso de acidentes com essas já precarizadas aeronaves esportivas.

Depois, na prática, apenas a Flyer foi mantida nas diversas isenções dadas.

Mas para os outros industriais, simples brasileiros não pertencentes ao privilegiado grupo do G.T., o limite máximo de segurança permaneceu em **750** quilos. Uma tonelada inteira a menos.

Não se pode olvidar que mesmo esse limite de **750** quilos já comprometeria a segurança de voo dessa categoria indevidamente conhecida como “ultraleve”, por ser **556** % maior que os iniciais **135** quilos de peso máximo, mesmo vazio, admissível para esta categoria de aeronaves.

Não custa lembrar que o proprietário desta empresa Flyer, agraciada com essa isenção, que além de ilegal e arriscada é anticoncorrencial, é justamente o diretor de uma das entidades do tal G.T.: a ABRAFAL – Associação Brasileira dos Fabricantes de Aeronaves Leves.

O G.T. foi criado a peso de ouro pela ANAC via DCA-BR, e são criticadas no RF A003/CENIPA/2015 do CENIPA de 2016 e de 2018 as leniências que o tal G.T. elaborou sob a batuta desses líderes empresariais e institucionais, e que já eram, por sua vez, atos preparatórios para o futuro programa IBR2020, já implantado e até postergado, e que constitui ilegalidade à parte, como citaremos em tópico próprio.

Esse mimo exclusivo, dado pela ANAC à indústria desse diretor da ABRAFAL, foi revelado nessas duas versões do RF A-003/CENIPA/2015, citando o trecho extraído da Proposta de isenção de cumprimento com o requisito do parágrafo 21.191(g)(1) da subparte H do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC 21 “Certificação de Produto Aeronáutico”, como colado adiante.

Trata-se de mais uma das múltiplas ilegalidades praticadas pela ANAC no âmbito da aviação leve, que com isto foram seriamente agravadas, pois além dessa autarquia federal sobrepor interesses econômicos privados acima da segurança e das leis brasileiras, como insiste o CENIPA, o faz estimulando o monopólio industrial

de produtos americanos, que já domina o segmento da aviação esportiva no Brasil, praticamente eliminando as chances da iniciativa privada brasileira florescer.

Esse protecionismo às avessas da ANAC inibe a iniciativa privada brasileira ao permitir, a uma única empresa, a montagem industrial em série de sofisticadas aeronaves importadas, sem custos de certificação, pelo fato dessa autarquia federal enquadrá-las bondosamente como “de construção amadora”.

Os dados acima demonstram claramente o quanto a regulação da aviação geral, e especialmente da aviação esportiva, foi se afastando gradualmente de seus objetivos iniciais, do interesse público e até da visibilidade ao público.

Comprovando que tudo isto é rasamente ilegal, além de outras normativas, a própria lei 11.182 que criou a ANAC em 2005, a submete ao dever específico de inibir práticas anticoncorrenciais impatrióticas como essa:

*Art. 6º Com o objetivo de harmonizar suas ações institucionais na área da defesa e **promoção da concorrência**, a ANAC celebrará convênios com os órgãos e entidades do Governo Federal, competentes sobre a matéria.*

*Parágrafo único. Quando, no exercício de suas atribuições, a ANAC tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração contra a ordem econômica, ou **que comprometa a defesa e a promoção da concorrência**, deverá comunicá-lo aos órgãos e entidades referidos no caput deste artigo, para que adotem as providências cabíveis.*

Em tese, e apenas em tese, é sabido que uma livre concorrência **poderia** substituir a regulação dirigista do Estado, em aspectos puramente econômicos, mas jamais para questões de segurança e de direitos irrenunciáveis como a vida.

Mesmo fora dessas restrições óbvias como segurança e vida, esse papel de auto regulação do mercado só é mesmo possível quando de fato há uma disputa plena, com múltiplos fornecedores competindo pela maior aceitação pelo mercado, graças à maior qualidade e segurança comprovada de seus produtos.

É o caso do transporte regular de passageiros, onde operam oligopólios, segundo confessa a ANAC em extensa notícia no seu próprio site “News ANAC”¹⁷⁹.

Nem livre concorrência funciona nesse setor da fabricação ou montagem de aeronaves leves no Brasil, onde a atividade fabril se concentra em poucas empresas, montando aeronaves, motores e instrumentos eletrônicos importados, e

constituindo um oligopólio impossível de comportar qualquer nível de concorrência, que possa suprir o papel do Estado. E muito menos em questões de segurança.

Menos ainda com a desinformação ao consumidor hipossuficiente, decorrente da ausência de investigações dos acidentes de aeronaves leves no Brasil, e das propagandas enganosas de muitas indústrias, toleradas pela ANAC.

De fato, aparenta ser um crime perfeito, organizado com muita sofisticação.

O pior é que essa própria Agência Reguladora e Fiscalizadora, além de não Regular e não Fiscalizar adequadamente, nada faz em defesa dessa pretensa substituta regulatória, a concorrência, pois ao contrário cria isenções que aniquilam a possibilidade de haver livre competição na indústria aeronáutica leve.

Quanto às ilegais audiências públicas já citadas, nos Autos n. 5043153-05.2017.4.04.7000¹⁸⁰, o Ministério Público Federal instaurou procedimento administrativo para apurar a responsabilidade dos agentes públicos por eventuais atos de improbidade administrativa, aduzindo que:

“a intervenção como guardião da ordem jurídica ainda é pertinente pelo fato de que as audiências realizadas em órgãos públicos (na espécie, a agência reguladora ANAC) revestem-se de interesse coletivo (público e social)”.

Pareceres fundamentados de juristas de notório saber, como Adilson de Abreu Dallari¹⁸¹ igualmente condenaram veementemente estas falsas audiências.

A ANEEL não chegou sequer a fazer audiências por e-mail, mas apenas por comprometer a presencialidade do público por deficiente divulgação, foi condenada a cancelar a Audiência Pública Nº 027/2017 na Ação Popular nº 1001255-70.2017.4.01.3700:

“ANTE O EXPOSTO, defiro que a ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica se abstenha de realizar a audiência pública 027/2017, agendada para o dia 14.07.2017, abstendo-se, também, de realizar nova audiência pública sem o aviso de local e horário com antecedência mínima de 10 (dez) dias, sob pena de multa diária no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).”¹⁸²

Mesmo assim, as normativas mais lesivas aos interesses e direitos da sociedade, como o direito à vida e à segurança, continuaram a ser expedidas pela ANAC, como a recente RBAC 103, pretensamente “legitimada” por mais uma falsa Audiência Pública, a de número **25/2017**.

Essa pseudo audiência também foi feita por e-mail, depois de urdida por anos em reuniões intestinas na ANAC com a ativa (e exclusiva) participação dos mesmos velhos representantes empresariais do setor industrial, e de seus tradicionais aliados associativos da OSCIP ABUL e de outras entidades afins.

Tais reuniões íntimas não contaram com o mínimo envolvimento ou mesmo sequer com uma ínfima ciência por parte das entidades de defesa de consumidores e vítimas de acidentes aéreos – os diretamente afetados pela insegurança de voo.

O RBAC 103, malnascido de uma sucessão de obscuros expedientes normativos, merece o desonroso título de um dos mais graves desvios de finalidade da ANAC, neste segmento da aviação.

Essa desairosa distinção decorre do fato do RBAC 103 e dos normativos em seu apoio cristalizarem, em conjunto, de modo formal a já incipiente delegação do poder/dever de polícia do Estado a entidades privadas.

Pior: entidades privadas que já mostram atuar em conflito de interesses, ao agir em causa própria, à sombra de delegações descabidamente **exclusivas**.

Esse distanciamento dos objetivos impostos por lei a essa autoridade aeronáutica comprova sua total falência como pretensa reguladora do setor.

E essa ruína institucional é hoje usada pelos interessados de sempre, os próprios coautores dessa debacle da ANAC, para justificar a tese de privatização total desta regulação, delegando-a a eles próprios, os regulados, no RBAC 103.

IMPACTO DAS LENIÊNCIAS REGULATÓRIAS DA ANAC NA SEGURANÇA DE VOO

As distorções normativas que criam diferenciais competitivos às indústrias “próximas” à ANAC, criam também vários fatores contribuintes para o crescente número de acidentes e para a também crescente taxa de mortalidade na aviação leve e esportiva.

As estatísticas oficiais mostram que os principais tipos de acidentes aéreos, tanto no segmento PET (não certificado) quanto no TPP (certificado), são a “FALHA DO MOTOR EM VOO”, e muitas vezes conseqüentemente, a “PERDA DE CONTROLE EM VOO”, em especial no segmento PET (não certificado).

O próprio acidente FATAL do PUPEK, único desse segmento que foi completamente investigado pelo CENIPA e revelou toda a trama aqui descrita,

envolveu precisamente estes dois fatores, normalmente não tidos como causa ou fator contribuinte, mas apenas como um tipo mais abrangente de classificação:

- Teve como causa FALHA DO MOTOR EM VOO, conforme conclusão do DCTA.
- E como fator contribuinte PERDA DE CONTROLE EM VOO, como diz o CENIPA.

A FALHA DO MOTOR EM VOO, tipo no qual foi classificado pelo CENIPA, se deu por deficiência do industrial na fabricação e na manutenção da aeronave, que exercia ilegalmente o papel de fiscal de si mesmo, outorgado pela própria ANAC.

E a PERDA DE CONTROLE EM VOO decorreu de fatores diversos como instabilidades do projeto, informações errôneas que o fabricante inseriu no manual de voo, falta de alarmes sonoros e visuais rotineiros, e até deficiente treinamento, também dado apressadamente pelo mesmo fabricante.

Todos estes fatores estão ligados às irresponsabilidades praticadas pela ANAC, como nomear um industrial como **fiscal de seus próprios produtos aeronáuticos!**

A morte desse piloto decorreu de esmagamento pelo peso do motor, devido à precária estrutura da cabine, que deveria ser, como anunciado enganosamente pelo industrial, de fibra de carbono.

Além disso, essa cabine deveria suportar 18 G de impacto como previsto na I.S. 21.191-001A item 5.6.1., mas foi definida por um perito como uma verdadeira “ratoeira”, que colapsaria mesmo em um simples pouso mais “duro”¹⁸³.

Todas estas causas e fatores contribuintes são perfeitamente evitáveis, mas não são evitados graças às mesmas múltiplas isenções e outras condescendências normativas da ANAC, aqui demonstradas.

Essa alta taxa de acidentes, e a letalidade absurda da aviação esportiva no Brasil, estão diretamente relacionadas a essas temeridades normativas praticadas pela ANAC, distorcendo a regulação americana (FAA), que tanto alega servir de base para a regulação brasileira.

Na verdade, desastrosamente nossa agência “reguladora”, ao contrário, rebaixa insistente e periclitantemente os requisitos de segurança dessas normativas da FAA, apesar de sempre invocá-las como se fossem equivalentes.

O jornal “Hoje em Dia”, já em **2014**, publicou reportagem com o título “Acidentes aéreos disparam no Brasil, dono da 2ª maior frota do mundo”¹⁸⁴, onde o

Coordenador do Curso de Ciências Aeronáuticas da Fumec³⁴, o Professor Deusdedit Reis, que também é piloto, afirma: (grifos nossos)

“O índice de acidentes tem crescido muito. Só as aeronaves de uso privado respondem por quase metade das ocorrências. É um número que impressiona. Mas isso não vale para o transporte de massa de passageiros ou cargas. Apenas 1,5% dos acidentes ocorrem no transporte aéreo regular, sobre o qual a fiscalização é muito maior”...

Nesse mesmo artigo no qual o Professor Deusdedit relaciona fiscalização eficiente como fator de maior segurança, o ex-diretor da ANAC e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), do Comando da Aeronáutica, Brigadeiro Allemander Pereira, também alertava, já em 2014:

“...a capacidade de fiscalização da agência, hoje, diminuiu, e está abaixo do que já foi no passado. No céu brasileiro, em 2013, em média, não passaram-se dois dias sem que houvesse um acidente ou incidente aéreo grave. “É um nível alarmante, que assusta.”

É consenso geral que acidentes aéreos nunca têm uma única causa, sendo sempre provocados por uma cadeia de eventos ou fatores contribuintes, na maioria conhecidos, e geralmente evitáveis.

Aqui mostramos como a ANAC, que deveria mitigar os riscos, ao contrário passa a atuar como uma verdadeira usina geradora justamente desses fatores contribuintes de acidentes, sejam eles fatais ou não, com suas múltiplas falhas, omissões e delegações na regulação e na fiscalização.

A qualidade e/ou a segurança de qualquer produto é diretamente proporcional à qualidade e/ou segurança de cada componente do processo de sua produção, desde o projeto até o uso final. Para isso é que existem as normas de segurança internacionalmente aceitas, e específicas para cada etapa.

Os requisitos de segurança funcionam como elos de uma corrente, na qual o elo mais fraco é que determina a segurança de todo o conjunto.

Essas normas de segurança, quando não impostas, ou isentas, ou não respeitadas por falta de fiscalização, ou pela delegação dessa ação fiscal aos próprios fiscalizados, se transformam em elos fracos, fatores de risco, que abrem brechas por onde os perigos se esgueiram, até produzir os danos.

³⁴ FUMEC – Fundação Mineira de Educação e Cultura.

No caso da aviação, até produzir os acidentes aéreos, as mortes.

Por isso normas ausentes ou precarizantes da segurança de voo, somadas às omissões na fiscalização, ações praticadas repetidamente pela ANAC sob pressão de interesses econômicos privados, constituem a **causa básica** do crescimento dos acidentes aéreos e das conseqüentes mortes no Brasil, principalmente na aviação leve, onde essa agência reguladora sustenta o absurdo conceito de “risco aceitável”, e impõe o ilegal refrão do “voo por conta e risco próprio”.

Essas ideias de risco aceitável ou de assunção de risco próprio pelo usuário seriam inadmissíveis mesmo que fossem circunscritas apenas à operação pelo consumidor – ao voo em si, mas jamais isso pode ser aplicado a produtos de fornecedores industriais como as aeronaves leves no Brasil, vendidas diretamente a consumidores finais hipossuficientes.

Pior ainda pelo fato desses produtos industriais repassarem responsabilidade pelos riscos a terceiros, sendo urgente uma tutela efetiva por parte do Estado.

Quanto a esse conceito de **causa básica**, o famoso Diagrama de James Reason¹⁸⁵ é aqui ilustrado, pertinentemente, com o bom exemplo de seu uso pela ANVISA, extremamente rígida para aprovar produtos farmacêuticos de uso e risco individual, ao contrário da ANAC, que isenta exigências de segurança para produtos que voam com mais de um ocupante, e sobre outras pessoas.

O enfoque diagramático de Reason ilustra como os acidentes ocorrem:

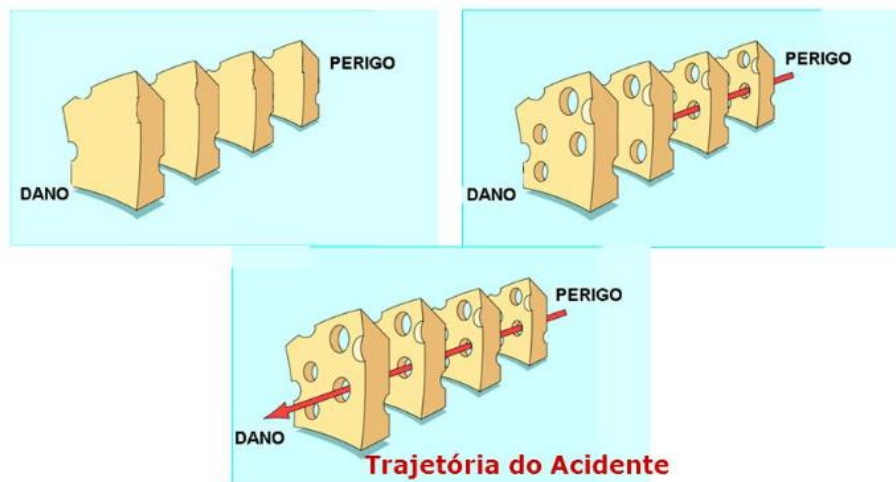
Quando os perigos conseguem perpassar as barreiras que evitam os danos.

As fragilidades dessas barreiras de defesa são representadas nesse Diagrama como os furos em fatias de um queijo suíço, e tem sido a teoria mais usada para ilustrar a análise de fatores contribuintes de acidentes.

Infelizmente e ilegalmente, a atuação da ANAC tem se concentrado em remover essas barreiras de defesa, ao isentar o cumprimento de normas de segurança.

Outro fonte de riscos é o fato da ANAC “perfurar” as poucas barreiras que sobram não isentas, com delegações do poder/dever de polícia de regular, de avaliar a proficiência de pilotos e de fiscalizar as operações dessas aeronaves.

Teoria do Queijo Suíço



Agência Nacional
de Vigilância Sanitária

Adaptado de James Reason
www.anvisa.gov.br

Há enorme contraste entre as condescendências normativas da ANAC, sempre pretensamente sustentadas por esses absurdos conceitos do “risco aceitável” ou até do “voo por conta e risco próprio”, e a maior seriedade da ANVISA, ao menos nesse aspecto, como mostrou o rumoroso caso da fosfoetanolamina, que descreveremos.

O progresso da ciência médica e farmacêutica usa produtos “experimentais” apenas em laboratórios, em condições controladas e sob protocolos rígidos mundialmente aceitos, sempre priorizando justamente a prevenção de riscos, mesmo que essas exigências retardem a disponibilidade de eventuais benefícios das drogas terapêuticas ao público.

Recentemente tivemos no Brasil a não liberação da fosfoetanolamina, cujas inflamadas polêmicas e pressões na mídia e até no Congresso, não impediram a ANVISA de exigir que seja submetida a todo o protocolo de aprovação oficial, como ensaios em cobaias não humanas, depois em voluntários etc., e que o processo cumpra todas as normas sanitárias.

Segundo informações da ANVISA¹⁸⁶, para que um novo medicamento possa ser registrado e oferecido ao mercado, deve cumprir um complexo procedimento, que costuma envolver análises farmacotécnicas e de eficácia e segurança³⁵.

Essa corajosa e responsável imposição da ANVISA foi acolhida pelo STF em acórdão do Ministro Marco Aurélio, que a pedido da Associação Médica Brasileira

³⁵ arts. 6º, 7º, 9º e 10 da Lei 6.360/76.

deferiu liminar para suspender a eficácia da Lei 13.269/2016, sancionada pela então presidente Dilma Rousseff, que autorizava a livre distribuição da pílula¹⁸⁷.

Esse impedimento ocorreu mesmo diante de centenas de portadores de câncer dispostos a usar a fosfoetanolamina “EXPERIMENTALMENTE” e testar essa droga “POR CONTA E RISCO PRÓPRIO” **DE FATO**, já que esse desesperado uso individual não envolveria, como no caso das aeronaves “experimentais”, outras pessoas desavisadas a bordo das mesmas, em outras aeronaves, ou mesmo no solo ou até no interior de seus lares.

A degradação da segurança na aviação pode ser simulada, para efeitos ilustrativos, no esquema abaixo, que exhibe três algoritmos, representados pelas setas e losangos com os seguintes critérios:

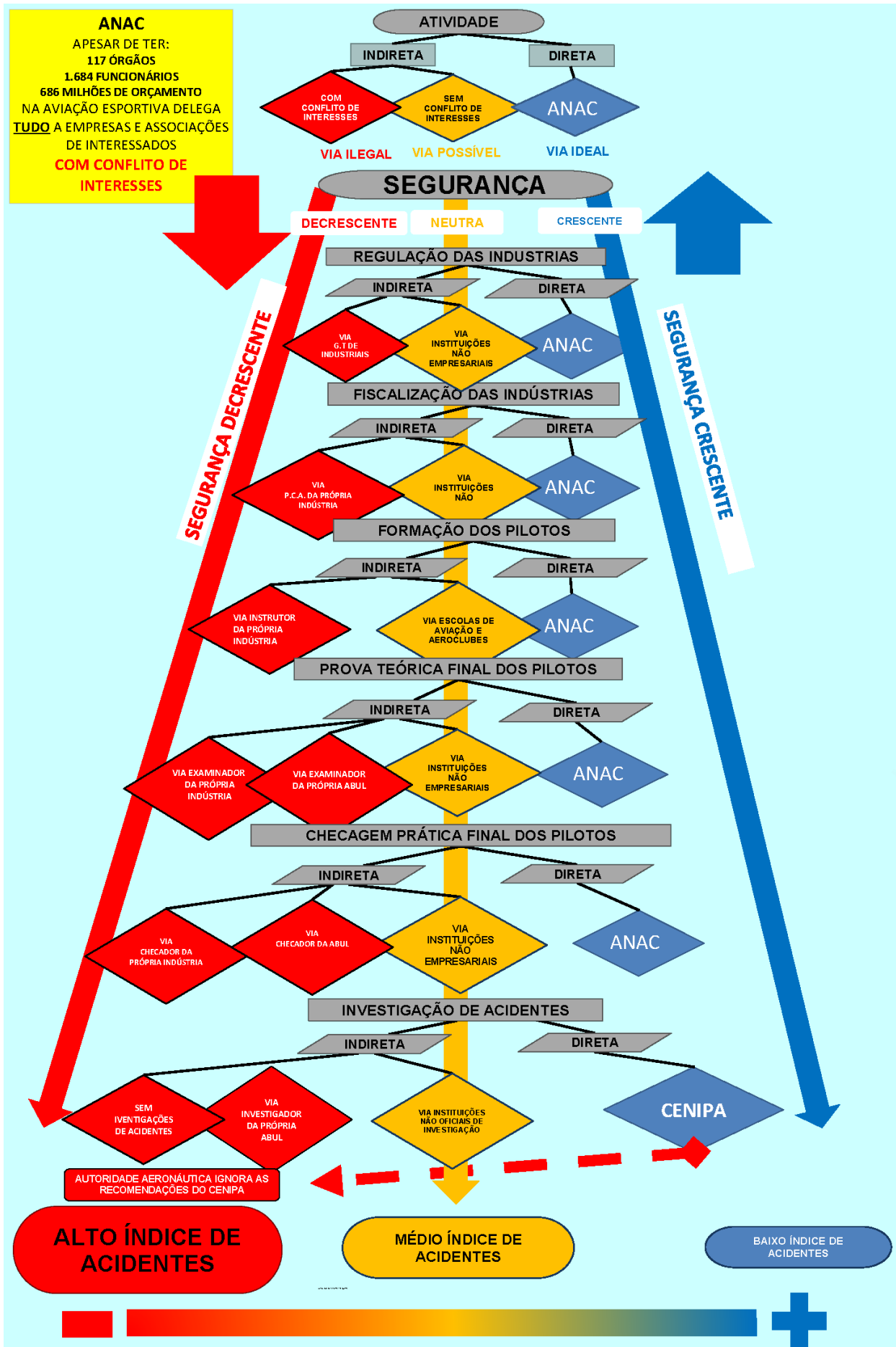
O terço direito, na cor azul, mostra a **preservação integral da segurança**, ao menos como meta, por ser exercida a regulação e a fiscalização das várias etapas pela própria megaestrutura oficial de uma Agência Reguladora se ela fosse equipada justamente para este fim, e estivesse imbuída da vontade política de mitigar os riscos ou perigos à segurança de voo.

Esse caminho oficial do algoritmo tenderia a bloquear, com diversas camadas de barreiras, a quase totalidade dos PERIGOS, impedindo que cheguem a produzir os DANOS: os acidentes.

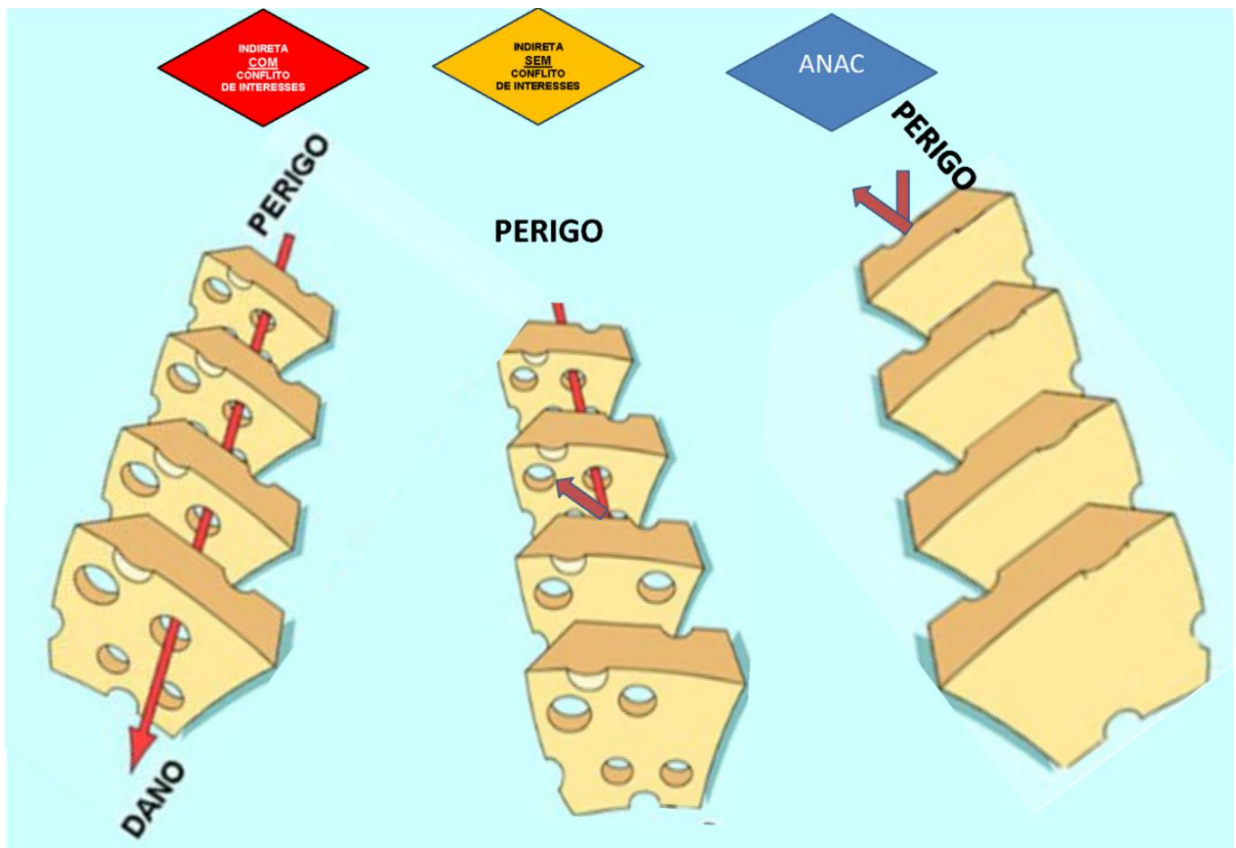
O terço central, na cor âmbar, mostra já uma **redução parcial da segurança**, por delegar a regulação e a fiscalização das várias etapas a instituições não oficiais, mas que ainda operem **SEM conflito de interesses**. Esse fluxo do algoritmo pode até comportar algumas falhas por onde se esgueiram os PERIGOS, mas ainda há alguma chance de serem bloqueados por melhores barreiras, e de não chegarem a produzir os DANOS: os acidentes.

O terço esquerdo do diagrama abaixo, na cor vermelha, mostra o potencial de **redução radical da segurança**, quando a regulação e a fiscalização das várias etapas é delegada a empresas e associações **COM conflito de interesses**. Esse braço do algoritmo obviamente cria várias falhas (buracos no “queijo suíço” de Reason), por onde se esgueiram os PERIGOS, até causar os DANOS: os acidentes.

Atualmente estamos na pior situação: a perna esquerda do fluxograma abaixo:



A mixagem abaixo mostra essas diferenças em uma adaptação livre do Diagrama de Reason, com suas fatias de queijo suíço íntegras no caso de uma atuação ideal da autoridade aeronáutica, a redução potencial da segurança de voo proporcionalmente à existência de furos na delegação dos deveres/poderes de polícia a instituições privadas, mesmo SEM conflito de interesses, e a degradação total da segurança em caso de delegações de poder COM conflitos de interesses:



Voltando ao tema “experimental”, automóveis experimentais apenas depois de certificados, serão fabricados em série e destinados ao comércio, e é feito nas próprias indústrias testes com pilotos de provas em condições controladas, ou em *crash tests* feitos com bonecos (*crash dolls*), opostamente a esta produção industrial desregada de aviões, onde consumidores são transformados em verdadeiras cobaias de experimentos sem retorno, sem qualquer consentimento informado, mas sob a ilusória chancela da ANAC.



Automóveis de “construção amadora”, ou em testes nas fábricas, não são produzidos em série, e não são vendidos como produtos prontos por fornecedores industriais a consumidores hipossuficientes e desinformados, e nem são repassados riscos por defeitos do produto a estes e a terceiros.

Mesmo para trafegar no solo, que obviamente é muito mais estável que o ar, automóveis “de construção amadora” são obrigados a ter projeto e execução aprovados pelo INMETRO, e serem registrados no DETRAN após vistoria.

A fabricação artesanal de veículos automotores deve obedecer a uma legislação específica, observando atentamente às dimensões limites, aos equipamentos obrigatórios, às restrições de uso de peças recondicionadas, etc..

A Resolução CONTRAN número 63, de 21/05/1998¹⁸⁸, visando manter a segurança de trânsito, disciplina o registro e licenciamento de veículos de fabricação artesanal, conforme o artigo 106³⁶ do Código de Trânsito Brasileiro.

Essa resolução 63/1998 especifica que alguns componentes do veículo automotor deverão ser necessariamente novos: pontas de eixo, cubos de rodas, rolamentos, braço de direção, ponteira de direção, caixa de direção, amortecedores, molas, rodas, pneus, sistema de freio completo, sistema elétrico e de iluminação e lanternas sinalizadoras. Os demais componentes poderão ser recondicionados ou usados, mas devem estar em bom estado de conservação.

A Resolução 63 determina que um veículo só é passível de registro, se este veículo apresentar o **Certificado de Segurança Veicular – CSV**.

Este certificado é expedido por uma entidade credenciada pelo INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, instituição que emite este certificado com base no **Regulamento Técnico de Qualidade número 24 (RTQ 24)**, que prevê uma série de normas de segurança.

Somente será emitido o CSV se o veículo atender todas as normas de segurança exigidas no RTQ 24 e passar em inspeção feita por agentes públicos, e não pelo próprio fabricante, como no caso das aeronaves ditas “experimentais de construção amadora”.

³⁶ Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

- Então, no caso dessa construção de aviões sem garantia de segurança, qual a justificativa para a alegação de que o progresso da ciência aeroespacial necessitaria dessas montadoras de experimentos muitos vezes precários, majoritariamente feitos em série, e vendidos prontos ao público, sem desempenhar qualquer papel na pesquisa e desenvolvimento de novos materiais e tecnologias?
- Qual o ganho para a sociedade desses testes feitos à custa dos consumidores, com produtos fora de laboratórios de desenvolvimento das verdadeiras indústrias, e produzindo aeronaves não para o aprimoramento de uma produção certificada, mas justamente para um público de “pilotos de recreio”, que são muitas vezes mal preparados e inexperientes, já que esta é a porta de entrada da aviação?
- E porque não são feitos *crash tests* submetendo a riscos bonecos de teste (*crash dolls*), sendo as falhas ocultas da construção manifestadas apenas nos acidentes, vitimando pessoas reais?
- Porque essas cobaias humanas desavisadas têm que se submeter a supostos testes de desenvolvimento, já que não há retorno das experiências malsucedidas, uma vez que raramente há investigação competente dos seus acidentes?
- Porque os consumidores são advertidos apenas do “**VOO** POR CONTA E RISCO”, e não dos **riscos dos produtos**, o que os induz a crer que não teriam esse direito constitucional irrenunciável que é o direito à vida, e o direito civil, consumerista e até penal de responsabilizar um fornecedor industrial por defeitos do produto?
- E porque não há uma “célula de sobrevivência” na cabine dessas “aeronaves experimentais”, como nas aeronaves certificadas e até nos automóveis realmente experimentais, de competições e mesmo de uso geral, evitando esmagar pilotos em caso de choque contra o solo ou contra objetos?

A única resposta possível a essas questões: maior lucratividade e competitividade dessas montadoras, que em nada contribuem, como alegam, para a evolução tecnológica da verdadeira indústria aeroespacial, um desenvolvimento que requer bilhões de dólares em investimentos, alta tecnologia e anos de pesquisas.

O único meio viável para atingir esse espúrio objetivo: a progressiva captura, pelos regulados, dessa agência reguladora que deveria regulá-los e fiscalizá-los.

Essa produção industrial em série, apenas pelo fato de ter sido indevidamente chamada de “experimental”, sempre sustenta ser ela a origem do desenvolvimento tecnológico aeroespacial, chegando a se auto atribuir, por exemplo, a invenção dos avançados compósitos como a “fibra de carbono”.

Mas de fato NADA que possa ser aproveitado pelo gigantesco ramo da indústria aeronáutica mundial é desenvolvido nessas indústrias, apesar do que declara falaciosamente o Diretor da Associação Brasileira dos Fabricantes de Aeronaves Leves – ABRAFAL, e proprietário da Flyer Indústria Aeronáutica – aquela mesma que desfruta de isenções exclusivas de normas de segurança.

Essa estarrecedora e estapafúrdia declaração consta literalmente na Ata da 31ª Reunião Ordinária Do Conselho Consultivo da ANAC¹⁸⁹:

*“a aviação experimental **desenvolve tecnologias posteriormente usadas na aviação normal**, mesmo sem financiamento e atenção governamental.”*

Claro que a única aviação experimental que de fato **desenvolve tecnologias posteriormente usadas na aviação normal** é a produção de aeronaves de fato e de direito experimentais, que são os protótipos em desenvolvimento nos setores de pesquisa das gigantescas indústrias aeronáuticas como a nossa EMBRAER, mas esses produtos inacabados não são vendidos ao público consumidor.

Não é o caso dessa subindústria de aeronaves leves que se autodenomina experimental apenas para ser isenta de certificação oficial de qualidade e segurança.

Na verdade, a fibra de carbono, sempre citada como descoberta dessas subindústrias foi criada em 1958 por Roger Beacon, funcionário da Union Carbide, uma subsidiária da gigantesca Dow Chemical, que investiu pesado neste projeto.

Portanto, ao contrário da falaciosa campanha de desinformação patrocinada por alguns defensores dessas indústrias, a fibra de carbono não foi uma descoberta de amadores em oficinas de garagens, e nem dessas montadoras de aeronaves importadas, que por sua vez operam camufladas como construtores amadores.

A fibra de carbono só ficou mais conhecida, com o uso por consumidores desavisados, voando como cobaias em aviões não certificados, muitas vezes só anunciados como feitos desse material nobre, mas de fibra de vidro como os Super Petrel da EDRA/SCODA, mentira desmentida pelo laboratório LACTEC de São Paulo.

Mentiras assim nascem da distorcida “tropicalização” feita pela ANAC ao isentar normas de SEGURANÇA, e delegar regulações e fiscalizações.

A fuselagem de uma aeronave **não certificada** pode esmagar o piloto mesmo em um acidente com baixo impacto, ou até em um pouso mais duro, mas nas aeronaves certificadas e nos automóveis, as cabines têm células de sobrevivência que **protegem a parte mais nobre do veículo: o habitáculo do piloto.**

A NASA fez um *crash test* com um Cessna 172 **certificado**, atirando-o ao chão de uma altura de mais de 30 metros, e gravando em vídeo¹⁹⁰. Mitigando os riscos, a célula de sobrevivência da cabine do piloto e dos passageiros permaneceu intacta:



Em contraste, acidente com um RV-10 em 04/11/2018: a cabine esmagou e matou 2 médicos e os 3 filhos:



Abaixo dois dos muitos acidentes FATAIS com as precaríssimas aeronaves “experimentais” Super Petrel LS, que a ANAC acaba de premiar listando-as como as únicas aeronaves brasileiras “elegíveis”¹⁹¹ a uma certificação como ALE/LSA:



Na foto acima da direita, os bombeiros ergueram a asa e o motor caídos sobre a cabine, e nela aparece o corpo recém-esmagado do jovem piloto.

A cabine de fibra de vidro (não de carbono) das aeronaves “Super Petrel” da EDRA/SCODA Indústria Aeronáutica, foi classificada pelo Engenheiro Aeronáutico Shailon Ian da Vinci Aeronáutica, que a periciou, como uma verdadeira **ratoeira**:

“Na aeronave inspecionada notou-se a **ausência de cavernas, reforçadores e longarinas, itens estruturais necessários** para que os esforços decorrentes da operação da aeronave sejam corretamente absorvidos e distribuídos.

Adicionalmente foi observado que alguns **itens críticos como a fixação do motor não possuíam ancoragem estrutural adequada**.

No caso da fixação do motor, depois de desmontado o berço **foi detectada uma placa de madeira compensada onde os parafusos do motor são fixados**.

Tal madeira não parecia estar adequadamente conectada a nenhum item estrutural significativo, **de tal forma a** distribuir os esforços do motor de maneira adequada, e mais importante, de **proteger o piloto no caso de um pouso de emergência**.

A falta de uma ligação estrutural adequada, através de cavernas e reforçadores conectados, conforme a boa prática de projeto aeronáutico determina, **faz com que no evento de uma colisão, ou de um pouso forçado ou brusco o berço do motor avance sobre o habitáculo**.

Tais construções, além de não ser uma boa prática de projeto, são popularmente conhecidas como mouse traps ou ratoeiras, pois o piloto não tem nenhuma chance de escapar de ser prensado pela estrutura mal ancorada da aeronave.”

Ao contrário dessa aviação insegura, nas Fórmulas 1 e 2, além da conhecida “gaiola” que protege os pilotos, é obrigatória uma proteção adicional em volta da cabeça dos pilotos, o “Halo”, que na corrida de Fórmula 2 de Barcelona, em 13/05/2018, na qual um carro caiu em cima da cabine do piloto Tadasuke Makino¹⁹², ele saiu vivo do grave acidente para dizer: “Sim, **o Halo salvou a minha vida**”.



E o diretor de corridas da Federação Internacional de Automobilismo – FIA Charlie Whiting confirma: “**poderia ser muito pior sem o halo**”.

Em 18/10/2018, na corrida de Formula 3 de Macau piloto Sophia Floersch voou a quase 10 metros de altura, e se chocou a 200 Km/h contra uma edificação

metálica, como se vê em vários vídeos¹⁹³, mas sobreviveu consciente, ferida sem risco de morte graças à estrutura da cabine do carro.



De fato, aeronaves como o Super Petrel da EDRA/SCODA, periciada inauguralmente pelo CENIPA, mostram outras precariedades que podem ser ilustradas abaixo pelo uso de registro doméstico na contenção nesse anfíbio do lastro líquido, lastro esse que é crucial para manter o equilíbrio em voo.

Esse registro exhibe até o logotipo de um conhecido fabricante de tubos e conexões, mas em que pese sua boa qualidade para um uso doméstico, não é, em absoluto, um componente projetado para uso aeronáutico:



Agravando a precariedade disso, esse registro é instalado no assoalho do passageiro, que pode inadvertidamente abri-lo ou danificá-lo com os pés, e com isso desequilibrar a aeronave em um posterior voo solo, se o líquido de lastro vazar e oscilar pela fuselagem, deslocando seu Centro de Gravidade para frente e para trás.

Essa falha gravíssima do Petrel foi assim detectada em vistoria pela ANAC:

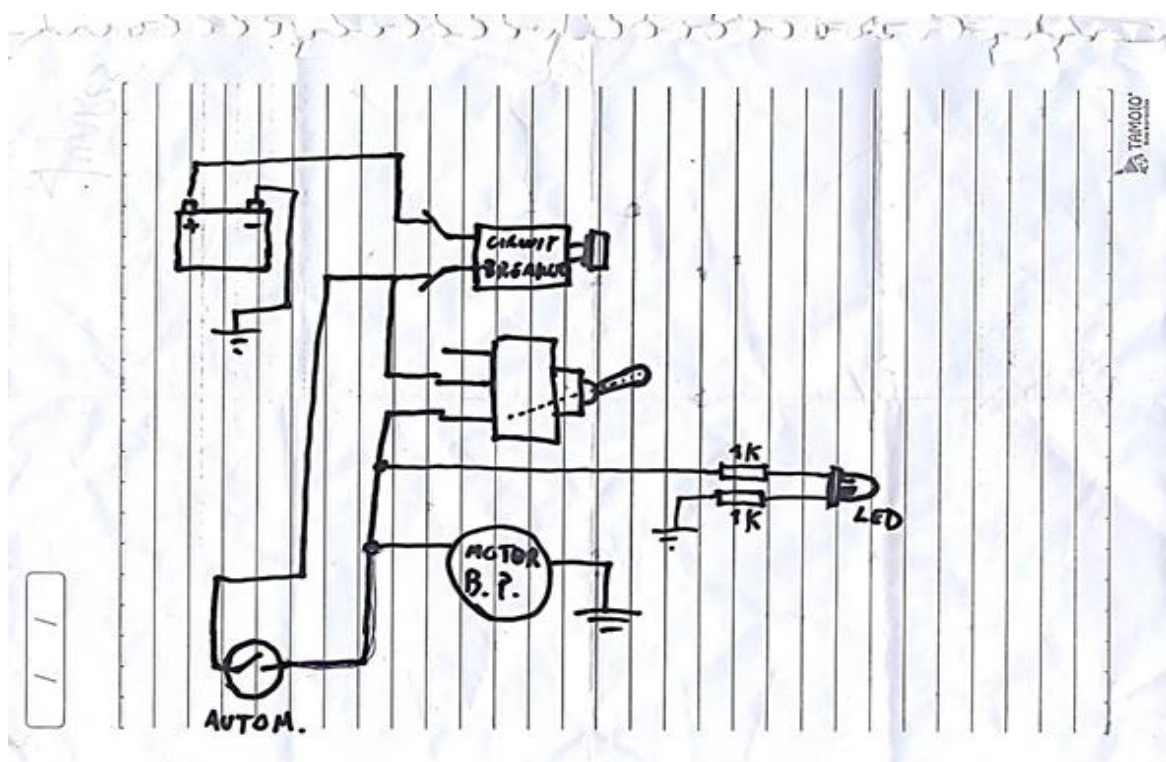
“16. Verificada a possibilidade de interferência do pé do passageiro na válvula de drenagem do casco.”

Haveria barreiras para esses riscos evitáveis se a ANAC exigisse projetos feitos por engenheiros **aeronáuticos de fato** e os **fiscalizasse**, e não delegando isso ao próprio industrial que lucra com a venda da aeronave, seja em quais condições forem vendidas, como no caso do “Super” Petrel da EDRA/SCODA.

Nesta mesma indústria “amadora” e “experimental” acima, outro exemplo de precariedade é seu diagrama de instalação da bomba elétrica para drenar esse mesmo lastro líquido, já sujeito a vazamentos.

Esse pretense esquema elétrico foi usado quando um mecânico da fábrica instalou na aeronave anfíbia posteriormente acidentada, a nosso pedido, um segundo equipamento como este, para evitar água livre no casco e o perigoso desequilíbrio de pesos que oscilações de líquidos representam em voo.

Apenas para satisfazer a “incômoda” exigência de esquema elétrico feita pelo próprio consumidor, o mecânico da EDRA/SCODA exibiu um apressado rabisco que não merece o nome de diagrama elétrico de instalação, quanto menos ser aceitável partindo de uma indústria que fabrica aviões em série, simulando sempre um alto profissionalismo, e tendo essa pretensa segurança de seus produtos ostensivamente reconhecida perante o público, pela agência reguladora e fiscalizadora ANAC:



Mas é justamente essa indústria, que considera garatujas desse nível como diagrama elétrico, que é contemplada pela ANAC com a ilegal nomeação de seu proprietário, denunciado pelo Ministério Público por homicídio com dolo eventual

agravado por motivo torpe, como agente oficial de fiscalização, entronizado na função de agente público como Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade – P.C.A., com a absurda prerrogativa de fiscalizar seus próprios produtos.

Pior ainda, são os precários produtos dessa indústria autofiscalizada que acabam de ser também distinguidos pela ANAC como as únicas aeronaves brasileiras elegíveis à prestigiosa certificação ALE – Aeronaves Leves Esportivas, em detrimento de todo o restante da indústria aeronáutica leve brasileira, como veremos adiante!

Impossível existir maiores desvios de finalidade por parte de um órgão público.

ISENÇÃO DA PRESENÇA DE CONSTRUTOR AMADOR NA CONSTRUÇÃO AMADORA (!)

As teses de que não há necessidade de regras de segurança para construtores amadores se baseiam na premissa (discutível para alguns, mas não aqui discutida), de que quem constrói sua própria aeronave e a testa antes mesmo dela própria, e apenas ela voar, conheceria tudo sobre a segurança do seu produto e do voo nele.

E esse pretense conhecimento tornaria dispensável a intervenção de um agente público especializado para garantir sua segurança, em voos por sua conta e risco.

Mesmo para as correntes que admitem que o raciocínio acima seja totalmente aplicável, remanesce o escancarado contrassenso de a ANAC isentar a participação de um construtor amador em uma construção industrial (o que já é uma obviedade), mas ainda assim enquadrá-la como “construção amadora”, como no IBR2020 e nos demais casos.

Com esse enquadramento distorcivo, a ANAC busca se isentar de responsabilidades pela verificação oficial da segurança desses produtos industriais, repassando-a aos consumidores sem seu consentimento ou mesmo conhecimento.

Ao mesmo tempo, a ANAC denota atender ao espúrio interesse de setores empresariais e associativos, no sentido de dissuadir o consumidor da busca de responsabilização legal dos fornecedores industriais por eventuais defeitos do produto, como prevê claramente a legislação consumerista brasileira.

Esse já suspeito enquadramento de produção industrial em série como “construção amadora” se torna mais absurdo ainda, com essa “cereja do bolo”: a isenção da presença de um construtor amador em uma construção amadora.

Com essas discrepâncias, a ANAC vem permitindo há anos a camuflagem como construção amadora da maciça produção industrial de aeronaves em série, expediente que incrementa os lucros das indústrias graças a economias de custos geradas pelas isenções de normas de segurança.

Essas ilegais isenções abrem brechas regulatórias para que **fornecedores industriais** se sintam livres para repassar, ilegalmente, os riscos gerados por **defeitos dos produtos** a **consumidores hipossuficientes e desavisados**, em evidente conflito com todo o Código de Defesa do Consumidor.

Mas não só nas denúncias do CENIPA se vê as ilegalidades praticadas pela ANAC.

Essas distorções aparecem também nas Recomendações do CENIPA (RSVs), que a ANAC costuma há anos ignorar, apesar de ser seu dever integrar-se ao SIPAER³⁷, do qual o CENIPA faz parte, como previsto no art. 8º, XXXIV da Lei 11.182 de 2005:

*“Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do **interesse público** e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, **legalidade, impessoalidade e publicidade**, competindo-lhe:*

*XXXIV – **integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;***

O CENIPA é o órgão central do SIPAER, ao qual a ANAC deveria se integrar no mínimo acatando suas qualificadas recomendações, e agindo de acordo. Nas duas versões do Relatório Final A-003/CENIPA/2015 esse órgão especializado em segurança de voo manifesta sua preocupação quanto a toda essa anomia:

- a. *“A principal **preocupação técnica referente à fabricação dessas aeronaves, fora do escopo da própria recreação ou educação, é a segurança de voo.** Dentro do escopo de segurança de voo, **o construtor amador, ao fabricar a sua própria aeronave, além de conhecer todos os detalhes de projeto, ainda avalia e testa a aeronave diversas vezes em solo e em voos curtos antes de executar um voo mais elaborado. Tal conhecimento é utilizado para atingir a proficiência no voo da aeronave, e com isso, há um incremento na segurança de voo dessas aeronaves.**”*

³⁷ SIPAER – Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

b. O CENIPA completa então a denúncia dessa gravíssima distorção regulatória praticada pela ANAC, como fator contribuinte e decisivo para o trágico acidente que matou o jovem piloto de 19 anos, em 04/01/2015:

“A legislação aeronáutica vigente à época do acidente* permitiu que uma aeronave experimental, de construção amadora, fosse adquirida por um operador que não era construtor amador e que, portanto, não possuía todos os conhecimentos teóricos e práticos que seriam adquiridos durante a construção e a fase de testes da aeronave.”

*Cumprir observar aqui que a referida legislação permissiva, além de já estar há anos “vigente à época do acidente”, ocorrido em 2015, persistirá vigente até 2021¹⁹⁴, graças a mais uma distorção normativa pleiteada desde 2009 pelos industriais do setor, e obtida mesmo com a oposição de engenheiro da própria ANAC: o programa IBR2020 da ANAC, também aprovado por audiência pública por e-mail, sob a inaceitável e única justificativa de manter o “fluxo de caixa” das indústrias, como demonstrado mais à frente.

As duas versões do RF A-003/CENIPA/2015 reforçam a necessidade de mitigar riscos, em suas Recomendações de Segurança de Voo (RSVs), mas como de costume, infelizmente essas RSVs foram ignoradas pela ANAC, apesar de serem as RSVs a única fonte de conhecimentos técnicos necessários à prevenção de acidentes:

“Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À **Agência** Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

1. A-003/CENIPA/2015 - 01 Emitidas em: 16/06/2016 e 04/09/2018
Incrementar a fiscalização no âmbito da aviação experimental, garantindo que todas as aeronaves construídas por amadores cumpram com o critério da porção maior.

OBS.: O critério da porção maior garantiria que mais da metade da aeronave seria fabricada por um construtor amador, adquirindo um conhecimento diferenciado por parte do mesmo, acerca da aeronave que construiu e voará sozinho.

2. A-003/CENIPA/2015 - 02 Emitidas em: 16/06/2016 e 04/09/2018

Restringir todo tipo de solicitação de isenção relativa ao critério da porção maior, **não mais permitindo que aeronaves de construção amadora sejam entregues prontas aos operadores.**

OBS.: Exemplo mais grave das isenções condenadas pelo CENIPA, é a que permite às indústrias a **construção amadora sem construtor amador** até 2021, no IBR2020.

3. A-003/CENIPA/2015 - 06 Emitidas em: 16/06/2016 e 04/09/2018

Estabelecer requisitos mínimos de certificação para aeronaves leves fabricadas e comercializadas por indústria aeronáutica que garantam condições seguras de aeronavegabilidade.

OBS.: De fato não há “**requisitos mínimos**” que “**garantam condições seguras de aeronavegabilidade**”, já que essa garantia dependeria da emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade (CA), pré-requisito para emissão dos Certificados de Autorização de Voo (CAV), mas a ANAC emite CAV mesmo sem haver um CA prévio. Quanto a esse requisito prévio o Código Brasileiro de Aeronáutica é claro:

“Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade”.

Mesmo assim, além de não cumprir essas competentes e cruciais recomendações que já a ANAC conhecia, pretensamente “legitimada” por uma de suas dezenas de falsas Audiências Públicas, (sem presença de público, sem debates, pois feitas por e-mail), a autoridade aeronáutica estendeu até o ano de **2021** essa absurda concessão às indústrias aeronáuticas leves:

– A isenção da presença de um construtor amador na construção amadora, desta vez para aeronaves estrangeiras ainda mais pesadas, mais velozes, mais sofisticadas, e por tudo isto muito mais perigosas, pois podem pesar até 1.750 Kg.

Isso mesmo se tratando na verdade de uma maciça e lucrativa construção industrial em série, e sob a oposição de engenheiro da própria ANAC, como abaixo citado, agora liberando fabricação sem regras de segurança até para verdadeiros aviões que não são mais leves, ultraleves ou sequer esportivos.

Essa liberalidade é usufruída hoje por uma única empresa, a Flyer Indústria Aeronáutica, por isso comparamos seus aviões RV, registrados como produtos amadores pela ANAC, com uma aeronave similar: o Cessna 172¹⁹⁵, avião certificado, e o mais usado em treinamentos, com 35.000 exemplares no mundo todo.

Os aviões falsamente amadores desse impatriótico programa IBR2020 (agora isentos de normas de segurança até o ano 2021) foram liberados para pesar até **1.750** Kg – **57% a mais** que os **1.043** Kg desse Cessna 172, que é certificado, e portanto tem que cumprir TODAS as normas de segurança exigidas pela ANAC.

Os aviões Flyer do IBR2020 foram também liberados para ter velocidade de estol³⁸ de **112** Km/h, **43% a mais** que os **79** Km/h do Cessna certificado.

Esses aviões produzidos no exterior pela americana Van's Aircraft, importados em "kits" semi-prontos pela Flyer, camuflados aqui como se fossem "de construção amadora" brasileira, e vendidos prontos ao público, foram também liberados para levar até **5** pessoas a bordo – **25% a mais** que os **4** ocupantes do Cessna certificado.

E o pior: os aviões da série RV, do IBR2020, não sofrem limites de velocidade máxima, o que eleva seu potencial de força inercial de impacto em acidentes a níveis altos, mas incalculáveis, já que não se tem o dado crítico do limite da velocidade, que entra elevado ao quadrado na fórmula do cálculo da energia de impacto!

Por isso seu potencial de danos a usuários e terceiros também é incalculável.

Por falta de dados da velocidade máxima, usaremos apenas esses brandos limites já disponíveis de velocidade de estol, (mínima de voo), na fórmula que estabelece a energia de impacto.

Essa fórmula calcula a energia de impacto³⁹ como resultado do peso máximo de decolagem da aeronave multiplicado por sua velocidade máxima elevada ao quadrado, aqui considerada a mínima, e não a máxima, por não ser ela limitada pela ANAC nessa nova "categoria".

Em caso de colisão mesmo na mais baixa velocidade de voo possível (a velocidade de estol de 112 km/h), já as aeronaves IBR2020 geram uma energia de impacto de destrutivos **861.616** Joules, contra apenas **250.116** Joules no Cessna 172.

Assim, os aviões autorizados a voar com isenções de normas de segurança no IBR2020 são verdadeiros bólidos, com energia de impacto no mínimo **3,4 vezes maior** que o avião certificado Cessna, usado como parâmetro de comparação.

Essa força é capaz de causar um enorme estrago ao colidir com qualquer obstáculo, como um casa, como visto no exemplo do acidente do Comp Air 9 em São Paulo, que praticamente se pulverizou ao destruir duas casas residenciais!

Esse desvio na segurança de voo é gigantesco no caso da única indústria hoje beneficiária desse programa IBR2020, a hegemônica Flyer Indústria Aeronáutica, montadora de aeronaves americanas, que já goza com exclusividade daquelas

³⁸ Velocidade de estol é a menor velocidade possível para o voo, usada apenas no instante do pouso.

³⁹ Força de Impacto = massa (peso do avião) vezes a velocidade elevada ao quadrado, tudo dividido por 2.

isenções anticoncorrenciais, e é uma das líderes do grupo empresarial que se autorregulou no G.T. de 2009, criado pelo DCA-BR a pedido da ANAC.

Usando os 330 Km/hora anunciados como máximo nos RV-10 de 4 lugares já montados há anos pela Flyer, elevamos ao quadrado essa velocidade e multiplicamos pelos potenciais 1.750 quilos de eventuais irmãos desse modelo, mesmo dividindo tudo por dois como manda a fórmula da física, a energia de impacto chega a inacreditáveis **7.352.430** Joules – um choque altamente destrutivo!

São mais de **7** milhões de Joules, unidade padrão de força.

Estamos diante de um potencial destrutivo esmagador, até **29 vezes maior** nas aeronaves da Flyer no IBR2020, comparadas a esse humilde similar certificado, o Cessna 172, que sofre todos os percalços burocráticos e custos tributários da certificação oficial de sua segurança, e por isso se torna obviamente menos competitivo no mercado!

Essa privilegiada Flyer Indústria Aeronáutica foi suspensa desse programa em 31/12/2016 por “*não entregar as tarefas necessárias*” como afirmou o Engº Cesar Silva Fernandes Junior, da Gerência Geral de Certificação de Produto da ANAC, em e-mail da ANAC¹⁹⁶ ao Presidente da ABRAVAGEx.

Não se sabe como ela conseguiu posteriormente ser readmitida como única empresa beneficiada pelas isenções de normas de segurança do IBR2020.

Para termos uma ideia do primarismo desse pretenso aprendizado em certificação, usado para justificar o programa IBR2020, essas tarefas eram apenas:

“estudar os regulamentos pertinentes, entender o significado e o objetivo de cada requisito a ser cumprido, definir os ensaios ou outros meios de demonstração de cumprimento com cada requisito, bem como estabelecer seu próprio cronograma para cumprimento com as tarefas.”

A existência de um programa de fomento industrial através do sacrifício da segurança da sociedade já é ilegal, mas se torna um escândalo maior ainda por ser esse programa IBR2020 desenhado sob encomenda para permitir ao final o enquadramento de uma única empresa, justamente a Flyer, que é propriedade do líder do grupo de pressão que via ABRAFAL influencia a ANAC há tantos anos.

Essa situação é homóloga à das concorrências públicas direcionadas, que conflitam com o inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal:

*“XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure **igualdade de condições** a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, **o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.**”*

Não podemos afirmar que as aeronaves da Flyer ou de qualquer outra indústria sejam comprovadamente seguras ou inseguras, pois a única aeronave que o CENIPA e a ABRAVAGEx investigou foi o Super Petrel LS da EDRA/SCODA Aeronáutica, e quanto a esta aeronave sim, podemos atestar sua **in**segurança.

O que se argumenta aqui é que a falta de certificação oficial de segurança, em aeronaves de maior risco, por serem tão pesadas e velozes, deixa a todos nós, proprietários e pilotos, em um impasse:

Como não há investigações e registros confiáveis dos acidentes dessa categoria de aviões, não se pode dizer que este ou aquele produto seja necessariamente inseguro, mas também não se pode dizer que seja seguro. E isto transfere o impasse para as próprias indústrias, vítimas de sua estratégia de se isentar de normas justamente de segurança, e de sua certificação oficial.

E é esta indefinição que mina a confiança do público e pode inibir as vendas.

Isso deixa no ar uma pergunta intrigante:

Porque aeronaves como o RV-10, cuja marca é campeã de acidentes nos Estados Unidos, necessitam de isenções de normas de segurança no Brasil?

Será que não são seguras?

Será que as vendidas no Brasil são iguais às vendidas nos Estados Unidos?

Se nada for feito, essas ilegais tolerâncias, agora exclusivas de uma única empresa, e que já se arrastam desde 2009, permitirão por longos 12 anos, até 2021, que essa temerária produção industrial em série de aviões continue utilizando as mesmas isenções de normas de segurança da construção amadora, que esta sim, é experimental **de fato e de direito**.

E com essas isenções esse setor industrial continuará deixando no ar uma incógnita que compromete o conceito e a sustentabilidade a longo prazo do que

poderia ser uma promissora indústria aeronáutica leve, genuinamente brasileira e internacionalmente competitiva, como é a nossa EMBRAER.

Trata-se de um orquestrado conjunto de espúrias manobras que tentam legitimar o ilegal repasse de riscos de fornecedores industriais aos consumidores, como se eles próprios tivessem construído as aeronaves que compram prontas nas indústrias, lá produzidas sem o mínimo de regulação e fiscalização da Agência que foi criada justamente para garantir o interesse público de segurança do usuário/consumidor e dos demais cidadãos brasileiros.

Essas isenções ilegais têm sido há anos dadas pela ANAC aos empresários do setor, sob o pretexto de fomentar a indústria brasileira e manter empregos.

São desculpas esfarrapadas, pois em sua maioria são indústrias que apenas fazem montagem final no Brasil de aeronaves importadas já semi-prontas, e que geraram muito mais empregos no exterior, tudo sem participação do pretense “construtor amador”, e com mínimo emprego de mão de obra nacional.

Essa pífia geração de empregos de montagem no Brasil é sempre alegada por essas indústrias para justificar todas as regalias normativas de que desfruta, mas na verdade a maior geração de empregos ocorre fora das fronteiras nacionais, na fabricação de motores, equipamentos eletrônicos e na estrutura geral desses aviões.

A alta cúpula da ANAC, sabidamente composta por indicação política e nem sempre por competência técnica concedeu, através do programa IBR2020, de modo entreguista essas temerárias benesses ao grupo industrial monopolista que apenas efetua a montagem final de aeronaves americanas, não brasileiras.

Essas regalias foram concedidas mesmo sob a oposição de Engenheiro da própria ANAC, o INSPAC Edson Souza de Jesus Filho, Inspetor da Aviação Civil⁴⁰, que denunciou que não estavam sendo feitos pelas indústrias os investimentos em certificação, pretextos sempre usados como “contrapartida” para justificar os privilégios hoje exclusivos de uma única empresa: a Flyer Indústria Aeronáutica.

O INSPAC é o único agente público da ANAC que não avalia qualidade e segurança burocraticamente, com base em relatórios, dentro de um gabinete.

O INSPAC é o profissional especializado e qualificado como agente público, que vai a campo fiscalizar *in loco* as indústrias e seus produtos, e por isso verifica a

⁴⁰ Segundo a ANAC, INSPAC é “uma pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil que está, como seu representante, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil”.

realidade dos fatos, e não a ficção documental fornecida pelos próprios interessados até a partir de fotografias, como já se comprovou que é aceito pela ANAC.

Esse INSPAC¹⁹⁷, autoridade especializada da ANAC, em setembro de 2014, na pág. 5/14 do “RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES” da “audiência pública” 14/2014, processo nº 00066.026404/2014-72, sobre o tal IBR2020 assim falou:

*“...algumas empresas almejavam apenas os **lucros altíssimos**, sobretudo no que se refere às aeronaves produzidas dentro da **isenção especial concedida** (estima-se **lucros de mais de 200% em cada aeronave**), em contrapartida contrataram neste período engenheiros pagando salários irrisórios...*

*Creio que muitas das **empresas** instaladas aí hoje não podem ser vistas apenas como vítimas. Elas apenas **se preocuparam em faturar alto e embolsar estes valores** sendo que em muitos casos **tivemos investimentos ZERO** por parte das mesmas. Agora vejo que não vai ser diferente. Porque contratar corpo técnico especializado e caro se a ANAC agora vai dar a receita de bolo da certificação???”.*

Apesar de alertada por esse seu Inspetor da Aviação Civil, a ANAC manteve essas regalias, ignorando a segurança de voo e demonstrando estar preocupada apenas com a viabilidade econômica da indústria, como de costume.

E, no caso, exercendo um protecionismo às avessas, pois protege indústrias estrangeiras em detrimento da iniciativa privada brasileira como a EMBRAER e outras indústrias nacionais, que não desfrutam desses diferenciais competitivos.

A resposta da ANAC a esse especialista, nesta “audiência pública” revela até nas expressões usadas o foco da ANAC nos interesses econômicos das empresas:

*“Este programa de fomento vem exatamente para incentivar que as empresas fabricantes de aeronaves de pequeno porte **invistam** na Certificação de Tipo, o que será verificado pela ANAC por meio das demonstrações de cumprimento com as tarefas do programa nos prazos estabelecidos. A Certificação de Tipo é um processo complexo e **dispendioso**. O processo envolve um alto grau de planejamento, conhecimento em projeto de aeronaves e conhecimento detalhado dos requisitos e de suas formas de cumprimento, incluindo a correta realização de ensaios. Existem casos de fracasso em que foram **gastos milhões de reais** e a Certificação de Tipo teve que ser abandonada. Portanto, uma vez que a montagem de kits e a conseqüente entrega de aeronaves prontas sem Certificação de Tipo e que não sejam aeronaves leves esportivas não será mais*

permitida, caso a empresa deseje **permanecer no mercado**, ela não terá outra alternativa senão **investir** na Certificação de Tipo. Durante o programa, a montagem de kits é permitida como contrapartida à adesão, **para ajudar a custear os investimentos**.

Obs.: onde se lê “montagem de kits”, deveria constar também “venda desses kits”.

Note-se que as expressões usadas são todas do jargão econômico: **invistam**, **dispendioso**, **gastos milhões de reais**, **permanecer no mercado**, **investir**, e por fim **ajudar a custear os investimentos**.

Não se vê a ANAC grafar aí uma sílaba sequer denotando preocupação com seu dever legal de garantir a segurança dos cidadãos e o interesse público.

Ao contrário, como em outros atos e manifestações, a ANAC apenas demonstra até nos termos que usa, a preocupação em garantir a *segurança jurídica* e econômica do setor industrial, *uma transição suave e economicamente viável para as empresas*, seu *fluxo de caixa*, e outras expressões usadas pela ANAC e constantes nesse estudo.

Essa resposta reveladora do compromisso da ANAC com interesses econômicos privados combina com frases aparentemente inocentes e até construtivas que a ANAC publicou como notícia em seu site¹⁹⁸ em 7 de novembro de 2014, e que pela gravidade de suas entrelinhas serão comentadas uma a uma:

*“O objetivo do programa é incentivar as empresas brasileiras fabricantes de aeronaves de pequeno porte a **adquirirem conhecimento na Certificação de Tipo de aviões**.”*

*“O programa foi organizado em duas fases: na primeira fase, o objetivo é que a empresa desenvolva, ensaie e amadureça o seu projeto de avião de forma a **obter um aprendizado gradual sobre o processo de Certificação de Tipo**.”*

OBS.: Como poderiam essas indústrias, privilegiadas com as isenções do IBR2020, **“adquirirem conhecimento na Certificação de Tipo de aviões”** e **“obter um aprendizado gradual sobre o processo de Certificação de Tipo”** se atuam **sem certificação alguma**, vendendo por mais de dez anos aviões que nem são fabricados por essas indústrias, pois são importados em kits quase prontos que são apenas montados nessas empresas, e são vendidos prontos diretamente ao consumidor?

Como aprender sobre certificação, que envolve o cumprimento de normas de segurança, se não exercitam esse cumprimento, já que foram isentas dessa prática?

Mas a ANAC cita ainda:

“Entretanto, a participação no programa não garante a Certificação de Tipo do avião.”

OBS.: A ANAC não garante a certificação, mas autoriza as empresas do IBR2020 a vender por 11 anos aviões diretamente aos consumidores finais, sem certificação alguma, apenas com a promessa de estar em processo de aprendizado de certificação, podendo ao final nenhum exemplar ser de fato certificado.

*“Essa contrapartida tem o objetivo de **permitir o fluxo de caixa** necessário ao fabricante para o **investimento** na Certificação de Tipo e nas tarefas do programa.”*

OBS.: Frases como **permitir o fluxo de caixa** e o termo **investimento**, deixam explícito o escopo principal da ANAC: favorecer interesses econômicos privados.

Outra frase emblemática da ANAC, que revela seu foco nos interesses econômicos privados industriais, aparece na proposta de emenda ao RBAC 21, denunciada na pág. 13 da versão 2016 do RF A-003/CENIPA/2015 e na pág. 15 da versão 2018:

*“2.1.3 Esse GT teve participação de associações e **fabricantes de conjuntos** para construção amadora de aeronaves. Durante as discussões do GT, foi estabelecido que:*

*... entende-se que esta proposta causará mínimo impacto à frota existente, **preservando os legítimos interesses de fabricantes e proprietários, e evitando prejuízos desnecessários.**”*

Com estes diferenciais competitivos injustos, essa única indústria que sobrou no programa IBR2020, a Flyer Indústria Aeronáutica, autorizada a montar aeronaves americanas sem exigências de segurança, concorre deslealmente não só com os demais fabricantes brasileiros de aeronaves leves, como inclusive inibe a criação no Brasil de indústrias que pretendam fabricar aeronaves de qualquer outro tipo.

As aeronaves de 4 e até 5 lugares dessa indústria, além das reduções de custos com requisitos de segurança, desfrutam também de vantagens tributárias injustas em relação às aeronaves semelhantes certificadas, nacionais ou estrangeiras, como por exemplo o Cessna 172 já citado.

Essas vantagens injustas, conhecidas mundialmente como *“unfair advantages”*, são garantidas pela camuflagem dos produtos do programa IBR2020,

como “de construção amadora”, disfarce que permite que sejam dispensados do pagamento das escorchantes Taxas de Fiscalização da Aviação Civil, as TFACs, impostas pela Portaria interministerial nº 52 de 01/02/2017, como já visto.

Como as aeronaves e os manuais de instruções do IBR2020 também são dispensados de certificação, e sua manutenção não necessita ser feita em oficinas certificadas, além de outras isenções, as respectivas taxas também ficam isentas.

Com isso toda a cadeia de custos fica enormemente reduzida em favor dessa única empresa participante atualmente, e em desfavor de seus concorrentes.

E o que é pior: em desfavor da garantia oficial da segurança de voo.

Outra vantagem que facilita as vendas desses aviões é poderem, como o caso do Petrel da EDRA/SCODA Aeronáutica, ser registrados na ANAC a gosto do comprador, de acordo com a categoria de habilitação que este possua.

Os RV-10 da Flyer e os Petrel da EDRA/SCODA podem ser registrados de maneiras diferentes na ANAC, permitindo sua adaptação aos limites da habilitação dos adquirentes, que podem adquirir e pilotar esses aviões sem se preocuparem com grandes mudanças na categoria de seus “brevês de piloto”.

A ANAC vem assim protegendo interesses econômicos privados em detrimento de interesse público, ao que parece desde 2006, permitindo o desvirtuamento dos propósitos iniciais da aviação leve em várias fases.

Desde o início da atuação da ANAC em 2006, até 2008, essa autarquia federal especial aceitava ilegalmente o registro e a venda de aeronaves fabricadas em série, sem qualquer fiscalização, por serem então enquadrados indevidamente como “aeronaves experimentais”.

Em 2009, quando a ilegalidade da venda desses experimentos ao consumidor causou insegurança jurídica na indústria, a ANAC, induzida pelos industriais no G.T., passou a consentir a falsificação documental da produção industrial como produção amadora, ilegalidade que se estendeu até fins de 2011.

Nesse período, ilustrado no gráfico mais à frente, houve uma inusitada explosão da ficta construção amadora, paralelamente a uma simulação de paralização total da produção industrial.

Essa distorção visivelmente artificial ocorreu porque a ANAC passou a registrar como “aeronaves de construção amadora” aviões até mesmo importados e

simplesmente montados industrialmente no Brasil, mas declarados por escrito pelos industriais e até por alguns consumidores, como tendo sido construídos pelos adquirentes, esses próprios consumidores, que simulavam serem os “construtores amadores”.

Toda essa armação serviu para as indústrias poderem usufruir das vantagens pecuniárias desse enquadramento mais “benéfico”, porém menos seguro, mas claro que essa insegurança não foi informada à maioria dos consumidores.

Em 2012 a própria equipe da ANAC passou a sentir, juntamente com os industriais, “desconforto” com a “insegurança jurídica” dessa situação de pura falsidade ideológica e documental oficializada, como admite o Sr. Nelson Eisaku Nagamine, Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC¹⁹⁹:

“Desconforto da equipe da ANAC com relação ao cumprimento do critério de porção maior (51%), que é o que define o enquadramento como construção amadora.

*Esse último fator, inclusive, causava desconforto para os próprios fabricantes, pois **nem sempre o cumprimento de tal critério ficava suficientemente claro**, o que levava esses fabricantes a reclamarem de “insegurança jurídica”.*

...“É importante lembrar que construção amadora significa que essa aeronave deveria ter sido construída em sua maior parte (51%) pelo próprio interessado, o que nem sempre ocorria.”

Nesse mesmo documento, ao justificar a categoria ALE, o Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC reconhece a absurda fabricação em série de experimentos industriais, sem certificação oficial de segurança, e sua venda direta aos consumidores, não para trazer segurança aos consumidores, mas sim para **trazer segurança jurídica aos fabricantes**:

*“A implementação dessa categoria teve como um dos objetivos **trazer ‘segurança jurídica’ aos fabricantes**, pois essa categoria permite que empresas possam fabricar em série e entregar prontas aeronaves experimentais.”*

Para mitigar seu próprio desconforto e a insegurança jurídica dos interesses econômicos dos industriais que a influenciam, a solução dada pela ANAC no RBAC 21 (Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21), Emenda 01, de 29/11/2011, foi a generalizada **isenção** da participação de um construtor amador na produção industrial registrada como construção amadora junto à ANAC.

Essa irresponsável e contraditória isenção foi feita apesar desse mesmo Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC condicionar a segurança das aeronaves experimentais à participação real de um construtor amador em sua fabricação, e em seus testes de voo, e associar a falta dela, e eventuais erros humanos decorrentes, como “*a principal causa de acidentes na aviação experimental*”:

*“O conceito de que uma verdadeira construção amadora é mais insegura do que as aeronaves experimentais produzidas por empresas é questionável. O construtor amador, além de conhecer detalhes de projeto, ainda avalia e testa a aeronave diversas vezes em solo e em vôos curtos antes de executar um voo mais elaborado. Tal conhecimento é utilizado para atingir a proficiência no voo da aeronave, bem como para conhecer os seus limites operacionais. Evidentemente, **quando se compra uma aeronave pronta, esse processo de conhecimento dos limites da aeronave acaba não ocorrendo.** E como já colocado anteriormente, e apesar de não termos dados oficiais referentes ao Brasil, isso corrobora para a percepção de que **a principal causa de acidentes na aviação experimental é o erro humano, muito possivelmente decorrente da insuficiente consciência dos limites da aeronave.**”*

Apesar disso, a montagem industrial de aeronaves no Brasil passou a ser acintosamente mascarada oficialmente como se fosse construção amadora.

Ou seja, a ANAC trocou seu “desconforto” e a “insegurança jurídica” dos industriais, pela insegurança de vida dos consumidores desavisados e da sociedade como um todo.

Em 04/11/2014, em mais uma de suas falsas Audiências Públicas, a número 14/2014 (feita por e-mail), a ANAC consagrou essa ilegal isenção da participação de um construtor amador na construção amadora, criando o programa IBR2020.

Em 02/05/2017, na Resolução 421, a ANAC estendeu até 2021 essa regalia ilegal do IBR2020, mesmo sob protestos da ABRAVAGEX.

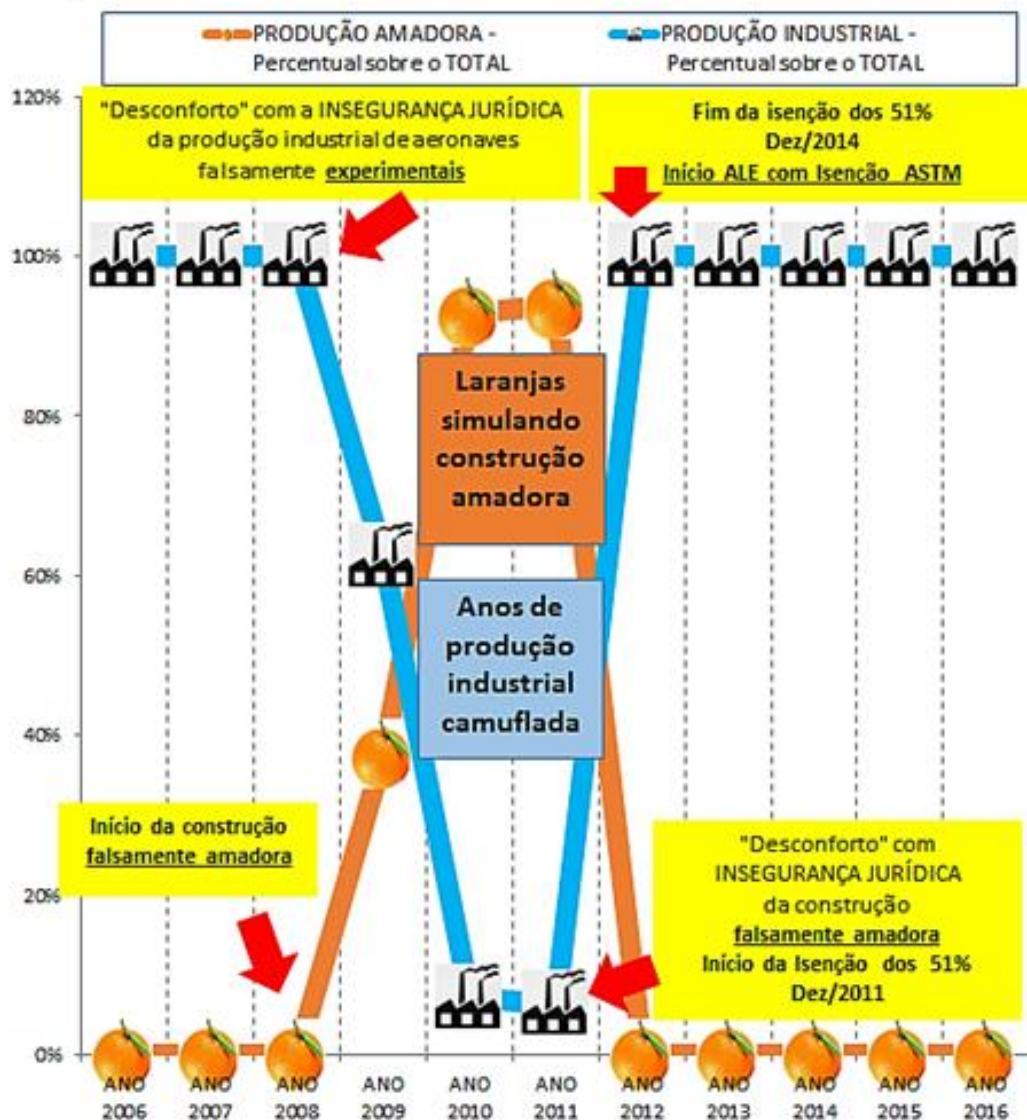
Na verdade, “insegurança jurídica” da ANAC é algo que pode até ser desejável para a hegemonia do *cluster* industrial/associativo, pois é na ausência do Estado regulador que se abrem espaços para a auto regulação, como no caso em tela.

TODAS essas regalias a industriais e entidades suas parceiras receberam máscaras de legitimidade nas falsas audiências públicas onde não há audiência, nem público, nem debates, nem contraditório, pois são feitas por e-mail, e algumas até mesmo SEM UM ÚNICO E-MAIL.

Tomando como exemplo a produção da indústria EDRA/SCODA, o quadro a seguir ilustra essa introdução pela ANAC de um espantoso artifício em todo o perfil do mercado aeronáutico leve, envolvendo várias outras indústrias:

FRAUDE da "CONSTRUÇÃO AMADORA" na Indústria Aeronáutica Leve

PETREL: EDRA/SCODA											
	ANO 2006	ANO 2007	ANO 2008	ANO 2009	ANO 2010	ANO 2011	ANO 2012	ANO 2013	ANO 2014	ANO 2015	ANO 2016
PRODUÇÃO INDUSTRIAL - Unidades produzidas	4	4	8	5	1	1	22	19	17	7	1
PRODUÇÃO AMADORA - Unidades produzidas	0	0	0	3	13	15	0	0	0	0	0
TOTAL Produzido	4	4	8	8	14	16	22	19	17	7	1
	ANO 2006	ANO 2007	ANO 2008	ANO 2009	ANO 2010	ANO 2011	ANO 2012	ANO 2013	ANO 2014	ANO 2015	ANO 2016
PRODUÇÃO INDUSTRIAL - Percentual sobre o TOTAL	100%	100%	100%	63%	7%	6%	100%	100%	100%	100%	100%
PRODUÇÃO AMADORA - Percentual sobre o TOTAL	0%	0%	0%	38%	93%	94%	0%	0%	0%	0%	0%



É inacreditável e até impossível essa sequência de factóides, cuja surrealidade é visível nas radicais guinadas das "curvas retas" desse gráfico.

Não há um perfil de ocorrências assim em nenhum fenômeno da economia ou da natureza, só no Brasil da ANAC e de seus parceiros empresariais e associativos.

É claramente inverossímil que de repente, em 2009, para cessar a venda ilegal de experimentos, todas as indústrias concordassem mansamente em fechar suas portas, desativar suas plantas, equipes e equipamentos, e renunciar aos lucros.

E ao mesmo tempo, do nada surgissem centenas de proficientes e capacitados construtores amadores espalhados pelo país, fabricando aviões idênticos sem sequer se conhecerem ou se comunicarem, sem possuírem instalações e ferramental, e sem terem a rebuscada formação técnica que uma construção aeronáutica amadora exigiria.

Mais implausível ainda seria admitir que em 2012 toda a maquinaria industrial, paralizada há quase 3 anos, estivesse capitalizada e incólume, aguardando ser reativada, e os ex-funcionários estivessem disponíveis ao redor das fábricas para serem re-convocados e retomar a produção industrial, então permitida como “construção amadora” mas sob a contraditória isenção justamente da presença dos construtores amadores.

Muito estranho também o conformismo e desapêgo daquela hipotética centena de laboriosos construtores amadores, após esses mesmos quase 3 anos, concordando mansamente em desativar suas oficinas de garagem, renunciando de modo altruístico e desprendido ao capital investido, e devolvendo bondosamente às indústrias a produção de aeronaves e os lucros decorrentes de suas vendas.

Nem em contos de fadas existe isso.

Como já dito a ANAC, mesmo com **1.684 funcionários, 116 superintendências e diretorias e 686 milhões de orçamento anual** (dados de 2017), omite-se do DEVER LEGAL de Estado de regular e fiscalizar a indústria da aviação leve, delegando ilegalmente essa obrigação aos próprios regulados e fiscalizados.

Mas sem oferecer a contrapartida de cumprir seu dever de garante, a ANAC/Estado não abre mão de impor, e cobrar dos usuários, várias taxas e expedientes burocráticos, no que é acompanhada por outros órgãos públicos do setor aéreo.

Um perverso desequilíbrio de direitos e deveres entre entes públicos e cidadãos, mas a ANAC não pode se furtar aos seus deveres já que impõe, direta e indiretamente, vários de seus direitos, nesta e em toda a aviação geral:

1. A ANAC emite, e cobra, CERTIFICADO DE MARCA EXPERIMENTAL e MATRÍCULA;
2. A ANAC emite também um CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VOO, mesmo diante do fato dessas aeronaves não preencherem o pré-requisito para este documento, que é o CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE;
3. A ANATEL emite, e cobra, uma LICENÇA DE ESTAÇÃO para uso do rádio;
4. A INFRAERO emite, e cobra, a cada movimentação de aeronaves de várias categorias, as seguintes TARIFAS AEROPORTUÁRIAS:
 - a. POU – Valor cobrado referente ao Pouso da Aeronave
 - b. PER – Valor cobrado referente à permanência em solo da aeronave após 3 horas de seu pouso. Esse valor é cobrado de hora em hora.
 - c. PAN – Valor cobrado pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para os voos em rota.
 - d. PAT APP – Valor cobrado pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para controle de aproximação.
 - e. PAT ADR – Valor cobrado pela utilização dos serviços, instalações, auxílios e facilidades disponibilizados para controle de aeródromos e/ou serviços de informações de voo de aeródromo (AFIS).
5. A INFRAERO cobra também a tarifa ATAERO (Adicional de Tarifas Aeronáuticas) para melhorias aeroportuárias, mesmo essas instalações não sendo utilizadas pelos supostos “experimentais”.

A esta altura, vale lembrar a confissão da ANAC na já citada Ação Civil Pública nº 5000773-75.2017.403.6100²⁰⁰, onde não reconhece seu dever legal de garantir segurança na aviação leve tanto nas operações aéreas quanto na produção industrial de aviões, apesar de reconhecer explicitamente que há uma relação de consumo, e apesar de tudo isto, isentar a indústria de responsabilidades por eventuais defeitos do produto, remetendo-a aos consumidores finais, *ipsis litteris*:

*“**Cabe ao consumidor** / adquirente avaliar se quer pagar pelo atestado de segurança chancelado pelo Estado ou não, hipótese em que, por prudência, deveria se cercar das salvaguardas que julgar apropriadas (como por exemplo, **contratar um profissional habilitado para avaliar a aeronave em questão, fazer outras avaliações técnicas que julgar apropriadas**, operar sempre com margem de segurança para imprevistos, etc.)”.*

Apesar de se tratar de produtos vendidos por **fornecedores** industriais, segundo a ANAC o **consumidor** final é quem deve contratar por exemplo um engenheiro aeronáutico, para avaliar a segurança das aeronaves, coisa que ela própria não faz, pois chega a delegar essa avaliação aos próprios industriais.

Esse posicionamento oficial da ANAC, esquivando-se de seus deveres legais, conflita com determinações de várias leis brasileiras:

1. Constituição Federal:

Art. 5º [...]

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

IV - **livre concorrência**;

V - **defesa do consumidor**;

OBS.: a ANAC, como demonstramos, apesar de ser órgão do Estado, comprovadamente não promove a **livre concorrência**, nem a **defesa do consumidor**, mas sim a defesa dos **fornecedores** industriais, inclusive contra a concorrência.

2. Código de Defesa do Consumidor:

“Art. 4º A Política Nacional das Relações de **Consumo** tem por objetivo o atendimento das **necessidades dos consumidores**, o respeito à sua dignidade, saúde e **segurança**, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a **transparência e harmonia das relações de consumo**, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da **vulnerabilidade do consumidor** no mercado de consumo;

II - **ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor**:

[...] d) **pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho**.

Art. 6º São direitos **básicos do consumidor**:

I - a **proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos**;

II - a **educação e divulgação sobre o consumo adequado dos produtos e serviços**

Art. 8º **Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.**

Art. 10. O fornecedor não poderá colocar no mercado de consumo produto ou serviço que sabe ou deveria saber apresentar alto grau de nocividade ou periculosidade à saúde ou segurança.

§ 3º **Sempre que tiverem conhecimento de periculosidade de produtos ou serviços à saúde ou segurança dos consumidores, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão informá-los a respeito.**

OBS.: a ANAC, como demonstramos, não atende às **necessidades dos consumidores**, não respeita sua **segurança**, nem objetiva a **transparência e harmonia das relações de consumo**. A ANAC também não reconhece a **vulnerabilidade do consumidor**, não age para **proteger efetivamente o consumidor**, nem age **pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de ...segurança**, nem protege a **vida e a segurança** dos consumidores, ou respeita seus **direitos** a **educação e divulgação**.

3. Lei nº 11.182 de 27/09/2005 — que criou a ANAC:

Art. 8º. Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o **atendimento do interesse público** e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com **independência, legalidade, impessoalidade e publicidade...**

OBS.: A ANAC não atende o **interesse público** (mas sim interesses econômicos privados), nem atua com **independência** (é dependente dos próprios regulados para regular, como demonstrou no G.T. via DCA-BR), nem atua com **legalidade** (já que sobrepõe aspectos econômicos à lei, como denuncia o CENIPA já há dois anos), nem atua com **impessoalidade** (pois concede isenções a uma única empresa), nem atua com **publicidade** (pois suas audiências públicas são praticamente secretas, ou no mínimo íntimas, com a participação apenas dos representantes de interesses econômicos privados empresariais ou associativos e não do público afetado).

Art. 8º. VI – negociar, realizar intercâmbio e articular-se com **autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;**

OBS.: A ANAC não respeita os tratados internacionais com autoridades aeronáuticas estrangeiras, acordos dos quais é signatária, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo quanto a fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil.

Art. 8º. X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

OBS.: A ANAC delega a entidades com conflito de interesses, regulação e fiscalização de produtos e processos aeronáuticos aos próprios fornecedores industriais regulados e que deveriam ser fiscalizados. A ANAC delega às associações dos próprios usuários, não só a formação e o treinamento de pessoal especializado, mas também a própria avaliação final do resultado dessa formação e treinamento. Desse modo as “associações do aerodesporto” acabam por auto avaliar sua própria proficiência nessa formação e nesse treinamento, em franco conflito de interesses.

Art. 8º. XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

OBS.: A ANAC não garante segurança a bordo de aeronaves civis nessa aviação leve.

Art. 8º. XV – promover a apreensão de bens e produtos aeronáuticos de uso civil, que estejam em desacordo com as especificações;

OBS.: A ANAC não apreende aeronaves em desacordo com as especificações como as “experimentais”.

Art. 8º. XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

OBS.: A ANAC NÃO FISCALIZA as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, e ainda isenta o cumprimento das normas de segurança de voo.

Art. 8º. XVII – **proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;**

OBS.: No RBAC 103 e em outros expedientes, a ANAC delega quase todas as funções desse artigo da lei 11.182 aos próprios interessados, em conflito de interesses.

Art. 8º. XVIII – **administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro;**

OBS.: No RBAC 103, a ANAC terceiriza também o registro das aeronaves esportivas no RAB às “Associações do Aerodesporto”, constituídas pelos próprios usuários e proprietários de aeronaves.

Art. 8º. XXVIII - **fiscalizar** a observância dos requisitos técnicos na construção, reforma e ampliação de **aeródromos** e aprovar sua abertura ao tráfego;

OBS.: No RBAC 103, a ANAC se omite do dever de **fiscalizar aeródromos** do Aerodesporto no RBAC 103, liberando pousos em qualquer área, desde que autorizados pelo proprietário.

Art. 8º. XXXI – expedir **certificados de aeronavegabilidade;**

OBS.: A ANAC não emite Certificado de Aeronavegabilidade para as aeronaves esportivas, mas emite, e cobra, pelo Certificado de Autorização de Voo, documento dependente do primeiro, mas que é emitido sem esse pré-requisito.

Art. 8º. XXXIII – **expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;**

OBS.: A ANAC se omite no dever de **expedir, homologar ou reconhecer a certificação de produtos e processos aeronáuticos de uso civil** no caso de aeronaves esportivas, apesar delas fazerem parte da Aviação Civil.

Art. 8º. XXXIV – **integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;**

OBS.: A ANAC em nada integra o SIPAER, chegando a ignorar suas Recomendações de Segurança de Voo – as RSVs, tanto no Aerodesporto quanto na Aviação Geral, como visto na Ação Civil Pública²⁰¹ que a ABRAVAGEx moveu contra a ANAC, e em especial contra as ações e omissões do seu órgão interno, a ASIPAER.

Art. 8º. XXXV – **reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;**

OBS.: A ANAC, via ASIPAER, ignora **infrações à legislação**, e também não investiga denúncias de ilegalidades, quando se referem ao Aerodesporto.

Art. 8º. XLV – **deliberar, na esfera técnica, quanto à interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil, inclusive os casos omissos;**

OBS.: No RBAC 103, a ANAC na verdade distorce a **interpretação das normas e recomendações internacionais relativas ao sistema de segurança de voo da aviação civil**, e as invalida com isenções de seu cumprimento concedidas aos industriais e às associações do Aerodesporto.

Art. 8º. XLVIII – **firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária;**

OBS.: No RBAC 103, a ANAC firma convênios benevolentes com entidades privadas do Aerodesporto, e não com **órgãos e entidades governamentais**.

Art. 8º. XLIX – **contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória da aviação civil e da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, em cooperação com as instituições dedicadas à cultura nacional, orientando e incentivando a participação das empresas do setor.**

§ 1º A ANAC poderá credenciar, nos termos estabelecidos em norma específica, pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, **de acordo com padrões internacionalmente aceitos para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios** que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.

OBS.: No RBAC 103, a ANAC incentiva a participação das empresas do setor, mas não com as **instituições dedicadas à cultura nacional**, e sim com entidades do Aerodesporto comprometidas com interesses econômicos privados, não com o interesse público, e mesmo em prejuízo destes. Além disto, quando a ANAC credencia “pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas”, o faz em desacordo com os **padrões internacionalmente aceitos**, como preconiza essa lei.

Enfim, a regulação praticada pela ANAC, piorou agora em 2018, com a edição do RBAC 103, do RBAC 183, e da Resolução 473, ao delegar definitivamente o poder/dever de polícia desta agência reguladora aos próprios regulados do que chama de Aerodesporto, conflitando com:

- **a Constituição – CF/88;**
- **praticamente todo o Código de Defesa do Consumidor - Lei 8.078/90;**
- **o Código Civil – Lei 10.406/02;**
- **a Lei de Improbidade Administrativa- Lei 8.429/92.**
- **a Lei de Criação da ANAC- Lei 11.182/05**
- **as normas internacionais das quais o Brasil, através da ANAC, é signatário.**

Conclui-se: É o rabo abanando o cachorro...

TREINAMENTO DE VELOCIDADES CRÍTICAS BAIXAS, PRÉ-ESTOL, ESTOL E PARAFUSOS, “QUANDO POSSÍVEL”!

Mesmo na aviação particular certificada, todos os treinamentos acima são irresponsavelmente “exigidos” apenas “quando possível” pela ANAC (RBAC 61), temeridade que é denunciada pelo CENIPA à pág. 21 do RF já citado, publicado em 16/06/2016, e à pág. 22 da publicação de 04/09/2018.

Essa leniência regulatória já havia sido largamente condenada também no EPIA - Estágio de Padronização da Instrução Aérea CENIPA, evento produzido por iniciativa do SERIPA V (Quinto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), nos dias 1º e 2 de junho de 2015 no Rio Grande do Sul.

Neste importante encontro dos mais qualificados especialistas do CENIPA em prevenção de acidentes, único órgão com essa atribuição e essa competência técnica, instrutores de todo país denunciaram insistentemente que NÃO SÃO CUMPRIDAS AS NORMAS E PASSOS PARA A FORMAÇÃO SEGURA DE ALUNOS PILOTOS, devido às dificuldades econômicas dos aeroclubes e escolas de aviação.

Esses instrutores revelaram que um dos motivos dessa imprudente omissão na formação básica dos pilotos brasileiros, é que os aeroclubes e escolas de aviação muitas vezes operam com aviões antigos, fadigados, ou com aeronaves privadas arrendadas, cujos proprietários impõem que não sejam efetuados exercícios que possam sobrecarregar a estrutura de suas aeronaves, ou submetê-las a riscos de acidentes, em manobras que consideram radicais.

Outro motivo é que esse treinamento, como uma montanha russa, produz aquele “frio na barriga” que muitas vezes tem assustado candidatos a cursos de pilotagem ou alunos iniciantes, que por isso desistem dos cursos, frustrando expectativas de receitas das escolas de ensino prático.

Essa desagradável, nauseante e até assustadora sensação de flutuação e falta de peso corporal é a mesma experimentada por astronautas fora da força da gravidade, flutuando em condições denominadas de “imponderabilidade”.

Até mesmo a OSCIP ABUL, alinhada com as delegações integrais de tarefas de instrução e checagem, admite os riscos gerados pelos conflitos de interesses gerados pelo fato da mesma escola que ensina, atestar o aproveitamento de seu próprio trabalho ao checar seus alunos.

É claro que uma escola tenderá a aprovar o próprio aluno, para que não reclame ressarcimento pelas mensalidades que pagou, e para que candidatos a alunos saibam que estará praticamente garantida sua aprovação e habilitação e, portanto o retorno de seu investimento em matrícula e mensalidades.

Essa preocupação da OSCIP ABUL está expressa em artigo publicado em seu site em 14/04/2016²⁰²:

A falha humana em decorrência de uma formação inadequada do piloto, é inaceitável...temos como evitar isto através de um voo de cheque minucioso...é certo que não temos muita "ingerência" no curso que uma escola "CERTIFICADA pela ANAC" dá a seus alunos mas, através de nossos Checadores Credenciados podemos evitar que pilotos mal formados sejam aprovados e recebam sua habilitação.

Nossa missão é, por vezes, dificultada pela própria ANAC que credencia como Checador uma pessoa ligada operacional ou comercialmente à escola, atitude frontalmente oposta à adotada pela ABUL. Procuramos sempre credenciar pessoas sem ligação com a escola e com o grupo de alunos...o ideal seria termos recursos para pagar uma passagem e enviar o Checador de uma região para checar alunos de escolas de outra região...

No interior de S. Paulo fui compulsado a "furar" esta regra pois o dono da escola de ultraleves tinha outra escola certificada pela ANAC para outro tipo de aeronave e, apesar de ser o dono da escola, a ANAC o credenciou como Checador. Fui obrigado a credenciá-lo como Checador de Ultraleves.

Além disto, mesmo que digam que sou velho, não aceito um piloto jamais ter feito um parafuso ou, no mínimo, uma entrada e saída de parafuso...
E já aconteceu...o piloto falou no rádio antes de bater...: -acho que estou em parafuso...e entrou em parafuso porque o motor parou...parafusou porque??? Ai é uma soma de manutenção errada (parada do motor) com instrução inadequada (entrou em parafuso porque não baixou o nariz quando o motor parou... e "achava" que estava em parafuso...(não reconheceu o parafuso)... e não comandou sua saída)

A situação descrita acima pela OSCIP ABUL denuncia que a missão de *"evitar que pilotos mal formados sejam aprovados e recebam sua habilitação"* é **"dificultada pela própria ANAC"**.

O caso referido como "já aconteceu", é precisamente o acidente fatal aqui já descrito, que além de ter sido causado pelo fato do fabricante, o PCA – Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade que se autofiscaliza, não trocar peça defeituosa e atestar falsamente que trocou, pode ter tido como um fator contribuinte "instrução inadequada", que foi ministrada, absurdamente também, por essa mesma indústria.

E o fato da OSCIP ABUL ter sido "compulsada" (pela ANAC, obviamente) a credenciar como checador o próprio dono da escola, é emblemático da precarização geral da segurança que ocorre, entre outros desvios, por essas absurdas delegações do poder/dever de polícia do Estado a pessoas, instituições e até empresas, mesmo em franco conflito de interesses.

Para melhor clareza acerca da contradição absurda deste RBAC 61 da ANAC, que prevê “requisito” só “quando possível”, o transcrevemos aqui:

“RBAC 61 - Data da emissão: 12 de novembro de 2014 RBAC nº 61 Emenda nº 05 Origem: SPO 31/89

61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado:

*[...] (v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso, **quando possível**;*”

Apesar das denúncias feitas pelo CENIPA em vários trechos de seus relatórios de 2016 e de 2018, também pela ABRAVAGEx, e sob o consenso dos meios aeronáuticos acerca da contradição implícita nessa “exigência quando possível”, mesmo assim acintosamente a ANAC repetiu a leniente normativa em 08/06/2018, com a Emenda 08 do RBAC nº 61, item 61.79²⁰³ – exatamente nos mesmos absurdos termos: “...quando possível”.

Não se pode conceber como “**Requisito**” algo que possa ser feito apenas “**quando possível**”, porque essa expressão condicional caberia apenas em uma recomendação, jamais a um requisito.

O aprendizado de voo em “velocidades críticas baixas, pré-estol, estol e parafusos” jamais poderia se dar em treinamentos a serem ministrados apenas “quando possível”, pois a falta de proficiência no enfrentamento dessas condições anormais de voo é a maior causa de acidentes da aviação geral, certificada ou não, e essa causa é classificada pelo CENIPA como *PERDA DE CONTROLE EM VOO*, como constam nos gráficos estatísticos já apresentados.

As ***PERDAS DE CONTROLE EM VOO***, que ocupam o primeiro lugar como causa de acidentes, geralmente são por sua vez decorrentes da causa que ocupa o segundo lugar: as ***FALHAS DE MOTOR EM VOO***, e essa perversa combinação só tem se tornado **MORTAL**, porque a ANAC deixou de exigir treinamento de **pré-estol**, **estol completo** e **parafusos** na formação dos pilotos, e não fiscaliza a manutenção dos motores.

Há relatos de que essa desregulação foi feita para equipar os Aeroclubes com centenas de Aeroboeros importados da Argentina já fadigados, que talvez não suportassem parafusos, ou teriam dificuldade para sair deles.

Escudadas por essa inaceitável tolerância de efetuar treinamentos cruciais apenas “quando possível”, a maioria das escolas aboliu, amparada pela ANAC, o treinamento específico de identificação e de solução dessas situações, muitas vezes alegando enganosamente que a ANAC teria proibido o treinamento de parafusos.

A ANAC na verdade não proibiu, “apenas” absurdamente omitiu-se de exigir esse treinamento, com a inclusão do termo “quando possível” no RBAC 61.

Mas todas as aeronaves liberadas pela própria ANAC para uso na instrução (PRI) devem ser da categoria “normal”, informação obtida sob protocolo 00086000468201758, no qual a ANAC se manifestou nos seguintes termos:

De um modo geral, as aeronaves certificadas nas categorias “normal” (incluindo as de asa rotativa – RBAC nº 27), “utilidade”, “acrobática”, e restrita” (aeroagrícola) podem ser registradas na categoria “PRI” desde que sejam operadas exclusivamente por organizações reguladas pelos RBHA 140 ou 141.

Essa categoria “normal” exige que as mesmas não apenas suportem parafusos, mas que apresentem condições de sair dessa situação anormal de voo.

Por isso a ANAC não poderia mesmo proibir parafusos, ao contrário deveria exigir que as aeronaves categoria “Normal” suportassem 1 volta ou 3 segundos de parafuso como consta em instrumento normativo dela própria: o RBAC 23 EMENDA 61, § 23.221.²⁰⁴

Mas muitos cursos de pilotos mantêm o discurso de que “a ANAC proibiu”, especialmente o da EDRA/SCODA Aeronáutica, que afirma até que tal exercício exigiria uso de paraquedas pelos ocupantes, objetivando certamente:

- poupar suas aeronaves de esforços;
- poder contratar a mais baixo custo instrutores sem preparo para ensinar identificação e recuperação de pré-estol, estol completo e parafusos. Inclusive muitos pilotos recém-formados permanecem em aeroclubes, ministrando instrução gratuitamente, em troca de acumular horas de voo para pleitear emprego futuramente.

Mas, como visto, só podem ser utilizadas para instrução aeronaves da **categoria normal**, portanto todas essas aeronaves, Aeroboeros fadigados ou não, devem ser de **categoria normal**, e devem seguir a exigência de tolerar ao menos uma volta de parafuso ou 3 segundos, o que for maior, e ainda mais uma volta no máximo para recuperação do voo estável, como veremos abaixo.

Para maior facilidade, colamos o texto dessa RBAC 23 EMENDA 61, § 23.221, publicada pela ANAC originalmente em inglês, e não mais disponível na web:

Data da emissão: 13 de junho de 2013	RBAC nº 23 Emenda nº 61
[Amdt. 23-7, 34 FR 13087, Aug. 13, 1969, as amended by Amdt. 23-45, 58 FR 42159, Aug. 6, 1993; Amdt. 23-50, 61 FR 5191, Feb. 9, 1996]	
Spinning	
§ 23.221 Spinning.	
(a) Normal category airplanes. A single-engine, normal category airplane must be able to recover from a one-turn spin or a three-second spin, whichever takes longer, in not more than one additional turn after initiation of the first control action for recovery, or demonstrate compliance with the optional spin resistant requirements of this section.	
(1) The following apply to one turn or three second spins:	
(i) For both the flaps-retracted and flaps-extended conditions, the applicable airspeed limit and positive limit maneuvering load factor must not be exceeded;	
(ii) No control forces or characteristic encountered during the spin or recovery may adversely affect prompt recovery;	
(iii) It must be impossible to obtain unrecoverable spins with any use of the flight or engine power controls either at the entry into or during the spin; and	
(iv) For the flaps-extended condition, the flaps may be retracted during the recovery but not before rotation has ceased.	
(2) At the applicant's option, the airplane may be demonstrated to be spin resistant by the following:	
(i) During the stall maneuver contained in §23.201, the pitch control must be pulled back and held against the stop. Then, using ailerons and rudders in the proper direction, it must be possible to maintain wings-level flight within 15 degrees of bank and to roll the airplane from a 30 degree bank in one direction to a 30 degree bank in the other direction;	
(ii) Reduce the airplane speed using pitch control at a rate of approximately one knot per second until the pitch control reaches the stop; then, with the pitch control pulled back and held against the stop, apply full rudder control in a manner to promote spin entry for a period of seven seconds or through a 360 degree heading change, whichever occurs first. If the 360 degree heading change is reached first, it must have taken no fewer than four seconds. This maneuver must be performed first with the ailerons in the neutral position, and then with the ailerons deflected opposite the direction of turn in the most adverse manner. Power and airplane configuration must be set in accordance with §23.201(e) without change during the maneuver. At the end of seven seconds or a 360 degree heading change, the airplane must respond immediately and normally to primary flight controls applied to regain coordinated, unstalled flight without reversal of control effect and without exceeding the temporary control forces specified by §23.143(c); and	
(iii) Compliance with §§23.201 and 23.203 must be demonstrated with the airplane in uncoordinated flight, corresponding to one ball width displacement on a slip-skid indicator, unless one ball width displacement cannot be obtained with full rudder, in which case the demonstration must be with full rudder applied.	
Origem: SAR	67287

Tradução da página anterior:

Parafuso.

§ 23.221 **Parafuso**

(a) Aviões de categoria normal. Um monomotor, avião de categoria normal, deve ser capaz de se recuperar de um parafuso de uma volta ou um parafuso de três segundos, o que durar mais, em não mais que uma volta adicional após o início da primeira ação de controle para recuperação, ou demonstrar a conformidade com as exigências da resistência do giro opcional dessa seção.

(1) O seguinte aplica-se a uma volta ou parafusos de três segundos:

(i) Para ambas as condições de flaps retraídos e flaps estendidos, o limite de velocidade no ar atingido e o limite positivo do fator de carga não devem ser ultrapassados;

(ii) Nenhuma força no controle ou características encontradas durante o giro ou recuperação podem afetar adversamente a recuperação imediata.

(iii) Deve ser impossível obter rotações irrecuperáveis com qualquer uso dos controles de voo ou potência de motor, tanto na entrada quanto durante o parafuso;

e (iv) Para a condição de flaps estendidos, os flaps podem ser retraídos durante a recuperação mas não antes que a rotação tenha terminado.

(2) Por opção do requerente, o avião pode demonstrar ser resistente ao giro pelo seguinte:

(i) Durante a manobra de “stall” contida no §23.201, o controle de inclinação deve ser puxado para trás e mantido contra o batente. Em seguida, usando ailerons e lemes na direção correta, deve ser possível manter o voo do nível das asas em 15 graus de inclinação e rolar o avião de uma inclinação de 30 graus em uma direção para uma inclinação de 30 graus em outra direção.

(ii) Reduza a velocidade do avião usando o controle de inclinação a uma razão de aproximadamente um nó por segundo até o controle alcançar o batente; então, com o controle puxado para trás e mantido contra o batente, coloque o controle total do leme de uma maneira que promova a entrada da rotação por um período de sete segundos ou através de uma mudança de direção de 360 graus, o que ocorrer primeiro. Se a mudança de direção de 360 graus for alcançada antes, deve ter sido em nada menos que quatro segundos. Essa manobra deve ser efetuada primeiro, com os ailerons na posição neutra, e em seguida, com os ailerons desviados na

direção oposta à do giro da forma mais adversa. O controle e a configuração do avião devem ser definidos de acordo com o §23.201 (e) sem alterações durante a manobra. Ao final dos sete segundos ou uma alteração de direção de 360 graus, a aeronave deve responder imediatamente e normalmente aos controles de voo iniciais aplicados para recuperar o voo coordenado sem reversão do efeito de controle e sem exceder as forças de controle temporário especificados pelo §23.143(c); e

(iii). A conformidade com §§23.201 e 23.203 deve ser demonstrada com a aeronave em voo descoordenado, correspondendo a largura de deslocamento de uma bola em um indicador slip-skid, a menos que uma bola de deslocamento de largura não possa ser obtida com leme completo, no caso a demonstração deve ser com leme completo aplicado.

Em 18/04/2018 finalmente a ANAC retificou essa publicação em língua estrangeira, com o RBAC 23 EMENDA 63²⁰⁵, mas talvez a ANAC tenha, de encomenda, publicado em inglês essa RBAC 23 para que essa norma não seja mesmo cumprida pelas escolas – ou por não a entender em língua estrangeira, ou por não terem mesmo que cumpri-la, sabendo de sua inconstitucionalidade devido à publicação em inglês, em desobediência à Constituição:

Constituição Federal de 1988

Art. 13 . A língua portuguesa é o idioma oficial da República Federativa do Brasil

Citamos aqui do livro “Crimes Aeronáuticos” (1ª Ed) do MM. Juiz Federal Dr. Marcelo Honorato (editora Lumen Juris) pág. 402 (6), um precedente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região:

*.....3) Como se pode extrair da inteligência do artigo 13 da Constituição Brasileira, as **peças jurídicas de direito público** interno devem manifestar sua vontade através do ato administrativo **na forma escrita na língua portuguesa**, o que, em rigor, por não ter ocorrido, induziu a impetrante em erro. 4)Nego provimento à remessa necessária...*

Baseada talvez na insustentabilidade jurídica da norma que expediu em inglês, a ANAC se sentiu à vontade para lenientemente colocar como **requisito** não só o **parafuso**, mas também até o **pré-estol** e o **estol completo** apenas “**quando possível**” – o que é um contrassenso total, pois uma escola poderá jamais achar “possível”. E essas manobras são essenciais para a pilotagem.

Outra razão para não ser feito o treinamento de parafusos é que muitos que ministram instrução prática não nasceram para ser instrutores, apenas estão instrutores. Também para evitar que alunos sem vocação para pilotos, sem “sangue frio” para treinar estol e parafuso, fujam dos cursos de pilotagem por medo desse treinamento vital. Nesse sentido citamos artigo no site do “Instituto Paraserpiloto”:

“Eu acho que os parafusos devem ser absolutamente experimentados pelos pilotos durante o treinamento. Por um lado, as pessoas tendem a ter medo do desconhecido e o fator pânico de um parafuso inesperado encontrado por um piloto que não teve treinamento provavelmente contribui para esses acidentes”.

Mesmo sob críticas do CENIPA, da ABRAVAGEX, e de toda a comunidade aeronáutica, a ANAC republicou essa leniência regulatória em junho de 2018 sem qualquer alteração²⁰⁶.

Entre as **19** causas conhecidas de acidentes da aviação privada, certificada ou não, a “*PERDA DE CONTROLE EM VOO*” é responsável por mais de 50% desses acidentes no Brasil, ficando as outras **18** causas responsáveis por menos da metade dos acidentes!

Esse treinamento em **atitudes anormais** é tão imprescindível que a NASA propôs até mesmo o **ensino acrobático** nas escolas de aviação para melhor preparar os **Pilotos de Linha Aérea** (PLA) a enfrentar atitudes anormais da aeronave, dentre as quais as mais comuns são justamente o **estol** e o **parafuso**.

No website Aeromagia²⁰⁷ há trechos do trabalho de conclusão de curso apresentado na Faculdade de Ciências Aeronáuticas da PUC-RS por Patrícia Ramanauskas, que depois se tornou comandante da Azul Linhas Aéreas.

Aqui colamos alguns desses trechos:

*“As últimas estatísticas revelam que a **perda de controle em voo é o maior fator contribuinte dos acidentes** e incidentes na aviação comercial (ICAO, 2011)”*

*“De acordo com um guia de treinamento de atitudes anormais, emitido pelo FAA (Autoridade Aeronáutica Americana) **a maioria dos casos de atitudes anormais de aeronaves é induzida pelo piloto**, muitas vezes tentando forçar o avião a voar sem energia e **pela incorreta aplicação de comandos** (FAA, 2012)”*

*“De acordo com o estudo feito pela NASA (Airplane Upset Training Evaluation Report, 2002) e baseado nos resultados da sua pesquisa, foram geradas recomendações para imediata implantação do **treinamento de atitudes anormais em companhias aéreas**. Também foi sugerido que estudos relacionados ao benefício do treinamento **acrobático** em pequenas aeronaves fossem desenvolvidos e fosse determinado quando que, na carreira de pilotos de linha aérea, esse treinamento seria mais efetivo.”*

“Uma aeronave é considerada em atitude anormal quando certos parâmetros são excedidos não intencionalmente, a aeronave não estará fazendo o que é comandado e estará se aproximando de um dos parâmetros de voo no qual possui (FAA, 2008):

*Pitch **maior que 25° positivos**; Pitch maior que 10° negativos; Inclinação das asas maior que 45°;*

Velocidade inapropriada para as condições.”

*“Os acidentes indicam que **a maior causa de atitudes anormais é evidenciada pelo estol** (NASA, 1998).”*

Portanto, em nada contribui com a mitigação desses riscos já comprovados, o RBAC 61 da ANAC, que apesar de chamar de “requisito” esses treinamentos, não prevê qualquer sanção em caso de descumprimento, e ao final ainda anula essa já frágil obrigatoriedade, com a mansa e inócua expressão “**quando possível**”.

Na MCA 58-3 MANUAL DO CURSO PILOTO PRIVADO – AVIÃO²⁰⁸, a ANAC cita 3 ou 4 vezes parafuso, mas apenas na formação **teórica** à Pág. 64, na Disciplina Teoria de Voo:

“...8.1 Fatores que conduzem o avião a entrar em atitude anormal. Características das atitudes anormais

*8.2 **Parafusos**: comandado e acidental, **Parafuso** chato. Saída de **parafuso**.”*

Com exceção do perigosíssimo parafuso chato, impossível de reverter, não há nenhum sentido em ensinar parafusos apenas na teoria – seria tão impossível quanto ensinar a andar de bicicleta só na **teoria**, sem de fato **pedalar**.

Mas mais adiante este mesmo documento exige várias vezes o treinamento de saída de “atitudes anormais” como parte da instrução **prática**, finalmente.

É óbvio que o parafuso, como talvez a pior das atitudes anormais, está automaticamente incluído nas aulas práticas listadas abaixo neste Manual da ANAC:

1. Na pág. 85:

“Durante a realização das missões PS-04 e PS-05 (Pré Solo), o instrutor comentará e alertará o piloto-aluno em relação às situações que levam o avião a entrar em atitudes anormais e deverá, nas missões programadas, demonstrar ao piloto-aluno e praticar com ele a entrada e a saída dessa condição anormal de voo.

EXERCÍCIOS BÁSICOS DE CADA MISSÃO”

2. Na pág. 91:

“Nº da Missão 14 Tipo de Voo DC (Duplo Comando) Duração (horas) 01:00 :

*... Saída de atitudes anormais ... - **Panes simuladas** – Altas e à baixa altura.*

3. Na pág. 92:

“Nº da Missão 15 Tipo de Voo DC (Duplo Comando) Duração (horas) 01:00 :

*... Saída de atitudes anormais ... - **Panes simuladas** – Altas e à baixa altura.*

4. Na pág. 92:

“Nº da Missão 16 Tipo de Voo DC (Duplo Comando) Duração (horas) 01:00 :

*... Saída de atitudes anormais ... - **Panes simuladas** – Altas e à baixa altura.*

No site do Clube de Aviação CAVU, do Maranhão²⁰⁹, se lê um debate entre pilotos em que várias opiniões conflitantes ao final concordam com a necessidade de se treinar parafusos na formação dos pilotos:

Sabe quando é que isso vai acabar?

Nunca!

A menos que a ANAC faça um trabalho sério e revise o que o RBAC 61 exige em termos de instrução prática de estol e parafuso.

Por que só se deve exigir ensinar para o candidato a CPL recuperação de pré-estol e não estol completo?

Acho que deveria exigir ensinar estol em curva inclusive.

Por que só se deve exigir ensinar parafuso para o candidato a PP, por acaso as ALEs que os CPLs vão pilotar após habilitados são "spin proof"?

Por que só se deve exigir ensinar parafuso "quando possível", por acaso os aviões que os PPs vão pilotar após habilitados só entram inadvertidamente em parafuso "quando possível"?

Além de revisar o regulamento, tem que fiscalizar as escolas para ter certeza que cumprem o que é exigido.

Outro site com críticas ao abandono do treinamento de parafusos na instrução dos pilotos é o Canal do Piloto²¹⁰ que se pronunciou nos seguintes termos:

“Seria coerente considerar a entrada em parafuso como uma situação muito anormal ao voo?

E uma vez que a aeronave corre esse risco, por que não treinar os pilotos para reagirem a ela?

A ideia de promover uma maior segurança retirando um determinado treinamento importante do curso prático não me parece muito coerente, no entanto foi a adotada. Essa foi a decisão da ANAC”

A formação como Piloto Privado é o primeiro degrau para a carreira de piloto instrutor, comercial, agrícola, de linha aérea etc., e por isso essa deficiência na formação de pilotos cria sérios riscos para toda a sociedade.

Analisando a parte teórica dessa formação básica nas escolas de aviação do Brasil, se constata que uma boa parte do que é ensinado e depois cobrado nas provas da ANAC, já tem claro direcionamento para uma única carreira: a de Piloto de Linha Aérea, para posterior melhor aproveitamento pelas grandes companhias aéreas, que podem até ter influenciado na introdução dessa complexidade na instrução básica de pilotos.

Por exemplo, a maioria das questões de provas encontradas em coletâneas de exames para Piloto Privado foca principalmente em complicados (e desnecessários) cálculos de navegação, precisos perfis de consumo em subidas e descidas, questões burocráticas acerca da estrutura e organograma da ANAC e do próprio Ministério da Aeronáutica, conceitos obtusos como rota ortodrômica e loxodrômica etc..



Pouca ênfase é dada em simplesmente manter o piloto “voando o avião” como se diz no jargão aeronáutico.

A tabela à frente demonstra, nos campos realçados na cor amarela, a prevalência do Tipo “*PERDA DE CONTROLE EM VOO*” como a maior causa de acidentes aéreos na Aviação Geral, segmento que exclui apenas a aviação de “Transporte Aéreo Regular”:

TABELA DINÂMICA E GRÁFICO OBTIDOS DOS DADOS DO CENIPA

Acidentes **Fatais** de 2008 a 2017 em números absolutos

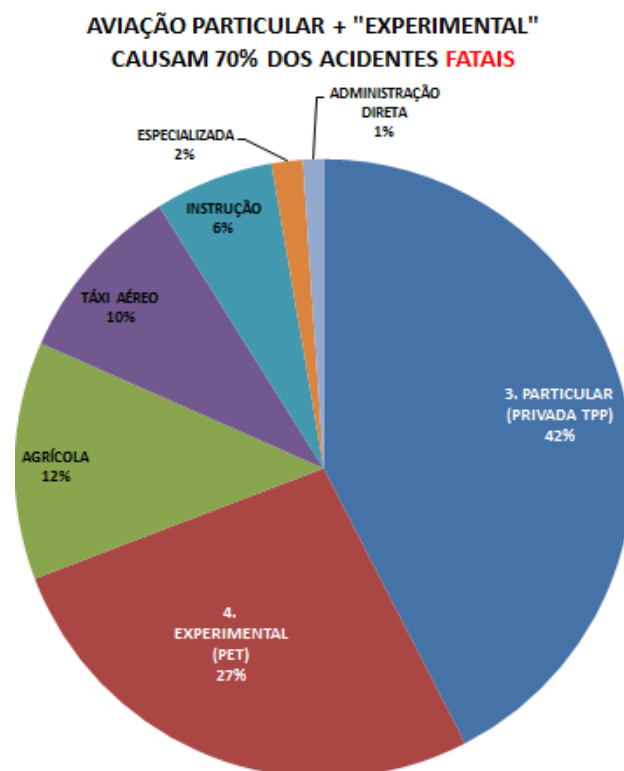
ACIDENTES FATAIS NO DECÊNIO 2008 A 2017 - Fonte: Painel Sipaer/CENIPA

Tipo	SEGMENTO						Total Geral	% Total Geral	3. TPP	4. PET
	3. PARTICULAR (PRIVADA TPP)	4. EXPERIMENTAL (PET)	AGRÍCOLA	TÁXI AÉREO	INSTRUÇÃO	ESPECIALIZADA				
1. PERDA DE CONTROLE EM VOO	58	43	17	4	7	2	131	44%	44%	56%
COLISÃO COM OBSTÁCULO DURANTE A DECOLAGEM E POUSO	21	12	13	1	4	1	52	17%	16%	16%
2. FALHA DO MOTOR EM VOO	11	8	1	12	2	1	35	12%	8%	10%
VOO CONTROLADO CONTRA O TERRENO	10			2			12	4%	8%	0%
DESORIENTAÇÃO ESPACIAL	5		1	2	2		10	3%	4%	0%
PANE SECA	8					1	9	3%	6%	0%
FALHA OU MAU FUNCIONAMENTO DE SISTEMA / COMPONENTE	3	2		1	1		7	2%	2%	3%
COLISÃO DE AERONAVES EM VOO	1	4	1				6	2%	1%	5%
PERDA DE CONTROLE NO SOLO	3	2	1				6	2%	2%	3%
OPERAÇÃO A BAIXA ALTITUDE	1	2	3				6	2%	1%	3%
CAUSADO POR FENÔMENO METEOROLÓGICO EM VOO	3			1	1		5	2%	2%	0%
PERDA DE COMPONENTE EM VOO	2		2				4	1%	2%	0%
FALHA ESTRUTURAL	1	2	1				4	1%	1%	3%
COLISÃO COM OBSTÁCULOS NO SOLO			1	2			3	1%	0%	0%
COM COMANDOS DE VOO	1			1	1		3	1%	1%	0%
COM HÉLICE			1		1		2	1%	0%	0%
EXCURSÃO DE PISTA	1						1	0%	1%	0%
COM LANÇAMENTO DE PESSOAS	1						1	0%	1%	0%
POUSO EM LOCAL NÃO PREVISTO		1					1	0%	0%	1%
COM ROTOR				1			1	0%	0%	0%
PERDA DA CONSCIÊNCIA		1					1	0%	0%	1%
INCURSAÇÃO EM PISTA	1						1	0%	1%	0%
Total Geral	131	77	42	27	19	5	301			
✦ Total Geral	44%	26%	14%	9%	6%	2%				

Essa tabela mostra que de 2008 a 2017, PERDA DE CONTROLE EM VOO”:

- Na Aviação Geral (Total Geral), está ligada a 44% do total de acidentes FATAIS.
- No segmento “3. TPP”, está ligada a 44% do total de acidentes FATAIS.
- No segmento “4. PET”, está ligada a 56% do total de acidentes FATAIS.



O Tipo “*PERDA DE CONTROLE EM VOO*” é a causa principal de acidentes do maior segmento atingido por sinistros FATAIS: a aviação geral (Particular e “Experimental”, hoje em seu quinto nome: Aerodesportiva).

E essa causa ocorre não só no Brasil, mas também nos Estados Unidos e no resto do mundo, como adverte a FAA americana, ao publicar um Alerta de Segurança (Safety Alert for Operators – SAFO²¹¹), em 30/08/2016, do qual um dos trechos aqui colamos, em tradução livre:

“A perda de controle em voo é a principal causa de acidentes fatais na aviação geral nos EUA e na aviação comercial em todo o mundo. Como resultado, o Conselho Nacional de Segurança no Transporte⁴¹ listou a Prevenção da *Perda de Controle em Voo* na aviação geral, em sua lista dos mais cruciais aprimoramentos de segurança para 2016. Para lidar com a *perda de controle em voo* na aviação geral, a Administração Federal de Aviação (FAA) revisou o padrão de avaliação para a *manobra de voo lento* (*) e está alinhando a orientação dos padrões associados, de acordo com isso.”

(*) **manobra de voo lento** é o “**voo em velocidades críticas baixas**”, que é o treinamento que no RBAC 61 a ANAC exige (?) apenas “quando possível”, como já visto.

Especificamente em relação a essa maior causa de acidentes, desde 2007, o CENIPA faz RSVs – Recomendações de Segurança de Voo à ANAC, ressaltando a importância do treinamento de **voo em velocidades críticas baixas**.

Infelizmente, como costuma acontecer, estas recomendações não são implementadas pela Agência Reguladora ANAC, o que facilita que muitas escolas abandonem mesmo esses treinamentos.

Essas recomendações são exibidas no quadro abaixo:

⁴¹ Conselho Nacional de Segurança no Transporte (NTSB americano – equivalente ao CENIPA no Brasil).

Data**Conteúdo da Recomendação (RSV)**

23/02/2007	1.Realizar estudo para emitir regulamentação específica que defina os limites de jornada de trabalho do piloto agrícola, em coordenação com o Instituto de Fisiologia Aeroespacial (IFISAL), com o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), com o Sindicato Nacional de Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG) e com o Ministério do Trabalho (Secretaria de Relações do Trabalho), avaliando a adequabilidade dos limites previstos pela lei 7.183 (Art. 21). Deverão ser considerados os fatores de risco inerentes a este tipo de aviação (voo à baixa altura, vibração, ruído, exposição a produtos químicos, <u>utilização de velocidades próximas a de estol</u> , existência de obstáculos na área de operação, manobras com fator de carga etc.).
11/01/2008	Analisar a possibilidade e a viabilidade de acrescentar, no currículo mínimo do Curso de Formação dos Pilotos Agrícolas, instrução teórica e prática de <u>recuperação de situações de pré-estol/estol</u> em curvas de reversão ("balão").
11/01/2008	A possibilidade de elaborar um suplemento ao Manual do Proprietário da aeronave PA-25, contendo os limites de manobras, abrangendo as <u>velocidades de estol em diferentes configurações</u> , pesos, altitudes e inclinações, assim como estudar a aplicação de medidas complementares (inserção de placar na cabine do piloto) e outras medidas alternativas.
11/01/2008	Avaliar junto à Agência Nacional de Aviação Civil, autoridade de Aviação Civil do Brasil, e junto à LAVIA Argentina S.A., detentora do Certificado de Tipo, a exequibilidade da elaboração de um suplemento ao Manual do Proprietário da aeronave PA-25, contendo os limites de manobras, abrangendo as <u>velocidades de estol em diferentes configurações</u> , pesos, altitudes e inclinações, assim como estudar a aplicação de medidas complementares (inserção de placar na cabine do piloto) e outras medidas alternativas de prevenção.
29/12/2009	Divulgar este Relatório às empresas de aviação agrícola e aos pilotos da aviação agrícola, a fim de <u>eleva o nível de alerta para condições que favorecem a ocorrência de estol</u> à baixa altura.
16/06/2016 e 04/09/2018	Atualizar a legislação referente à instrução de voo, tornando <u>mandatório o treinamento prático de voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso</u> nos cursos de piloto privado.

Infelizmente, como já dito, para evitar que alunos fujam dos cursos por medo das sensações de imponderabilidade (falta de peso) no treinamento de voos em velocidades críticas baixas, pré-estol, estol e parafusos, muitos cursos têm suprimido esses exercícios um tanto radicais, mas cruciais.

E para essa omissão se apoiam nesta frouxidão regulatória do “quando possível”, mantida há anos pela ANAC, apesar de plenamente alertada quanto a isso pelas RSVs específicas, expedidas insistentemente há 11 anos pelo CENIPA.

Algumas escolas chegam a propalar que a ANAC teria até proibido esse crucial treinamento, sempre alegando, como no caso do correspondente exercício de autorrotação em helicópteros, que há mais acidentes nos treinamentos do que em situações reais que estes pretenderiam evitar.

Abaixo citamos a condenação, pelo CENIPA, dessas omissões da regulação da ANAC, tanto em trechos do RF A-003/CENIPA/2015 publicado em 16/06/2016 quanto na publicação de 04/09/2018, e também nas RSVs – Recomendações de Segurança de Voo de ambos os relatórios, especificamente dirigidas a esta autoridade aeronáutica:

- a. Isso aparece como fator contribuinte desse único acidente fatal de aeronave esportiva que foi investigado profundamente:
 - i. “Além da instrução no modelo de aeronave, a instrução do Curso de Piloto Privado – Avião, também não foi suficiente pra que o piloto reconhecesse e recuperasse a aeronave da situação de parafuso. A despeito da informação confusa do Manual de Voo da aeronave sobre recuperação de parafuso (a qual foi revisada), o piloto não havia recebido o mínimo de instrução prática para reconhecimento e recuperação de parafuso.”
 - ii. É possível, ainda, que diante do fato de não ter recebido treinamento prático para identificação e recuperação de parafuso, o piloto tenha esquecido os procedimentos teóricos para recuperação de parafuso.
 - iii. Ainda em relação à instrução, observou-se que a legislação vigente foi permissiva ao indicar que o treinamento prático de parafuso ocorreria “quando possível”. Desta forma, verificou-se que os aeroclubes e as escolas de aviação possivelmente não estariam realizando o treinamento de parafuso.

b. O CENIPA insiste em condenar essa omissão da ANAC, nas duas versões de seu RF:

i. *“A legislação aeronáutica vigente à época do acidente permitiu que o piloto recebesse licença de Piloto Privado – Avião (PPR) sem nunca ter recebido treinamento de identificação e recuperação de parafuso.”*

c. O CENIPA também pugna pela mitigação desses graves riscos da formação dos pilotos brasileiros, em duas das seis “Recomendações de Segurança de Voo” à ANAC, que irresponsavelmente as ignorou de modo sumário, como sempre faz:

“Recomendações emitidas no ato da publicação deste relatório.

À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:

- *A-003/CENIPA/2015 - 04 Emitida em: 16/06/2016 e repetida em 04/09/2018 Atualizar a legislação referente à instrução de voo, tornando mandatório o treinamento prático de voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso nos cursos de piloto privado.*

- *A-003/CENIPA/2015 - 05 Emitida em: 16/06/2016 e repetida em 04/09/2018 **Rever os requisitos mínimos para habilitação de pilotos** na aviação experimental, através da Licença de Piloto Desportivo (CPD), Piloto de Recreio (CPR) ou Piloto de Aeronave Leve Esportiva (CPL), visando incrementar a instrução prática, em especial, com exercícios de prevenção e recuperação de atitudes anormais e treinamentos em voo solo.”*

d. Essa fragilidade regulatória da ANAC quanto ao treinamento de “voo em velocidades críticas baixas” e “recuperação de atitudes anormais” (das quais o parafuso é a pior), também é condenada por uma autoridade da própria ANAC: o Gerente de Certificação de Aeronaves da ANAC, Sr. Nelson Eisaku Nagamine.

Essa autoridade admite, em posicionamento publicado no site da OSCIP ABUL²¹², em 31/05/2012, uma formação deficiente de pilotos.

“... vale salientar que há certa percepção de que há má formação de pilotos e que isso seria uma das causas para um considerado elevado nível de acidentes na aviação ultraleve...”

Mas nem a ABUL, nem a ANAC, nada fizeram para corrigir essa formação, apesar da manifestação desse Gerente de Certificação de Aeronaves da ANAC ter se dado nesses tão preocupantes termos.

A ANAC não atendeu nenhuma dessas RSVs cruciais para a segurança de voo, como fez quando praticamente assumiu como verdadeiras as declarações falsas do fabricante EDRA/SCODA, que contrariavam os resultados das investigações do CENIPA e do DCTA, quanto ao descumprimento de Boletim Mandatório.

Ao que tudo indica, provavelmente a ANAC ignora Recomendações também acerca de outros setores da aviação, cabendo à sociedade, às entidades de defesa do consumidor e a órgãos como o Ministério Público, apurar esses fatos.

Enquanto isso, ao longo da história do NTSB (correspondente americano do CENIPA brasileiro), aproximadamente **82%** das recomendações de segurança emitidas pelo NTSB foram implantadas com sucesso pelo FAA²¹³ (correspondente americana da ANAC brasileira)!

Talvez por isso morram menos americanos que brasileiros nessa aviação, como demonstram as tabelas e gráficos já aqui citados, sendo a ANAC altamente suspeita de ser a causa primária da elevada mortandade verificada em território brasileiro, principalmente na aviação esportiva.

DELEGAÇÃO ILEGAL DO PODER/DEVER DE POLÍCIA DE FISCALIZAR PRODUTOS INDUSTRIAIS AO PRÓPRIO INDUSTRIAL EM CLARO CONFLITO DE INTERESSES

Incompreensivelmente a ANAC não só aceita documentos como as tais “listas de verificação” preenchidos pelos industriais, onde atestam unilateralmente um suposto cumprimento de requisitos, sem a devida verificação por parte da autoridade legal, mas também várias outras declarações dos próprios interessados.

Pior de tudo é a ANAC chegar ao cúmulo de nomear como agente público de fiscalização (PCA - Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade), com a função de efetuar a vistoria final dos produtos da indústria EDRA/SCODA Aeronáutica, em nome da ANAC, o próprio dono dessa empresa!

Revestido então dessa função de se autofiscalizar, em óbvio conflito de interesses, esse fiscal de si mesmo atestou ter cumprido um boletim mandatário (um *recall*) com alerta de risco de morte, sem tê-lo cumprido, o que por fim causou o acidente fatal que deflagrou a revelação das mazelas da aviação leve no Brasil.

Além do evidente conflito de interesses a ANAC, ao nomear o próprio fiscalizado como fiscal de seus produtos aeronáuticos, o fez mesmo ele sendo Engenheiro Mecânico e não Aeronáutico como essa própria agência exige, mas não checa, apenas se baseando em falsa declaração deste profissional interessado.

Considerando-se apenas esse critério da certificação profissional, esse engenheiro jamais poderia ter sido nomeado fiscal de produtos industriais aeronáuticos, mesmo que fosse de terceiros, por não ser Engenheiro Aeronáutico como anuncia, segundo atesta o CREA – Conselho Regional de Engenharia.

Tanto é que o CREA-SP o advertiu, sob as penas da lei²¹⁴, para que não mais se anunciasse como Engenheiro Aeronáutico, pois não possui essa certificação.

Com essa liberdade abusiva concedida pela ANAC, esse industrial, ao invés de esmerar-se briosamente no cumprimento de tão crucial função, miopemente rebaixou os procedimentos de segurança de sua própria empresa.

E fez isso relegando essa função pública já indevida, de efetuar vistoria final de seus próprios produtos industriais, a seus subalternos na indústria que comanda, como foi atestado por INSPACs da ANAC após as denúncias da ABRAVAGEx, que à frente serão citadas.

Esse PCA, abusando de função pública, fabrica aviões em sua indústria, os declara oficialmente à ANAC como “de construção amadora”, “vistoria” ele mesmo esses seus aviões através de fotografias tiradas por seus funcionários, e não pessoalmente, “in loco” como deveria, e depois vende esses aviões aos consumidores, anunciando falsamente que são certificados na categoria LSA/ALE, que são feitos de fibra de carbono, que cumprem todas as normas internacionais de segurança ASTM, etc..

Mais tarde, esse industrial emitiu laudo oficial falso atestando o cumprimento do boletim mandatário, um recall com alerta de risco de morte emitido pela fabricante do motor, imposição que não cumpriu, causando um acidente fatal.

Exatamente estas inverdades, aceitas sem verificação pela ANAC, é que causaram esse acidente fatal investigado pelo CENIPA.

A ANAC não pode alegar que desconhecia os riscos ao público gerados por esses conflitos de interesses, porque fez essa temerária, ilegal e inusitada nomeação de um fiscal para fiscalizar os próprios produtos, desrespeitando pareceres contrários de 3 autoridades dessa própria agência reguladora e fiscalizadora.

Esses agentes públicos assim se manifestaram, opondo-se a essa absurda delegação de poder/dever de polícia, em raso conflito de interesses:

- a. Parecer contrário sobre a nomeação desse P.C.A., emitido por duas autoridades da ANAC: o INSPAC Edson Souza de Jesus Filho e o GERENTE TÉCNICO de AUDITORIA e INSPEÇÃO Pedro H.L. Paludo:²¹⁵

*“Entretanto, principalmente nos eventos de vistoria que não são monitorados fisicamente pela ANAC, **o que preocupa não é o que o PCA registrou no laudo, e sim o que ele deliberadamente não apontou, justamente para não impactar seu negócio enquanto empresário**; e isto não temos condições de saber.*

*Mas, de novo, o que nos causa certa apreensão é o direto **conflito de interesses** que pode existir nesta relação que é o **profissional ser ao mesmo tempo, proprietário da empresa e profissional credenciado pela autoridade para inspecionar o produto que é produzido por ele mesmo.**”*

- b. Anteriormente, esse mesmo INSPAC Edson e seu superior, o Sr. Nelson Eisaku Nagamine, Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC, já haviam manifestado preocupação a respeito do conflito de interesses dessa autofiscalização²¹⁶, *in verbis*:

“Há que se ponderar se tal posição hierárquica não poderia incorrer com que na prática as atividades delegadas não fossem de fato feitas pelo candidato e sim por outros, através de subdelegações internas informais, o que seria inaceitável”;

- c. Quase um ano antes, em 23/11/2015, o Avaliador de Monitoria de PCA da ANAC Adenauer Silva Resende já anotava as seguintes irregularidades na atuação desse dono de fábrica no ilegal papel de fiscalizar seus próprios produtos²¹⁷:

- 1) Uso de documentação desatualizada e não oficial:

*“Item 10 – O P.C.A. utiliza formulários disponíveis na rede da empresa, **não efetuando o ‘download’ da versão atualizada disponível no sítio da ANAC** ao iniciar a vistoria. Foi devidamente aconselhado a não proceder desta forma.”*

- 2) Controle falho de incorporação de boletins: (causa do acidente PUPEK)

*“Item 13 – Foi observado que há um controle de boletins de motor que informa alguns como ‘opcionais’, mas **não especifica se tal boletim está incorporado no respectivo motor**”.*

- 3) Subdelegação da função já subdelegada de P.C.A. – Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade, ao staff de sua empresa:

*“item 11 – Foi observado que o P.C.A. atribuiu atividades que normalmente deveriam ser por ele executadas, ao staff da empresa, como por exemplo **fotos**.”*

- 4) “Vistorias” de parâmetros feitas em escritório, a partir de fotos:

*“... no que se refere à conferência de parâmetros, elas são feitas em escritório, **a partir das fotos recebidas**.”*

Mesmo tendo pleno conhecimento do flagrante e ilegal conflito de interesses na nomeação desse P.C.A., e sob oposição dessas 3 autoridades responsáveis pelo

setor, a ANAC manteve esse ilegal credenciamento que, como seria de se esperar, acabou por causar no mínimo esse acidente fatal investigado, ao que se sabe.

Não temos como saber se isso causou outros desastres, justamente porque nunca houve investigação de acidentes neste segmento da aviação.

Uma ilegalidade encobrendo outra.

A ilegal delegação de poder auto fiscalizatório do PCA só cessou porque esse falsamente anunciado Engenheiro Aeronáutico foi, em 30/06/2016, reprovado no treinamento exigido²¹⁸, provando a impropriedade técnica desse credenciamento, além de sua total ilegalidade, pelo já sabido conflito de interesses.

O descaso desse Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade pela ANAC com aspectos técnicos explicam também o porquê desse profissional não ter cumprido um “recall” tão grave e ainda ter declarado, de má-fé, que o havia cumprido, causando o acidente fatal, com o agravante de retirar da vítima qualquer chance de conhecer o problema e resolvê-lo, evitando morrer.

Nesse sentido insta citar que esse P.C.A., credenciado em flagrante conflito de interesses pela ANAC, foi denunciado pelo Ministério Público de Toledo- PR²¹⁹ no movimento 31 dos autos 0003211-76.2015.8.16.0170, por homicídio com dolo eventual agravado, nos seguintes termos:

*“por **motivo torpe, repugnante, vil, desprezível**, pois o denunciado [...] mesmo sabendo da existência do boletim mandatário, deixou de cumpri-lo e ainda **declarou o contrário**, objetivando, com isso, **economizar gastos para sua empresa ao custo da vida alheia**”.*

A íntegra desse processo pode ser consultada no Projudi²²⁰.

Diante das contraditórias declarações deste P.C.A., convenientemente feitas apenas após o acidente fatal, defendendo a não aplicabilidade do “recall” que declarou aplicável e afirmou falsamente ter cumprido, até o CENIPA manifestou preocupação com a incompetência técnica desse profissional, quando este contestou pela segunda vez as conclusões do CENIPA, do DCTA e da Oficina Rotax.

Essa manifestação oficial do mais qualificado e credenciado órgão de investigação de acidentes do Brasil, aparece nos seguintes termos²²¹, às Fls. 4/5 do

Ofício Externo nº 72/DOP-SDINV-SERF/748 – CENIPA, de 10 ABR 2017, Prot. nº 67012.000851/2017-41:

*“15. Desse modo, comprovada a necessidade de aplicação do referido boletim, **este Centro expressa sua preocupação quando um fabricante de aeronaves não identifica a necessidade de aplicação de Services Bulletins em componentes aeronáuticos.***

*16. Ao passo em que alega-se que o referido boletim era aplicável para aquele motor, o fabricante da aeronave emitiu um Mapa Informativo de Controle de Cumprimento de Boletins de Serviço, atestando que o mesmo havia sido cumprido durante a fabricação da aeronave, na data de 01/11/2012. **Este fato transparece inconsistência da gerência dos processos de fabricação**”.*

Não satisfeito com este verdadeiro atestado de incompetência emitido pelo CENIPA, em 2018 novamente o responsável pela EDRA/SCODA voltou à carga pela terceira vez, protocolando pedido de reabertura das investigações do RF A-003/CENIPA/2015, sob a alegação de haverem fatos novos que provariam a inaplicabilidade do boletim que ele próprio declarou ter cumprido.

Mas não havia fatos novos em seu pedido, apenas a tentativa de distorcer os mesmos fatos provados, usando novos argumentos.

Apesar de não haver dúvidas acerca do acerto do laudo original do CENIPA, este órgão oficial de investigações prudentemente reabriu as investigações onerando novamente o erário com todo o retrabalho provocado, e mobilizando até a Autoridade Aeronáutica da Áustria para confirmar na própria fábrica Rotax a evidente aplicabilidade do boletim mandatório que só o responsável pela EDRA/SCODA afirma contraditoriamente que não é aplicável, mesmo depois de criminosamente ter afirmado que o cumpriu, e tendo apenas a falsa perícia publicada pela questionável OSCIP ABUL como apoiadora.

Resultado da reabertura das investigações: **As mesmíssimas conclusões do RF original, agora enriquecidas pela comprovação do fabricante do motor, a Rotax²²².**

Essa inusitada republicação em 04/10/2018 do relatório A-003/CENIPA/2015 pode ser acessada no site do CENIPA.²²³

No entanto, mesmo provada e comprovada mais uma vez a incapacidade técnica desse profissional tanto pelo CENIPA quanto pelos próprios agentes públicos

da ANAC, que o descredenciaram como P.C.A., a ANAC continua prestigiando sua precária indústria, listando seu produto como única aeronave brasileira elegível à certificação na cobiçada categoria de ALE/LSA – AERONAVE LEVE ESPORTIVA/LIGHT SPORT AIRCRAFT.

Não pode haver prova mais clara de irresponsabilidade pública para com a segurança da sociedade e de favorecimento seletivo a apaniguados específicos do setor industrial.

TERCEIRA ONDA

2018 EM DIANTE:

1. DELEGAÇÃO ILEGAL DE PODER/DEVER DE POLÍCIA A ENTIDADES COM CONFLITO DE INTERESSES - RBAC 103 E RBAC 183:

Utilizando mais uma de suas ilegais audiências “públicas” sem público, sem debates, sem contraditório, a ANAC, na audiência nº 25/2017²²⁴ feita por e-mail, aprovou e publicou no Diário Oficial da União de 08/06/**2018**, o RBAC **103**, tema capital dessa obra e um dos mais graves desvios de função da ANAC.

Em que pese alguns possíveis acertos como deixar de hiper-regular o esporte aéreo não motorizado praticado com planadores, asas delta, paraquedas, e outros equipamentos rústicos, essa norma da ANAC, autoridade que já delegava poderes/deveres de polícia a industriais, como vimos, agora acabou por delegar esses poderes também a entidades que chama de “Associações do Aerodesporto”.

Facilitando ainda mais as coisas para o grupo industrial do G.T., desde 2009 atuando junto à ANAC para na prática se **autorregular**, a ANAC permitirá agora a realização do sonho dourado desse grupo:

A função de também se **autofiscalizar**, com a renúncia final da ANAC de cumprir seu dever de zelar pela segurança da aviação esportiva **motorizada**, delegando aos próprios fiscalizados mais esse poder/dever de polícia do Estado, via RBAC 103.

A OSCIP ABUL, braço associativo desse grupo empresarial, atua há anos defendendo esses interesses privados no DAC, na ANAC, no legislativo e nas mídias sociais, assumindo cada vez mais o **controle** da aviação esportiva, praticamente substituindo a autoridade aeronáutica em suas funções normativas e fiscalizatórias.

Agora seu sonho totalitário será realizado nessa absurda regulação para 2019, cujas normas de operação constam no RBAC 103, no RBAC 183 e na Resolução 473.

A OSCIP ABUL, em circular a seus associados²²⁵, já confessara essa pretensão de **controle** agora sacramentada no RBAC 103, de funcionar como uma Agência Reguladora e Fiscalizadora paralela à ANAC. Esse sonho de poder veio explícito em anexo à cobrança das polpudas anuidades que recolhe:

Caro filiado

Mais um ano de trabalho. Continuamos focando esforços no sentido de convencer a ANAC da importância de nossa contribuição, como uma OSCIP reconhecida pelo Ministério da Justiça, no apoio ao **controle do aerodesporto brasileiro**.

Temos participado de diversas reuniões com a ANAC, tentando preservar o que conquistamos para o aerodesporto nesses últimos 25 anos, em especial, o reconhecimento daquela Agência de que somos capazes de **cooperar no controle da atividade aérea, aplicando provas teóricas e realizando os cheques de voo dos nossos mais de 2100 associados**.

Não é de hoje que a opinião pública e a imprensa denunciam suspeitas dessa captura de algumas agências reguladoras pelos próprios regulados, especialmente no caso da agência ANAC.

Essas reportagens dos links ao final desse estudo²²⁶, se espalham pela imprensa em todo o país e revelam a urgente necessidade de satisfação por parte dos três poderes da República, desses anseios da sociedade por Legalidade, Impessoalidade, Moralidade, Publicidade e Eficiência, como previsto no artigo 37 da Constituição:

*Art. 37 – A administração pública direta e indireta de qualquer dos poderes da união, dos estados, do distrito federal e dos municípios obedecerá aos princípios de **legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência**, (...).*

2. PLANO C: O RBAC 103

A **RBAC 103** criará, no espaço aéreo brasileiro, uma excrescência regulatória jamais vista no Brasil, sem precedentes pelo mundo afora, e sem paralelo no mar e em terra.

Isto porque até veículos com menor potencial ofensivo que aviões, como os automóveis e embarcações leves, têm sua produção e operação regulados e fiscalizados pelo poder público, e não pelos próprios empresários ou por entidades de usuários, como a ANAC gradualmente já implantava, e agora sacramentou neste RBAC 103 e seus expedientes periféricos, o RBAC 183 e a Resolução 473.

Esse desvio de finalidade da ANAC, já aqui exaustivamente explicitado, ocorre sob a pressão constante desses grupos empresariais que parecem controlar a autoridade aeronáutica na aviação leve, e que agora inauguram nova camuflagem:

“Associações do Aerodesporto” – na prática um verdadeiro “Aerodesmando” não só permitido, mas propiciado pela ANAC, em desfavor da segurança de voo.

Depois de já ter na prática delegado a regulação aos regulados no G.T. em 2009, no RBAC 103 a ANAC completa o desserviço à segurança da sociedade, ao repassar também funções fiscalizatórias a associações que, em sua maioria, são apenas fachada, ostentando representar usuários ou construtores amadores.

Algumas destas entidades na verdade são apenas um braço associativo de indústrias ao que parece cartelizadas, que monopolizam a montagem de aeronaves leves no Brasil, geralmente fabricadas no exterior e importadas semi-prontas, mascarando-se como indústrias genuinamente nacionais para obter fomento oficial e ainda, como “construtores amadores”, eximir-se de custos com segurança e com recolhimento de tributos (TFACs) à ANAC.

O cenário mais emblemático de “Associação do Aerodesporto” merecedora mesmo do título de “Aerodesmando”, é o caso da ABUL, que se qualificou como OSCIP para facilitar sua investidura pela ANAC no poder/dever de polícia de aplicar exames teóricos e práticos FINAIS para certificação da proficiência de pilotos de aeronaves, sob as seguintes ilegalidades:

- a) Com exclusividade: A ABUL goza desse monopólio no exercício desse ilegal poder/dever de polícia, porque a ANAC aos poucos foi se retirando como opção disponível para a realização desses exames finais, poderes de Estado que seriam de sua exclusiva competência.
- b) Em conflito de interesses: Essa função tipicamente pública, exercida pela ABUL com exclusividade, também opera flagrante conflito de interesses, pois certifica seus próprios associados, que a financiam com anuidades. Há, portanto interesse econômico direto da ABUL em aprovar candidatos, e conseqüentemente não perdê-los como associados/financiadores, mantendo sua receita que advém de anuidades.
- c) Em caráter obrigatório: Abusando mais ainda dessas já ilícitas prerrogativas, e conflitando com preceitos constitucionais, a ABUL condiciona a certificação da proficiência de pilotos à obrigatoriedade do candidato associar-se e pior ainda, a permanecer associado – nos seguintes termos, como já citado:

“DESLIGAMENTO DA ABUL versus INADIMPLÊNCIA DE SÓCIOS

Como em qualquer sociedade, as anuidades/mensalidades dos associados da ABUL são sua principal fonte de recursos para custear o seu funcionamento.

Como em qualquer sociedade, quando decidimos nos afastar das atividades praticadas e organizadas por ela, devemos pedir nosso afastamento.

Algumas pessoas, após vencer o CPD se afastam da atividade e ai, ao voltar, querem pagar uma anuidade apenas e renovar o CPD, isto quando não deixam de pagar mesmo continuando a voar e depois dizem ter parado.

*Como a ABUL não tem como, nem deseja investigar se a pessoa estava ou não voando, a regra adotada é: **cobra-se as anuidades equivalentes ao tempo em que o CPD estava válido mais uma anuidade que valerá por um ano, no caso de um pedido de revalidação estando o piloto inadimplente.***

*Fazemos um alerta a quem resolver se afastar da atividade: faça uma mensagem pedindo seu desligamento da ABUL pois, se um dia desejar voltar à atividade, nada lhe será cobrado de “atrasados”. Do contrário, **para ajudar os “esquecidos”, a única facilidade que podemos dar é o parcelamento da dívida.***

*Gustavo Albrecht
Presidente”*

Retroagir anuidades referentes a períodos de afastamento da atividade esportiva é uma sanção pecuniária que colide frontalmente com a Constituição brasileira, que em seu artigo 5º inciso XX dispõe:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

*XX - “ninguém poderá ser compelido a **associar-se** ou **a permanecer associado**”;*

Como vimos, o que mais agrava essa já suspeita delegação de poderes/deveres de polícia da autoridade aeronáutica é o fato dessa abdicação já estar sendo feita **sem licitação, em conflito de interesses, e em caráter obrigatório**, tudo em choque com a própria Constituição brasileira, mas o que invalida essa opção de enviar uma mensagem pedindo o desligamento da ABUL, é sua atuação

com exclusividade, pois não há outra alternativa para se habilitar como piloto esportivo, a não ser essa entidade alinhada com interesses industriais.

Se nada for feito todos esses poderes já delegados ilegalmente a essa entidade, serão agora reforçados e estendidos a outras instituições privadas de mesmo perfil, quando o RBAC 103 entrar em vigor, em janeiro de 2019.

Antes de adentrar nas temerárias ilegalidades desta RBAC 103, urge citar o *modus operandi* da relação incestuosa da ANAC com essa OSCIP ABUL, há 30 anos no controle da aviação leve, por delegação da autoridade aeronáutica para aplicar exames finais teóricos e práticos para habilitar pilotos a seus próprios associados, exercendo poder/dever de polícia de Estado, em flagrante conflito de interesses.

Essa já antiga relação agora foi “regulamentada” através do RBAC 183, onde claramente se percebe o desvio dessa norma no sentido de, na prática, facilitar a EXCLUSIVIDADE das associações já existentes na delegação desses poderes. Podemos citar os seguintes itens que caracterizam esse direcionamento exclusivo:

1. Já no objetivo do RBAC 183 consta que o credenciamento será de pessoas de notória especialização, critério obviamente subjetivo permitindo à ANAC “selecionar” ao seu livre arbítrio as associações que serão delegadas para aplicar exames teóricos e práticos FINAIS em seu nome.
2. Mas a exclusividade reservada às velhas associações aerodesportivas fica ainda mais evidente na Subparte “E” deste RBAC 183, onde consta que poderão ser credenciadas **apenas** as associações que cumulativamente atenderem a **TODOS** os requisitos do item 183.73 do RBAC 183, em especial os seguintes:

“183.73 Credenciamento

*(a) Serão consideradas aptas ao credenciamento junto à ANAC as associações que cumprirem **todos** os seguintes requisitos:*

*(1) associações aerodesportivas que reúnam, no mínimo, **500 sócios ativos**, com exceção das associações de praticantes de balonismo (balão livre tripulado) e voo a vela em planadores e motoplanadores, que poderão reunir, no mínimo, 100 sócios ativos, devidamente comprovados por meio de documentação válida;”*

*(2) associações aerodesportivas que tenham sido constituídas há **pelo menos 5 (cinco) anos, cuja diretoria técnica** seja formada por pelo menos uma pessoa*

com experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos de prática da atividade em cada modalidade abarcada pela associação...

Nota-se que com os requisitos acima a ANAC limita sua delegação de poder de polícia, no que se refere a ultraleves e aeronaves leves, às poucas associações de pilotos já existentes e envolvidas nas pressões distorcidas da regulação, como a ABUL, que existe há mais de **30** anos em condições especiais que excluam o ingresso de quaisquer outras entidades em sua privilegiada relação com a ANAC.

(2) *...sendo vedada a participação de pessoas enquadradas na hipótese do parágrafo 183.75(c) deste Regulamento;*

O parágrafo 183.75 (c) citado no item 2 acima assim dispõe:

“183.75 Utilização de examinadores e instrutores pelas associações.”

Disso se conclui:

- Uma entidade nova ou mesmo com mais de 5 anos de existência, que pretenda ser constituída como Associação do Aerodesporto para usufruir das benesses propiciadas pelo RBAC 103, não poderá constituir sua diretoria promovendo a diretores os seus próprios examinadores/instrutores com mais de 10 anos de experiência em cada modalidade.
- Também não poderá contratar quem já foi enquadrado como examinador e/ou instrutor em qualquer outra associação.

Conclusão: Praticamente só satisfarão os critérios do RBAC 103 da ANAC, as poucas entidades já existentes como a ABUL, a CAB, e a ABRAEX, por exemplo. Justamente as que já vêm influenciando de modo inaceitável a regulação dessa aviação desde o G.T. de 2009, degradando-a com isenções de normas de segurança.

Como são claros no RBAC 103 os indícios de direcionamento, percebe-se que essa norma reserva o credenciamento a determinadas entidades já existentes, vedando a entrada de novas associações, e criando uma situação similar a uma licitação direcionada, onde os critérios de seleção só permitem serem satisfeitos por um restritíssimo grupo já previamente eleito.

Isso afronta os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da probidade e da igualdade, todos insculpidos na Constituição Federal.

Por ser a maior de todas, com milhares de associados, a mais antiga e a mais influente e atuante politicamente, analisaremos aqui o caso da ABUL.

3. A OSCIP ABUL E SUA SUSPEITA RELAÇÃO COM A ANAC

1. Em 30/10/2012, por meio do processo MJ nº 08071.021064/2012-64, publicado no Diário Oficial em 26 de outubro de 2012 conforme delegação da portaria SNJ nº 28 de 10 de Setembro de 2008, a ABUL se converteu em OSCIP para melhor atuar, mas desde a década de 80 já influenciava o antigo DAC, já que à época seu presidente era major da aeronáutica, tendo influência sobre a legislação aeronáutica, que se tornou cada vez mais permissiva e por isso mais periclitante.
2. A OSCIP ABUL é a principal líder do grupo industrial que compôs o G.T. em 2009 e que, segundo o **CENIPA** denunciou, praticamente se autorregulou, sobrepondo interesses econômicos à segurança de voo e às leis, especialmente ao CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica.
3. A OSCIP ABUL tenta defender as indústrias que colocam no mercado produtos potencialmente nocivos aos consumidores, induzindo em erro os Senadores quando seu presidente afirma em audiência pública no Senado²²⁷ que o FORM 8130²²⁸ do FAA diz que *“se uma aeronave não atender todos os requisitos de homologação, mas puder voar com segurança pode ser emitido certificado”*.

Além de não haver tal permissividade nesse documento da FAA, seria absurdo que houvesse, pois a emissão de certificado sem atender a todos os requisitos, estaria invalidando a própria existência de um processo de homologação.

A ABUL deve ter lido esse absurdo no Anacpedia²²⁹ da própria ANAC:

Nota adicional2

Em geral, pode-se dizer que um Certificado de Aeronavegabilidade válido atesta que uma aeronave está aeronavegável, mas **o fato de uma aeronave não possuir um Certificado de Aeronavegabilidade válido não atesta necessariamente que ela não está aeronavegável**. Entretanto, as condições para se obter tal certificado variam bastante de acordo com o tipo de aeronave (vide RBAC 21).

Nota adicional3

Uma aeronave que não tem projeto aprovado pela autoridade competente é considerada aeronavegável se está em condições de operação segura.

Claro que não ter CA não significa necessariamente que uma aeronave não é Aeronavegável **de fato**, mas **de direito** significa sim que ela não é aeronavegável, já que ela não tem certificação oficial atestando essa condição.

Além disso, não há nenhum outro processo na ANAC para determinar *“condições de operação segura”*, a não ser um parecer aprovado pela GGCP –Gerência Geral de Certificação de Produto, que certifica essa segurança justamente através da emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade (CA).

4. A OSCIP ABUL publica há anos uma falsa perícia²³⁰, o documento “Falhas do Relatório 003/Cenipa/2015”, que agora está sob inquérito policial²³¹.

Esse documento é um laudo cujo autor se identificou como engenheiro mecânico, mas o CREA-RS constatou que esse cidadão estava à época com seu registro profissional cancelado há mais de 6 anos²³² e por isso não poderia jamais ter assinado um laudo técnico como engenheiro.

Além disso, o emissor desse laudo é representante comercial da indústria que produziu a aeronave com o defeito fatal e, portanto emitiu esse laudo em defesa de seus próprios interesses, que são ligados ao fabricante que ele representa.

Esse laudo ilegal não só tenta contestar SEM PROVAS o relatório A-003/CENIPA/2015, mas inclusive lança suspeitas infundadas do mesmo ter sido manipulado, e é justamente esse relatório do CENIPA que denuncia as ilegalidades da relação da ANAC com esse G.T. já citado, do qual a OSCIP ABUL foi parte ativa.

Nesse laudo feito sem periciar os destroços, sem entrevistar testemunhas e sem qualquer outro procedimento investigativo, o autor chegou a adulterar o número de série do motor do avião em consulta ao site do fabricante, para defender que o Boletim Mandatário ASB-912-061UL R1, que não foi cumprido pelo fabricante da aeronave e causou um acidente fatal, não seria aplicável à aeronave acidentada.

Contraditoriamente, no entanto a ABUL publica, baseada em artigos da imprensa, várias informações acerca de acidentes nos últimos anos²³³, referindo o desastre objeto dessa falsa perícia como tendo sido investigado pelo CENIPA, mas agora não mais contestando seus achados e conclusões.

5. A OSCIP ABUL mantém publicado²³⁴ esse laudo falso²³⁵, mesmo após a republicação do R.F. A-003/CENIPA/2015²³⁶ em 04/10/2018, relatório oficial que confirma a aplicabilidade do ASB-912-061UL R1 ao Super Petrel LS PUPEK que produziu o acidente fatal aqui relatado.

6. A OSCIP ABUL, nesta tendenciosa publicação desse laudo ilegal, tenta ainda inocentar a indústria EDRA/SCODA e seu proprietário e P.C.A. (empresa da qual o autor desse laudo é representante comercial), pelo acidente fatal em questão.

Este P.C.A., defendido pela OSCIP ABUL, é aquele mesmo engenheiro mecânico, que se passa por engenheiro aeronáutico perante a ANAC e que foi denunciado pelo Ministério Público de Toledo – PR, no movimento 31 dos autos 0003211-76.2015.8.16.0170, por homicídio com dolo eventual, no acidente aqui já comentado, *ipsis litteris*:

*“por **motivo torpe, repugnante, vil, desprezível**, pois o denunciado [...] mesmo sabendo da existência do boletim mandatário, deixou de cumpri-lo e*

*ainda declarou o contrário, **objetivando, com isso, economizar gastos para sua empresa ao custo da vida alheia**”.*

7. A OSCIP ABUL, com esse laudo enganoso, ao mesmo tempo em que tenta inocentar os culpados, traiçoeiramente também tenta culpar a própria vítima fatal (portanto indefesa), mesmo esse piloto falecido tendo sido, em vida, um associado ABUL.

Essa atitude desleal da OSCIP ABUL confirma que seu alinhamento com interesses empresariais é tão estreito, que a faz ir contra seus próprios pilotos filiados, mesmo sem provas e contra todas as provas levantadas nas investigações oficiais.

É amplamente conhecida a tendência mundial das companhias aéreas e fabricantes de aeronaves sempre tentarem se livrar de pesadas indenizações às vítimas de acidentes, incriminando os mais vocacionados para isso: os pilotos.

Mas como os pilotos geralmente morrem, não podem se defender, e não possuem patrimônio pessoal suficiente para honrar as eventuais indenizações cabíveis, ficam os familiares das vítimas sem qualquer amparo financeiro.

Citamos aqui apenas 2 exemplos de acidentes aéreos em que houveram fatores contribuintes alheios aos pilotos, que geralmente ficam, como último elo da cadeia de eventos, com a tarefa de resolver problemas não criados por eles:

- O acidente do PR-AFA que vitimou o presidenciável Eduardo Campos em Santos, no qual o Tenente Coronel Ref. Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer, Ex-Chefe da Seção de Treinamento e Controle no CENIPA manifestou, como já aqui citado, que “...podemos citar uma falha da ANAC...”

- O acidente do TAM JJ 3054, no aeroporto de Congonhas, que explodiu contra a loja da própria TAM, e no qual o CENIPA listou, no RF A – Nº 67/CENIPA/2009²³⁷, dezenas de fatores contribuintes ligados à ANAC, à INFRAERO e às companhias aéreas, e emitiu à ANAC 27 RSVs (Recomendações de Segurança de Voo) e 9 RSOs (Recomendações de Segurança Operacional), à INFRAERO 8 RSVs e 5 RSOs, e às empresas aéreas 22 RSVs e 8 RSOs.

Ademais, ao menos no Direito Penal brasileiro, não se pode falar em concorrência de culpas, e quanto a isso citamos jurisprudência do STJ²³⁸ :

*“3. O comportamento da vítima não afasta a responsabilidade penal do agravante pelo sinistro porque **não é admitida a compensação de culpas no Direito Penal.**”*

Também o Código de Defesa do Consumidor, lei 8078/90, dispõe em seu Art. 12:

“§ 3º O fabricante, o construtor, o produtor ou importador só não será responsabilizado quando provar:

*...III - a **culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.***

Mas voltando agora ao comportamento desleal da OSCIP ABUL, fica claro que os torpes motivos da sua renhida defesa do industrial, sem qualquer suporte probatório, se devem ao histórico de alianças do trinômio ABUL-Indústria-ANAC, no qual a ABUL age facilitando as vendas das indústrias ao agilizar na ANAC as habilitações dos pilotos.

Exemplo de injustas situações como essa, é a revelada no filme “*Sully, o herói do Rio Hudson*”, cujos protagonistas só foram reconhecidos como heróis porque estavam vivos para se defender no rigoroso, e ao que parece tendencioso inquérito que sofreram, depois de terem habilidosamente salvado todas as 155 pessoas a bordo de um Airbus A320 avariado após colisão com pássaros, pousando no rio Hudson, em Nova Iorque.

É muito comum essa tendência de incriminar os comandantes nos acidentes aéreos, e isso tem gerado pelo mundo afora sérios conflitos.

Esses embates opõem empresas aéreas e fabricantes de aeronaves de um lado, e sindicatos ou associações de aeronautas de outro, estes tentando defender os pilotos mortos até mesmo como substitutas processuais ou informais.

O que não é comum, e até mesmo inédito na aviação, é uma associação de aeronautas como a OSCIP ABUL defender, sem provas lícitas, uma indústria – e contra todas as provas oficiais tentar incriminar seu associado morto, e por isso indefeso, com provas ilícitas utilizando uma perícia falseada por um autor em exercício ilegal da profissão de engenheiro, e liderando uma ampla campanha de difamações contra a vítima e até contra seu pai enlutado.

No entanto, esse posicionamento inesperado, desleal e até impróprio por partir de uma OSCIP, trouxe no mínimo um ganho: comprovou o envolvimento da OSCIP ABUL na gigantesca e duradoura trama que distorce há décadas a aviação esportiva, transformando-a em um sórdido e insustentável negócio que busca apenas o lucro, colocado acima da segurança e da vida humana.

8. A OSCIP ABUL, além de publicar por anos a fio esse laudo simulado, também plantou *fake news* nos meios aeronáuticos com um ofício de seu presidente²³⁹ e publicações em seu site, acusando o pai do piloto morto no acidente de promover ações judiciais para proibir os voos esportivos, e de propor emendas ao Código Brasileiro de Aeronáutica para retirar o direito dos proprietários de vender seus aviões usados.

Além disto, com suposições sem provas, a OSCIP ABUL deslealmente tentou criar um consenso de que a culpa pelo acidente, que motivou as investigações e as consequentes denúncias, seria do próprio piloto ABUL que teria, supostamente,

decolado sem o devido lastro, além de tentar incriminar seu pai, que segundo alega a OSCIP ABUL, teria obrigado seu filho a voar à noite e no mau tempo.

Como essas imputações são inteiramente falsas, a campanha difamatória vem sendo revertida na justiça²⁴⁰, com a retratação de alguns envolvidos, revelando terem sido induzidos por essas viciosas versões sem provas, divulgadas pela ABUL.

9. A OSCIP ABUL, contradizendo suas próprias teses de prevalência de erro humano, através de seu presidente praticamente vitalício confessa nas redes sociais (Facebook) a Augusto Costa, Presidente da ABRAVAGEx, que essas aeronaves “experimentais” são muito inseguras, manifestando temer que a ANAC as interdite:



Gustavo Albrecht Augusto,

Esta msg que voce me enviou pelo FB tem o horário 10:09. Está logo após o teu nome

O problema é que são muitas msg muitos pilotos contestando alguns defendendo

Como já escrevi e te disse ao telefone no meu entender o caminho não era este.

Se as previsões forem corretas, em breve eu e mais 5 mil pilotos teremos que parar de voar pois **nossas aeronaves são muito inseguras e a ANAC vai interditá-las.**

Albrecht

Curtir · Responder · 4 · 7 de novembro às 10:56

É um absurdo uma OSCIP como a ABUL, na qualidade de subdelegada da ANAC, credenciar pilotos para operar aeronaves que admite serem MUITO INSEGURAS, e na prática nada fazer para mudar esse cenário.

E pior ainda é essa delegada da ANAC temer que a própria autoridade aeronáutica delegante interdite esses equipamentos, o que revela que a OSCIP ABUL defende apenas seus interesses corporativos e as vantagens econômicas que seu presidente auferir através dela, pouco importando a segurança dos aerodesportistas ou mesmo de terceiros envolvidos ou não nesta atividade submetida a riscos não informados.

Hoje se tornou claro que a ABUL sabe que tal insegurança é de pleno conhecimento e até consentimento da ANAC, mas tem certeza da impunidade de todos os envolvidos, pois sabe também que essa agência reguladora, sua antiga e fiel aliada, nada fará a respeito, como de hábito faz, e como fez neste caso.

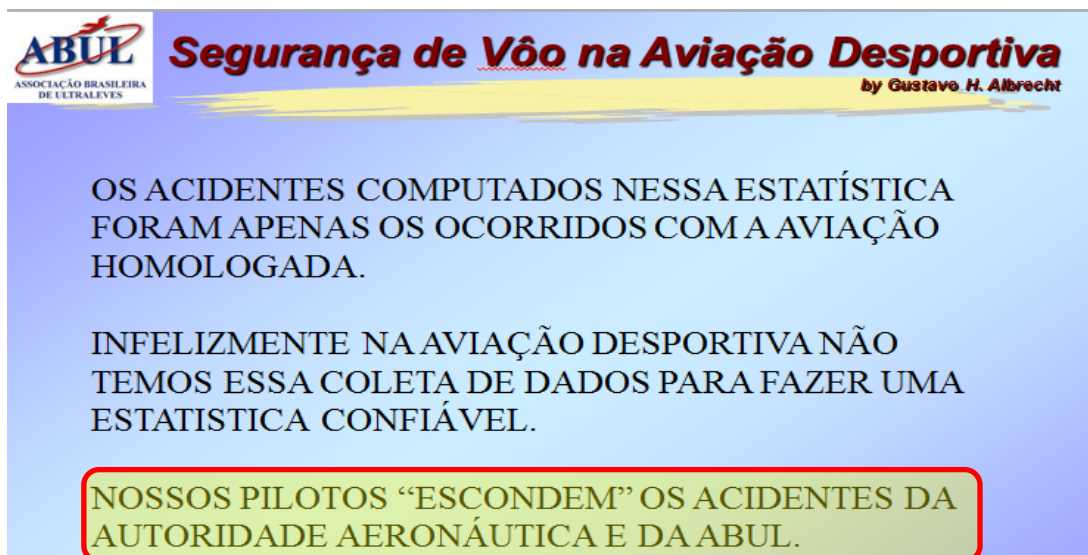
10. A OSCIP ABUL confessa seu alinhamento na defesa de interesses industriais, em postagem de seu presidente na qual ao mesmo tempo desqualifica a real construção

amadora de aeronaves, cujos construtores inadvertidamente vêm servindo de máscara para a produção industrial em série de aviões sem regras de segurança:

“eu jamais voaria numa aeronave que eu construísse, mesmo se fosse montada a partir de um kit” ²⁴¹.

11.A OSCIP ABUL, porém reconhece que não tem dados estatísticos que sustentem essa tese de que aviões sem certificação oficial de segurança seriam tão seguros quanto aviões certificados, ao confessar que os pilotos dos aviões não certificados, que ela representa, contribuem para essa falta de informações confiáveis.

Isso aparece na frase *“nossos pilotos ‘escondem’ os acidentes da autoridade aeronáutica e da ABUL”*, da tela 29 da sua apresentação em PowerPoint – *“Segurança de Voo na Aviação Desportiva”* ²⁴², assinada por seu Presidente:



12.A OSCIP ABUL manifesta-se geralmente através de seu presidente, que defende em causa própria a atual legislação distorciva da ANAC, com a frase:

*“**Eu** serei tremendamente prejudicado se, a partir da **‘denúncia’ do Augusto**, a ANAC mudar a legislação...”*.

Esta frase, realçada na cor **laranja** na imagem abaixo, revela o interesse pessoal do Presidente da OSCIP ABUL na continuidade das leniências regulatórias que ele próprio e seus aliados industriais induziram via G.T. em 2009, enquanto a reguladora ANAC, de modo omisso, “participava” como simples ouvinte do planejamento da regulação dessa aviação.

São essas regalias normativas usufruídas pelas aeronaves esportivas importadas e que são apenas montadas no Brasil, que garantiram seu barateamento e competitividade no mercado, através de renúncia fiscal não amparada em lei por parte da ANAC com respeito às Taxas de Fiscalização da Aviação Civil.

Outro fator de barateamento dessas aeronaves são as isenções de normas de segurança igualmente obtidas através deste G.T., e que foram urdidas ao arripio de vários dispositivos da legislação brasileira.

O Presidente da OSCIP ABUL age em causa própria, pois adquiriu uma dessas aeronaves que foram montadas justamente pela Flyer Indústria Aeronáutica.

Essa indústria, parceira da OSCIP ABUL no tal G.T. que se auto regulou em 2009, é a mesma empresa detentora das isenções anticoncorrenciais já aqui referidas.

13. A OSCIP ABUL reforça a suspeita de participar da grande farsa do mascaramento da produção industrial em série como “construção amadora” quando, no Facebook, em discussões com o Presidente da ABRAVAGEx, seu Presidente confessa ter assinado um documento falso constando ter construído ele próprio uma aeronave que comprou pronta na indústria (frase abaixo realçada em **amarelo**):



Gustavo Albrecht Andréa,

Acho que temos é que assumir a realidade...

As aeronaves ou são homologadas ou não...mesmo assim, muitos acidentes ocorrem com as homologadas...erro humano causa acidente em ambas...

Quem opta por uma aeronave experimental pode escolher entre várias opções: projetar e construir uma aeronave ou comprar uma planta e construí-la...pode comprar um kit com os componentes e montá-lo...este kit pode ser na forma “quick built” para economizar tempo e mão de obra...pode comprar o kit e pagar para alguém montar para ele...pode pagar alguém para importar o kit, montá-lo e entregar-lhe a aeronave em condições de voo...

Eu optei pela última possibilidade...prefiro que a aeronave na qual vou voar seja montada por alguém que conhece o kit...que tenha montado várias aeronaves iguais...muito mais seguro do que contratar uma pessoa (mecânico) para aprender a montar o kit e fazê-lo por mim...pior que isto em termos de segurança somente se eu a montasse...

No caso que discutimos, não havia a possibilidade do Augusto montar seu PETREL...ele não é vendido em kit...

Eu serei tremendamente prejudicado se, a partir da “denúncia” do Augusto, a ANAC mudar a legislação...

Ainda bem que estou costurando meu último RV7 (último porque acho que eu acabo antes dele) para substituir o que tenho a 7 anos e que me deu muita alegria, apesar de ser experimental, montado por uma empresa e tenha assinado um documento dizendo que fui eu que montei...

Albrecht

Curtir · Responder · 5 · 7 de novembro às 12:50

14.A OSCIP ABUL confirma essa incestuosa relação de seu presidente com a autoridade aeronáutica, listando as vantagens exclusivas que ele desfruta, explorando em suas instalações a atividade lucrativa de **despachante documental** junto à ANAC.

Essa exploração por **29** anos de atividade econômica do Presidente de uma OSCIP **SEM fins lucrativos**, operando **COM fins lucrativos** em suas próprias instalações, coisa vedada por lei, pode ser vista na imagem abaixo²⁴³, onde há um *merchandising* explícito de uma das empresas do presidente da OSCIP ABUL:

4 - SERVIÇO DE DESPACHO DE DOCUMENTOS

A ABUL, como não dispõe de pessoal suficiente para outros serviços, que não o de secretaria, utiliza o **despachante da R.G.ALBRECHT** para auxiliar seus associados nas transferências de propriedade de aeronaves junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro da ANAC, com um desconto substancial sobre os valores cobrados aos não sócios.

15.Com o clima de insegurança provocado pelas denúncias da ABRAVAGEx, e sob a pressão do momento histórico pelo qual o país todo está passando através da Lavajato e de outras investigações, recentemente foi feito às pressas o desmonte desse ilegal balcão de negócios²⁴⁴, como se vê na imagem abaixo:

RG ALBRECHT ENCERRA ATIVIDADES

RG ALBRECHT ENCERRA ATIVIDADES Depois de 29 anos, criada em 21 de julho de 1989, vou encerrar as atividades, mas antes gostaria de contar-lhes alguns detalhes da empresa [neste LINK](#)

Gustavo H Albrecht ...
[Saiba mais](#)

16.Mas além desse serviço de despachante junto à ANAC, o Presidente da OSCIP ABUL **“SEM fins lucrativos”** também explora outra atividade **COM fins lucrativos** nas dependências dessa entidade através de sua **CORRETORA DE SEGUROS**²⁴⁵ de aeronaves, como se verifica perfeitamente na imagem abaixo:

A RG Albrecht Ltda é quem cuida dos seguros e faz os pagamentos dos mesmos para o Bradesco, para facilitar o controle de depósitos e a contabilidade da ABUL, sendo então, de sua responsabilidade os atrasos que porventura acontecerem.

17.A CORRETORA DE SEGUROS de aeronaves desse Presidente, além de operar nas instalações da OSCIP ABUL, também se utiliza do site, do e-mail e até dos serviços de uma tal de Jaqueline, ao que parece uma funcionária²⁴⁶ da OSCIP ABUL, para VENDER seus serviços, como se observa na imagem abaixo:

ABUL Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves

Home Mercado Cockpit Recursos Contato

Forum ABUL ENTRE
Próximos Eventos
Albuns de Fotos

ANAC
Consulta código ANAC:

consulte
Consulta Frete/ taxa:

consulte
[Acesso ao UCE/RIA](#)

VÔO COMERCIAL COM ULTRALEVE, NÃO!!

Sistema em atualização

ORÇAMENTO DE SEGURO RETA COM PMD ATÉ 1000KG.
BRADESCO SEGUROS S/A
Sócio da ABUL em dia com a anuidade

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 561,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 986,00 (2 assentos)

Não Sócio da ABUL

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 583,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.008,00 (2 assentos)

ORÇAMENTO DE SEGURO RETA COM PMD ACIMA DE 1000KG.
BRADESCO SEGUROS S/A
Sócio da ABUL em dia com a anuidade

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 569,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 994,00 (2 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.419,00 (3 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.844,00 (4 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 2.269,00 (5 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 2.694,00 (6 assentos)

Não Sócio da ABUL

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 591,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.016,00 (2 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.441,00 (3 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 1.866,00 (4 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 2.291,00 (5 assentos)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 2.716,00 (6 assentos)

ORÇAMENTO DE SEGURO RETA PARA PLANADOR SEM MOTOR.
BRADESCO SEGUROS S/A
Sócio da ABUL em dia com a anuidade

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 443,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 805,00 (2 assentos)

Não Sócio da ABUL

- R.E.T.A. 2, 3, 4 R\$ 465,00 (1 assento)
- R.E.T.A. 1, 2, 3, 4 R\$ 827,00 (2 assentos)

Enviar comprovante de depósito com o [questionário preenchido](#) para:
jaqueline.abul@gmail.com

R.G. ALBRECHT REP. LTDA
Bradesco (237) – Ag 1075 / CC 25840-7
CNPJ 32.271.140/0001-90

Anuncie Aqui
CONSTRUA SEU AVIÃO
Aero Mercado

Venha fazer parte da

Familia ABUL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ULTRALEVES - ABUL
Fundada em 14 de março de 1987

18.A OSCIP ABUL disponibiliza regalias exclusivas apenas aos seus privilegiados associados, e condiciona isso a estarem em dia com suas anuidades, caracterizando a venda de vantagens junto à ANAC a partir de sua influência, como se vê nos recortes abaixo, extraídos do “Informe da Secretaria da ABUL”²⁴⁷:

* Embora a Anac tenha disponibilizado uma linha de comunicação direta com o usuário para emissão e renovação de habilitações, os processos de habilitações dos filiados à Abul devem ser processados e gerenciados diretamente conosco.

* Os processos protocolados pela ABUL são analisados e protocolados “prontos” na ANAC.

E para que a OSCIP ABUL e as empresas de seu presidente possam melhor vender essas facilidades e agilidades, nada melhor que as dificuldades burocráticas e as morosidades que a ANAC cria e mantém cada vez mais.

19. A OSCIP ABUL reforça esses seus privilégios em anúncios onde alardeia que através do SINTAC – Sistema Integrado de Aviação Civil da ANAC, essa autoridade aeronáutica demora **3 meses** para desembaraçar o processo de emissão de habilitações de pilotos, enquanto a OSCIP ABUL agiliza essa emissão em **2 dias**. Isso caracteriza nitidamente a conhecida criação de dificuldades pela ANAC para viabilizar a venda de facilidades pela OSCIP ABUL:

um processo através do SINTAC, a habilitação é atualizada embora o processo ainda não tenha passado por uma análise. Essa análise, poderá levar até três meses para finalizar. Se, após essa análise, ficar constadada alguma inconformidade no processo, a atualização da habilitação será retirada do sistema e o piloto deverá entrar com um novo processo. Já os processos gerenciados pela ABUL são analisados, e algumas habilitações são atualizadas em dois dias. Após atualizada, o piloto não corre o risco de ter o seu processo indeferido e a validade retirada do sistema.

* A ANAC tem alertado todos os pilotos sobre a validade das habilitações e sugerido que a revalidação seja feita diretamente com aquela Agência. Observamos, entretanto, que para um melhor controle e redução de prazos, os processos sejam feitos através da ABUL.

20.A OSCIP ABUL, além de vender essas facilidades através da agilização dos procedimentos burocráticos de habilitação de pilotos, subdelega em conflito de interesses a checagem de pilotos associados a outros pilotos igualmente associados, os RRABUL. Por sua vez esses RRABUL poderiam tender a não reprovar colegas do convívio diário do esporte em um exame final teórico ou prático. Além disso, esses checadores, também, por muitas vezes, são os responsáveis pela instrução do aluno a ser checado, e assim, na prática esses checadores estariam auto avaliando sua própria proficiência como instrutores ao aprovar seus próprios alunos, constituindo isso uma nova camada de conflito de interesses, e de riscos à segurança de voo.

21.A OSCIP ABUL também **facilita as vendas de aviões pelas indústrias**, ao subdelegar o poder/dever de polícia de aplicar exames teóricos e práticos para verificação oficial da proficiência de pilotos a **pilotos de indústrias**, que além de serem os mesmos que dão instrução, também auto avaliando sua proficiência, tendem a não reprovar os clientes de seu patrão, o que poderia inibir uma venda de aeronave.

22.A OSCIP ABUL detém até mesmo o **monopólio** dos exames médicos iniciais e revalidações periódicas dos pilotos, através do seu C MPU – Certificado Médico de Piloto de Ultraleve, que conseguiu equiparar ao CMA – Certificado Médico Aeronáutico, documento oficial de aptidão psicofísica antes expedido pela ANAC.

Para reforçar a imposição dessa vantagem **exclusiva**, a OSCIP ABUL chega a advertir os seus associados sobre a impossibilidade de optarem por desfrutar das suas facilidades médicas, caso tentem de início os exames médicos na ANAC (CMA) e reprovem, caracterizando um **constrangimento ilegal** ao associado:

*** Os pilotos que optarem pelo CMA e forem julgados «não aptos», não poderão voltar a realizar a inspeção de saúde para C MPU.**

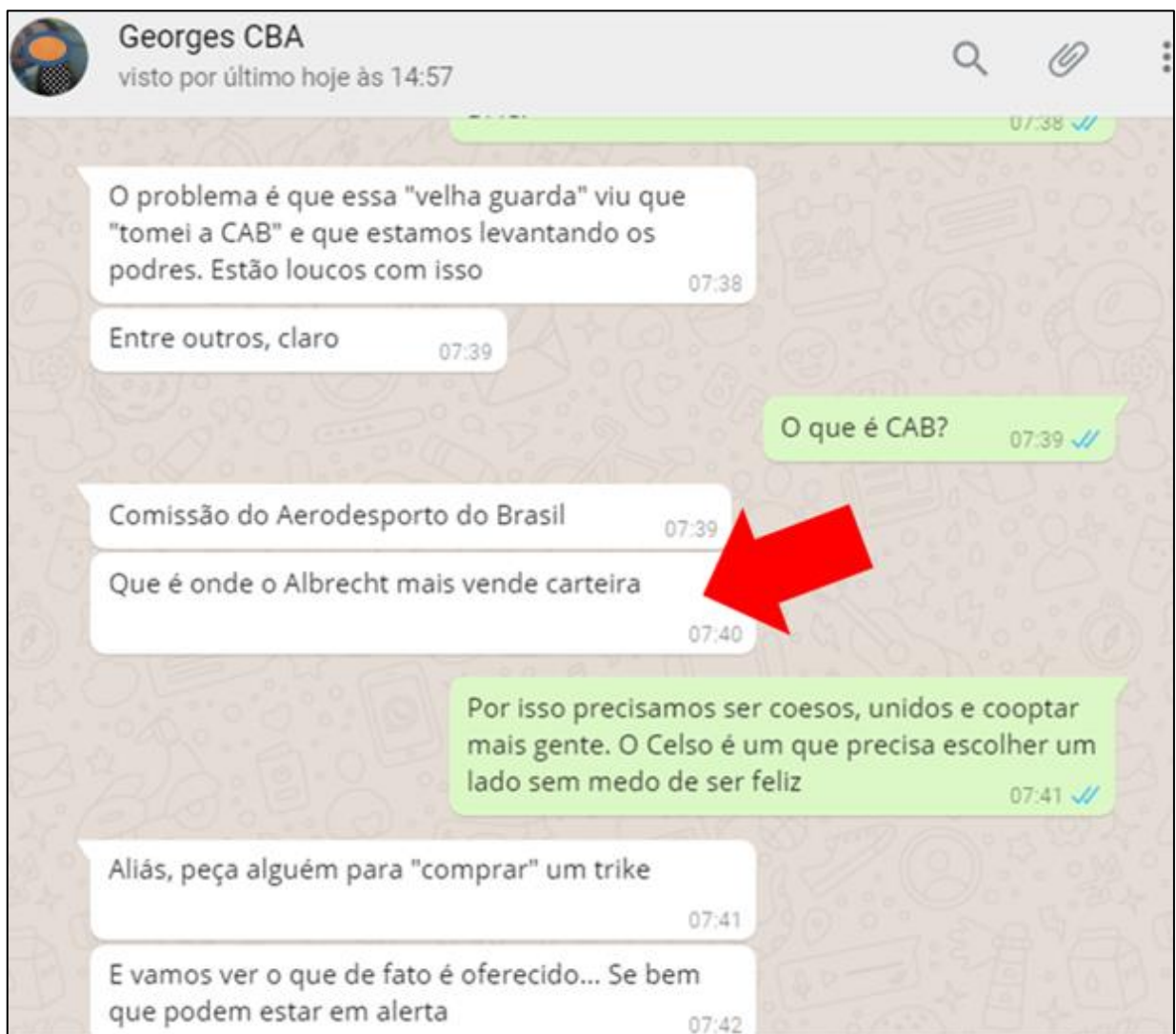
23. A OSCIP ABUL, por último, mas não menos grave, está com esse seu perpétuo presidente denunciado por **vender carteiras** à CAB – Confederação do Aerodesporto Brasileiro.

Tal acusação foi feita pelo Ex-presidente da Comissão do Senado para Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica (CERCBA)²⁴⁸, que é também Diretor Jurídico dessa mesma CAB, como consta às fls. 3/6 da Ata de Assembleia Extraordinária desta entidade de 07/07/2016²⁴⁹, citada por ele próprio como receptadora das habilitações ilegais que o denunciante cita.

Os cargos diretivos que ocupa, e as ligações formais e informais desse denunciante com várias entidades do aerodesporto, são um indício claro de haver ampla associação para o cometimento de ilegalidades, envolvendo agentes públicos e beneficiando indevidamente interesses de grupos econômicos até estrangeiros: os reais fabricantes das aeronaves importadas e apenas montadas no Brasil.

Os cargos, qualificações e envolvimento políticos do denunciante são também indícios da veracidade dos graves fatos denunciados, o que torna inadiável sua rigorosa apuração, a bem da segurança de voo – um sagrado interesse público.

Essa gravíssima denúncia de venda de “carteiras de piloto” foi feita diretamente ao Presidente da Associação Brasileira das Vítimas da Aviação Geral e Experimental – ABRAVAGEx, entidade cossignatária do presente trabalho:



24. Se nenhum dos 23 desvios de finalidades acima justificasse o desenquadramento da ABUL como OSCIP, valeria para isso o que dispõe a lei 9.790, de 23/03/1999:

Art. 2o **Não são passíveis de qualificação como Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público, ainda que se dediquem de qualquer forma às atividades descritas no art. 3o desta Lei:**

V - as entidades de benefício mútuo destinadas a proporcionar bens ou serviços a um círculo restrito de associados ou sócios;

Art. 7o *Perde-se a qualificação de Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, a pedido ou mediante decisão proferida em processo administrativo ou judicial, de **iniciativa popular** ou do Ministério Público, no qual serão assegurados, ampla defesa e o devido contraditório.*

Art. 8o *Vedado o anonimato, e desde que amparado por fundadas evidências de erro ou fraude, **qualquer cidadão**, respeitadas as prerrogativas do Ministério Público, **é parte legítima para requerer, judicial ou administrativamente, a perda da qualificação instituída por esta Lei.***

As distorções reveladas atualmente em algumas instituições governamentais tornam mais fácil compreender o processo pelo qual tantas ilegalidades desse tipo vicejam impunes por tanto tempo, afetando tantas pessoas.

Exemplo dessa omissão institucional generalizada, que sustenta a impunidade que grassa no país, é a inércia das instituições públicas e privadas envolvidas, diante dessa gravíssima denúncia de venda de habilitações de pilotos que a entidade de defesa do consumidor ABRAVAGEX dirigiu à ANAC²⁵⁰, à OSCIP ABUL²⁵¹, e à própria CAB²⁵², requerendo o competente e obrigatório processo investigativo idôneo.

Apesar de formalmente notificadas, nem a ANAC, nem a OSCIP ABUL, nem a CAB, abriram qualquer investigação para apurar essas suspeitas, o que prova a estreita e incestuosa aliança da ANAC com essas entidades do grupo industrial/associativo, em **associação** para promover interesses econômicos privados, sobrepondo-os à segurança de voo e às leis, como denunciou o CENIPA.

Mas a inércia de todos esses atores é juridicamente insustentável, pois a abertura de processo investigativo idôneo para apurar suspeitas tão graves assim é:

1. **Dever legal** da ANAC, por força dos seguintes dispositivos legais:

1.1 – Lei 11.182, que criou a ANAC:

Art. 8º XXXV – **reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;**

1.2 – Lei 8.112/90, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais:

Art. 143. A autoridade que tiver ciência de irregularidade no serviço público é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante sindicância ou processo administrativo disciplinar, assegurada ao acusado ampla defesa.

2. **Dever legal** da OSCIP ABUL, como agente público delegado, sobre a qual igualmente incide as obrigações da Lei 8.112/90 já citada acima, e também como estabelece seu Estatuto:

Art. 3º - A ABUL, como Entidade Nacional de Administração do Desporto, organização apolítica, sem distinção de raça, cor, sexo, condição social, ou credo, terá como finalidade:

*i) Aplicar **penalidades**, no limite de suas atribuições, aos responsáveis pela **inobservância das normas estatutárias regulamentares e legais**;*

*Art. 9º - São **direitos dos Associados**, além dos estabelecidos em Leis, Regulamentos e atos da ABUL:*

*V - **Denunciar ações irregulares** ou degradantes da moral esportiva praticada por qualquer Associado, **podendo acompanhar inquéritos** e processos que, em consequência, venham a ser instaurados;*

*VI - **Denunciar o funcionamento irregular e ilegal de pessoas físicas ou jurídicas no ensino**, na prática e na promoção do ULTRALEVISMO, para que sejam determinadas as medidas;*

*Art. 10 - **São deveres dos Associados**, além dos itens enumerados abaixo, outras obrigações que sejam prescritas em leis, regulamentos e deliberações editados por via legal:*

*XXIII - Adotar as medidas necessárias, solicitando, se for o caso, o auxílio das autoridades esportivas, policiais e jurídicas, para **impedir o desvirtuamento** e manter a moral desportiva no seio da ABUL, **especialmente contra o funcionamento de pessoas jurídicas que não atendam ao que prescreve a legislação**;*

*Art. 66 - **As pessoas físicas, direta ou indiretamente subordinadas à ABUL, estarão sujeitas às seguintes penalidades**, além das estabelecidas em códigos Especiais e na Legislação Desportiva vigente:*

a) Advertência;

b) Censura escrita;

c) Multa;

d) Suspensão; e

e) Desfiliação.

Parágrafo Primeiro - **A aplicação das sanções previstas neste artigo não prescinde do processo administrativo** no qual sejam assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 70 - **Cabe a ABUL impedir a atuação irregular de qualquer pessoa física ou jurídica na modalidade, que não preencha as formalidades legais e regulamentares**, podendo requerer para tal fim, a colaboração das autoridades esportivas, inclusive policiais e judiciárias.

3. **Dever legal** da CAB previsto em seu estatuto:

Art. 37 – Ao presidente, por si ou por terceiros autorizados mediante ato próprio ou delegação expressa, isoladamente ou em conjunto, compete:

XX – instaurar, **quando lhe competir, inquérito administrativo para apurar faltas, remetendo o inquérito findo ao Poder competente para aplicar a punição** ou, quando for o caso, encaminhar diretamente ao Poder competente o conhecimento da falta para apuração e aplicação da penalidade.

O Presidente da ABRAVAGEx, entidade de defesa dos consumidores e vítimas de acidentes, que representa também a ABRAPAVAA no Conselho Consultivo da ANAC, também apresentou estas denúncias contra a OSCIP ABUL e outras suspeitas à Diretoria da ANAC²⁵³, neste Conselho, solicitando que procedesse ao devido processo investigativo idôneo.

A abertura de processo investigativo idôneo é dever da ANAC pelo “*princípio da oficialidade, que autoriza a Administração a **requerer diligências, investigar fatos de que toma conhecimento** no curso do processo, solicitar pareceres, laudos, informações, rever os próprios atos e praticar tudo o que for necessário à consecução do interesse público*”²⁵⁴.

Além disso, esse dever de abertura de processo é dever da ANAC perante a Constituição Federal, que estabelece o direito de petição, e perante norma infraconstitucional que garante esse direito de representação ou de delação de irregularidade no serviço público.

Assim, **todo cidadão tem o direito** de denunciar irregularidade de que toma conhecimento. Já o **servidor público tem o dever** de denunciar essas práticas, visando principalmente a moralidade e a eficiência da Administração Pública, onde eventual omissão pode repercutir nas esferas administrativa, cível e/ou penal.

Desta forma cabe ainda à Autoridade Administrativa, ao tomar conhecimento de qualquer irregularidade, imediatamente apurar os fatos narrados, bem como fiscalizar as ações dos subordinados nessa apuração, dando vazão ao devido processo legal e ao empenho em investigar, principalmente quanto à legalidade dos atos procedimentais.

Além de apurar, deve a Administração emitir resposta quanto às solicitações ou reclamações na esfera de sua competência, principalmente demonstrando a forma como agiu na apuração de irregularidades, em homenagem ao princípio da publicidade e da eficiência – Art. 37 da Constituição Federal.

Neste ponto, citamos o artigo 143 da Lei nº 8.112/1990, que obriga que a autoridade competente, ao ter ciência de suposta irregularidade, promova a imediata apuração mediante sindicância ou processo administrativo disciplinar:

*Art. 143. A autoridade que tiver ciência de irregularidade no serviço público **é obrigada** a promover a sua **apuração imediata**, mediante sindicância ou processo administrativo disciplinar, assegurada ao acusado ampla defesa.*

No entanto, estas suspeitas de gravíssimas irregularidades, levadas ao conhecimento da Diretoria da ANAC, do mesmo modo foram arquivadas e não investigadas por essa Autarquia Federal, a Agência Nacional de Aviação Civil.

Ao contrário, ao invés de cumprir seu dever de instaurar um processo investigativo idôneo como é seu dever legal, em represália a diretoria da ANAC procurou parecer⁴² da Advocacia Geral da União (AGU) para processar o conselheiro denunciante na justiça por injúria, calúnia ou difamação, intento kafkiano rechaçado pela própria AGU²⁵⁵ no parecer solicitado pela ANAC.

Não são de estranhar esses desvios de finalidade da ANAC em favor de interesses econômicos privados de grandes empresas, pois esse Conselho Consultivo, a despeito da boa fé de muitos de seus integrantes, é de fato usado pela ANAC apenas como mais uma fachada para simular transparência perante o público, e uma pretensa representatividade dos diferentes setores da sociedade.

Essa “transparência”, similar às falsas audiências públicas por e-mail, é evidente, porque a ANAC age de modo totalmente independente do que é discutido neste conselho, na prática transformando essa instituição em uma instância

⁴² A Diretoria da ANAC pediu à AGU – Advocacia Geral da União, para processar o Membro Titular do Conselho Consultivo que pediu para essa diretoria cumprir seu dever de investigar as suspeitas que encaminhou à própria diretoria.

meramente decorativa, e não consultiva ou opinativa, o que já seria pouco para defender os interesses e direitos da sociedade.

Aliás, o rebaixamento de tão importante instituição a essa irrelevante função ornamental, já se denota em sua própria denominação: Conselho Consultivo, e não Conselho Deliberativo, como ocorre na Saúde (1) e no Meio Ambiente (2).

(1) Quanto à Saúde, a garantia de que o **Conselho** deve ser **deliberativo** é determinada pelo Artigo 1º da Lei Nº 8.142, de 28/12/1990, onde se lê:

Art. 1º O Sistema Único de Saúde (SUS), de que trata a Lei nº 8.080, de 19 de setembro de 1990, contará, em cada esfera de governo, sem prejuízo das funções do Poder Legislativo, com as seguintes instâncias colegiadas:

... II - o Conselho de Saúde.

*... § 2º O Conselho de Saúde, em caráter permanente e **deliberativo**, órgão colegiado composto por representantes do governo, prestadores de serviço, profissionais de saúde e usuários, atua na formulação de estratégias e no controle da execução da política de saúde na instância correspondente, inclusive nos aspectos econômicos e financeiros, cujas decisões serão homologadas pelo chefe do poder legalmente constituído em cada esfera do governo.*

Essa lei também garante que os usuários, cidadãos que constituem a atividade fim da atuação governamental, devem ter paridade em sua participação nos Conselhos, em relação ao conjunto dos demais segmentos ali representados, como consta no texto abaixo, do mesmo Artigo 1º:

*§ 4º A representação dos usuários nos Conselhos de Saúde e Conferências será **paritária em relação ao conjunto dos demais segmentos**.*

O Decreto Nº 5.839, de 11/07/2006 também define que o **Conselho Nacional** de Saúde deve ser **deliberativo**, e que suas decisões são homologadas pelo Ministério da Saúde, como se lê também já em seu Artigo 1º:

*Art. 1º. O Conselho Nacional de Saúde - CNS, órgão colegiado de caráter permanente e **deliberativo**, integrante da estrutura regimental do Ministério da Saúde, é composto por representantes do governo, dos prestadores de serviço, profissionais de saúde e **usuários, cujas decisões, consubstanciadas em resoluções, são homologadas pelo Ministro de Estado da Saúde.***

Esse decreto também determina que os usuários devem ocupar a metade das cadeiras do Conselho Nacional de Saúde:

Art. 3º. O CNS é composto por quarenta e oito membros titulares, sendo:

I - cinquenta por cento de representantes de entidades e dos movimentos sociais de usuários do SUS;

(2) Também quanto ao meio ambiente, a lei Nº 6.938, de 31/08/1981 garante a função deliberativa do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente, dispondo:

Art 6º - Os órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, constituirão o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, assim estruturado:

II - órgão consultivo e deliberativo: o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida;

A composição do CONAMA pode ser resumida como se vê na tabela abaixo²⁵⁶:

SETOR	Contagem de ENTIDADE
GOVERNO FEDERAL	33
GOVERNOS ESTADUAIS	27
ENTIDADES DE TRABALHADORES E DA SOCIEDADE CIVIL	22
GOVERNOS MUNICIPAIS	8
ENTIDADES EMPRESARIAIS	8
Total Geral	98

Mesmo não sendo de 50% como na Saúde, a participação dos usuários – Entidades de Trabalhadores e da Sociedade Civil no CONAMA corresponde a **22,45%** da composição do Conselho, enquanto as Entidades Empresariais têm apenas **8,16%** de participação.

Portanto, a tendência mais moderna é de que os Conselhos venham a ser deliberativos, como cita textualmente Ana Zaiczuk Raggio em trabalho²⁵⁷

apresentado no IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social:

*“... a atual conceituação do princípio da soberania popular está lentamente evoluindo para além do voto, no sentido de incluir as formas de **democracia participativa**.*

*Esta evolução aponta para a garantia de caráter **deliberativo** aos Conselhos de Direitos e de Políticas Públicas.*

*Conclui-se, em síntese, que o princípio da soberania popular pressupõe a promoção da democracia participativa de caráter **deliberativo**, especialmente no âmbito dos Conselhos de Direitos e de Políticas Públicas. Primeiramente, em face da necessidade de inserção de novos atores políticos que não são contemplados nos processos eleitorais.*

*Ainda, o caráter **deliberativo** dos Conselhos encontra fundamento na possibilidade constitucionalmente assegurada de participação da sociedade na definição de políticas públicas através de Conselhos, decorrente da soma do disposto no artigo 1.º, parágrafo único, com os artigos 204 e 216-A da Constituição de 1988.”*

Além de não ser **deliberativo**, esse Conselho da ANAC, já apenas Consultivo, não apresenta qualquer critério de paridade em sua composição, pois 11 Membros Titulares (2/3 de seus 18 “Conselheiros”) representam os interesses econômicos do empresariado do setor aéreo, sendo que o representante da ABRAPAVAA/ABRAVAGEX é a única voz (sem direito a voto), que de fato fala nessas reuniões em defesa dos usuários/consumidores, vítimas e cidadãos.

Outro fator de afastamento da defesa dos interesses dos usuários e consumidores neste Conselho Consultivo da ANAC é o fato das despesas com deslocamento e hospedagem não serem custeadas pelo Estado, e sim pelos membros, o que inviabiliza a participação efetiva dos consumidores.

Isso cria a inusitada situação dos representantes dos usuários, para se defenderem dos abusos das empresas de aviação terem que pagar passagens aéreas a estas que, portanto terão na prática suas despesas de deslocamento ressarcidas, com lucro, para neutralizarem a defesa desses mesmos usuários que as ressarcem.

- As empresas, que auferem lucros com a aviação, lucram também com a defesa de seus próprios interesses econômicos.
- Os consumidores, que sustentam os lucros da aviação, e sofrem seus abusos, têm despesas para defender seus interesses e direitos perante essas empresas.

Essa composição assimétrica é exposta na tabela a seguir:

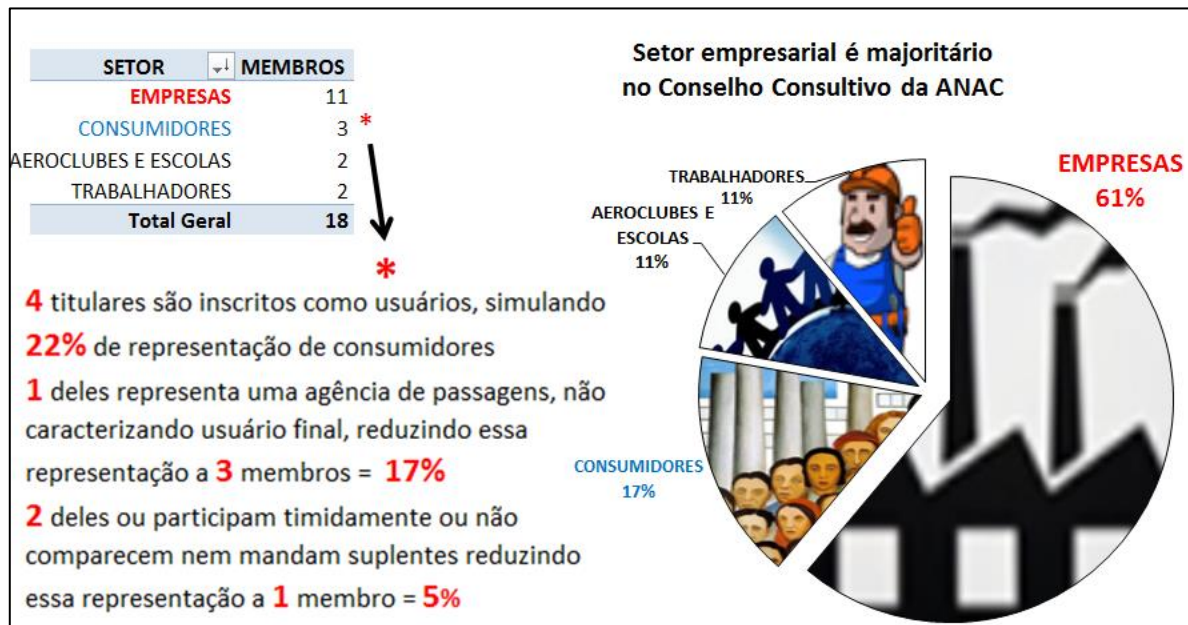
MACRO SETOR	SEGMENTO	MEMBRO TITULAR	MEMBRO SUPLENTE
EMPRESÁRIOS	Empresas de Serviços de Transporte Aéreo	Ronaldo Jenkins de Lemos	Airton Nogueira Pereira Junior
EMPRESÁRIOS	Empresas de Serviços de Transporte Aéreo	Milton Arantes Costa	Wolner José Pereira de Aguiar
EMPRESÁRIOS	Empresas de Serviços Aéreos Especializados	Júlio Augusto Kampf	Nelson Coutinho Peña
EMPRESÁRIOS	*Usuários de Serviços Aéreos	Edmar Bull	Antonio João Monteiro de Azevedo
EMPRESÁRIOS	Exploradores de Serviços de Infraestrutura Aeroportuária	Jorge de Moraes Jardim Filho	Douglas Rebouças de Almeida
EMPRESÁRIOS	Exploradores de Serviços de Infraestrutura Aeroportuária	Carlos Alberto Vilela de Andrade Filho	Marçal Rodrigues Goulart
EMPRESÁRIOS	Indústria Aeronáutica e de Manutenção Aeronáutica	José Serrador Neto	Walter Bartels
EMPRESÁRIOS	Indústria Aeronáutica e de Manutenção Aeronáutica	Hermano Paes Vianna	Luiz Claudio Gonçalves
EMPRESÁRIOS	Formação e Adestramento de Pessoal Destinado à Aviação Civil	Raul Francé Monteiro	Elones Fernando Ribeiro
EMPRESÁRIOS	Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares	Ricardo Aparecido Miguel	Ricardo Luiz Martins Scalise
EMPRESÁRIOS	Empresas de Serviços de Transporte Aéreo	Valci Pereira de Souza	Robson Bertolossi
TRABALHADORES	Trabalhadores do Setor	Tiago Rosa da Silva	Osvaldo Jodas Lopes Neto
TRABALHADORES	Trabalhadores do Setor	André Luiz Carvalho da Silva	Selma Balbino
AERoclUBES E ESCOLAS	Aviação Geral, Aeroclubes e Aerodesporto	Fábio de Souza Freitas	Luís Antonio M. Meloni
AERoclUBES E ESCOLAS	Aviação Geral, Aeroclubes e Aerodesporto	Ademar Marinho Galvão Filho	Oscar José da Silva
CONSUMIDORES	Usuários de Serviços Aéreos	Augusto Fonseca da Costa	Miguel Fernandes da Silva
CONSUMIDORES	Usuários de Serviços Aéreos	José Felinto	Dadino de Oliveira Filho
CONSUMIDORES	Usuários de Serviços Aéreos	Maria Inês Rodrigues Landini Dolci	Sonia Cristina Carvalho R. Amaro

* O Membro Titular sinalizado com asterisco representa as agências de venda de passagens aéreas, portanto seu enquadramento como representante de "Usuários de Serviços Aéreos" é indevido, pois ele deveria estar enquadrado como representante das "Empresas de Serviços de Transporte Aéreo". A impropriedade desse enquadramento é óbvia, pois não são os "Usuários" que credenciam as agências de passagens, mas sim as companhias aéreas.

O gráfico à frente ilustra as referidas assimetrias, expondo esse conselho como mais um verniz de transparência e legitimidade, na pretensa função de representar interesses dos vários setores da sociedade, mas minimizando

justamente a representatividade dos consumidores, cuja participação foi reduzida a ínfimos, e apenas formais, 17% do total de membros:

COMPOSIÇÃO DO CONSELHO CONSULTIVO DA ANAC:



Nesse ambiente de baixa representatividade numérica dos usuários e consumidores, absenteísmo da maioria dos seus representantes e tímida atuação desses quando presentes, a alta direção da ANAC se sentiu confortável para ignorar as denúncias apresentadas a esse Conselho pelo único representante do setor na sessão, assim como fez com as recomendações do CENIPA, já aqui descritas.

A ANAC também ignorou as denúncias que o Senador Álvaro Dias apresentou em Plenário no Senado Federal em 10/07/2017, como já relatado.

Como mais um exemplo de suas arbitrariedades, além de tentar infrutiferamente processar o autor dessas denúncias por crimes contra a honra dessa entidade (obs.: genericamente entidades não possuem “honra subjetiva”), mais recentemente a ANAC perpetrou outro ato de retaliação contra o autor dessas denúncias e desse estudo, o piloto e proprietário de aeronaves Augusto Fonseca da Costa, Membro Titular do Conselho Consultivo da ANAC representando a ABRAPAVAA, e Presidente da ABRAVAGEx:

Exatamente 3 anos e 1 dia após ter sido autuado injustamente por interpretação errônea por parte da própria ANAC, de registro no Diário de Bordo, livro que ela própria adota e exige, e também a despeito da defesa protocolada à época, que justificou o fato com a falta de campos apropriados no tal formulário, o autor deste trabalho recebeu uma reedição da já injusta autuação, sem qualquer consideração acerca da defesa já apresentada e não respondida por 3 anos.

Além de ser um ato retaliatório da autoridade aeronáutica, em contraste com sua tolerância a absurdos cometidos por empresários e entidades que também são seus regulados, os 2 registros foram autuados como se o helicóptero PR-EFE, do Presidente da ABRAVAGEx, tivesse voado em período em que não poderia voar, uma vez que de fato aguardava manutenção de rotina, já agendada, justamente para revalidação da documentação que lhe permitiria voltar aos voos.

Mas esse helicóptero **não voou** nesse período, apenas manteve rotineiros acionamentos de motor **no solo**, para avivamento de sistemas, manutenção da carga da bateria, e teste do alarme de baixa potência, que estava em pane.

Mas os horímetros de helicópteros registram acionamentos mesmo parciais do motor, bastando erguer o “coletivo” no teste do alarme de baixa potência. E no livro que a ANAC adota, não constam campos para esses acionamentos sem voo.

Por isso, para evitar discrepâncias, tiveram que ser usados os campos existentes no modelo oficial de registro, o Livro de Diário de Bordo, interpretados pela ANAC, tendenciosamente, como registros de voos não autorizados.

Nem mesmo na última normativa da ANAC sobre Diário de Bordo, a Portaria Nº 2.050/SPO/SAR, de 29/06/2018²⁵⁸, que estabelece modelo de referência de diário de bordo em meio físico, aparece algum campo prevendo o registro de horas de simples acionamento no solo – apenas há campos para registro de horas de voo.

Como a falha é desse modelo de formulário, imposto e aceito pela própria ANAC (o Diário de Bordo), e como por princípio jurídico universal, ninguém pode se beneficiar da própria torpeza⁴³, principalmente um órgão público, a ABRAVAGEx irá também judicializar mais essa arbitrariedade e abuso de poder da ANAC.

Mais ainda por ter, essa autuação injusta, clara conotação persecutória contra um Membro Titular do Conselho Consultivo da ANAC que a está processando na justiça em nome da entidade de defesa do consumidor que preside, e que recentemente solicitou a esse conselho a devida investigação idônea, no exercício de seu dever previsto no Regimento Interno do Conselho Consultivo da ANAC, instituído pela Resolução Nº 319, de 27/05/2014²⁵⁹:

DA COMPOSIÇÃO

*Art. 2º. O Conselho Consultivo é órgão de assessoramento da Diretoria da ANAC, com **participação institucional da comunidade de aviação civil**.*

⁴³ Princípio basilar vigente no direito, conhecido pela expressão em latim “*Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*”.

Art. 3º. § 4º A função de membro do Conselho Consultivo da ANAC é considerada **relevante serviço público** e não será remunerada.

DA COMPETÊNCIA

Art. 5º Compete ao Conselho Consultivo:

I - assessorar a Diretoria da ANAC, **manifestando-se sobre matérias previstas na legislação vigente.**

IV - **propor ações** objetivando o aumento da eficiência e da qualidade das atividades ligadas à aviação civil;

VI - recomendar a **adequação da regulação técnica e econômica** da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;

VIII - zelar pela **defesa dos interesses dos usuários.**

DAS ATRIBUIÇÕES

Das Atribuições dos Membros

Art. 6º Compete ao Conselho Consultivo:

III – **zelar pela efetiva aplicação da legislação** que regula a atividade de aviação civil em geral;

Esse item III da versão 2008, que atribuía ao Conselho uma ação fiscalizatória da legislação que regula a atividade de aviação civil em geral, foi convenientemente suprimido na versão 2014 do Regimento Interno do Conselho Consultivo da ANAC.

Art.10. São atribuições dos representantes dos membros do Conselho Consultivo:

XI zelar pelo cumprimento deste Regimento Interno.

Uma autoridade emitir uma autuação **3** anos depois da respectiva ação fiscal, quase **4** anos após a suposta irregularidade administrativa, com o exíguo prazo de **5** dias para resposta, caracteriza uma ação proposital para tornar difícil a um usuário comum lembrar-se de detalhes do dia do alegado evento, ocorrido há mais de 1.300 dias, e reunir novamente documentação probatória em seu favor.

Autuações como essa a regulados menores, são uma das estratégias usadas pela ANAC para transparecer seriedade e rigidez fiscalizatória, de modo a encobrir as regalias que franqueia aos grandes *players* do setor aéreo comercial e industrial.

Esse mesmo tipo de atuação contraditória, que é ao mesmo tempo maternal em relação aos grandes atores econômicos da aviação, mas feroz contra os pilotos e

proprietários individuais de aeronaves, se reproduz na rigorosa atuação fiscalizatória da ANAC em face das pequenas empresas de táxi aéreo, das pequenas oficinas, e das escolas de aviação, por exemplo.

Muitos desses pequenos regulados, temendo represálias, sofrem calados essas injustiças porque têm que sustentar suas famílias com sua atividade profissional individual ou como pequenos empresários na aviação, como já denunciado em reunião do Conselho Consultivo da ANAC por vários dos presentes.

Rigores assim, combinados com facilidades às grandes empresas, abrem espaços para a existência de diferenciais competitivos unicamente possíveis a elas, que usufruem de economias de escala, de amplos departamentos jurídicos, e enormes equipes técnicas e administrativas, estruturas que diluem a execução das muitas vezes ineficazes e redundantes tarefas burocráticas impostas pela ANAC, que não trazem qualquer benefício para a segurança de voo, para a economia popular ou mesmo para o conforto dos usuários.

4. CONSEQUÊNCIAS DESTE SUSPEITO RBAC 103 DA ANAC: O ALARGAMENTO BRUTAL DAS FAIXAS DE RISCO EM FUNÇÃO DE PESO E VELOCIDADE

Há 32 anos vem ocorrendo progressivo decaimento da qualidade e da segurança na formação de pilotos, mercê do relaxamento de requisitos mínimos de proficiência, e da delegação da avaliação dos poucos requisitos não isentos aos industriais e à OSCIP ABUL, apesar dos notórios conflitos de interesses já aqui exaustivamente expostos.

No mesmo compasso da piora na formação de pilotos, os dois mais críticos fatores de segurança construtiva das aeronaves também foram aos poucos sendo deformados:

O PESO e a VELOCIDADE.

A importância desses dois fatores é reconhecida pela própria ANAC, em sua Nota Técnica na proposta SEI 1334570 – PPRA²⁶⁰, à pág. 17:

*“...além da restrição conceitual do propósito desportivo, optou-se pela limitação de **PESO** VAZIO MÁXIMO (MEW) e **VELOCIDADE** MÁXIMA (Vh/VNE). Essas variáveis estão obviamente ligadas tanto à energia potencial, que remete*

ao potencial de dano do equipamento, quanto à capacidade natural da aeronave,..."

Mas a ANAC apenas alega essa preocupação com o potencial de dano da energia potencial, não a praticando nas suas normativas, como demonstramos aqui.

A importância desses dois fatores decorre do fato de que, quando se dobra a massa (peso), a energia de impacto dobra, mas pior ainda é quando se dobra a velocidade, pois então essa força quadruplica.

Portanto, em uma hipotética combinação de multiplicação da massa e também da velocidade por 2, essa energia cinética de impacto não ficaria apenas duplicada ou quadruplicada, mas se multiplicaria perversamente por 8, porque essa energia é calculada multiplicando-se a massa pelo quadrado da velocidade!

A ANAC, que já vem há anos rebaixando as exigências de segurança da aviação esportiva ao delegar poderes de polícia a entidades, pessoas e até empresas com conflito de interesses, conhece bem os riscos exponenciais da ampliação dos limites de massa (resultando aumento do impacto em escala aritmética) e principalmente de velocidade da aeronave (resultando aumento do impacto em escala geométrica), e conhece também o efeito perverso da combinação dessa sinergia com a falta de mitigação de riscos devida à precária formação e checagem de pilotos.

Mesmo assim, essa RBAC 103, além de tornar completa e permanente a delegação de poderes de fiscalização de toda a aviação leve aos próprios fiscalizados, ainda ampliou brutalmente os níveis de risco das aeronaves esportivas com esse permissivo aumento dos limites de massa e velocidade, ampliando seu pernicioso efeito nas forças de impacto.

Em relação ao RBHA 103 do DAC, o aumento foi de 254%, e em relação ao FAR 103 da FAA, alegado pela ANAC como modelo, o aumento foi de 595%!!!

Todas essas irresponsáveis periclitâncias foram permitidas sem compensá-las com qualquer exigência proporcional para mitigar todos esses fatores de risco, como por exemplo, medidas simétricas e complementares como as abaixo:

1. Aumentar a resistência passiva das aeronaves a sobrecargas estruturais: a ANAC, além de não exigir projeto e não fiscalizar a fabricação, não impõe construção

mais robusta. Ao contrário deixou de exigir que estruturas atrás do piloto suportassem cargas de **18 G** (18 vezes a força da gravidade), como ela própria já apenas timidamente recomenda na I.S. 21.191-001A item 5.6.1.:

*“q) Recomenda-se que qualquer grande massa instalada atrás do habitáculo, como, por exemplo, bateria, cilindro de oxigênio ou de extintor, seja suportada por estrutura capaz de resistir a esforços semelhantes aos exigidos para motores traseiros (**18 g** longitudinal).”*

2. Aumentar a capacidade ativa dos operadores evitem essas sobrecargas estruturais: pela melhor formação e informação dos operadores/pilotos, como o treinamento de atitudes anormais como *velocidades críticas baixas, pré-estol, estol e parafusos*, já que essa capacitação foi “requerida” pela ANAC apenas “quando possível”, como já comentado e condenado repetitivamente pelo próprio CENIPA.

Todos esses fatores se somam e se multiplicam uns aos outros em perigosa sinergia, ao mesmo tempo aumentando os riscos de danos pessoais em acidentes, e diminuindo a capacidade de sua mitigação pelas potenciais vítimas.

A temerária ampliação dos riscos, resultado dessa explosiva combinação, é demonstrada na tabela de cálculos abaixo, tanto para a RBAC 103 quanto para outras lenientes e progressivas tolerâncias que já existem.

A partir da categoria original, criada pelas normas FAA 103, no Brasil foram inventadas novas categorias, com nomes distintos, acomodando os interesses de fabricantes com tolerâncias cada vez maiores, afastando-se da simplicidade e leveza original das aeronaves, o que garantia uma segurança maior na aviação esportiva.

Por isso que as comparações abaixo exibem a degradação da segurança de voo causada por aeronaves cada vez mais pesadas, velozes e complexas, distribuídas em vários enquadramentos, que por sua vez são enfeitados com denominações cada vez mais criativas:

ULTRALEVES E EXPERIMENTAIS: DEGRADAÇÃO DA SEGURANÇA DE VOO POR AUMENTO DA ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO - Ec
 ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO $E_c = MTOW \times CAS^2/2$

ESTADOS UNIDOS (FAR 103 - Padrão usado pela ANAC) 14 CFR 103.1					
LITROS AVGAS	DENSIDADE	MEW	115,21 Kg	PESO MÁXIMO VAZIO	(254 pounds)
18,93	0,72	COMB	13,63 Kg	CAPACIDADE MÁXIMA DE COMBUSTÍVEL	(5 U.S. gallons)
Nº PAX/PESO MÉDIO>	1	86	86,00 Kg	PESO MÉDIO DOS PASSAGEIROS SEM BAGAGEM	
		MTOW	214,84 Kg	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
101,86 Km/h		CAS	28,29 m/seg	VELOCIDADE MÁXIMA CALIBRADA	(55 knots)
		Ec	85.997,67 Joules	1	(J = Joules) ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA
BRASIL RBHA 103 de 01/01/2008 do DAC					
LITROS AVGAS (estimado)	DENSIDADE	MEW	Kg	PESO MÁXIMO VAZIO	
20	0,72	COMB	Kg	CAPACIDADE MÁXIMA DE COMBUSTÍVEL	
Nº PAX/PESO MÉDIO>	2	86,00	172,00 Kg	PESO MÉDIO DOS PASSAGEIROS SEM BAGAGEM	
		MTOW	750,00 Kg	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
83,34 Km/h		IAS STALL	23,15 m/seg	VELOCIDADE CALIBRADA DE ESTOL (45knots) - VELOC MÍNIMA 83,34 Km/h	
		Ec	200.970,94 Joules	2	VEZES A ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA
BRASIL RBAC 103 de 08/06/2018 da ANAC					
LITROS AVGAS (estimado)	DENSIDADE	MEW	200,00 Kg	PESO MÁXIMO VAZIO	
20	0,72	COMB	14,40 Kg	CAPACIDADE MÁXIMA DE COMBUSTÍVEL	
Nº PAX/PESO MÉDIO>	2	86,00	172,00 Kg	PESO MÉDIO DOS PASSAGEIROS SEM BAGAGEM	
		MTOW	386,40 Kg	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
185,2 Km/h		IAS	51,44 m/seg	VELOCIDADE MÁXIMA INDICADA (100knots)	
		Ec	511.309,76 Joules	6	VEZES A ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA
iBR 2020, para o FLYER RV-10					
		MTOW	1.224,00 Kg	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
330 Km/h		Vno	91,67 m/seg	VELOCIDADE MÁXIMA DE CRUZEIRO	
		Ec	5.142.500,00 Joules	60	VEZES A ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA
FLYER COM A ISENÇÃO EXCLUSIVA DE 2012 A 2014 *					
		MTOW	1.750,00 Kg	8,15 VEZES O PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
330 Km/h		CAS	91,67 m/seg	3,24 VEZES A VEL. MÁX. CALIBRADA (USADA A INDICADA 180mph)	
		Ec	7.352.430,56 Joules	85	VEZES A ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA*
COMP-AIR DE ROGER AGNELLI - "Experimental", "de Construção Amadora"					
		MTOW	3.900,00 Kg	19,50 VEZES O PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	
500 Km/h		CAS	138,89 m/seg	9,65 VEZES A VEL. MÁX. CALIBRADA (USADA A INDICADA 180mph)	
		Ec	37.615.740,74 Joules	437	VEZES A ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO NOS EUA

*ISENÇÃO FLYER: COM O AUMENTO DE 8,15 VEZES NA MASSA E DE 3,24 VEZES NA VELOCIDADE, IMPACTO AUMENTOU 85 VEZES

Os parâmetros acima aparecem aqui sem uniformidade das unidades de medida, porque é assim que as diferentes características das aeronaves são anunciadas e as normativas são emitidas: às vezes com pesos vazios, outras vezes com pesos máximos, com velocidades às vezes de estol, outras vezes de cruzeiro, às vezes com velocidades indicadas (I.A.S.), outras vezes calibradas (C.A.S.), como sempre de modo despadrãozido, para confundir uma análise mais criteriosa.

Tudo isso torna difícil comparar regramentos entre si e com a regulação americana da FAA, alegada pela ANAC como base para as normas brasileiras, mas depois de equalizarmos as unidades, podemos listar o significado alarmante de cada linha numerada acima, como está detalhado a seguir:

Linha 1: A Energia Cinética (Ec) do impacto, um dos fatores que determinam os danos materiais e pessoais de um acidente, é calculada multiplicando-se a massa (peso) da aeronave pela sua velocidade elevada ao quadrado, e dividindo o resultado por 2. (no caso, $E_c = MTOW \times CAS^2/2$)

Linha 3: Norma FAR 103 da FAA, agência reguladora americana, que estabelece requisitos mínimos para as aeronaves ultraleves, e é alegada como base para as normativas brasileiras pela ANAC, que a distorceu.

Linha 4: MEW – **Minimum Empty Weight** = peso da aeronave vazia, expresso em libras (**115,21** lb), e aqui convertido para quilos (**214,4** Kg). Não é apropriado usar o peso vazio para calcular o impacto, pois nenhuma aeronave tripulada decola sem piloto e sem combustível. Por isso se deve somar o combustível, e a chamada “carga paga” (pay load), que inclui bagagens e pessoas a bordo.

Linha 5: COMB é o máximo combustível a bordo, aqui em quilos – **13,63** Kg.

Linha 6: parâmetro constante no RBHA 103 A usado no antigo DAC como o peso médio (86 kg), aqui usado para o único ocupante previsto nas normas do FAA para essa categoria, já que os ultraleves devem ser “monoplace”.

Linha 7: MTOW – **Maximum Take-Off Weight**, é o **Peso Máximo de Decolagem (PMD)**, aqui em quilos (214,84Kg), somando-se os pesos das linhas acima, pois como dito no item 4, nenhuma aeronave tripulada decola sem piloto e sem combustível, e por isso a base de cálculo para a energia de impacto deve ser o MTOW e não o MEW.

Linha 8: CAS – **Calibrated Air Speed**, é a velocidade máxima obtida a partir da velocidade indicada no instrumento, corrigida pela pressão altitude, temperatura, umidade, erro do instrumento, etc., aqui expressa em metros por segundo, para se obter o resultado em Joules (J).

Linha 9: Ec – **Energia Cinética** – **Ec = 85.997,67** Joules é o resultado final de todos estes cálculos, sendo a energia que gerará a energia de impacto em caso de colisão da aeronave com um obstáculo, desconsiderando-se as ínfimas dissipações de energia, eventualmente absorvida por deformações estruturais.

Aplicam-se os mesmos princípios físicos acima para as normas da ANAC, que apenas mantêm a aparência de equidade com as normas da FAA, usando para isso a mesma numeração e nomenclatura, mas degradando perigosamente a segurança de voo através da ampliação das margens do FAA, que a ANAC alega como base.

Essas normas são obrigatórias no Brasil graças aos acordos bilaterais dentre as Agências Reguladoras americana e brasileira, recepcionados pela legislação brasileira, através do DECRETO Nº 5.745, de 04/04/2006. Outro acordo envolve a ANAC e a europeia EASA⁴⁴, mas a ANAC cita também como modelo a canadense TCCA⁴⁵ e a australiana CASA⁴⁶.

Linha 11: Norma RBHA 103, do DAC, de 20/06/2001, já se distanciando dos princípios físicos garantidores da segurança emitidos pela FAA americana.

Linha 12: MEW (Minimal Empty Weight) SEM DADOS

Linha 13: Peso de combustível SEM DADOS.

⁴⁴ EASA – European Aviation Safety Agency.

⁴⁵ TCCA – Transport Canada Civil Aviation.

⁴⁶ CASA – Civil Aviation Safety Authority.

Linha 14: Peso de pessoas a bordo SEM DADOS.

Linha 15: MTOW, Peso Máximo de Decolagem = **750,00** Kg – era de **214,84** Kg.

Linha 16: IAS (Indicated Air Speed) de STALL - VELOCIDADE **MÍNIMA** de **23,15** m/seg – era **28,29** m/seg CAS (Calibrated Air Speed) - VELOCIDADE **MÁXIMA**.

Linha 17: Energia cinética **Ec** = **200.970,94** Joules – era de **85.997,67** Joules. Energia de impacto **2** vezes maior que o das normas FAA, mas esse resultado não apresenta qualquer aplicação prática no cálculo da energia de impacto, pois não é informada a VELOCIDADE **MÁXIMA**, e sim a VELOCIDADE **MÍNIMA**.

Linha 19: Norma RBAC 103, da ANAC, de 08/06/2018, já se distanciando dos princípios físicos garantidores da segurança emitidos pela FAA americana.

Linha 20: MEW (Minimal Empty Weight) de **200,00** Kg – era de **115,21** Kg.

Linha 21: Peso de combustível estimado a partir de 1 hora de autonomia, como informado = **14,40** Kg – era de **13,63** Kg.

Linha 22: Peso de **2** pessoas a bordo = **172** Kg – era **1** pessoa a bordo = **86** Kg.

Linha 23: MTOW, Peso Máximo de Decolagem resultante da soma dos pesos das linhas 20, 21 e 22 = **386,40** Kg – era de **214,84** Kg.

Linha 24: IAS (Indicated Air Speed) de **51,44** m/seg – era **28,29** m/seg CAS (Calibrated Air Speed).

Linha 25: Energia cinética **Ec** = **511.309,76** Joules – era de **85.997,67** Joules.

Linha 27: FLYER RV-10, a aeronave americana montada no Brasil pela Indústria Flyer, que é a mais vendida, graças à competitividade obtida justamente por enquadramento mais frouxo ainda, e que mais a distancia, no Brasil, das normas originais FAA – tanto por seu maior **peso**, quanto por sua maior **velocidade**.

Linha 28: Não houve aqui a necessidade dos mesmos cálculos para se chegar ao MTOW, pois a Ficha Técnica do RV-10, ou seu registro junto à ANAC, já indicam esses dados. MTOW = **1.224,00** Kg – era de **115,21** Kg.

Linha 29: foi usada a Vno - Velocidade Máxima de Cruzeiro, anunciada para vendas, de **330,00** Km/h – era de **101,86** Km/h.

Linha 30: Resultado dos cálculos das linhas 28 (MTOW de **1.224,00** Kg) e 29 (Vno de **91,67** m/seg) = **Ec** de **5.142.500,00** Joules, era **85.997,67** Joules, um aumento de **60** vezes no potencial de energia de impacto em caso de acidente com colisão, em relação à norma FAA!

Linha 32: Caso da ilegal e anti-concorrencial isenção dada EXCLUSIVAMENTE pela ANAC à Flyer primeiramente de modo direto, e posteriormente através do IBR2020 (que agora se estende até o ano 2021 e onde igualmente só atua a Flyer).

Linha 33: MTOW de até **1.750,00** Kg.

Linha 34: CAS (Calibrated Air Speed) - VELOCIDADE **MÁXIMA** 91,67m/seg, onde mantivemos a velocidade inalterada por falta de informação melhor.

Linha 35: Resultado dos cálculos dos itens 25 e 26: **Ec = 7.352.430,56** Joules – era de **85.997,67** Joules. Aumento de **85** vezes na energia de impacto, em relação à FAA! Um aumento de 8,15 vezes na massa e de 3,24 vezes na velocidade, aumenta **85** vezes os riscos em acidentes, já que o aumento de velocidade é exponencial.

Linha 37: Turboélice COMP-AIR A9, aeronave acidentada na cidade de São Paulo com 7 mortes e 2 casas destruídas, que apesar de enorme, veloz e sofisticada, foi enquadrada pela ANAC como “experimental”, de “construção amadora”.

Linha 38: MTOW do COMP-AIR A9, de **3.900,00** Kg – era **214,84** kg.

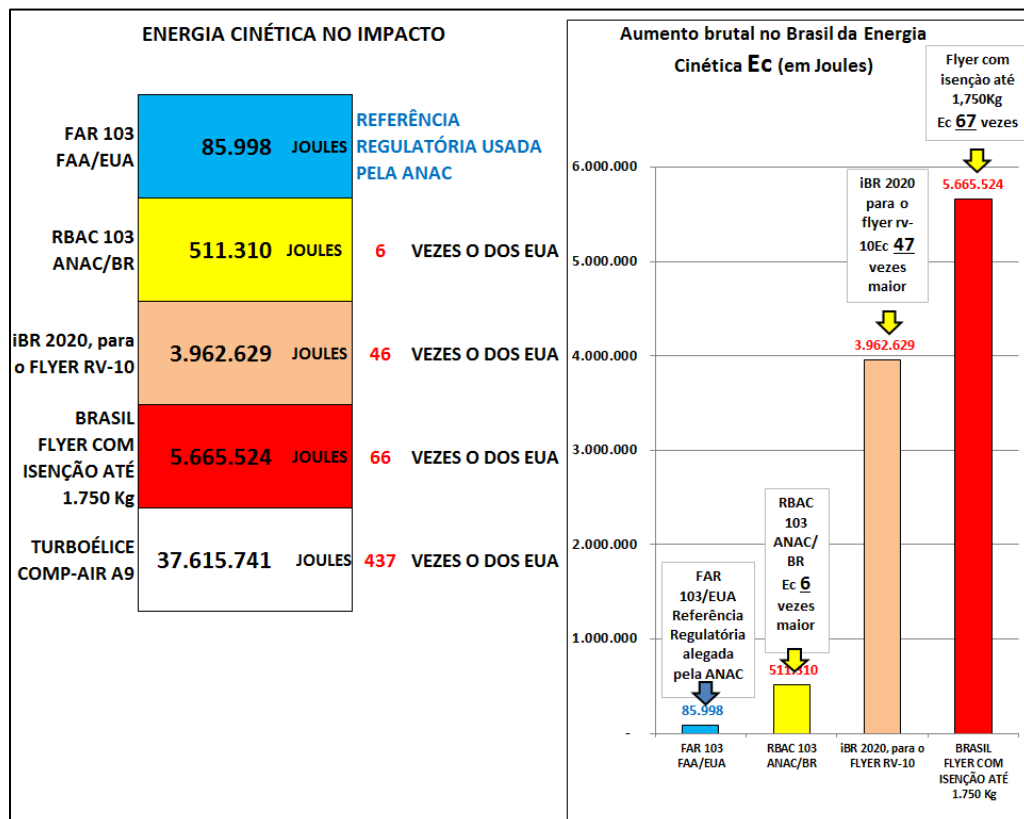
LINHA 39: CAS (Calibrated Air Speed) de **500,00** Km/h – era **101,86** Km/h

Linha 40: Resultado dos cálculos dos itens 30 e 31: **Ec = 37.615.740,74** Joules – eram **85.997,67** Joules. Um aumento de **437** vezes no potencial de energia de impacto em caso de acidente com colisão, em relação à norma FAA!

Esses dramáticos aumentos da Energia Cinética (Ec) de impacto decorrem das progressivas e lenientes tolerâncias da ANAC acima, permitidas em favor de interesses econômicos privados, sobrepostos às leis brasileiras e aos princípios e deveres legais de segurança de voo da ANAC, como ilustrado no gráfico a seguir:

EFEITO DAS PERMISSIVIDADES DA ANAC NA ENERGIA CINÉTICA DO IMPACTO

O aumento da Energia Cinética – Ec é uma das responsáveis pela degradação da segurança de voo



Não foi incluído no gráfico da página anterior o aberrante caso do Comp-Air CA-9, falso “experimental de construção amadora” que matou 7 pessoas em São Paulo, cuja energia de impacto (energia cinética) de **37,6 milhões de Joules** corresponde a mais de **400** vezes os **84 mil Joules** previstos primordialmente por técnicos do DAC e da FAA americana para aeronaves experimentais.

Essa não inclusão se deve ao fato de que a barra que representaria seus **37,6** milhões de Joules deformaria excessivamente a aparência do gráfico acima, tornando diminuta a barra azul mais à esquerda (FAR), e dificultando sua leitura.

Mas além do irresponsável aumento de velocidade e de peso das aeronaves, outros fatores agravam o quadro geral de insegurança da aviação esportiva brasileira: as excessivas complexidades das aeronaves, e das automações propiciadas pela cada vez mais sofisticada tecnologia embarcada nas mesmas.

5. AUMENTO DOS RISCOS À SOCIEDADE, PELA ALTA COMPLEXIDADE E AUTOMAÇÃO DAS AERONAVES EM NÍVEIS INCOMPATÍVEIS COM ESSA CATEGORIA DE ENTRADA DA AVIAÇÃO.

A multiplicidade e alto grau de automação e integração dos equipamentos e instrumentos, hoje livremente instalados nas aeronaves esportivas, tenta imitar a baixos preços e conseqüente menor qualidade, a sofisticação eletrônica dos painéis dos modernos jatos transcontinentais.

No entanto, como é composta de simulacros de baixo custo, essa parafernália eletrônica sequer se aproxima da confiabilidade dos painéis digitais instalados na aviação certificada, cujo custo é dezenas de vezes maior!

Por outro lado, na aviação é sempre mais seguro manter simplicidade com qualidade do que se aventurar a uma crescente sofisticação não confiável, como ocorre na precária “eletrônica embarcada” nas aeronaves “experimentais”, ultraleves, ALEs, etc. atuais, e em sua exagerada automação, características incompatíveis com a rudimentar formação técnica de pilotos nessa porta de entrada da aviação, que é a atividade recreativa.

Ninguém atenta para um fato gritante: quanto mais precária a aeronave, e mais sofisticados seus instrumentos, mais preparado teria que ser o piloto, e não o contrário. Avião de fato avançado voa quase sozinho! Aliás, a promessa geral é de que as aeronaves **certificadas** voarão mesmo automaticamente em um futuro próximo – sem pilotos.

A temeridade na aviação esportiva não se limita à má qualidade de equipamentos não certificados, mas envolve também os processos de instalação, sem projeto, a precária programação dos softwares, e até a má qualidade dos mais simples materiais periféricos em uso como cabos, disjuntores, interruptores, etc..

Por exemplo: para acoplar no piloto automático o GPS, permitindo que ele efetivamente pilote a aeronave, cumprindo planos de voo e até perfis de aproximação e afastamento por instrumentos (IFR), é exigido de uma aeronave certificada, projeto específico de um engenheiro eletrônico, e aprovação da ANAC tanto do projeto quanto do funcionamento do instrumental, depois de instalado.

Já nas atuais aeronaves não certificadas do “aerodesporto brasileiro”, a instalação e o seu acoplamento são feitos sem projeto técnico especializado, sem garantia de qualidade dos instrumentos e materiais usados na instalação, e sem vistoria final, não se podendo considerar “vistoria” a análise feita pelo próprio industrial através de fotografias, como no caso do “Super” Petrel LS da SCODA.

Fechando esse perverso ciclo de precariedades, os pilotos esportivos, que geralmente são iniciantes na aviação, não recebem rotineiramente um treinamento formal no uso cotidiano dessa sofisticação toda. Menos ainda quanto à superação das frequentes panes que apresentam, causadas por falhas nos processos de instalação e/ou nos materiais nela utilizados, ou por falhas na programação e calibragem dos equipamentos.

Por ultimo, mas não menos importante e até mais grave, é a consagração de todas as irregularidades acima pela ANAC, no RBAC 103, que agora delega seu poder/dever de polícia às “Associações do Aerodesporto”, descumprindo tratados internacionais, e afrontando as leis brasileiras.

Revedo a Lei 11.182 que criou a ANAC, vemos o desalinhamento da atuação desta autoridade aeronáutica com vários de seus artigos, ao defender interesses empresariais ao invés do interesse público:

*Art. 8o Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do **interesse público** e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com **independência**, **legalidade**, **impeccabilidade** e **publicidade**, competindo-lhe:*

OBS.: A ANAC atende interesses de grupos econômicos, e não o interesse público, afrontando inclusive seus direitos civis, consumeristas e constitucionais.

*IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das **normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;***

*VI – negociar, realizar intercâmbio e **articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras**, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de **segurança de voo**, inclusive quando envolvam **certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil;***

*VIII – promover, junto aos órgãos competentes, o **cumprimento dos atos internacionais sobre aviação civil ratificados pela República Federativa do Brasil;***

OBS.: Como já visto, a ANAC desrespeita os acordos internacionais dos quais é signatária, e apesar de alegar alinhamento, suas frouxas normas não se articulam com as normas das autoridades aeronáuticas estrangeiras.

*XV – promover a **apreensão** de bens e **produtos aeronáuticos de uso civil**, que estejam **em desacordo com as especificações;***

OBS.: A ANAC nada faz com relação a produtos em desacordo com as especificações que ela própria impõe já escamoteadas em termos de segurança de voo, e para completar, não fiscaliza sua aplicação.

*XVI – **fiscalizar as aeronaves civis**, seus componentes, equipamentos e **serviços de manutenção**, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de **segurança de voo;***

OBS.: A ANAC não fiscaliza, ao contrário sempre delega fiscalização aos próprios que deveriam ser fiscalizados. Além disso, isenta o cumprimento das normas de **segurança de voo**, situação já estabelecida de modo incipiente e até informal, mas que ficará oficialmente consagrada com o RBAC 103.

*XVII – proceder à **homologação e emitir certificados**, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como **licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental**, observados os padrões e normas por ela estabelecidos;*

OBS.: A ANAC também já delega não só a formação de pilotos, como a própria checagem de sua proficiência aos próprios pilotos, representados por sua entidade associativa, a OSCIP ABUL, novamente ignorando os conflitos de interesses.

*XVIII – administrar o **Registro Aeronáutico Brasileiro**;*

OBS.: A ANAC, no RBAC 103, também delega o cadastro de aeronaves no RAB às tais “Associações do Aerodesporto”, já sabidamente comprometidas.

*XLVIII – firmar **convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros**, tendo em vista a descentralização e **fiscalização** eficiente dos setores de aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;*

OBS.: na lei 11.182, hierarquicamente superior às normativas infra legais da ANAC, estão previstos convênios com entidades **governamentais**, não com entidades privadas. Menos ainda quando apresentam risco de conflito de interesses como as entidades com as quais a ANAC já firma esses convênios.

*§ 1º **A ANAC poderá credenciar**, nos termos estabelecidos em norma específica, **peças físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, de notória especialização, de acordo com padrões internacionalmente aceitos** para a aviação civil, para expedição de laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de sua competência.*

OBS.: Não há **notória especialização** das entidades até agora credenciadas, pois não possuem em seus quadros sequer engenheiros aeronáuticos, por exemplo. Esses credenciamentos também não estão **de acordo com padrões internacionalmente aceitos**, já que as normas internacionais, apesar de aceitas por decreto, são distorcidas quando de sua tradução no Brasil.

Revedo o nascedouro dessa famigerada RBAC 103, observam-se absurdos na sua própria proposta e justificativa de implantação, como a citação abusiva de normas internacionais não relacionadas ao caso, não aplicáveis ou até mesmo contraditórias, em uma listagem feita apenas para dar volume ao processo todo, e tentar transparecer uma confiável feição de consenso internacional.

Essa proposta da ANAC de revisão das normas do aerodesporto, chamada de “Nota Técnica – Proposta de revisão do modelo de regulação das atividades aerodesportivas no Brasil” ²⁶¹ apresenta aportes para consolidação da regulação do

aerodesporto no Brasil, desenvolvidos pela equipe técnica desse projeto prioritário da autoridade aeronáutica.

Alega a ANAC que essa proposta foi elaborada com base na participação de órgãos do sistema de aviação civil como DECEA e CENIPA, e pela análise de diversas manifestações encaminhadas pelos representantes da comunidade praticante, e demais interessados da sociedade ao longo do desenvolvimento do projeto.

Porém as informações e sugestões prestadas pela ABRAVAGEX, que representa os maiores interessados da sociedade, que são os consumidores e vítimas de acidentes, não foram acatadas, e nem esse não acatamento foi devidamente justificado.

A ANAC ignora não só críticas, sugestões, questionamentos e reclamações, como denúncias graves da ABRAPAVAA, da ABRAVAGEX, e até do CENIPA, e mesmo de seu próprio setor técnico quando aponta irregularidades e conflitos, como no caso de credenciamento do PCA em conflito de interesses, e do programa IBR2020.

Importante destacar, exemplarmente, a página 7 da proposta do RBAC 103:

“Assim como consagrado no cenário internacional, a ANAC não se responsabiliza pela segurança de praticantes de esportes aeronáuticos, em especial os chamados esportes radicais, onde, a regulamentação dentro dos parâmetros de segurança da aviação civil terminaria por inviabilizar a prática das atividades”.

Nada disso é consagrado no cenário internacional e nem há respaldo legal na legislação brasileira para o omissis trecho supra mencionado, onde a ANAC confessa sua renúncia em cumprir seu dever de “garante” previsto em várias leis brasileiras, já aqui citadas.

Sobre esse dever da ANAC na “posição de garante”, transcrevemos abaixo texto do Presidente da Associação Brasileira de Parapente, citando Eduardo Novoa²⁶²:

“... aquele que, sem critério, se dispõe a fornecer habilitação esportiva em atividade esportiva de risco, está facilitando a ocorrência de lesão corporal (leve/grave) e homicídio. É o que a doutrina chama de “Agente Garantidor”, isto é, todo aquele que carrega um dever de agir... A posição de garantia visa impedir a lesão a um bem jurídico, amparado por uma norma proibitiva, assim, a “posição de garante” não pode ser imputada a qualquer pessoa, senão

*àqueles, que em virtude de sua especial proximidade com tal bem, estejam investidos nesta qualidade. O **garante** atende a um seletivo e imperativo, dever de agir (jurídico), que se erige da assunção à prevenção de um risco. É dizer, que implica na subjetiva exigência de resguardar bens jurídicos, amparados por uma norma proibitiva. Está em posição de garantia todo aquele que carrega uma obrigação de impedir um resultado antijurídico. Deve, contudo, o garante proceder de maneira ativa a fim de evitar o injusto (obrigação de salvar). (MONREAL, Eduardo Novoa)”.*

Além de ferir de morte o direito irrenunciável à segurança e à vida, esse posicionamento irresponsável da autoridade aeronáutica brasileira, que tem esse dever pela “**posição de garante**”, fere até a lógica, pois se **a regulamentação dentro dos parâmetros de segurança da aviação civil** terminar **por inviabilizar a prática das atividades** é porque obviamente essa atividade estaria sendo exercida como uma ameaça a essa mesma **segurança da aviação civil**.

O eminente Juiz Federal Marcelo Honorato, em seu livro “Crimes Aeronáuticos”, editora Lumen Juris à pág. 237 discorre sobre os “*crimes omissivos impróprios*”, que “*requerem a produção de resultado para a sua adequada tipificação material*” e cita no Código Penal onde fica clara a responsabilidade da chamada “**“posição de garante”**” (garantidor da segurança) que é atribuída aos fabricantes, autores, **agências reguladoras**, etc.: (grifos e observações nossos)

*Art. 13 - O resultado, de que depende a existência do crime, somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a **ação** ou **omissão** sem a qual o resultado não teria ocorrido. (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)*

...Relevância da omissão (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

§ 2º - A omissão é penalmente relevante quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem: (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

*a) **tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância**; (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984) Obs.: caso da ANAC*

b) de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado; (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

c) com seu comportamento anterior, criou o risco da ocorrência do resultado. (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984) Obs.: caso da Indústria EDRA/SCODA que a ANAC ostensivamente protege, como demonstrado.

A Constituição Brasileira, em seu artigo 37 § 6º é citada no site Âmbito Jurídico²⁶³:

“As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nesta qualidade causarem a terceiros assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa”.

Obs.: Essa previsão constitucional atinge a ANAC, sua preposta, a OSCIP ABUL, e os agentes públicos responsáveis pelas distorções aqui elencadas.

O site da Lumen Juris também cita o artigo 43 do atual Código Civil:

“As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.”

Obs.: Essa previsão constitucional também atinge a ANAC, sua preposta, a OSCIP ABUL, e os agentes públicos responsáveis pelas distorções aqui elencadas..

Portanto, os agentes públicos devem saber que além de outras leis que lhes oneram com responsabilidades administrativas e penais, na área cível podem sofrer ônus pecuniário regressivo imprescritível, se o Estado indenizar danos materiais e morais provadamente decorrentes de ações ou omissões desses agentes.

Os riscos que pairam sobre as cabeças não só de usuários da aviação, mas também de pessoas no solo ou em suas casas, pelas atividades aéreas que a ANAC chama de “voo por conta e risco”, são ilegais, inaceitáveis e judicializáveis em todas as esferas do direito administrativo público, do direito civil e do direito penal.

Ademais, a renúncia da ANAC em regular, extrapola os alegados **esportes radicais**, cujos aficionados ela exclui arbitrariamente de sua tutela quanto à garantia de segurança. Essa omissão vai além, atingindo o transporte aéreo privado, e submetendo a riscos terceiros não praticantes, como pessoas no solo ou passageiros das aeronaves ditas “experimentais” ou “de construção amadora”, e até mesmo pessoas a bordo de outras aeronaves que compartilhem o espaço aéreo brasileiro.

A ANAC, conforme vários dispositivos da legislação superior já citada, tem o dever de regular, fiscalizar e zelar pela segurança, especialmente quando envolve uma relação de consumo, como o caso da venda direta ao consumidor de aeronaves fabricadas em série por fornecedores industriais.

Esse dever do “garante” não se anula por esses produtos serem apelidados de “experimentais”, de “construção amadora”, de “Aeronaves Leves Esportivas”, de “Aeronaves de Pequeno Porte” (IBR2020), de “Aeronaves do Aerodesporto” ou de quaisquer outros recorrentes nomes, que sempre confundem os consumidores.

A única outra Agência Reguladora no mundo que delega o controle do aerodesporto a entidades não governamentais é a australiana CASA, mas o faz apenas parcialmente, e não “lavando as mãos” como faz a brasileira ANAC.

Na página 19 da tal “*Proposta de revisão do modelo de regulação das atividades aerodesportivas...*”, a ANAC demonstra saber que são praticadas ilegalidades que deveria fiscalizar, denominando-as até como “marginalidade”:

*“(...) percebemos que hoje tanto os paramotores como os trikes deveriam seguir todo o disposto no atual RBHA-103A, mas muitas vezes não o fazem, seguindo na **marginalidade**”.*

No entanto, apesar de declarar pleno conhecimento dessas ilicitudes já praticadas, a ANAC nada faz para barrá-las, e ainda tenta torná-las legais no RBAC 103, atitude que conflita com o artigo 5º da Constituição, que determina que o Estado, no caso a ANAC, tem a obrigação de proteger os direitos do consumidor, dos quais a incolumidade e a vida, enfim a segurança, são os direitos mais preciosos:

*“XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a **defesa do consumidor**;”*

A ANAC está abandonando a regulação e fiscalização do aerodesporto à própria sorte, afrontando sua lei de criação (11.182), o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil e a própria Constituição Federal, todas em uníssono determinando ao poder público o dever de garantir a segurança do consumidor – **e o aerodesportista é também um consumidor**.

O artigo 4º do Código de Defesa do Consumidor, que estabelece a Política Nacional de Relações de Consumo, determina em seus incisos I e II letras c e d:

*I - reconhecimento da **vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo**;*

*II - **ação** governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:*

[...] c) pela presença do Estado no mercado de consumo;

*d) **pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho**.*

Portanto, a Agência Reguladora ANAC, como autarquia federal, tem por lei a obrigação de exercer sua ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor pela “garantia dos produtos (aeronaves) e serviços (operações, manutenção, revisões) com padrões adequados de segurança”.

Fica evidente que os produtos e serviços não podem embutir riscos, ou ao menos esse risco tem que ser informado e com isso mitigado, na medida do possível, em produtos e serviços utilizados por pessoas comuns, o que desmente a absurda tese do “voo por conta e risco próprios”, defendida pela ANAC e pelos interesses econômicos privados que essa autoridade aeronáutica protege.

Por conta própria do consumidor só pode estar o risco se o mesmo operar ilegalmente, jamais podendo ser a ele imputada responsabilidade por defeitos do produto industrial ou de serviços, que não foram causados por ele.

Ao final dessa Nota Técnica sobre a proposta dessa nova regulamentação do Aerodesporto, que por óbvio é um instrumento hierarquicamente inferior às determinações das Leis e códigos citados, a ANAC cita uma lista de normativos internacionais que supostamente embasariam o RBAC 103, relação frágil que apenas pretende dar volume e simular credibilidade à proposta.

Com efeito, a maioria desses normativos não se relaciona ao assunto, e os poucos que se relacionam são regulações díspares, que em nada justificam as propostas contidas na Nota Técnica da proposta SEI 1334570 – PPRA:

- ICAO ANEXO-7: *Aircraft Nationality and Registration Marks*²⁶⁴
OBS.: não tem relação com o assunto, pois fala apenas genericamente de critérios para exibição de marcas de nacionalidade em aeronaves, nada dispondo sobre segurança de aeronaves experimentais, de construção amadora, leves esportivas ou “do Aerodesporto”.
- 14CFR-Part-103: *Ultralight vehicles*²⁶⁵.
OBS.: esse documento é a norma dos Estados Unidos (FAA) FAR Part-103, onde constam restrições para enquadramento de aeronaves como “ultraleves”, aplicadas a parâmetros de peso e principalmente de velocidade. Essa é precisamente a norma que a ANAC deformou com repetidas isenções de requisitos de segurança, ampliando dezenas de vezes o peso máximo e a velocidade dos ultraleves, como já demonstrado em tabela, com resultados desastrosamente fatais em termos de energia de impacto no caso de acidentes.

- AC-103-7: *The ultralight vehicles*²⁶⁶.
OBS.: trata-se de circular consultiva dirigida aos operadores de ultraleves nos Estados Unidos (FAA), no exato teor da 14CFR-Part-103 descrita no item 2, onde constam **restrições para operação como “ultraleves”**, de aeronaves que excedam os parâmetros de peso e velocidade definidos por esta FAA no FAR 103, exigências de segurança que a ANAC sumariamente ampliou ou isentou.
- CAA NZ – Part-103: *Microlight Aircraft – Operating Rules*²⁶⁷.
OBS.: esse documento é uma norma neozelandesa que dispõe apenas sobre a operação de ultraleves, mas não apresenta requisitos de segurança para a aeronave em si, apenas restringe, em seu item 103.159 (1) o transporte de passageiros em ultraleves, submetendo essa prática a uma autorização específica e estabelecendo outros 3 requisitos de segurança.
- CASA CAO 95.55²⁶⁸
OBS.: essa é a regulação internacional da Austrália, mais tolerante, mas mesmo assim longe das leniências regulatórias da ANAC.
- *Arrêté du 7 octobre 1985 Relatif a L'utilisation des planeurs ultralegers*²⁶⁹:
OBS.: essa é uma regulação francesa, uma decisão administrativa que trata exclusivamente de **planadores** ultraleves, portanto não motorizados.
- *Arrêté du 17 juillet 1992 - Relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs*²⁷⁰ :
OBS.: trata-se de despacho administrativo francês relativo a procedimentos gerais de **tráfego aéreo para a utilização de aeródromos por aeronaves**, nada dispendo sobre ultraleves.

As outras normas internacionais listadas na proposta da ANAC referem-se a balões, planadores, paraquedas e outros equipamentos não motorizados, que não são o escopo desse trabalho.

6. ISENÇÃO DE CUMPRIMENTO DE NORMAS ASTM SOMADA À FALTA DE FISCALIZAÇÃO (!)

As normas internacionais de segurança ASTM⁴⁷, impostas pela FAA nos Estados Unidos²⁷¹, constam também do Processo AL01²⁷² fls. 1/8 e no MANUAL DE PROCEDIMENTOS MPR-100/SAR Revisão 07 da ANAC²⁷³.

Essas normas da ANAC condicionam rigidamente o cumprimento das normas ASTM, como pré-requisito para enquadramento de aeronaves como ALE – Aeronave Leve Esportiva.

Essa aparente adoção é mais uma tentativa de simular equidade dos requisitos de segurança da ANAC com os da americana FAA, como determinam os acordos internacionais entre Brasil e Estados Unidos.

Eis trecho do processo AL01/H03:

*“Primeiramente é necessário que a aeronave atenda a todas as características de Aeronave Leve Esportiva conforme definido no RBAC 01. **As normas consensuais aceitas pela ANAC são emitidas pela ASTM e são as mesmas adotadas pela FAA.** A tabela de normas aceitas pode ser obtida em²⁷⁴:*

https://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf”.

O MPR-100/SAR reforça essas exigências:

1.2 Definições

*(n) Norma Consensual. **Para os propósitos de certificação de ALE, norma desenvolvida pela indústria e aplicável ao projeto, produção e aeronavegabilidade da aeronave. Inclui, mas não está limitada a normas da American Society for Testing and Materials – ASTM** que compreendem normas de projeto e desempenho da aeronave, aparelhos requeridos, sistemas de garantia da qualidade do fabricante, procedimentos de testes de produção aceitáveis, instruções de operação, procedimentos de inspeção e manutenção, identificação e registro de grandes reparos e grandes modificações e aeronavegabilidade continuada. **A versão das normas da ASTM aceita pela ANAC é a mesma utilizada pela autoridade de aviação civil norte-americana (FAA)** e pode ser encontrada no seguinte endereço: http://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf*

⁴⁷ ASTM – American Society for Testing and Materials.

No entanto, o insistentemente citado alinhamento da regulação da ANAC às normativas internacionais é apenas um arremedo, pois a ANAC ou isenta o cumprimento dessas normas internacionais de segurança como fez de 2009 a 2016, ou aceita que as indústrias anunciem seus produtos como ALE/LSA, sem checar oficialmente o cumprimento desses requisitos que ela própria impõe, quando não estão em vigor as absurdas isenções de cumprimento que a ANAC sempre concede.

Como sempre, a ANAC:

- Ou **isenta** os industriais do cumprimento de normas de segurança;
- Ou exige o cumprimento dessas normas apenas “**quando possível**”;
- Ou oferece **alternativas** de cumprimento mais brandas;
- Ou **não fiscaliza** as declarações dos próprios industriais interessados, no sentido de terem cumprido essas normas.

Nenhuma dessas arbitrárias tolerâncias a risco ocorre em nenhum outro país com os quais o Brasil mantém acordos de paridade regulatória.

Trata-se de uma coleção de desvios de função de um órgão público jamais vista em qualquer outra atividade, mesmo que de menor risco que a aviação.

Exemplos de consequência dessas omissões são as perigosas aeronaves Super Petrel LS, das quais duas foram minuciosamente examinadas, comprovando-se que nenhuma delas cumpria sequer uma das dezenas de normas ASTM, como é imposto por normas internacionais, e simulado como requisito pela própria ANAC.

No entanto, essas duas aeronaves, assim como outras similares, foram anunciadas não só como ALE/LSA, mas também alardeando em propagandas enganosas o cumprimento dessas normas ASTM, que se provou que não cumpriram.

O Engenheiro Aeronáutico SHAILON IAN constatou em sua perícia sobre as aeronaves Super Petrel LS PU-LHA, investigada por ele, e PU-PEK acidentada (investigada pelo CENIPA e por ele), que **NENHUMA** das dezenas de normas ASTM aplicáveis havia sido cumprida em qualquer dessas aeronaves, como anunciado.

A ANAC nada faz para alertar os consumidores acerca de propagandas enganosas como essas, além de outras, mesmo reconhecendo o descumprimento dessas normas de segurança internacionais que ela própria exigiu.

Ao contrário, a ANAC tentou legitimar essas propagandas enganosas, publicando em 04/04/2016 a tabela mais abaixo, onde torna explícito e nominativo seu protecionismo às “indústrias amadoras”, já evidenciado no RBAC 21.191 (i) (1), pois

enquadra praticamente TODOS os aviões desses industriais como ALE “experimental”.

No entanto, ao mesmo tempo a ANAC admite, contraditoriamente, que NENHUM deles atende às normas ASTM que ela própria finge impor para cumprir acordos internacionais das quais o Brasil é signatário, mas na prática **isenta** o cumprimento por parte de seus apaniguados, **sem avisar ao público consumidor**.

Ao final desta tabela mais abaixo, com um discreto asterisco, a ANAC reconfirma como “legalizado” esse embuste, alegando **isenção** até 01/12/2016!!!

Com efeito, na Emenda 01 ao RBAC 21 da ANAC, o parágrafo 21.191(i)(1) prorrogou uma já existente **isenção de cumprimento das normas consensualmente aceitas** ASTM vigorando desde 01/12/2011, liberando a produção sem regras de Aeronaves Leves Esportivas (A.L.E. ou L.S.A.) por cinco anos: até 01/12/2016.

Com essa ilegal e temerária isenção de normas de segurança, publicada no RBAC 21, os industriais passaram então a poder:

1. Fabricar aeronaves industrialmente, em série registrando-as na ANAC e as vendendo como se fossem produzidas por construtores amadores;
2. Anunciar publicamente, e sem oposição da ANAC, esses aviões como ALE, sem que fossem de fato formalmente certificados nessa categoria por essa autoridade aeronáutica, certificação que exigiria o cumprimento integral das normas consensuais internacionais de segurança ASTM;
3. Vender esses aviões aos consumidores sem garantia oficial de segurança e sem cumprir as normas ASTM, sem lhes informar o desatendimento a essas normas.

Diante dessas flagrantes leniências da agência reguladora, o CENIPA expediu por duas vezes, em 2016 e em 2018, a recomendação abaixo à ANAC:

A-003/CENIPA/2015 - 06	Emitida em: 16/06/2016
Estabelecer requisitos mínimos de certificação para aeronaves leves fabricadas e comercializadas por indústria aeronáutica que garantam condições seguras de aeronavegabilidade.	

A ilegal tabela abaixo lista praticamente TODOS os produtos da indústria aeronáutica leve do país como ALE (Observações nossas em vermelho):

SITUAÇÃO DAS AERONAVES LEVES ESPORTIVAS NO BRASIL				
AERONAVES NACIONAIS				
MODELO	FABRICANTE (Projetista)	TIPO DE AERONAVE	ENQUADRAMENTO (*1)	ATENDIMENTO NORMAS ASTM
ADVENTURE	TRIKE ICAROS	TRIKE	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
AA-155 QUASAR LITE II	AEROÁL COOL	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
AMAZON	AEROBRAVO	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
ANGEL	GFLY	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
BRAVO 700	AEROBRAVO	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
CHEETAH	FLY ULTRALEVES (Rainbow Aircraft (Pty) Ltd)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
CONQUEST 180 LSA	INPAER	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
DYNAMIC WT-9	SCODA Aeronáutica Ltda (Aerospool S. R.O.)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
FOX V5 SUPER	FLY ULTRALEVES (Starfox Indústria Aeronáutica Ltda)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
FOX V8	STARFOX IND. AERON. LTDA	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
HIE	HUMMINGBIRD IND. AERONÁUTICA	GIROCÓPTERO	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
MC01	MONTAER. Ind. Aeronáutica.	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
PARADISE P1 LSA	PARADISE IND. AERONÁUTICA	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
QUICKSILVER SPORT 25	FLY ULTRALEVES (Quicksilver Aircraft)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
SAVANNAH 5	AEROBRAVO (I.C.P. Aviazione s.r.l.)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
SEAMAX M22	GOLDEN FLYER	ASA FIXA (ANFÍBIO)	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
SEAMAX M22 FW	GOLDEN FLYER	ASA FIXA (DOBRÁVEL) (ANFÍBIO)	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
SUPER FLAMINGO	AEROPEPE	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
SUPER PETREL LS	SCODA Aeronáutica Ltda	ASA FIXA (ANFÍBIO)	ALE EXPERIMENTAL	NÃO
VENTURA	Valteir Giacometti Vicente Man. e Const. Ultraleves (Ventura Construções Aeronáuticas)	ASA FIXA	ALE EXPERIMENTAL	NÃO

(*1) ALE fabricados no Brasil até 01/12/2016 não são obrigados a demonstrar cumprimento com as normas técnicas da ASTM.

Essa isenção de cumprimento extrapola qualquer eventual poder discricionário da ANAC

Rev. 0 04/04/2016 1 / 2

Nota-se que a ANAC, além de admitir o descumprimento das normas ASTM, classifica as aeronaves acima como ALE **experimentais**, mas com essa classificação não poderiam ser comercializadas totalmente prontas ao consumidor no Brasil, sem antes haver ao menos um exemplar previamente certificado como ALE **especial**.

Essa exigência é citada pela ANAC no artigo “Você conhece a aviação experimental?” ²⁷⁵, publicado em 28/01/2016 16h41, com última modificação em 05/09/2017 e onde consta:

*“**Para** que exista a aprovação de **comercialização do kit**, o fabricante deve ter pelo menos uma aeronave do modelo declarada como **ALE especial**.”*

A partir dessa unidade previamente certificada é que seria possível aos **construtores amadores de fato** montá-los a partir de kits baseados na unidade “ALE Especial”, e solicitar seu registro como ALE Experimentais.

Como podemos ver a ANAC, para facilitar as vendas das indústrias:

- Registra aeronaves fabricadas industrialmente como se fossem construídas por amadores;
- Ignora a necessidade de existir ao menos uma aeronave certificada como ALE Especial, mas mesmo assim publica tabela classificando TODAS as aeronaves como ALE Experimental, contradizendo as normativas internacionais e as suas próprias;
- Ignora o Processo AL01, que exige para aceitação de um novo modelo de Aeronave Leve Esportiva no Brasil, o atendimento a todas as características de Aeronave Leve Esportiva, e que cumpra **TODAS** as normas consensuais aplicáveis – justamente as normas internacionais de segurança ASTM que a ANAC ou isenta, ou não fiscaliza seu cumprimento.

A ABRAVAGEX então protocolou um Pedido de Anulação de Ato Administrativo junto à ANAC, através do protocolo nº 000665493/2017-75, questionando esses fatos deletérios à segurança de voo e aos direitos do consumidor.

Esse pedido foi respondido de forma evasiva pela ANAC em 07/02/2017²⁷⁶, com informações falsas e contraditórias dentro do mesmo documento:

*“A diferença entre uma aeronave certificada para uma experimental é precisamente que a certificada demonstrou passar por um **controle mais rígido** imposto pela autoridade aeronáutica, ou seja, possui previamente um atestado de segurança governamental. Já a experimental, não demonstrou cumprir tais requisitos, o que não significa que seja insegura.”*

Nesse trecho contraditório do Superintendente de Aeronavegabilidade Substituto pode-se entender que a ANAC nega a validade de seu próprio “**controle mais rígido**” nas aeronaves certificadas, pois afirma que a falta dele “**não significa que seja insegura**”.

Contradições desse nível denotam que esses agentes públicos não devem estar refletindo sobre o que eles próprios escrevem.

A partir de 06/06/2018, a ANAC substituiu no mesmo link essa absurda tabela anterior por outra, onde há mais duas das usuais artimanhas usadas pela ANAC para desinformar os consumidores, que por serem hipossuficientes, podem entender que tais aeronaves seriam já certificadas, sem sequer notarem que há normas de segurança que não foram atendidas:

1. Nessa nova tabela não consta mais a coluna que revela o descumprimento das normas de segurança ASTM;
2. Nessa nova tabela os 14 aviões são listados como apenas “**elegíveis**” a um certificado de Aeronavegabilidade, não como **portadores** desse certificado.

Com o perdão da evidente obviedade, citamos que o fato de qualquer produto, aeronáutico ou não, ser “elegível” a qualquer certificação oficial, não significa que tenha passado com sucesso por um processo de certificação.

Essa elegibilidade no máximo pode significar que se por acaso um produto se candidatar a uma certificação, poderá ser eventualmente eleito, através do devido processo, para qualquer certificado oficial.

A maioria da população brasileira é elegível, por exemplo, ao cargo de Presidente da República, bastando ter a idade mínima de 35 anos, completos antes do pleito, e ter o pleno exercício de seus direitos políticos.

Mas nenhum dos poderes, deveres e prerrogativas desse cargo podem ser exercidos tão somente pelo gozo dessa potencial elegibilidade, apenas quando de fato um desses milhões de “elegíveis” for eleito Presidente.

Esta é a enganosa tabela publicada pela ANAC²⁷⁷, como sempre privilegiando produtos importados:

SITUAÇÃO DAS AERONAVES LEVES ESPORTIVAS NO BRASIL			
Relação de modelos de aeronaves novas elegíveis a um certificado de aeronavegabilidade.			
MODELO	FABRICANTE	TIPO DE AERONAVE	PAÍS DE ORIGEM
A-22 LS	AEROPRAKT	ASA FIXA	Ucrânia
ALTO TG 912	DIRECT FLY	ASA FIXA	República Checa
ASTORE	TECNAM Aircraft	ASA FIXA	Itália
CC11-160	Cub Crafters Inc.	ASA FIXA	Estados Unidos
CTLS	FLIGH DESIGN	ASA FIXA	Alemanha
HARMONY LSA	Evektor- Aerotechnik a.s.	ASA FIXA	República Checa
P92 Eaglet / Eaglet NG	TECNAM Aircraft	ASA FIXA	Itália
P92 Echo Light	TECNAM Aircraft	ASA FIXA	Itália
P2002 Sierra de Luxe	TECNAM Aircraft	ASA FIXA	Itália
P2008	TECNAM Aircraft	ASA FIXA	Itália
REMOS GX	Remos Aircraft, GmbH	ASA FIXA	Alemanha
SINUS	Pipistrel d.o.o. Ajdovscina	ASA FIXA Motoplanador	Eslovênia
SPORTSTAR MAX	Evektor- Aerotechnik a.s.	ASA FIXA	República Checa
SUPER PETREL LS	SCODA Aeronáutica	ASA FIXA Anfibio	Brasil

Note-se que o único produto brasileiro que a ANAC inclui nessa lista, é justamente a aeronave Super Petrel LS, da SCODA Aeronáutica.

Essa empresa é uma já provada fraude contra o consumidor, e um atentado contra a segurança, pois suas aeronaves:

1. Não cumprem as normas de segurança ASTM, impostas pela própria ANAC;
2. Não possuem estrutura de cabine que preserve a vida dos ocupantes em caso de colisão, sendo essa fuselagem classificada como uma ratoeira;

3. Não possuem fuselagem em fibra de carbono como a indústria anuncia;
4. São registradas como “de construção amadora”, apesar de serem produzidas industrialmente em série;
5. São registradas, em grande número na ANAC, sem exigir habilitação para anfíbios, apesar de serem anfíbias, o que facilita suas vendas a qualquer tipo de habilitação de piloto;
6. O responsável por sua fabricação não cumpre sequer BOLETINS MANDATÓRIOS, mesmo urgentes e com alerta de RISCO de MORTE;
7. O responsável por sua fabricação não possui um controle eficaz de cumprimento de boletins como alertou o fiscal da ANAC Adenauer, já citado;
8. O responsável por sua fabricação era credenciado pela ANAC como fiscal de seus próprios produtos – PCA, em óbvio conflito de interesses;
9. O responsável por sua fabricação posteriormente foi reprovado no treinamento para essa condição de PCA (um auto fiscal);
10. O responsável por sua fabricação efetuava a fiscalização de seus próprios produtos por fotografias e não in loco, como alertou o fiscal da ANAC que o reprovou, o INSPAC Edson Souza de Jesus Filho, também já citado;
11. O responsável por sua fabricação foi advertido para não mais se anunciar como Engenheiro Aeronáutico, sob as penas da lei, pelo CREA/SP, pois é Engenheiro Mecânico;
12. O responsável por sua fabricação foi denunciado pelo Ministério Público por **homicídio com dolo eventual, agravado por motivos econômicos torpes.**

É inacreditável que a ANAC, ao invés de reprimir os temerários atos ilegais desse seu regulado, como os 12 ilícitos descritos nesta listagem, ainda o premie com essa honrosa distinção de listar a mortífera aeronave que ele fabrica, como o único produto aeronáutico brasileiro “elegível” à categoria de Aeronave Leve Esportiva – ALE/LSA.

Claro que ser “**elegível a um certificado**” não significa que o produto dessa questionável, mas privilegiada indústria, já seja **certificado**, e nessa condição de “elegível” deveria ser incluída qualquer outra aeronave de seus concorrentes, que estejam em qualquer fase de um processo de certificação.

Mas, o fato da ANAC constar essa comprovadamente perigosa aeronave nessa prestigiosa lista onde **só há aviões importados**, e **nenhum outro avião brasileiro**, transmite aos olhos dos consumidores hipossuficientes uma errônea ideia de confiabilidade absoluta, assegurada firmemente pela autoridade aeronáutica.

O pior é que a ANAC, em uma “página temática do aerodesporto”²⁷⁸ que presta informações ao público em geral, induz os consumidores a consultar essa dúbia tabela acima antes de adquirir uma Aeronave Leve Esportiva, já facilitando as vendas da EDRA/SCODA com um link²⁷⁹ para essa lista, nos seguintes termos:

*“Antes de adquirir uma aeronave leve esportiva, o interessado pode consultar no site da Agência a **Lista de Aeronaves Leves Esportivas (ALE/SLA) aceitas no Brasil. Se o modelo desejado não constar na lista, é preciso iniciar um processo de aceitação de novo modelo junto à ANAC.**”*

Ou seja, para o entendimento normal do consumidor médio, só há necessidade de alguém, antes de adquirir uma ALE/LSA, fazer alguma coisa como **“iniciar um processo de aceitação junto à ANAC”, “se o modelo desejado não constar na lista”**.

Se a aeronave constar na lista exibida acima, onde só aparece como produto brasileiro o temerário Super Petrel LS, um interessado entenderá que ou deve importar uma aeronave, ou adquirir apenas esse perigosíssimo avião da SCODA, sem se preocupar com segurança, já que se trata de um ALE/LSA – o que não é verdade.

Esta lista é mais um revelador desvio de finalidade da ANAC em favor novamente de uma única das indústrias suas protegidas, e desta vez complicando esse desmando com os seguintes fatores:

1. O ato oficial é claramente anticoncorrencial, favorecendo uma única empresa brasileira;
2. O ato oficial favorece justamente uma empresa que não merece essa distinção, como provam as investigações do CENIPA e pareceres de fiscais da própria ANAC, como exposto nos 12 itens acima;
3. O ato oficial, impatrioticamente, exclui todas as demais empresas brasileiras que pleiteiam certificado de aeronavegabilidade como ALE – Aeronave Leve Esportiva, e que não constam na lista, apesar de pretenderem essa certificação.

Em 06/02/2018 a ABRAVAGEx questionou²⁸⁰ a ANAC sobre como essa única aeronave da EDRA/SCODA Aeronáutica registrada na ANAC após as denúncias feitas pela ABRAVAGEX, o Super Petrel LS PU-LTM, pôde ser certificado com ALE/LSA.

Essa aeronave foi registrada no RAB como ALE Experimental - PET, sem que haja uma aeronave previamente enquadrada como ALE Especial, como preconizam as normas da própria ANAC, que não justificou mais essa bondade imerecida que concedeu à suspeitíssima Indústria EDRA/SCODA.

Em resposta à ABRAVAGEx, a ANAC inicialmente afirmou que não forneceria as informações, alegando que seria revelar segredo industrial, o que absolutamente não é o caso, pois foram requeridos apenas os documentos da fiscalização, passíveis de exibição pela Lei da Transparência, e não eventuais segredos industriais.

Após nova investida da ABRAVAGEx, devidamente respaldada pela legislação, a ANAC finalmente forneceu a documentação de fiscalização dessa aeronave.

Essa resposta também não justificou o porquê de seu registro como ALE Experimental ter ocorrido sem a existência de uma prévia aeronave ALE Especial.

No entanto, mesmo que tal aeronave primordial existisse, jamais o PU-LTM poderia ser enquadrado como ALE Experimental, já que a inusitada vistoria oficial nessa aeronave constatou dezenas de não conformidades que mostram que ela continua não cumprindo as normas Internacionais de Segurança ASTM, como consta na “VISTORIA INICIAL DE AERONAVE EXPERIMENTAL E LEVE ESPORTIVA” da ANAC²⁸¹:

1. *Cadernetas de Célula, Motor e Hélice não abertas e datadas;*
2. *Falta de marcação correta das faixas de operação nos instrumentos;*
3. ***Declaração de conclusão de vistoria: NÃO AERONAVEGÁVEL;***
4. *Airspeed Indicator com a seguinte divergência relativo à faixa VERDE:*
 - a. Velocidade Máxima em Cruzeiro no Placar e no Manual de Operações, página 2-1, está em 122MPH, mas o instrumento apresenta a faixa até 113MPH.***
 - b. TACÔMETRO com a seguinte divergência em relação à página 2-2 do manual de operações: Faixa ou barra vermelha deveria estar em 1400RPM e está em 1500.***
5. *INDICADOR DE TEMPERATURA DE ÓLEO com as seguintes divergências em relação à página 2-2 do manual de operações:*
 - a. Mínimo em 122F no Manual e instrumento com 120F.***
 - b. Faixa verde com 194 – 230 no Manual e instrumento com 190 – 230.***
 - c. Faixa amarela com 122 – 194 no Manual e 120 – 190 no instrumento.***
6. *INDICADOR DE TEMPERATURA DE ÁGUA com a seguinte divergência em relação à página 2-4 do manual de operações:*

- a.** Barra de temperatura máxima no manual está apenas 248, mas o instrumento traz uma faixa vermelha de 248 a 272.
7. Na página 911 do manual de operações há dois placares distintos a serem aplicados nos manches, mas não há descrição de qual deve ser instalado nessa configuração de aeronave.
8. Faltam proteções nos seguintes locais:
- a.** MANETES DE POTÊNCIA
 - b.** ALAVANCA DO TREM DE POUSO
 - c.** COMPARTIMENTO DE INSTALAÇÃO DO PILOTO AUTOMÁTICO
9. Placares de pressão de pneus do trem de pouso principal no idioma inglês e com faixa fora do especificado no manual de operações (32 a 36 PSI).
10. Placares de pressão de pneus do trem de pouso de nariz no idioma inglês e com faixa fora do especificado no manual de operações (20 a 24 PSI).
11. Não há placar de localização e operação do AFOGADOR. Há apenas referência ao dispositivo no Checklist e página 4-0 do manual de operações.
12. Placar de velocidades da aeronave instalado em local afastado do AIRSPEED INDICATOR, sendo que há espaço próximo ao instrumento para sua instalação.
13. Placar de abastecimento de combustível instalado na aeronave é diferente do que consta na página 9-12 do Manual de Operações.
14. Item 6.4 da ASTM F2245 determina a não utilização de porcas autofrenantes em parafusos sujeitos a rotação, a menos que exista instalado um dispositivo antifricção no parafuso. Todos os parafusos da máquina de pedais do leme de direção e freios possuem porcas autofrenantes em suas instalações.
Também foi localizada instalada mesmo tipo de porca no trem de pouso do nariz.
15. Verificado que há uma cobertura na válvula shutoff que pode comprometer o acionamento da válvula em caso de emergência.

16. Verificada a possibilidade de interferência do pé do passageiro na válvula de drenagem do casco.
17. Manqueiras de óleo atritando contra estrutura e cablagem elétrica no compartimento do motor.
18. Não há placar de advertência de hélice (PERIGO – HÉLICE ou CUIDADO – HÉLICE) nas laterais da aeronave. O placar instalado não é visível ao transeunte durante a operação da aeronave.
19. Verificar junto a AC 43-13-1b a configuração de fios de rosca determinadas para as porcas autofrenantes da estrutura. Apresentar status das porcas instaladas nas asas.
20. Numeração de páginas do capítulo 9 do manual de operação começa em 9-7.
21. Não apresentada caderneta de Hélice.
22. Não apresentado mapa de boletins de serviço de Hélice.

OBSERVAÇÕES:

1- Na página 2-2 do manual de Operação, a afirmativa do subitem 2.7 será melhor enfatizada ser for escrita da seguinte forma:

SÃO PROIBIDAS TODAS AS MANOBRAS ACROBÁTICAS, INCLUINDO PARAFUSOS.

2- Foi percebido que há uma tela à frente do escapamento, instalada no intuito de proteger as pás da hélice contra possíveis detritos a partir da região do motor. Mas a região de entrada de ar não possui a mesma proteção. Verificar como oportunidade de melhoria do projeto a instalação do mesmo tipo de tela na região indicada.

3 - Verificar a obrigatoriedade de instalação de guarda cabo nas roldanas instaladas no compartimento de nariz da aeronave.

Considerações Finais:

1- As não conformidades aqui apresentadas serão encaminhadas oficialmente via sistema H-03 da ANAC.

2- Todas as justificativas quanto aos itens levantados deverão ser respondidas pontualmente.

3- As justificativas que implicarem mudança de manuais em função de parâmetros indicados nos instrumentos instalados deverão ser acompanhadas das respectivas notas técnicas do fabricante do equipamento afetado, permitindo tal mudança (enviar anexo cópias digitais).

4- As alterações de manuais deverão ser enviadas para comprovar as alterações.

Essas dezenas de inconformidades, detectadas pelos vistoriadores oficiais, não despertaram na ANAC nenhum alerta para a necessidade de fiscalizar mais rigorosamente ao menos esse perigoso fabricante de aeronaves.

Ao contrário, a ANAC deu todas essas inconformidades por resolvidas com base em uma simples declaração que esse suspeitíssimo regulado lhe forneceu, pois essa autoridade aeronáutica não mostrou ter feito qualquer fiscalização nessa indústria, apesar de constar isso na resposta da ANAC ao pedido da ABRAVAGEx:

*“Para tanto, entre as exigências apresentadas, estão a de o fabricante **declarar** cumprimento com as normas consensuais e a ANAC inspecionar a aeronave para verificar que a mesma está em condições de operação segura.*

*Assim, o cumprimento com as normas consensuais é responsabilidade primária do fabricante, que deve **declarar** cumprimento com as mesmas para a ANAC.”*

É incompreensível e inaceitável essa omissão da ANAC em cumprir seu dever de fiscalizar *in loco* essa indústria que se mostra tão comprometida que chegou ao ponto de provocar a intervenção:

1. do CREA-SP, em decisão de processo disciplinar em desfavor do Engenheiro responsável pela EDRA/SCODA Aeronáutica²⁸²;
2. do Ministério Público, em denúncia²⁸³ por crime de homicídio doloso qualificado;

3. do CENIPA quanto a incapacidade de gerenciamento de Mapas Informativos de Controle de Cumprimento de Boletins de Serviço, atestando que o mesmo havia sido cumprido durante a fabricação, mesmo não tendo de fato cumprido, colocando o piloto em risco de morte²⁸⁴ (itens 15 e 16);
4. dos próprios agentes públicos da ANAC que reprovaram seu responsável técnico no treinamento de proficiência.

A ANAC sempre alega que as normas da FAA dos Estados Unidos para as aeronaves esportivas são a base para sua regulação, mas quando, a bem da segurança, as normas da FAA são mais restritivas, a ANAC apressa-se em isentar as montadoras brasileiras de cumprir as mesmas exigências que essas aeronaves estrangeiras têm que cumprir quando são montadas no país de origem.

Por outro lado, quando há alguma tolerância nessas normas americanas, a ANAC sempre as amplifica ao emitir as normas brasileiras.

Nos Estados Unidos, por exemplo, a FAA aceita sim declarações dos fabricantes, o que é chamado por lá de “*statement of compliance*”, mas todos sabem que além da cultura americana propiciar muito maior adesão ao cumprimento de normas, lá há pesadas penas para quem descumprir normas ou boletins mandatórios e mentir que cumpriu, como fez o responsável pela EDRA/SCODA, causando o acidente fatal do PUPEK.

No Brasil, ao contrário, a ANAC age de modo omissivo, mesmo com todos os indícios e provas da não adesão a normas de segurança por parte da Indústria Aeronáutica EDRA/SCODA LTDA.

Além disso, a ANAC também não vistoria as aeronaves prontas para venda nessa mesma indústria, pois delegou essa função de Estado ao próprio industrial, irregularidade que provavelmente ocorre também com outros fabricantes e montadores industriais de aeronaves leves esportivas ou de outras categorias.

Mas a ANAC prossegue confessando sua leniência no papel fiscalizador:

*“Com o fim de avaliar a consistência da declaração dos fabricantes, a ANAC tem feito **análises pontuais** e **amostrais** da **documentação técnica dos fabricantes**, com apontamento de pendências em itens que claramente não atendam às normas consensuais.”*

Nota-se que a ANAC avalia o cumprimento de normas de segurança ineficazmente, pois faz essa pretensa verificação através de:

- **análises pontuais** – podendo significar que nem todos os requisitos de segurança são verificados, apenas alguns pontuais.
- **análises amostrais** – podendo significar que nem todas as aeronaves ou mesmo indústrias inteiras são verificadas, apenas amostras.
- **documentação técnica dos fabricantes**, – podendo significar que não são obrigatoriamente feitas vistorias in loco, apenas em papéis para atestar a veracidade das declarações dos fabricantes feitas em outros papéis.

Como interpretar tudo isto como cumprimento do “dever do garante” da Autarquia Federal que é a ANAC?

COMPARAÇÃO COM A REGULAÇÃO DOS SETORES DE TRANSPORTE TERRESTRE E AQUÁTICO.

Quanto ao ambiente nacional, ao sub-regular as aeronaves esportivas tanto na fabricação como em seu uso, a ANAC sequer leva em conta as normativas de segurança brasileiras mais rígidas que regulam veículos esportivos muito menos perigosos que aviões, como é o caso da regulação de segurança sobre automóveis, motocicletas, barcos e até veleiros e motos aquáticas de uso geral e esportivo.

Mesmo se considerando aqui apenas os veículos não aéreos destinados exclusivamente ao esporte, às competições, para estes há normas rígidas de segurança construtiva e operacional, que salvam preciosas vidas.

1. Automobilismo:

O desporto automotor é regulado mundialmente pela *FIA -Fédération Internationale de l'Automobile* - Federação Internacional do Automóvel, que promove e homologa os carros, as pistas e as condições das corridas.

Cada nação que organiza este tipo de esporte tende a organizar também uma instituição filiada à FIA que homologa e regula o automobilismo em seu território, seguindo as normativas desse órgão internacional.

No Brasil essa atribuição fica a cargo da CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo.

Segundo essas normas internacionais, recepcionadas pela legislação brasileira e a cargo da CBA, todos os automóveis desportivos devem atender requisitos de segurança²⁸⁵.

Por exemplo, de acordo com os regulamentos da FIA, os condutores devem usar roupa de segurança apropriada, e os automóveis devem passar por uma rígida verificação, que verifica a existência de extintores de incêndio especificados e de fácil acesso, reforços estruturais que garantam uma “célula de sobrevivência” ao piloto em caso de acidentes, cintos de segurança de 4 pontos, capacetes certificados, etc..

Além disso, a FIA não permite o transporte de passageiros em atividades automobilísticas esportivas, apenas no caso de *rallies* onde há um navegador, além do piloto.

O transporte de passageiros somente é permitido fora do uso esportivo e neste caso os automóveis são originalmente projetados e equipados para o transporte de passageiros, devendo atender todas as conhecidas normas mitigadoras de riscos aos ocupantes e a terceiros, como cintos de segurança, *airbags*, retrovisores escamoteáveis, para-choques deformáveis, etc.⁴⁸.

Toda essa exigência para veículos que trafegam em terra firme contrasta com a frouxidão de regras para esses mais de 6 mil aviões que trafegam no imponderável ambiente do espaço aéreo, muito mais sujeito a intempéries, e sem um “acostamento” para se usar em caso de panes.

2. Motociclismo:

A Confederação Brasileira de Motociclismo (e MotoCross) também exige, para participar de campeonatos, que as motocicletas não coloquem em risco a segurança dos pilotos, impondo o uso de equipamentos básicos de segurança pessoal, como:

- Capacete antichoque;
- Luvas;
- Óculos de proteção;
- Botas de cano longo;
- Traje especial com calça comprida e camisa de manga longa.

Em alguns casos também um colete, tanto nos treinos como nas provas, estando sujeito a não competir aquele que não estiver devidamente equipado²⁸⁶.

3. Aquadesportismo:

A NORMAM-03/DPC²⁸⁷ da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil estabelece regras e procedimentos para as embarcações de esporte e/ou recreio empregadas exclusivamente em atividades NÃO COMERCIAIS, e em **20** trechos cita a **“salvaguarda da vida humana”**

Em nenhuma dessas regras e procedimentos a autoridade marítima cita preocupação com o *“fluxo de caixa”* ou com uma *“transição suave e economicamente viável para as empresas”* como faz a autoridade aeronáutica ANAC em vários de seus regramentos, em que omite justamente as salvaguardas da vida humana, e defende bandeiras como *“risco aceitável”* e *“voo por conta e risco”*.

⁴⁸ Item 6.1.8 do Código Esportivo Internacional da FIA.

De acordo com esta norma da Marinha do Brasil, os condutores das embarcações de esporte e recreio de grande porte, os lates, e das embarcações de esporte e recreio classificadas por uma Sociedade Classificadora reconhecida pelo governo brasileiro, deverão portar o CSN – Certificado de Segurança da Navegação.

Essas normas ainda preveem que são obrigatórios os seguintes equipamentos:

- Uso do colete salva-vidas, classe II, III ou V, homologados pelo DPC – Diretoria de Portos e Costas para o condutor e passageiro, quando permitido seu embarque. Os coletes importados devem estar homologados pela Autoridade Marítima do país de origem com base em requisitos no mínimo equivalentes aos exigidos pelos regulamentos nacionais; e
- Chave de segurança atada ao pulso, ao colete ou a qualquer outra parte do condutor, de forma que ao se separar fisicamente da embarcação em movimento a propulsão seja desligada automaticamente, ou reduzida a aceleração da máquina.

A situação toda só pode ser entendida como consequência das absurdas bandeiras da ANAC de *“voo por conta e risco”* e de *“risco aceitável”*.

No entanto essa assunção de riscos por parte da autoridade aeronáutica, é absolutamente ilegal perante a Constituição, o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor, a Lei de criação da ANAC , entre outras.

Além disso, não é dado aos consumidores o devido conhecimento da situação toda, o que configura a absoluta falta também do devido consentimento esclarecido por parte dos mesmos, requisitos que protegem não só os direitos à informação, mas os direitos à segurança pessoal e à vida.

Em contraste, no atual arcabouço legal brasileiro até os direitos à divulgação de dados pessoais são protegidos.

A FALÁCIA DO “RISCO ACEITÁVEL” ADOTADO PELA ANAC

De modo condizente com os conceitos mais modernos de gerenciamento de segurança, e em harmonia com a necessária prioridade dada aos segmentos fundamentais da aviação, como o transporte de passageiros e a infraestrutura, deve-se de fato garantir a PROPORCIONALIDADE da estrutura regulamentar com base no NÍVEL DE RISCO que cada atividade oferece.

A ANAC usa esse conceito, mas distorce seu sentido.

Esse raciocínio não pode ser usado para estabelecer níveis de “risco aceitável” elaborados artificialmente apenas para viabilizar lucros industriais, comerciais ou de serviços na aviação.

Há dois escopos principais para qualquer análise de risco:

O **PRODUTO** em si, e o seu uso ou **OPERAÇÃO**.

- 1) **PRODUTO**: RISCO ACEITÁVEL do produto só pode existir como aquele que não é conhecido ou, sendo conhecido, NÃO PODE SER MITIGADO.

O “risco aceitável” no produto aeronáutico, portanto, deve ser **zero**, como meta, no estado da arte vigente. Claro que esta utópica meta de “**risco zero**” jamais na prática será atingida, sendo apenas o norte que deve orientar as ações mitigatórias, cujo resultado prático sempre colocará os riscos alguns graus acima desse ideal apenas teórico de “risco zero”.

Mas qualquer meta de risco aceitável maior que zero, provocará uma tendência de acomodação em graus muito mais acima desse inatingível zero.

Essa degradação da segurança ocorre porque assim que os sistemas indicarem sinistros abaixo dessa meta maior que zero, as medidas mitigatórias obviamente tenderão a ser relaxadas, com resultados imprevisíveis e incontroláveis.

- 2) **OPERAÇÃO**: Por outro lado, um “voo por conta e risco” pode apenas se referir à operação em si, para a qual a adoção ou não de comportamentos de mitigação de risco seja uma escolha exclusiva do usuário/consumidor.

Por tudo isso, jamais um risco pode já vir embutido, e pior ainda oculto em um produto, haja ou não relação de consumo envolvida. Neste sentido, segue trecho de artigo sobre segurança viária²⁸⁸:

*“A proposta hoje mais discutida internacionalmente é a adoção da filosofia Visão Zero, que tem como princípios a ideia de que **todo** acidente grave e com mortes no trânsito **pode ser evitado** e que as pessoas invariavelmente*

cometerão erros, mas a cidade, o meio, deve estar preparada para evitar que isso ocorra.

*Com origem na Suécia, a política da **Visão Zero** prevê que cuidar só da educação e da fiscalização no trânsito já não gera resultados esperados. A metodologia propõe aumentar a segurança das ruas por onde os veículos e pedestres passarão, alterando o seu desenho, reduzindo velocidades em áreas específicas e aumentando calçadas. **A Visão Zero é apenas uma questão de vontade política ...**".*

Como já dito, essa “vã filosofia” do Risco Aceitável só é defendida pela ANAC, em sua atuação escancaradamente favorável a interesses econômicos privados imediatistas e contraproducentes às próprias empresas, pela perda de credibilidade junto ao público consumidor, e avessa aos modernos conceitos de *compliance*.

Essa visão distorcida, além de contrariar princípios constitucionais e do próprio Planejamento Estratégico da ANAC, conflita com a doutrina de segurança de voo preconizada por autoridades de todos os outros órgãos oficiais da aviação relacionados ao tráfego aéreo e à investigação e prevenção de acidentes aéreos.

Essa doutrina de segurança é caracterizada por princípio diametralmente oposto:

A incansável busca do almejado índice “zero acidente”.

Esse princípio é generalizado nos seguintes órgãos oficiais diretamente ligados à investigação e prevenção de acidentes aéreos:

1) COMANDO DA AERONÁUTICA - GABINETE DO COMANDANTE

PORTARIA No - 368/GC5, DE 8 DE JUNHO DE 2010 que aprova o **Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica – PSEO – COMAER**²⁸⁹

PÁG. 15:

*“Pode-se concluir, que a implementação do SGSO vem somar ferramentas para **a incansável busca do almejado índice "zero acidente"**, através da adoção de indicadores e metas, gestão do risco e outras ações destinadas a melhorar os índices de segurança operacional, através da utilização racional e planejada dos recursos disponíveis.”.*

2) MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA

INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

ICA 3-2 PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA 2012²⁹⁰ (Pág. 11/28):

2.3 FERRAMENTAS PARA A PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

*2.3.1 O SIPAER tem, ao longo de sua existência, desenvolvido diversas atividades e disponibilizado inúmeras ferramentas de prevenção que visam evitar a perda de vidas e os prejuízos materiais causados pelos acidentes, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo na aviação brasileira, **sempre na busca do desejável “índice de zero acidente”**.*

*2.3.2 Vale salientar que essas ferramentas de prevenção se alinham perfeitamente aos conceitos estabelecidos no Safety Management System Manual da **OACI** (Doc 9859), caracterizando-se como instrumentos pró-ativos e preditivos.*

3) MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA

PCA 11-159 – PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO DA DOCTRINA OPERACIONAL NOS ORGÃOS DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO 2016²⁹¹ (Pág. 5/12):

“PREFÁCIO

*Conforme preconiza o Programa de Segurança Operacional Específico do Comando da Aeronáutica (PSOE-COMAER), **a incansável busca do almejado índice “zero acidente”** através de indicadores e metas, gestão do risco e outras ações destinadas a melhorar os índices de segurança operacional na aviação civil, é uma meta perseguida por todos profissionais que labutam no SISCEAB - Sistema de Controle do Espaço Aéreo brasileiro.”*

4) CENIPA – CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS - Mensagem do Chefe – Brigadeiro do Ar Frederico Alberto Marcondes Felipe²⁹² - 2018:

*“...a despeito da evolução experimentada, o **índice “zero acidente”** continua sendo um objetivo ainda não atingido. Na busca desse objetivo, faz-se necessário analisar e estudar de maneira mais detalhada os dados estatísticos, a fim de conhecer melhor a realidade das ocorrências.”*⁴⁹

⁴⁹ SANTOS, L. C. B.; ALMEIDA, C. A.; FARIAS, J. L.; et al. Aviação - Sumário Estatístico 2008-2017. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Brasília. 2018.

Na contracorrente, a ANAC assim justifica seu projeto IBR2020²⁹³:

*“1.5.6. ...**as isenções** temporárias **atendiam às necessidades das empresas petionárias**, sem contrariar o interesse público e a segurança de voo, e ... **as ações tomadas pelas petionárias garantiam um nível de segurança equivalente àquele provido pelo requisito do qual a isenção foi pretendida**. ...mas **nenhuma foi na direção da Certificação de Tipo**”.*

Como de praxe, a ANAC foca realmente nas necessidades das empresas, enquanto faz pirotecnia para simular defender *interesse público e segurança de voo*, e ainda desatinadamente afirma que ações isentas, e portanto não incluídas em requisitos de segurança podem garantir segurança equivalente.

Ora, se isso fosse verdade, a ANAC obviamente teria que incluir essas ações como novos requisitos de segurança.

E no mínimo, após a ANAC admitir que ***“nenhuma (empresa) foi na direção da Certificação de Tipo***, seria seu dever suspender as tais *isenções temporárias*”.

Simulando adotar uma conduta de prevenção de acidentes, a ANAC publica um pretense PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO – PSOE²⁹⁴, aprovado pela Resolução nº 352 de 10/02/2015 onde aparece 64 vezes a palavra “risco”, mas **em nenhuma das 30 páginas desse PSOE a ANAC cita o conceito de índice “zero acidente”**, que é consenso entre várias instituições oficiais de prevenção de acidentes, como visto anteriormente.

Claro que nesse documento homólogo aos outros PSOEs mais sérios já citados, a ANAC não ousou defender seus insustentáveis conceitos de *“Risco Aceitável”* e de *“Voo por conta e risco próprio”*, pois conflitam com os posicionamentos dos órgãos de segurança e tráfego aéreo das instituições listadas, que certamente se insurgiriam contra essa tese.

Na verdade a ANAC reserva esses disparates para outros foros menos patrulhados ou até menos alinhados ao interesse público, como o caso da Superintendência de Ação Fiscal da ANAC, que defende exatamente isso, ou o caso emblemático da irresponsável desregulação da aviação leve.

Um dos resultados destes posicionamentos da ANAC, contrários ao interesse público, é o leniente relaxamento da exigência de um mínimo de horas de teste para uma aeronave “de construção amadora” poder ser vendida, frouxidão que permite passar riscos para um segundo proprietário que não o construtor amador original.

Enquanto isso, a inadequada definição, regulação e fiscalização do sobrevoo de áreas densamente povoadas transfere esses riscos também para terceiros no solo, que não estão envolvidos nas operações aéreas da aviação leve e esportiva.

Essa exigência de horas de teste, em pleno vigor nos EUA, mas dispensada pela ANAC no Brasil, visa poupar de riscos os não participantes da construção do avião, que por isso não poderiam mesmo conhecer suas limitações e periclitâncias.

Por isso essas aeronaves não certificadas inicialmente deveriam voar em testes por 50 horas, mas depois a ANAC reduziu essa exigência para 40 horas, e ao final acabou por dispensar totalmente esse importante requisito de segurança.

A IS 21.191-001A de 04/06/2012 da ANAC dispõe em seu item 5.7.2:

5.7.2 Toda aeronave de construção amadora deve ser submetida a um programa de ensaios em voo para verificação das características de voo e desempenho visando atender ao requerido na seção 91.319 do RBHA 91 ou documento equivalente que venha a substituí-lo, e, ainda, de acordo com a AC 90-89A emitida pela FAA ou documento equivalente emitido pela ANAC.

Mas a ANAC também não fiscaliza os “*ensaios em voo*”, como seu protegido industrial da EDRA/SCODA Aeronáutica, fabricante do Super Petrel LS afirmou em artigo da revista da Confederação Nacional da Indústria – CNI²⁹⁵, às fls. 232:

*“Alguns desses ensaios puderam ser realizados por meio de **simulações em software de modelagem 3D, que foram aceitas pela agência certificadora sem necessidade de teste real com a aeronave.**”*

Em seu item 5.7.6 essa I.S. 21.191-001A determina ainda:

5.7.6 A menos que de outra forma propostos pelo construtor amador e autorizados pela ANAC, os números mínimos de horas de voo necessários a esta fase são os abaixo especificados:

a) *Aviões e motoplanadores:*

I - 25 horas de voo, quando equipados com motores e hélices para uso aeronáutico;

II - 40 horas de voo, quando equipados com motores ou hélices não certificados para uso aeronáutico.

Infelizmente, no entanto a ANAC SUMARIAMENTE ignora o descumprimento desses limites de segurança, sem qualquer justificativa ou medida compensatória.

Como exemplo, dois Super Petrel LS que o próprio Presidente da ABRAVAGEX adquiriu foram retirados novos na fábrica (PU-LHA, e PU-ZPE) – um deles com 13 horas de voo e outro com 9 horas de voo.

Solicitamos à ANAC provas do cumprimento das 40 horas de voo de ensaios prévios à venda dessas aeronaves, e recebemos a seguinte resposta:

Prezado Senhor,
Em atendimento a sua solicitação, referente às aeronaves PU-PEK, PU-LHA e PU-ZPE, informamos que as Instruções Suplementares (IS) publicadas pela ANAC têm o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisitos existentes nos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC). A IS IS N. 21.191-001 item K -001A, especificamente, objetiva detalhar e orientar a aplicação do parágrafo 21.191(g) do RBAC 21 quanto à construção, operação e manutenção da aeronavegabilidade de aeronaves de construção amadora. De acordo com o item 5.7.9 da referida IS, a apresentação do Relatório de Ensaio em Voo faz-se necessário apenas quando exigido pela ANAC, de forma que estes relatórios não foram solicitados para as aeronaves citadas.

Atenciosamente,
Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

PORQUE A ANAC NÃO SOLICITOU?
POR TER DELEGADO ISSO TAMBÉM AO DONO DA FÁBRICA?
QUEM CONSTRUIU ESSES 3 ULTRALEVES É UMA INDÚSTRIA AMADORA?

A resposta da ANAC tenta justificar sua omissão, confessando que não solicitou a documentação que deveria ter solicitado, ou seja, não a justificou.

Abaixo o inteiro teor desse item 5.7.9. da IS21.191-001A de 04/06/2012:

5.7.9 Concluída a fase de ensaios em voo, o construtor amador deve elaborar um relatório descritivo sobre os resultados obtidos na avaliação, devendo este ser assinado pelos pilotos que realizaram a avaliação. A critério da ANAC, pode ser exigida a apresentação do Relatório de Ensaio em Voo para análise. Os resultados de todos os voos devem ser registrados em documento apropriado.

Como se vê nos itens acima:

- Em “**Toda aeronave...**” os ensaios têm que ser executados;
- Estes ensaios devem ser feitos **em voo solo** pelos construtores amadores ou pelos pilotos de provas da indústria, e não pelo consumidor, que nem sabe que se tornou cobaia de ensaios de experimentos sem garantia oficial de segurança.
- Quando os ensaios **em voo solo** estiverem concluídos, o suposto “construtor amador” (na verdade uma indústria), deve elaborar um “*Relatório de Ensaio em Voo*”, “*assinado pelos pilotos que realizaram a avaliação*”.

Portanto, mesmo não sendo exigida sua apresentação pela ANAC (como seria sua obrigação como órgão público regulador e fiscalizador), “*Os resultados de todos os voos devem ser registrados em documento apropriado*”.

Então sob qual justificativa, no caso desse acidente fatal, e sob solicitação dos familiares do jovem piloto morto, a ANAC jamais solicitou ao fabricante o registro desses ensaios obrigatórios, que poderiam ter evitado o acidente fatal?

Claro que agora é tarde demais para ter valor um relatório desses, pois mesmo um fabricante com menor má-fé que a EDRA/SCODA Aeronáutica, ao ser cobrado posteriormente dessas exigências, poderia forjar de imediato, em sua defesa, um relatório descritivo finamente elaborado, retroativamente, é claro, atestando ter cumprido o que quer que fosse exigido.

Por isso nem vale a pena, a esta altura, solicitar esses documentos do fabricante, já que a ANAC não fiscaliza de fato, mas apenas documental e remotamente mediante solicitação prévia, o que na prática previne o fiscalizado para que se prepare para ser vistoriado, dando-lhe tempo para acomodar todas as exigências nos formulários apenas burocráticos que são exigidos.

Como exemplo da venda desbragada de aeronaves sem qualquer período de ensaios prévios, colamos abaixo anúncio de venda de aeronave “New”, “zero” hora, feito diretamente ao presidente da entidade ABRAVAGEX.


A aeronave é exatamente da Flyer Indústria Aeronáutica, aquela mesma que também desfruta de diferenciais competitivos obtidos por isenções exclusivas de cumprimento de normas de segurança, portanto inibidoras da concorrência:

Aeronave Vans RV-10
Mario Cathar <contato=aeromercado.com.br@mlsend3.com> em nome de Mario Cathar <contato@aeromercado.com.br>
Enviada em: sex 18/03/2016 06:43
Para: acosta@casadolagoclube.org.br

Prezado AUGUSTO


[Vans RV-10](#)
<http://www.aeromercado.com.br/getUltra.asp?id=13344>

Vans Aircraft RV-10 - New



Glass Cockpit
Piloto automatico
Lycoming 260 hp
Hartzell constant speed

MARIO
19 - 9 8129 7481



2016 © Aeromercado

Lembramos aqui que há na legislação uma única justificativa para sustentar autorizações de voo para aeronaves não certificadas:

1. a pretensa substituição dessa garantia oficial de segurança pelo aprendizado que o próprio operador adquiriria ao dispender centenas de horas na construção feita por ele mesmo, o **real** construtor amador;

2. e a verificação de eventuais defeitos, e a comprovação da segurança da aeronave nos ensaios de solo e de voo feitos pelo **real** construtor amador após a construção de fato e de direito feita por ele próprio.

Como as aeronaves do exemplo acima e várias outras desta e de outras indústrias não satisfazem nenhuma das duas condições acima, já que sequer existiu um construtor amador, mas sim uma indústria, não há nenhuma esperança de garantia oficial ou não de segurança, de fato se dando a ilegal situação de “*voo por conta e risco*”.

E de alto risco, como mostram as estatísticas.

DIFERENÇA DE ATITUDE ENTRE A EASA, FAA E ANAC (BEA) **QUANTO A EMISSÃO DE D.A. PARA BOLETINS DE ALERTA** **COM RISCO DE MORTE**

Em 2012 a Rotax, fabricante de motores utilizados em aeronaves leves, emitiu o Boletim ASB-912-061UL R1 impondo a troca de uma peça defeituosa, determinando:

- Que o referido boletim era **MANDATÓRIO**, como já o próprio nome indica;
- Que seu cumprimento deveria ser **IMEDIATO, ANTES DO PRÓXIMO VOO**;
- Que seu não cumprimento implicaria em **RISCO DE MORTE**.

Tudo isto para reforçar a gravidade do defeito e impor peremptoriamente a substituição das peças defeituosas afetadas por esse boletim.

A EASA, agência reguladora da aviação civil europeia, um dia após a publicação do boletim ASB-912-061UL R1, emitiu uma **D.A - Diretriz de Aeronavegabilidade, IMPONDO o CUMPRIMENTO IMEDIATO** do referido mandatório em toda a Europa.

Porém, no Brasil, infelizmente não ocorreu o mesmo, apesar da gravidade desse Boletim Rotax, pois a ANAC nada fez em termos de alertar os consumidores acerca de tão grave “Recall”, e impor aos fabricantes e oficinas que o cumprissem.

Essa atitude irresponsável da ANAC, que faz parte da rede de ilicitudes que permeia seu papel diante da aviação leve, foi o elo final da cadeia de eventos que causou o acidente fatal aqui em tela, já que essa omissão suspeita de ser criminosa retirou a última chance da vítima, um cidadão de apenas 19 anos, conhecer o problema, solucioná-lo e continuar vivendo.

Mas a ANAC não emitiu um competente **D.A., Diretriz de Aeronavegabilidade** que tem força impositiva e sim, após insistentes pedidos da ABRAVAGEX, emitiu apenas um **BEA – Boletim Especial de Aeronavegabilidade²⁹⁶**, que não tem esse poder coercitivo, demonstrando com isso sua incompetência e seu descaso com a segurança dos consumidores.

Nesse BEA, a ANAC admite que sua congênere europeia, a EASA, *“tornou mandatória a incorporação do BRP- Powertrain Alert Service Bulletin (ASB) -912-061UL R1, datado de 31 de maio de 2012”*.

Mesmo assim, somente decorridos mais de 3 anos da emissão do Boletim Mandatório ASB-912-061UL R1, quase um ano após o acidente fatal já referido, e

depois de meses de insistentes pedidos da ABRAVAGEX, é que a ANAC, em 23/10/2015, se dignou a divulgar, de modo precário, esse gravíssimo mandatório.

Pior ainda, neste inadequado e insuficiente BEA, a ANAC não citou o número de série **correto** 893114 da peça afetada pelo Boletim Mandatório emitido pela ROTAX, mas sim o número 839114 (**incorreto**). Este erro invalidou o alerta mantendo por muito tempo, dezenas de usuários ainda correndo risco de morte, por terem lido eventualmente apenas essa versão errônea do **BEA**²⁹⁷.

Depois de alertada pela ABRAVAGEX, a ANAC corrigiu o erro e publicou um novo **BEA**, citando dessa vez o nº de serie **correto** da peça ora afetada pelo Boletim Mandatório, mas ainda assim persistiu utilizando o expediente **INCORRETO** para tão grave situação, que deveria ser um D.A., que tem força impositiva.

O uso de expedientes incorretos como esse pode turbar o entendimento dos usuários acerca da obrigatoriedade de cumprimento desse boletim tão grave.

Nesse documento publicado, a ANAC confessa também conhecer a insegurança gerada por suas leniências, mas não percebe sua incoerência ao afirmar, já no 4º parágrafo da primeira página desse frágil BEA:

*“Motores, hélices e componentes **não certificados podem ser empregados**”.*

No entanto logo em seguida a ANAC admite:

*“Sabe-se que a utilização de **produtos não certificados ou de suas combinações podem gerar condições inseguras** indesejáveis a operação destas aeronaves”.*

Então, ao dizer que produtos não certificados **“podem ser empregados”** e que **podem gerar condições inseguras**, a ANAC descumpre seu dever de garantir a segurança da aviação, previsto no Art. 66 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

*“Compete à autoridade aeronáutica promover a **segurança de voo...**”*

Além desse Código do Ar, outros dispositivos legais como a Constituição e o Código de Defesa do Consumidor também impõem à ANAC esse “dever do garante”.

A Agência não poderá jamais alegar na justiça que ignorava esses riscos.

De fato, vê-se que ao menos quanto à aviação esportiva a ANAC perdeu-se em meio às múltiplas contradições de suas próprias confusas e lenientes normas.

Além disso, nesse BEA emitido pela ANAC, a agência mais uma vez demonstrou seu descaso com a segurança dos consumidores, pois essa agência faz nele apenas

RECOMENDAÇÕES, ao invés de **EXIGÊNCIAS**, mais uma vez furtando-se negligentemente ao seu dever de zelar pela segurança da aviação.

O que é mais inaceitável nessas atitudes ilícitas da ANAC é sua plena ciência da gravidade dos riscos e de seu dever de emitir um D.A., pois essa própria autarquia federal emitiu requisitos na IS Nº 145.109-001, Revisão B, item 39.5 (vide abaixo), que enquadram perfeitamente o Boletim ASB-912-061UL R1 na obrigatoriedade de emissão de um D.A., e não de um simples BEA como a ANAC publicou.

Essa é mais uma distorção gravíssima denunciada pelo CENIPA à pág. 15 do RF A-003/CENIPA/2015 de 2016, e pág. 17 da versão de 2018, cujo texto de 2016 colamos abaixo:

*“Desta forma, verificou-se que **o Boletim de Serviço não havia sido cumprido, apesar de constar como tal no mapa de cumprimento de Boletins de Serviço disponibilizado pela Edra Aeronáutica.***

O Boletim de Serviço emitido pela ROTAX tinha caráter mandatório, segundo o fabricante do motor. Apesar disso, os Boletins de Serviço apenas se tornavam de cumprimento obrigatório, quando referenciados em uma Diretriz de Aeronavegabilidade (DA). As DAs eram confeccionadas apenas para aeronaves certificadas [...]

O CENIPA prossegue revelando a irresponsabilidade da ANAC:

“Segundo a IS Nº 145.109-001, Revisão B, de 12 de dezembro de 2013:

4. DEFINIÇÕES

*4.3 Boletim de serviço – BS: documento emitido pelo detentor do projeto de tipo ou fabricante do produto aeronáutico (aeronave, motor, hélice, equipamento e componente), com o objetivo de corrigir falha ou mau funcionamento deste produto ou nele introduzir modificações e/ou aperfeiçoamentos, ou ainda visando à implantação de ação de manutenção ou **manutenção preventiva** aditiva àquelas previstas no programa de manutenção do **produto aeronáutico**⁵⁰;*

⁵⁰ De acordo com a IS 21.191-001A: 4.18 Produto aeronáutico. De acordo com a seção 01.1 do RBAC 01, é qualquer aeronave civil, motor ou hélice de aeronave ou aparelho neles instalado. Para os propósitos desta instrução, a definição de produto aeronáutico inclui ainda qualquer instrumento, mecanismo, peça, aparelho, pertence, acessório e equipamento de comunicação, desde que sejam usados ou que se pretenda usá-los na operação ou no controle de uma aeronave em voo, que sejam instalados ou fixados à aeronave e que não sejam parte de uma célula, de um motor ou de uma hélice; inclui, finalmente, materiais e processos usados na fabricação de todos os itens citados nesta definição.

4.4 Categoria de um BS: um BS pode ser emitido por um detentor de projeto de tipo de acordo com um sistema próprio de indexação por severidade. Um BS pode ser classificado como **“mandatário”**, geralmente a escala mais conservativa, significando que recomenda-se a incorporação das suas instruções **antes do próximo voo**, ou classificado como “econômico”, geralmente o valor menos conservativo na escala de severidade, significando que recomenda-se a incorporação das suas instruções na primeira oportunidade;

4.9 Mandatário: classificação de um documento ou ação tornada obrigatória por um documento proveniente de uma Autoridade de Aviação Civil (AAC), geralmente relacionada com uma DA;”

Mas agora é que vem o mais grave:

“Segundo o RBAC 39, Emenda 00, de 1º de março de 2011:

39.5 Condições para que a ANAC emita uma Diretriz de Aeronavegabilidade

A ANAC emitirá uma Diretriz de Aeronavegabilidade para um produto quando a própria ANAC constatar que:

(a) exista uma condição insegura nesse produto; e

(b) seja provável que essa condição insegura exista ou se manifeste em outros produtos que tenham o mesmo projeto de tipo.”

Ao que parece, a existência de milhares de motores Rotax afetados pelo Boletim em todo o mundo, grande parte deles no Brasil, não é suficiente para a ANAC considerar as condições **(a)** e **(b)** acima como suficientes, e emitir urgentemente um D.A., poupando riscos a centenas de preciosas vidas.

Segue a denúncia do CENIPA quanto à falta de emissão de um D.A. pela ANAC:

“39.13-I Objetivo de uma Diretriz de Aeronavegabilidade

*Diretriz de Aeronavegabilidade é o documento emitido ou adotado pela ANAC que contém ações de segurança operacional a serem executadas em um **produto** aeronáutico com o **objetivo de restaurar o nível aceitável de segurança operacional, quando evidências demonstram que este nível aceitável possa estar comprometido.***

Segundo a IS 39.001A, de 16 de agosto de 2012:

5.11 Cumprimento com um Boletim de Serviço

5.11.1 A DA torna as instruções de aeronavegabilidade continuada referenciadas em seu texto de cumprimento obrigatório, e pode referenciar, no todo ou em parte, uma instrução de aeronavegabilidade fornecida pelo fabricante do produto afetado. Essa instrução passa a ser denominada de requisito.”

Note-se que o item 5.11.1 acima deixa bem claro que a instrução de um D.A. é denominada **requisito**, de **cumprimento obrigatório**, não sendo simples **recomendações**, sem força coercitiva, como faz a ANAC várias vezes em seu BEA, correndo o risco de usuários leigos nem o conhecerem, quanto mais o cumprirem.

Esta omissão da ANAC em emitir um D.A. obviamente não retira o dever legal de “garante” do fabricante da aeronave acidentada e de seu engenheiro responsável, pois não há concorrência de culpas em crimes contra a pessoa.

Mesmo o INDUSTRIAL da EDRA/SCODA Aeronáutica agindo do alto do ilegal poder de polícia, que lhe foi outorgado ilegalmente em conflito de interesses pela ANAC ao credenciá-lo como vistoriador oficial final de seus próprios produtos.

Esse industrial autofiscalizado se deu ao luxo de NÃO CUMPRIR o referido Boletim, e ainda ATESTAR FALSAMENTE QUE O HAVIA CUMPRIDO, selando o destino fatal do jovem piloto do PU-PEK, sem lhe dar o mínimo direito de defesa.

Em contraste com a situação inaceitável de desproteção dos cidadãos brasileiros, citamos o acidente ocorrido nos Estados Unidos, por coincidência com uma aeronave de fabricação brasileira:

Em 9 de janeiro de 1997, um avião Brasília da EMBRAER caiu durante uma descida perto de Monroe, Michigan – USA, com 3 tripulantes e 26 passageiros. Não houve sobreviventes, pois o avião foi destruído por forças de impacto no solo, seguidas de um incêndio pós-acidente.

Nesse caso, bastou acontecer uma única omissão desse tipo nos Estados Unidos, para o NTSB, correspondente ao CENIPA no Brasil, condenar explicitamente a agência reguladora americana FAA²⁹⁸, correspondente à ANAC no Brasil, por não tornar mandatório o procedimento recomendado pela fábrica brasileira EMBRAER, que era de pleno conhecimento e obrigação de impor, por parte da FAA.

Para a FAA corrigir seu erro, deveria emitir um Airworthiness Directive – (A.D) ou Diretriz de Aeronavegabilidade (D.A.) no Brasil.

Essa verdadeira reprimenda do NTSB foi feita nos seguintes termos:

“We determined that the probable cause of this accident was the FAA's failure to establish adequate aircraft certification standards for flight in icing conditions, the FAA's failure to ensure that a CentroTecnico Aeroespacial/FAA-approved procedure for the accident airplane's deice system operation was implemented by U.S.-based air carriers.

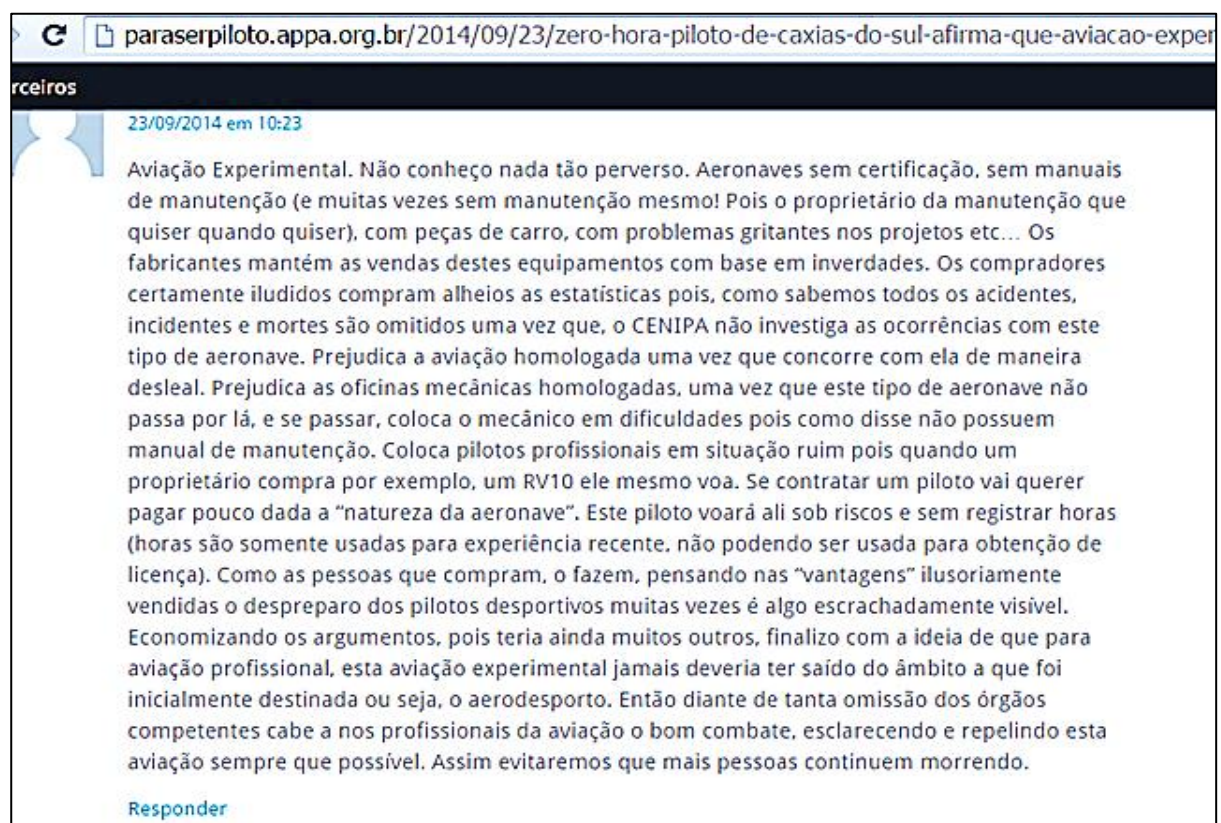
Trecho pertinente realçado na tradução livre para o português, colada abaixo:

...Determinamos (NTSB) que a causa provável desse acidente foi a falha da FAA em estabelecer padrões adequados de certificação de aeronaves para condições de voo em gelo, A FAA não garantiu que um procedimento aprovado pelo Centro Técnico Aeroespacial do Brasil e por ela própria fosse implementado por Empresas aéreas sediadas nos EUA...

As tais **Recomendações** que a ANAC faz ao invés de impor cumprimento de normas, são uma prerrogativa apropriada ao CENIPA, que não é um órgão regulador, portanto suas conclusões não se obrigam a ter poder vinculante.

Mas a ANAC **É** o único órgão regulador da aviação e tem dever e poder vinculante, no entanto não regula nem fiscaliza de modo eficaz as medidas de segurança que deveria impor. Apenas recomenda...

No blog de aviação profissional *paraserpiloto*²⁹⁹ aparece:



paraserpiloto.appa.org.br/2014/09/23/zero-hora-piloto-de-caxias-do-sul-afirma-que-aviacao-exper
rceiros

23/09/2014 em 10:23

Aviação Experimental. Não conheço nada tão perverso. Aeronaves sem certificação, sem manuais de manutenção (e muitas vezes sem manutenção mesmo! Pois o proprietário da manutenção que quiser quando quiser), com peças de carro, com problemas gritantes nos projetos etc... Os fabricantes mantêm as vendas destes equipamentos com base em inverdades. Os compradores certamente iludidos compram alheios as estatísticas pois, como sabemos todos os acidentes, incidentes e mortes são omitidos uma vez que, o CENIPA não investiga as ocorrências com este tipo de aeronave. Prejudica a aviação homologada uma vez que concorre com ela de maneira desleal. Prejudica as oficinas mecânicas homologadas, uma vez que este tipo de aeronave não passa por lá, e se passar, coloca o mecânico em dificuldades pois como disse não possuem manual de manutenção. Coloca pilotos profissionais em situação ruim pois quando um proprietário compra por exemplo, um RV10 ele mesmo voa. Se contratar um piloto vai querer pagar pouco dada a “natureza da aeronave”. Este piloto voará ali sob riscos e sem registrar horas (horas são somente usadas para experiência recente, não podendo ser usada para obtenção de licença). Como as pessoas que compram, o fazem, pensando nas “vantagens” ilusoriamente vendidas o despreparo dos pilotos desportivos muitas vezes é algo eschachadamente visível. Economizando os argumentos, pois teria ainda muitos outros, finalizo com a ideia de que para aviação profissional, esta aviação experimental jamais deveria ter saído do âmbito a que foi inicialmente destinada ou seja, o aerodesporto. Então diante de tanta omissão dos órgãos competentes cabe a nos profissionais da aviação o bom combate, esclarecendo e repelindo esta aviação sempre que possível. Assim evitaremos que mais pessoas continuem morrendo.

Responder

O investigador de acidentes aéreos, Tenente Coronel Ref. Luiz Alberto Borges Fortes de Athayde Bohrer, Ex-Chefe da Seção de Treinamento e Controle no CENIPA, expediu um parecer independente do RF A-003/CENIPA/2015, sobre a precária regulação exercida pela ANAC na aviação leve do Brasil:

“Inadequada legislação sobre atuação da ANAC nos processos de fabricação, montagem e manutenção das aeronaves experimentais recreativas.

A legislação que trata das aeronaves experimentais recreativas não contém a obrigatoriedade de atividades exigidas para aeronaves homologadas nos processos de projeto e fabricação e nos procedimentos de aprovação de cada aparelho.

O projeto não precisa ser homologado ou aprovado, sendo que a ANAC apenas recebe a informação do responsável pelo seu desenvolvimento sem que seja submetido a qualquer apreciação de desempenho, materiais ou características diversas.

Sendo assim, qualquer característica inadequada de voo deverá ser detectada e corrigida pelo próprio fabricante / montador, sem a supervisão da ANAC.

O processo de fabricação também não é submetido à supervisão real, sendo tudo realizado a partir de declarações ou preenchimento de formulários pelo próprio operador (quando ele próprio construiu no mínimo 51% de sua aeronave) ou pelo fabricante / montador quando for produzido pela indústria. Dessa forma, erros ocorridos na linha de montagem devem ser detectados e corrigidos pela própria empresa, desde que seja formalmente tratado, comunicado e aprovado. A obrigatoriedade do cumprimento de 50 horas de voo para sua aprovação foi reduzida para 40 horas e ainda é permitido ao fabricante diminuir mais essa quantidade de horas, de acordo com motivos que ele mesmo define.

A aprovação de cada aparelho é feita pelo fabricante / montador que apenas deve preencher uma ficha com uma lista de itens realizados e apresentá-la para a ANAC que a recebe sem submetê-la a um processo crítico. Portanto, alguma informação inverídica que conste desse documento, tem a oportunidade e pode permanecer como válida por falta de ação do poder concedente, e ainda que esteja em conformidade com a legislação, esse procedimento contém lacunas.

O fato é que, nos dias atuais, essas regras (que pouco evoluíram) tornaram-se insuficientes para atender às exigências atuais desse segmento da aviação civil

brasileira. Há aviões, considerados, sob muitos aspectos, da mesma forma que os ULM de outrora, apesar de que podem ser comparados com vários aviões da categoria normal quanto à performance, tecnologia eletrônica embarcada (EFIS e piloto automático com GPS acoplado), rádio para comunicação (licença de estação de aeronave requerida).

Ao aplicar as regras contidas na legislação daquele período à realidade atual, sob o ponto de vista da tecnologia de materiais, performance, recursos e eletrônica embarcada, entendemos que pouco restou que possa ser aproveitado de forma adequada, ou seja, sem comprometer a segurança da operação, no projeto, na fabricação, na manutenção e na operação das aeronaves experimentais recreativas atuais.”

CONCLUSÕES

1. Trata-se tudo de uma emblemática revelação de descaso por parte da ANAC com a segurança da aviação leve, passível de enquadramento de seus dirigentes como:
 - a. Improbidade administrativa:

Lei n. 8.429, de 2 de junho de 1992 - Punições de caráter civil e política, incluem a perda da função pública, suspensão dos direitos políticos, multas e reparação do dano (STJ julgou imprescritível)³⁰⁰.
 - b. Crime de prevaricação:

Art. 319 do Código Penal - Retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício, ou praticá-lo contra disposição expressa de lei, para satisfazer interesse ou sentimento pessoal:
Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

2. Também transparece nas confusas atitudes já judicializadas da ASIPAER, uma clara atuação do REGULADOR em defesa de um crime organizado pelo REGULADO da EDRA/SCODA Aeronáutica, que tenta encobrir sua culpa alegando inaplicabilidade do Boletim Mandatório, e tentando incriminar a vítima indefesa. Essas atitudes do REGULADOR são passíveis de enquadramento no Código Penal Brasileiro como:
 - a. Crime de Advocacia Administrativa:

Art. 321 - Patrocinar, direta ou indiretamente, interesse privado perante a administração pública, valendo-se da qualidade de funcionário:
Pena - detenção, de um a três meses, ou multa.
Parágrafo único - Se o interesse é ilegítimo:
Pena - detenção, de três meses a um ano, além da multa.

Nenhuma das instituições públicas abaixo pode alegar desconhecimento dessa escandalosa situação, pois nesses últimos anos a todas a ABRAVAGEx apresentou denúncias sobre os fatos acima, com amplo suporte documental probatório:

- Câmara dos Deputados³⁰¹;
- Ministério Público Federal: Denúncia nos mesmo moldes da apresentada à Câmara dos Deputados, e que é apurado pelo Inquérito Civil n. 1.25.000.002126/2016-60³⁰²;
- Senado Federal: mesma denúncia acima;
- Corregedoria da ANAC: mesma denúncia acima;
- Controladoria Geral da União – CGU³⁰³;

A pior reação dessas entidades públicas não foi a inércia que todas demonstraram, mas sim a resposta desta última, a CGU³⁰⁴, que provavelmente foi induzida pela ANAC a focar apenas no fato visível de que em grande parte não houve mesmo real infração a normas por parte de um agente público.

A CGU, apesar de reconhecer que seria possível questionar a qualidade da norma denunciada, não foi alertada pela ANAC de que o desvio não foi o desatendimento da regulação por servidores, mas sim o próprio teor leniente dessas normas.

Assim a ANAC induziu em erro a CGU levando-a a considerar, enganosamente, apenas o fato de não ter havido participação de funcionários públicos que justificasse sua atuação controladora, já que foram cumpridas por eles as normas vigentes, não havendo portanto participação culposa ou dolosa desses agentes.

Mas o problema está mais em cima, na gênese das normas, expedidas pela alta cúpula da ANAC até mesmo contrariando esses próprios agentes públicos dos escalões técnicos subordinados.

Da denúncia original da ABRAVAGEX em 2016, constou:

- A delegação da regulação ao G.T. via DCA-BR, resultando em desvios que sobrepuseram interesses econômicos à segurança de voo e às leis;
- O comportamento omissivo dos agentes públicos ao figurar como simples ouvintes nas reuniões que urdiram esses desvios;
- As isenções exclusivas e anticoncorrenciais dadas a uma única empresa;
- A fraude documental confessada pelo Presidente da OSCIP ABUL, entidade delegada pela ANAC pra aplicar provas teóricas e práticas para pilotos, etc..

A ABRAVAGEX recorrerá novamente à CGU, agora com muitos mais elementos probatórios que em 2016, no sentido de alertá-la para que não se deixe iludir pelas aparências, e possa ver com mais clareza como de fato tem agido a ANAC.

Confiamos que a CGU, desta vez melhor informada, poderá agir em consonância com os princípios e objetivos de seu Planejamento Estratégico:

Missão: *"Promover o aperfeiçoamento e a transparência da gestão pública";*

Visão: *"Ser reconhecida pelo cidadão como indutora de uma Administração Pública 100% íntegra, participativa, transparente, eficiente e eficaz."*

Valores: *"Transparência, Ética, Imparcialidade, Excelência, Idoneidade e Foco no Cidadão."*

Mas talvez o magistral ilusionismo com que a ANAC tão cuidadosamente erigiu ao longo dos anos essa fachada de transparência, participação social e preocupação com a segurança de voo, tenha também influenciado não só a CGU, mas até o Ministério dos Direitos Humanos, que na Portaria nº 347, resolveu:

*“INDICAR a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC como entidade apta a receber as honrarias ou as homenagens especiais do Prêmio Direitos Humanos 2018, por sua relevante atuação, em âmbito nacional e/ou internacional, na **promoção e defesa dos direitos humanos.**”*

Essa portaria foi publicada no Diário Oficial da União em 19/11/2018, Dia da Bandeira (não da bandeira ideológica do “risco aceitável” ou a do “voo por conta e risco”, ambas defendidas pela ANAC).

Pergunta-se:

Houve de fato essa alegada “relevante atuação, em âmbito nacional e/ou internacional, na **promoção e defesa dos direitos humanos**” por parte da ANAC, uma vez que essa autarquia federal tem demonstrado que sequer respeita os direitos humanos civis, consumeristas e constitucionais, e menos ainda os defende?

Talvez o presente trabalho ajude a responder essa pergunta.

ALERTA FINAL

A ANAC FINALMENTE ADMITE SEUS ERROS, MAS PERSISTE ADIANDO SUA CORREÇÃO

Em 30/08/2018 a ANAC publicou o documento “*Elaboração da Agenda Regulatória 2019-2020*”³⁰⁵, onde finalmente, pela primeira vez, a ANAC convida o público em geral, afetado pelas suas normativas para a aviação leve no Brasil, para uma audiência pública **presencial**, e não mais **por e-mail** como sempre fez.

O “*FORMULÁRIO PARA PROPOSIÇÃO DE TEMA AGENDA REGULATÓRIA DA ANAC PARA O BIÊNIO 2019/2020*”³⁰⁶ trata então da aviação leve, que a ANAC ainda chama de “experimental”, em documento que é a mais clara admissão das múltiplas culpas dessa agência pelo desastroso caos normativo da aviação leve e esportiva.

Abaixo esmiuçamos cada tópico desse documento, comentando-os:

1. “*Para efeitos deste formulário, serão considerados como potenciais TEMAS aqueles que se enquadrem no cumprimento das atribuições legais e das políticas públicas e que tenham relevância para o setor regulado e para a sociedade, seja pela **urgência em seu tratamento**, seja pelos benefícios gerados.*”

OBS: A ANAC confessa saber que os temas merecem “**urgência em seu tratamento**” mas é ela própria que sempre posterga esse tratamento, prometendo estudos futuros quando contrariada por seus próprios pares, e dando isenções com prazos futuros que chegam a beneficiar interesses econômicos privados até o ano 2021;

2. “*1. QUAIS OS PROBLEMAS OU OPORTUNIDADES QUE SE PRETENDE AVALIAR?
Os objetivos e premissas das atividades da aviação experimental têm sido muitas vezes **desvirtuados**.*”

OBS: A ANAC confessa saber que “os objetivos e premissas das atividades da aviação experimental têm sido muitas vezes **desvirtuados**.” – mas é ela própria que propiciou que fossem **desvirtuados** através de isenções de normas de segurança e delegações de poderes a pessoas, instituições e até empresas com conflito de interesses;

3. “*Aparentemente, há uma **falha regulatória** que permite que situações não desejáveis ocorram na prática.*”

OBS: A ANAC confessa saber que “aparentemente, há uma **falha regulatória**” – mas é ela própria que a criou essa delegando a regulação aos regulados do G.T. de 2009, e delegando fiscalização de produtos industriais ao próprio dono da indústria.

Aliás, como já dito, Nelson Eisaku Nagamine, Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC, desde 2012 já admitia saber do desvirtuamento da aviação experimental de construção amadora e seus impactos na segurança de voo, formação de pilotos e “*um considerado elevado nível de acidentes na aviação ultraleve*”.

4. “A ANAC deve buscar **ajustar sua regulação** ...”

OBS: A ANAC confessa saber que “... deve buscar **ajustar sua regulação**” – mas é ela própria que há poucos meses atuou para **DESajustar sua regulação**, prorrogando até o ano de 2021 a ilegal isenção da presença de um construtor amador na fabricação industrial de aeronaves, isentando as indústrias de cumprirem normas de segurança, apenas por ostentarem essa falsa qualificação de “construção amadora”;

5. “...construção amadora deve se restringir a um **propósito educativo e recreativo**;”

OBS: A ANAC confessa saber que a “construção amadora deve se restringir a um **propósito educativo e recreativo**” – mas é ela própria que permite a fabricação industrial sem regras de segurança, **com fim lucrativo**, sem relação com desenvolvimento de produto, **e sem propósito educativo e recreativo**;

6. “...quando se trata de aeronave não certificada, **não deve haver assimetria de informação**, principalmente entre o construtor e o usuário da aeronave (usuários devem estar cientes dos riscos);

OBS: A ANAC confessa saber que “quando se trata de aeronave não certificada, **não deve haver assimetria de informação**, principalmente entre o construtor e o usuário da aeronave” – mas é ela própria que permite a propaganda enganosa de muitas indústrias, que anunciam inveridicamente que suas aeronaves são certificadas como ALE/LSA, e que cumprem as normas internacionais de segurança ASTM.

Mesmo para eventuais casos de real certificação oficial do cumprimento dessas cruciais normas ASTM, essa chancela oficial não é digna de confiança, pois é feita sem qualquer checagem, sendo baseada apenas na declaração do próprio industrial, como declara o agente público responsável por esse setor, o Gerente de Certificação de Aeronaves na ANAC Nelson Eisaku Nagamine:

“A emissão do CA Especial do ALE é praticamente **baseada apenas na declaração do próprio fabricante**. É importante lembrar que as aeronaves LSA precisam cumprir com as normas da ASTM, isso por si só traz garantias de um incremento na segurança de voo.³⁰⁷”

“...quando se trata de aeronave não certificada, não deve haver externalidades negativas (**terceiros que não estejam cientes dos riscos devem ser protegidos** ou a operação deve estar afastada deles).

O estudo regulatório deve envolver tanto questões relativas à construção, à importação e à aeronavegabilidade dessas aeronaves.

OBS: A ANAC confessa saber que “não deve haver ... (terceiros que não estejam cientes dos riscos devem ser protegidos ...).” – mas é ela própria, como agente público, que deve saber que o simples conhecimento de riscos pelos consumidores não a isenta do dever de garante, como previsto em várias leis brasileiras.

A proverbial despreocupação da ANAC com o interesse público, em contraste com sua zelosa preocupação com interesses corporativos, empresariais e associativos, também transparece no item 5 desse documento:

7. 5. IMPACTOS NEGATIVOS OU POSITIVOS À SOCIEDADE

***Impactos negativos.** Há a possibilidade de outros países permitirem a fabricação seriada de aeronaves de construção amadora, podendo ser um incentivo a criação de empresas nestes países visando este mercado brasileiro, oferecendo risco à indústria nacional (participantes do programa IBR2020, fabricantes ALE e componentes) e aumento da carga de fiscalização da ANAC sobre a aviação experimental. Insegurança com relação à aplicação de requisitos pode minar os avanços do setor e causar descumprimento não intencional.*

A ANAC cita a sociedade apenas no *caput* do item 5, mas no texto permanecem como únicas preocupações da ANAC:

- Os interesses econômicos das indústrias suas parceiras, ameaçadas por outros países visarem o mercado brasileiro, com risco à indústria nacional;
- O interesse da própria ANAC de livrar-se do cumprimento de seu dever de garantir segurança aos cidadãos em TODA a aviação, ao tentar fugir do que chama de “aumento da carga de fiscalização da ANAC”.

Neste item dos *“Impactos negativos”* não há uma só linha sobre o comprovado, gigantesco, inaceitável impacto negativo que toda essa desregulação abusiva produz na segurança de voo, com o aumento anual de acidentes principalmente fatais.

Apenas no item *“Impactos positivos”*, onde a ANAC refere vantagens aos negócios do setor empresarial de escolas de aviação, *“melhorando a competitividade do setor”*, aparece preocupação com segurança, mas apenas como um efeito secundário das mudanças no mercado decorrentes da importação *“de aeronaves mais seguras”* de outros países, e não da regulação e da fiscalização oficial no Brasil tanto na produção de aeronaves quanto no ensino de pilotos, como deveria ocorrer:

- “Impactos **positivos**. Oportunidade das escolas de aviação, na vigência das novas regras do RBAC 91 e 141, poderão importar ALE usadas melhorando a **competitividade do setor**, além de aumentar a oferta no Brasil de aeronaves mais seguras do que as de construção amadora.”

Como habitualmente as decisões da ANAC ignoram resultados de debates, a iniciativa de finalmente realizar audiência pública com a presença física dos representantes das vítimas fatais, que por óbvio não podem se manifestar, pois estão mortas, acaba servindo para que a ANAC alegue que a sociedade tacitamente teria concordado com suas questionáveis decisões, tomadas posteriormente.

Esse verniz de pretensa legalidade, transparência e participação popular, não é de fato um esforço legítimo da ANAC para dar maior segurança na aviação brasileira, seja leve/esportiva ou não.

Na verdade, estamos diante de mais um episódio da tediosa série de habituais promessas de estudos para correção futura de desvios regulatórios que se perpetuam, como se vê nessas várias audiências públicas simuladas por e-mail, e até mesmo em expedientes idênticos a essa atual *Agenda Regulatória 2019/2020*.

Há dois anos assistimos a esse mesmo “filme”, quando da *Agenda Regulatória 2017/2018*, onde no “*Descritivo do Tema Proposto*” a ABRAVAGEX constou: “*Necessidade de adequar a regulação e a fiscalização da aviação ‘experimental’*”³⁰⁸.

Dois anos depois desse esforço e do gasto de recursos públicos, nenhum efeito prático resultou para adequar a regulação e a fiscalização dessa aviação ao interesse público, e sanar seus graves conflitos com a Lei – ao contrário, tudo piorou.

Esse procedimento atual denominado “agenda regulatória” também não constitui um exercício de autotutela administrativa da ANAC para corrigir seus erros passados, pois esse princípio do direito administrativo encontra limites no princípio da segurança jurídica e da estabilidade das relações jurídicas.

Os pilares dos desvios regulatórios atuais foram lançados ao longo de mais de 30 anos, e pelo art. 54 da Lei 9.784/99 (que regula o processo administrativo), o direito da Administração de anular atos de que decorram efeitos desfavoráveis para os destinatários, decai em cinco anos contados da data em que foram praticados.

Jamais houve e ao que parece nunca haverá na verdade um esforço de autotutela por parte da ANAC, pois sequer permite que se abordem temas que contrariem seus interesses autoritários e comprometidos, como na situação abaixo:

Em 12/09/2018 a ANAC solicitou que os membros de seu Conselho Consultivo enviassem suas contribuições (?) para a pauta da reunião de 17/10/2018, e a ABRAPAVAA e a ABRAVAGEx enviaram o formulário com a seguinte pauta:

1. *Composição paritária entre usuários, prestadores e agência reguladora;*

Essa pauta se justifica pela assimetria na composição deste conselho com 18 membros, onde os empresários ocupam **11** cadeiras (**61%**), e os usuários/consumidores apenas **03** cadeiras (**16%**).

2. *Transformação do Conselho de Consultivo para Deliberativo;*

Essa pauta se justifica pela absoluta inocuidade desse conselho, que tem servido apenas como fachada de transparência e representatividade popular para encobrir as arbitrarias decisões da ANAC, geralmente comprometidas com interesses econômicos privados e não com o interesse público tanto no aspecto econômico quanto em termos de conforto, segurança pessoal e segurança jurídica.

3. *Ressarcimento das despesas dos representantes dos consumidores.*

Essa pauta se justifica pelo fato absurdo dos consumidores, já pifiamente representados e sem direito a voto, ainda terem que financiar na prática as passagens dos representantes dos próprios interesses econômicos privados que aviltam não só interesses, mas até os direitos desses mesmos consumidores, que têm que pagar passagens aéreas a esses próprios exploradores do transporte aéreo.

Em 10/10/2018, às 19h20min, apenas três dias úteis antes da referida reunião, quando as passagens aéreas se tornam cada vez mais caras pela proximidade dos voos, o membro do Conselho Consultivo Augusto Fonseca da Costa, representante de duas entidades de defesa dos consumidores, recebeu um e-mail³⁰⁹ da ANAC com o conteúdo abaixo:

“Prezado Conselheiro,

Boa noite!

*Informamos que **não será possível a inclusão do tema proposta** na pauta da Reunião do dia 17/10/2018.*

*O assunto, no entanto, poderá ser tratado no período destinado aos **assuntos diversos**, após as apresentações.*

Permanecemos à disposição.”

Com isso, além de já não haver paridade, efetividade e direito a voto, a representação dos usuários e consumidores ficou destituída, também do direito a

voz, pois ao invés de poder expor seus pleitos por 20 minutos em apresentação audiovisual, sua participação se daria apenas verbalmente, por cinco minutos, sem audiovisual, como é de praxe em “*assuntos diversos*”.

A ANAC não apresentou nenhuma justificativa para vetar a apresentação da pauta na qual o único representante dos interesses e direitos dos consumidores dos serviços aéreos, e seus correlatos, discutiria temas de interesse público.

Sendo assim, não havia motivo para o dispendioso deslocamento por 3.000 km desse representante dos **consumidores**, perdendo vários dias de trabalho e ainda pagando do próprio bolso passagens aéreas justamente aos **fornecedores** contra os quais, em tese, defenderia esses direitos, se lhe fosse dada a oportunidade.

Ao contrário, sem a chance sequer de uma condigna apresentação dos pleitos das entidades defensoras de interesses e direitos dos consumidores, sua presença apenas serviria para ser alegada pela ANAC como pretensa legitimação de mais decisões arbitrárias, em prejuízo do interesse público, como de hábito ocorre.

Infelizmente, essa dificuldade de defender o interesse público não é exclusiva da esfera do executivo, como a ANAC, pois também surgem da morosidade do judiciário, quando não da parcialidade de decisões nas altas instâncias.

Mas no legislativo as distorções são igualmente graves, como na recente aprovação pelo Senado, a toque de caixa, dos reajustes dos proventos do judiciário, no pior momento possível: uma das maiores crises econômicas de nossa história.

E AO FINAL O RELATOR DO PLS 258/2016 IGNOROU OS DEBATES NO CERCBA E NO CEAERO

Em 07/11/2018 foi finalmente votada e aprovada essa versão final do PLS 258/2016, depois de repousar por dois anos nos escaninhos do CEAERO, sem qualquer debate, por não ter havido convocação, e porque o tema foi considerado como já debatido e definido pelas entidades de defesa do consumidor.

Só que não.

No caso específico da aviação leve, as indústrias e associações, que já pressionavam desde as discussões no CERCBA, e nas 17 emendas do CEAERO, já citadas, manobraram sub-repticiamente para distorcer, novamente, o novo CBAer.

Em 06/11/2018, **véspera** do dia da votação, de súbito o Senador José Maranhão apresentou substitutivo³¹⁰, em atropelo que não deixou tempo hábil para análise e

reação das entidades de defesa do consumidor e de vítimas da aviação como a ABRAPAVAA e a ABRAVAGEx, ou de qualquer outra instituição da sociedade ou cidadão comum – todos diretamente afetados pelas regulações em questão.

Na verdade essa subiteza só surpreendeu os dirigentes da ABRAVAGEX e da ABRAPAVAA, acostumados a proceder com ética e decoro, por falta de malícia e familiaridade com os escusos mecanismos pelos quais costumam tramitar os processos no legislativo brasileiro.

Cidadãos comuns e instituições como as entidades de defesa dos direitos do consumidor são vistos por lá, e com razão, como verdadeiros aprendizes de feiticeiro, sujeitos a serem facilmente ludibriados pelas artimanhas de influentes e sagazes lobistas, assessores parlamentares e políticos em geral, experts nos meandros da burocracia e da liturgia dos processos legislativos, e íntimos das brechas que permitem o triunfo de interesses materiais sobre o interesse público.

Por isso nem a ABRAPAVAA e nem a ABRAVAGEx souberam ler duas ou três manobras anteriores do assessor de gabinete do Presidente do CEAERO, o Senador Vicentinho Alves, que eram prenúncios claros de que se aproximavam arditosos estratagemas para tentar distorcer os objetivos do Código Brasileiro de Aeronáutica, em favor de interesses empresariais:

1) Altas horas da noite de 29/08/2017, nove dias úteis antes da leitura do PLS 258/2016, produzido no CERCBA e no CEAERO após debates amplos e onerosos a entidades e aos cofres públicos, um assessor de gabinete do Presidente do CEAERO fez um estranho contato por WhatsApp com o autor deste estudo, o Presidente da ABRAVAGEx e representante da ABRAPAVAA nas comissões pertinentes do Senado, a saber o CERCBA e o CEAERO.

Em despropositado surto de gentileza, esse assessor se propunha a enviar um livro de presente ao representante dessas entidades.

Mas na verdade as perguntas que fez levaram a crer que se tratava de sondagens para saber se as entidades de defesa do consumidor e de vítimas de acidentes aéreos compareceriam à audiência pública na qual se daria a leitura do PLS 258/2016, que se iniciaria nove dias úteis depois, em 12/09/2017.

Outro objetivo dessa clara bajulação, que se tornou óbvio, foi o de perscrutar eventual posicionamento contrário dessas entidades de consumidores ao conteúdo do PLS 258/2016, que reformaria o Código Brasileiro de Aeronáutica, projeto de lei

já denunciado pela Folha de São Paulo por defender interesses empresariais, e já apelidado nos meios aeronáuticos de “Código Brasileiro das Companhias Aéreas”.

2) Mais de dois anos depois, estando o PLS 258/2016 tido como definido, novamente, em 18/10/2018, 12 dias úteis antes da votação final do PLS 258/2016 no CEAERO, que ocorreria em 07/11/2018, o mesmo assessor de gabinete do Presidente dessa comissão senatorial fez nova investida, desta vez com objetivos genéricos, em um grupo de WhatsApp criado pelo Presidente da ABRAVAGEx e representante da ABRAPAVAA, o “Fórum Segurança de Voo”.

Nessa tentativa quase anônima, desta vez esse assessor não ofereceu nenhum livro de presente, inovando sua tática diversiva ao solicitar ajuda para concluir uma “pesquisa”, “um trabalho estritamente acadêmico” sobre a aviação de pequeno porte, sendo imediatamente reconhecida sua identidade no grupo, mas mesmo assim sendo-lhe enviado link justamente para o presente estudo.

3) Malograda a sondagem no grupo “Fórum Segurança de Voo”, novamente, cinco dias úteis antes da votação final do PLS 258/2016 no CEAERO, em 29/10/2018, esse mesmo assessor de gabinete do Presidente dessa comissão senatorial fez novo contato via WhatsApp, desta vez diretamente no celular do Presidente da ABRAVAGEx e representante da ABRAPAVAA, presumivelmente para saber se este sabia da votação, ou qual seria seu posicionamento a respeito.

Já que supúnhamos, enganosamente, que o projeto que seria votado era aquele exaustivamente debatido, esclarecemos que não estaríamos presentes, o que abriu espaço para a absurda apresentação, um dia antes da votação, de um substitutivo que iria desfigurar totalmente a versão debatida há dois anos.

O PLS 258/2016, então aprovado às pressas, saiu ao gosto dos lobistas, e como o CENIPA condenou em 2016 e em 2018, se consolidou nesse projeto de Código do Ar a já existente sobreposição de interesses econômicos privados às leis e ao interesse público de segurança de voo. Comentaremos aqui cada tópico do mesmo:

*Art. 257 Considera-se como aerodesporto a atividade aeronáutica, tripulada ou controlada remotamente, visando a competição, exibição, treinamento, **atividades lúdicas, culturais, turísticas e de aventura**, em conformidade com as normas regulamentares emitidas pelas autoridades de aviação civil e aeronáutica.*

OBS.: Se já os voos panorâmicos **vendidos ao público** em aeronaves sem garantia oficial de segurança vêm sendo camuflados como “instrução”, ao poderem se chamar de **lúdicos, culturais, turísticos** ou de **aventura**, maiores serão essas vendas.

§ 1º As práticas acima definidas independem de prévia autorização da Autoridade Aeronáutica...

OBS.: Mas as “**práticas acima**” são **voos**, e mesmo apenas teoricamente “segregados”, como alega a ANAC em Nota Técnica³¹¹, oferecem riscos até ao tráfego de aviões voando por instrumentos sob controle da Autoridade Aeronáutica.

*...e poderão ser realizadas **livremente** em **todo o espaço aéreo não controlado**...*

OBS.: Tecnicamente, é o espaço “G”, o maior de todos, com a maior parte do tráfego da aviação geral, excluídos apenas os voos comerciais, portanto não é **segregado**, pois o DECEA³¹² e a ANAC³¹³ definem espaço aéreo segregado como:

*“Área Restrita, publicada em NOTAM, onde o uso do **Espaço Aéreo** é exclusivo (de) usuário específico, **não compartilhado com outras aeronaves**, ...”*

*...**sobre áreas de baixa densidade populacional** ou conforme determinado pela Autoridade Aeronáutica, tal como definido nas cartas aeronáuticas, bem como nas áreas terminais definidas ou autorizadas para tanto.*

OBS.: Se de fato a Autoridade Aeronáutica restringisse voos de aeronaves sem garantia oficial de segurança sobre áreas densamente povoadas, como alega, o turboélice que matou a família Agnelli em 2016, não teria destruído duas casas.

§ 2º As operações tratadas nesse artigo se darão por conta e risco exclusivo de seus praticantes, devendo tais condições ser expressamente repassada por seus operadores aos acompanhantes.

OBS.: Se já é inconstitucional repassar riscos para outros, pior ainda quando há relação de consumo, já que o §5º permite que esses voos sejam vendidos ao público e pelo sumário esvaziamento da medida mitigatória de riscos do § 4º que previa:

§ 4º “Somente poderá operar as práticas definidas no caput aqueles que sejam habilitados pelas autoridades de aviação civil e Autoridade Aeronáutica”.

Mas criativamente o substitutivo caído de paraquedas na véspera, o fez assim:

§ 4º Poderão a Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica requerer habilitação específica para a prática de quaisquer modalidades enquadradas no caput quando entenderem necessário para a garantia da segurança de terceiros não envolvidos e do sistema de aviação civil.

OBS.: A nada sutil troca do termo **Somente poderá** pela expressão **Poderão ... quando entenderem necessário**, evidentemente retira toda a obrigatoriedade dessas autoridades habilitarem e exigirem habilitação nesses voos.

Se já há cada vez mais acidentes na aviação esportiva conduzida por pilotos habilitados, pior será com pilotos não habilitados, nos casos em que a *Autoridade de Aviação Civil e a Autoridade Aeronáutica* não **“entenderem necessário”**.

Em notícia ao público³¹⁴ a ANAC alega como requisito aos voos de **ultraleves** **“um atestado de capacidade técnica”**, mas no RBAC 103, item 103.7 consta:

“Documentação exigida:

*(a) A operação de veículo **ultraleve** ou balão livre tripulado segundo este regulamento **não exige habilitação de piloto** ou certificado de aeronavegabilidade emitidos pela ANAC.”*

*§ 5º Desde que seja com os objetivos distintos daqueles previstos no art. 231 deste Código, **poderão ser remunerados os voos turísticos de aventura em aeronaves esportivas** e equipamentos destinados a essa finalidade.*

OBS.: Finalmente, o paragrafozinho pelo qual tanto lutou o lobby industrial/associativo: a liberação do uso **comercial** das aeronaves fabricadas sem garantia oficial de segurança, e agora pior – podendo ser operadas por “pilotos” **sem habilitação**, como se fossem os inofensivos “banana boats” das nossas praias, que de tão inofensivos, derrubam os banhistas de propósito ao final dos passeios.

Contudo, até para uso comercial desses brinquedos aquáticos, que não voam, e de onde as pessoas caem de altura inferior a 1 metro nas macias águas, é exigido habilitação.

Tudo tramado nos bastidores do Senado, enquanto a OSCIP ABUL dissuadia eventuais suspeitas desses intentos comerciais, ostentando em seu site o logotipo:



Em harmonia com isso tudo, em 01/01/2019 RBAC 103 livrará a ANAC para sempre de regular e fiscalizar a aviação leve no Brasil – tudo finamente orquestrado.

Como sempre, mais do mesmo: as velhas artimanhas pelas quais as leis e até as normas infralegais do país já nascem distorcidas.

Felizmente e finalmente, o Brasil acaba de se libertar das garras do esquerdismo entreguista, e derrotar essas ideologias e seus desvios, também demitindo nas urnas as velhas raposas de todos os partidos políticos infiltradas no executivo e no legislativo, nos três níveis de governo: municipal, estadual e federal.

Agora certamente teremos a chance de passar o país a limpo, dissecando cada um dos múltiplos esquemas de favorecimento que se infiltraram gradualmente nas estruturas do governo e das instituições em geral, nos últimos anos, em compulsivo entreguismo que sempre favorece interesses estrangeiros em anticoncorrencial prejuízo dos interesses dos empresários brasileiros.

Por tudo isso a ABRAVAGEx continuará, agora com muito mais vigor e chance de sucesso, na sua luta pela segurança de voo e na defesa dos consumidores, usuários, pilotos, passageiros e terceiros em outras aeronaves ou mesmo em solo.

A ABRAVAGEx estende sua luta também para viabilizar que nossa indústria aeronáutica leve se torne sustentável, exatamente por basear-se na ética, na segurança, e no respeito às leis, e não nessas autodestrutivas isenções de normas de segurança que comprometem sua credibilidade junto ao público e consequentemente sua sobrevivência a longo prazo.

A estupefação geral que a sociedade brasileira vem mostrando diante de tantos absurdos praticados pelo poder público, impõe que se tente entender a dinâmica psicológica pela qual tantas e tão graves ilegalidades persistem por tanto tempo, com tantos atores, sem criar embaraços ou dramas de consciência em nenhum deles – sejam os detentores dos interesses econômicos diretamente favorecidos, sejam os praticantes dos atos públicos que os favorecem.

À medida que o tempo passa, a interação cotidiana com os processos escusos de gigantescas tramas nada republicanas como essas aqui expostas, passa a criar em todos os envolvidos a sensação de familiaridade, de rotineira naturalidade.

Essa sensação vai tecendo uma teia de racionalizações que termina em progressiva dessensibilização das escalas de valores morais, e em uma ilusão de plena legalidade de tudo, ilusão esta que acaba passando para os próprios afetados pelas ilegalidades: os cidadãos, consumidores, e ao final, as vítimas desses conluios.

É assim, por exemplo, que muitos gestores públicos, após serem aprovados em concursos, sentem-se no direito adquirido de cometer até arbitrariedades, já que se esforçaram tanto e por isso se julgam merecedores de justa recompensa, consubstanciada no pretense direito de exercer um poder absoluto.

Alguns agentes públicos, pelo mesmo motivo, se sentem uns iluminados que conseguem entrever a verdade, o interesse público e até a justiça, com exclusividade, através dos muitas vezes confusos meandros da lei.

Outros, por terem sido nomeados não por mérito técnico, mas por indicação política por terem auxiliado nas campanhas eleitorais, passam a se sentir como repositórios da vontade popular que foi expressa nas urnas e que, por isso, quaisquer atos seus já nasceriam revestidos de plena legitimidade democrática.

Por essas e outras, eventuais conflitos de seus atos oficiais com os rigores da legislação maior, passam a ser considerados como mera formalidade burocrática, contornável pela sua subsunção a expedientes processuais já devidamente consagrados na liturgia dos cargos.

Isso tudo mesmo que se tratem de simples dispositivos internos, como Instruções de Serviço – I.S., Instruções Normativas – I.N., Notas Técnicas – N.T., e outras normas infra legais, que apenas por ostentarem rebuscadas siglas alfanuméricas, já transpirariam legitimidade e com isso poderiam contrariar leis hierarquicamente superiores como a Constituição Federal, o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor, etc..

A generalizada diluição de responsabilidades, favorecida pelo gigantismo do Estado brasileiro, e no caso, de suas agências reguladoras, garante por fim uma sensação quase honesta de cumprimento do dever, ou no mínimo de fiel obediência a “ordens superiores”, estas sim tidas como as pretensas responsáveis.

O mesmo ocorre com o lado oposto dessa incestuosa relação entre governo regulador e iniciativa privada regulada: o lado dos beneficiários materiais diretos das benesses que acabam conquistando junto ao poder.

O desgastante e dispendioso trabalho dos empresários para costurar alianças administrativas e muitas vezes patrocinar apoios políticos com os agentes públicos reguladores, donos da “caneta”, dos carimbos, cria a sensação de merecimento por parte do empresariado regulado, e esse mérito ilusório alivia eventuais sensações de culpa por parte desses beneficiários de vantagens muitas vezes indevidas.

Esse lenitivo de consciência alia-se à sensação de merecimento em alguns empresários, por desempenharem relevante papel social, graças ao pagamento de impostos, ao fornecimento de produtos que satisfazem desejos de consumo da sociedade, e principalmente: à geração de empregos, em um país tão carente deles.

O efeito final desses mecanismos aplacadores de eventuais dramas de consciência, é que nos dois lados dos espúrios conluios entre público e privado, hoje de conhecimento e pasmo geral, há defensores ferrenhos dessas distorções nascidas da má-fé, mas que ao final passam a ser defendidas como se fossem semi-idôneas, fruto de inatacáveis sentimentos de boa fé e altruísmo.

Assim, mentiras “goebbelianas”, repetidas à exaustão, acabam sendo consideradas como verdades não só pelo público alvo, mas até mesmo pelos seus próprios autores, como a versão de que essa aviação é base para o desenvolvimento da indústria aeroespacial, ou que ela não necessita fiscalização porque o voo é por conta e risco, ou outras ficções tão acalentadas pelo segmento da aviação esportiva.

A famosa frase “*Que país é esse!*”, do ex-Diretor de Serviços da Petrobras condenado por corrupção passiva, recebimento de vantagem indevida, lavagem de dinheiro e associação criminosa, é emblemática de distorções perceptivas assim.

Como profissional de saúde mental, bem como empresário e gestor de empresas, ousamos aqui sugerir uma hipótese diagnóstica acerca desse compulsivo, incoercível hábito arraigado entre certos políticos e empresários, de obter sucesso através de manobras, de conchavos, e não de competência, uma polaridade que chamaríamos de “con/com”.

Ao menos do lado dos empresários muitos, ao invés de investir em aprimoramento das técnicas de gestão empresarial para manter sua competitividade, atravessam décadas bajulando políticos para obter vantagens indevidas na gênese da legislação, quando não em sua interpretação e aplicação.

Se todo esse esforço pessoal e dispêndio econômico financiando campanhas de candidatos, voando regularmente a Brasília e gastando em hotéis, fosse investido no aprimoramento da qualidade e da segurança dos seus produtos, no caso da aviação investindo em certificação, não seria muito mais vantajoso, não só em termos de conceito junto ao público e conseqüente lucratividade, mas principalmente em tranquilidade e sentimento de realização pessoal e profissional?

É o caso dos escândalos do mensalão e do petrolão que revelaram um nível de ganância incompreensível, e que levaram à prisão cidadãos que chegaram ao topo de suas carreiras, enriqueceram, tinham fama e prestígio, mas eles próprias destruíram tudo perseguindo a vaidade de se sentirem mais espertos do que todos.

A porção mais alta da Pirâmide de Maslow, que hierarquiza as necessidades humanas, acaba sendo destituída de seus valores morais e como objetivo de vida

substitui o sentimento de auto realização pela sensação de supremacia, por ter superado a todos apenas por conquistar e usufruir de vantagens indevidas.

Mais do que o dinheiro em si, esse sim é o mecanismo que está na base dos escândalos de corrupção, da supremacista luta pelo poder a qualquer preço.

Mas a diferença crucial entre os conhecidos desvios do “mensalão” e do “petrolão”, e o da aviação leve e esportiva aqui revelado, que podemos chamar de “ANACÃO”, é que os primeiros roubam – enquanto esse último mata.

Passou da hora de uma “Operação LavANAC”, ou até “LavAgências” reguladoras, além de “LavaEstado” em geral.

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=rrIPUrJm7qg>

² <http://www19.senado.gov.br/sdleg-getter/public/getDocument?docverid=ef04bf32-9f4e-4e0c-bd38-0df2e46e6f57;1.0>

³ <https://www.anac.gov.br/arquivos-de-referencia/conselho-consultivo/ata-08-12-16>

⁴ ASTM International (ASTM), originalmente conhecida como American Society for Testing and Materials, é um órgão estadunidense de normalização. A ASTM desenvolve e publica normas técnicas para uma ampla gama de materiais, produtos, sistemas e serviços.

⁵ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-103-emd-00/@@display-file/arquivo_norma/RBAC103_Emd00.pdf

⁶ http://www.potter.net.br/media/pt/RF_A-003CENIPA2015_PU-PEK_1.pdf

⁷ <https://www.dropbox.com/s/dznwp3x5952unbi/3.%20TRF4%20-%20Ac%C3%B3rd%C3%A3o%20obrigando%20o%20CENIPA%20a%20fornecer%20os%20dados%20factuais%20das%20investiga%C3%A7%C3%B5es%20aos%20familiares%20da%20v%C3%ADtima.pdf?dl=0>

⁸ <https://www.alvarodias.com.br/2017/07/10/senador-faz-apelo-a-anac-por-mais-seguranca-na-aviacao-esportiva-do-pais/>

⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=MfFWRZQVsw>

¹⁰ <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3811585>

¹¹ <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3810706>

¹² <https://processual.trf1.jus.br/consultaProcessual/processo.php?proc=122338720164013400&secao=DF&pg=1&enviar=Pesquisar>

¹³ <https://www.facebook.com/Abrevagex/>

¹⁴ <http://abrevagex.org.br/>

¹⁵ https://www.youtube.com/channel/UCJBL3B2pjyrN2h1Io-3DsSQ?view_as=subscriber

¹⁶ <http://alias.estadao.com.br/noticias/geral,experimento-de-risco-como-a-morte-do-filho-levou-um-medico-a-expor-os-perigos-dos-avioes-amadores,10000079373>

¹⁷ <http://www.aviacaobr.com.br/Biblioteca/Estadao.pdf>

¹⁸ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-183-emd-01/@@display-file/arquivo_norma/RBAC183_EMD01.pdf

¹⁹ <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/2018/resolucao-no-473-07-06-2018>

²⁰ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6712722/cliente/255>

²¹ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6702869/cliente/255>

²² <https://gesneroliveira.blogosfera.uol.com.br/2018/04/23/loteamento-das-agencias-reguladoras-e-convite-a-corrupcao/>

²³ <https://www.portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/98967-gestao-das-agencias-reguladoras-em-foco-no-congresso>

²⁴ <https://oab-rs.jusbrasil.com.br/noticias/522434987/artigo-do-presidente-nacional-da-oab-o-preco-das-passagens-e-a-inocencia-da-anac?ref=feed>

²⁵ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6601188/cliente/255>

²⁶ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6711616/cliente/255>

²⁷ <http://www.newsanac.com.br/radio/ler/noticia/273480/cliente/255>

²⁸ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6617836/cliente/255>

²⁹ <https://www.portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/98967-gestao-das-agencias-reguladoras-em-foco-no-congresso>

³⁰ <http://www.newsanac.com.br/impresso/ler/noticia/6763375/cliente/255>

³¹ <https://cidadao.reclameaqui.com.br/indices/768/anac-agencia-nacional-de-aviacao-civil/>

³² <http://www.newsanac.com.br/impresso/ler/noticia/6763375/cliente/255>

³³ <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2018/08/20/ciro-se-diz-tentado-a-fechar-agencias-reguladoras-se-for-eleito.htm>

³⁴ <https://www.senado.leg.br/noticias/TV/Video.asp?v=451449>

³⁵ <http://www.oab.org.br/noticia/56580/artigo-correio-do-povo-quem-regula-as-agencias?argumentoPesquisa=%20Quem%20regula%20as%20ag%C3%Aancias?>

³⁶ <http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633768/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6747871/cliente/255>

<http://www.folhamax.com/economia/oab-fara-blitz-contracobranca-de-bagagens-nos-aeroportos/173126>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6747220/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6747221/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633871/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633872/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633873/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633876/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633877/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633878/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633879/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633861/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633880/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633817/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633801/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633802/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633804/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633809/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633783/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633829/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633782/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633805/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633784/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633837/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633869/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633852/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633838/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633866/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/tv/ler/noticia/2633788/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6747768/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6747934/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/radio/ler/noticia/291690/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/radio/ler/noticia/291672/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/radio/ler/noticia/291668/cliente/255>

<https://epocanegocios.globo.com/Economia/noticia/2018/07/oab-e-entidades-protestam-hoje-contracobranca-de-bagagem-despachada.html>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6748199/cliente/255>

<http://www.jornaldebrasil.com.br/brasil/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos/>

<http://www.jb.com.br/pais/noticias/2018/07/27/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos/>

<https://cgn.inf.br/noticia/304754/oab-e-entidades-protestam-nesta-sexta-contracobranca-de-bagagem-despachada>

<https://istoe.com.br/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos/>

<http://www.radioevangelho.com/portal/artigos/noticias/2018/07/27/procon-autua-companhias-aereas-em-porto-alegre-por-cobranca-na-reserva-de-assentos-comuns.html>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6748075/cliente/255>

<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-07/oab-e-entidades-protestam-hoje-contracobranca-de-bagagem-despachada>

<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2018/07/27/procon-autua-companhias-aereas-em-porto-alegre-por-cobranca-indevida-na-reserva-de-assentos-comuns.ghtml>

<https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2018/07/27/procon-autua-companhias-aereas-em-porto-alegre-por-cobranca-indevida-na-reserva-de-assentos-comuns.ghtml>

<https://g1.globo.com/pe/paranambuco/noticia/2018/07/27/blitz-interdita-tres-e-reprova-13-balancas-para-bagagens-no-aeroporto-do-recife.ghtml>

<https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2018/07/27/oab-mg-faz-acao-sobre-cobranca-no-despacho-de-malas-no-aeroporto-internacional-de-belo-horizonte.ghtml>

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/07/27/oab-e-entidades-de-defesa-do-consumidor-fazem-blitz-em-aeroportos-contrabagagem-despachada.ghtml>

<https://g1.globo.com/es/espírito-santo/noticia/2018/07/27/procon-fiscaliza-franquia-de-bagagens-de-mao-no-aeroporto-de-vitoria.ghtml>

<https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2018/07/27/viracopos-procon-sp-fiscaliza-cobranca-de-despacho-de-bagagens-e-atendimento-preferencial-nesta-sexta.ghtml>

<https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2018/07/27/acao-fiscaliza-cobranca-de-despacho-de-bagagens-no-aeroporto-de-palmas.ghtml>

<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2018/07/27/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos.htm>

<https://noticias.r7.com/jornal-opcao/companhias-aereas-sao-autuadas-por-diversas-irregularidades-no-aeroporto-de-goiania-27072018>

<https://noticias.r7.com/brasil/entidades-protestam-hoje-contracobranca-de-bagagem-despachada-27072018>

<https://www.istoedinheiro.com.br/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos/>

<http://alo.com.br/noticias/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos-446872>

<https://exame.abril.com.br/brasil/oab-e-entidades-protestam-hoje-contracobranca-de-bagagem-despachada/>

<https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/oab-faz-blitz-nos-aeroportos-para-orientar-passageiros-contrabusos/>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6748009/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6747992/cliente/255>

<http://blogdocallado.com/oab-e-entidades-protestam-hoje-contracobranca-de-bagagem-despachada/>

<http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6755466/cliente/255>

³⁷ <http://www.rotajuridica.com.br/oab-fara-blitz-contracobranca-de-bagagens-nos-aeroportos-nesta-sexta-feira/>

³⁸ <http://www.newsanac.com.br/impresso/ler/noticia/6423034/cliente/255>

³⁹ <https://www.valor.com.br/empresas/5882961/mpf-diz-que-venda-de-assento-conforto-em-avioes-e-%3Filegitima%3F>

⁴⁰ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6781068/cliente/255>

⁴¹ <http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6751947/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6617850/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6617856/cliente/255>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6617855/cliente/255>

<https://www.dropbox.com/s/0xt3zgg3xvgrcde/Artigo%20do%20presidente%20nacional%20da%20OAB%20-%20pre%3%A7o%20das%20passagens%20e%20a%20%27Inoc%3AAncia%27%20da%20Anac.pdf?dl=0>

<http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6756292/cliente/255>

⁴² <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/08/sob-pessao-agencias-reguladoras-defendem-lei-contraindicacao-politica.shtml>

⁴³ <https://www.insper.edu.br/>

⁴⁴ <https://contas.tcu.gov.br/pesquisaJurisprudencia/#/detalhamento/12/%252a/NUMACORDAO%253A1704/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520COLEGIADO%2520asc%252C%2520ANOACORDAO%2520desc%252C%2520NUMACORDAO%2520desc/true/1/false>

⁴⁵ <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud08/justificativa.pdf>

⁴⁶ <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Form/FormDetail.asp?Form=100-81&Rev=/>

⁴⁷ <http://www.abraex.com.br/dcabrfinal.pdf>

⁴⁸ http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2012/07/justificativa_flyer_isencao.pdf

⁴⁹ <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/justificativa.pdf>

⁵⁰ <https://www.dropbox.com/s/lz30ncm5owghbqg/1.compressed.pdf?dl=0>

⁵¹ <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2013/25/anexo-2013-rbac-61-emd-01>

⁵² <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud09/relatoriorbha37.pdf>

⁵³ <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBHA37CONSOLIDADO.PDF>

⁵⁴ <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud03/ap-03-2017-justificativa.pdf>

⁵⁵ <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud25/ap-25-2017-justificativa.pdf>

⁵⁶ <http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2017/24a-reuniao-deliberativa-da-diretoria/00058-022612-2013-11/voto>

57 http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1514475&filename=PL+6621/2016

58 <http://blogs.correiobraziliense.com.br/servidor/sinagencias-esclare-presidenciaveis-sobre-o-papel-das-agencias-reguladoras/>

59 <http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6751280/cliente/255>

60 https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2010/resolucao-no-141-de-09-03-2010/@@display-file/arquivo_norma/A2010-0141.pdf

61 https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf

62 <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/08/28/passageiros-da-aviacao-tem-direitos-preservados-em-propostas-de-senadores>

63 <http://www.newsanac.com.br/radio/ler/noticia/293454/cliente/255>

64 <http://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/noticias/2018/agosto/turma-declara-como-abusiva-multa-por-cancelamento-antecipado-de-passagem-area>

65 <https://www.conjur.com.br/2017-nov-15/abusivo-cancelar-volta-passageiro-nao-embarcou-ida>

66 <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/549846393/recurso-especial-resp-1595731-ro-2016-0090369-0/inteiro-teor-549846402>

67 <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6763516/cliente/255>

68 <https://osdivergentes.com.br/helena-chagas/agencias-desreguladoras-raposas-no-galinheiro/>

69 <https://www.iata.org/Pages/default.aspx>

70 https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

71 https://www.rtp.pt/noticias/economia/anac-recebeu-mais-de-7000-queixas-em-seis-meses_v1096829

72 <https://vinciaero.com/>

73 <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/brasil-deixou-de-arrecadar-r-3547-bi-com-renuncias-fiscais-em-2017>

74 <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/rab/arquivos/bases/base-internet-dezembro-2017.xlsx>

75 <https://www.dropbox.com/s/jsoci80xoyzafw1/01.%20CENIPA%20-%20Relat%C3%B3rio%20Final%20acidente%20PU-PEK.pdf?dl=0>

76 http://www.potter.net.br/media/uf/pt/PU-PEK_04_01_15_AC_1.pdf

77 <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/justificativa.pdf>

78 <http://jornaldaordem.com.br/noticia-ler/confira-artigo-presidente-nacional-oab-claudio-lamachia-na-edicao-desta-segunda-feira-20-no-jornal-co/44023>

79 <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/03/aviao-de-agnelli-nao-poderia-voar-sobre-areas-muito-povoadas-diz-anac.html>

80 <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/03/roger-agnelli-ex-presidente-da-vale-morre-em-queda-de-aviao-em-sp.html>

81 <http://paraserpiloto.com/2016/03/31/afinal-de-contas-uma-aeronave-experimental-pode-ou-nao-pode-sobrevoar-areas-densamente-povoadas/>

82 <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2018/11a-reuniao-deliberativa-da-diretoria/00058-022612-2013-11/resolucao-no-478-de-7-de-junho-de-2018/view>

83 <https://www.decea.gov.br/?i=quem-somos&p=competencias>

84 <http://www.cta.br/index.php/historico>

85 <http://paraserpiloto.com/2016/03/31/afinal-de-contas-uma-aeronave-experimental-pode-ou-nao-pode-sobrevoar-areas-densamente-povoadas/>

86 <http://www.aviacaobr.com.br/Biblioteca/Estadao.pdf>

87 <http://www2.anac.gov.br/empresas/Formularioslac3108.asp>

88 https://www.dropbox.com/s/sj3h14ao7pxvwdu/ica_100-3_20180828.pdf?dl=0

89 <http://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/bom-dia-santarem/videos/v/queda-de-ultraleve-deixa-um-morto-e-seis-feridos-em-santarem/5642499/>

90 <http://ilhadowelfm.com.br/ultraleve-cai-e-piloto-morre-eletrocutado-em-pontal-do-parana/>

91 <http://amenoticias.com.br/noticias/piloto-morto-em-queda-de-ultraleve-e-enterrado-em-itapeva-sp/>

92 <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/mg/2014-11-29/piloto-e-aluno-ficam-feridos-apos-aviao-cair-numa-casa-em-belo-horizonte.html>

93 <http://www.tvbambui.com.br/noticia/5014/Aviao-monomotor-cai-em-quintal-de-casa-em-Sao-Mateus-ES>

94 <http://g1.globo.com/hora1/videos/v/aviao-ultraleve-cai-e-atinge-casa-no-ce/5587286/>

95 <https://folhadacidaders.blogspot.com.br/2017/12/ultraleve-cai-na-rua-em-bage.html>

96 <http://noticias.r7.com/cidades/noticias/ultraleve-cai-em-cima-de-casa-em-blumenau-sc-20100919.html>

97 <https://noticias.r7.com/balanco-geral-manha/videos/caiu-do-ceu-porta-de-aviao-vai-parar-no-jardim-de-casa-em-mg-14112016>

- ⁹⁸ https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2018/11/04/interna_gerais,1002931/pai-mae-e-tres-filhos-morrem-apos-queda-de-aviao-em-minas-gerais.shtml
- ⁹⁹ <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2018/08/11/aviao-cai-sobre-casa-em-goiania-uma-crianca-morreu-dizem-bombeiros.htm>
- ¹⁰⁰ <http://www.newsanac.com.br/estadual/ler/noticia/6757228/cliente/255>
- ¹⁰¹ <http://ohoje.com/noticia/cidades/n/154086/t/morre-piloto-de-aviao-que-caiu-sobre-casa-em-goiania>
- ¹⁰² <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo/dados-do-anuario-do-transporte-aereo>
- ¹⁰³ <https://www.dropbox.com/s/od8amagk848jeix/Sport%20Aviation%20-%20Experimental%20Accident.pdf?dl=0>
- ¹⁰⁴ https://www.faa.gov/news/fact_sheets/news_story.cfm?newsId=21274&cidTW536
- ¹⁰⁵ <http://www2.anac.gov.br/SGSO2/GrupoInternacionalde.asp>
- ¹⁰⁶ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2004-2006/2006/Decreto/D5745.htm
- ¹⁰⁷ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2015-2018/2015/Decreto/D8610.htm
- ¹⁰⁸ <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/decretos/decreto-no-21-713-de-27-08-1946>
- ¹⁰⁹ <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2010/aud03/justificativa-rbac01.pdf>
- ¹¹⁰ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-21-191-001a/@@display-file/arquivo_norma/IS21.191-001A.pdf
- ¹¹¹ <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/bps/2016/31s1/is61-002d.pdf/view>
- ¹¹² <http://www.faa-aircraft-certification.com/21-191-experimental.html>
- ¹¹³ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-021-emd-02/@@display-file/arquivo_norma/RBAC21EMD02.pdf
- ¹¹⁴ <https://translate.google.com.br/?hl=pt-BR#en/pt/amateur-built%20aircraft>
- ¹¹⁵ <https://translate.google.com.br/?hl=pt-BR#pt/en/aeronave%20de%20constru%C3%A7%C3%A3o%20amadora>
- ¹¹⁶ <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/justificativa.pdf>
- ¹¹⁷ <https://www.dropbox.com/s/cvr4cylel0gy5kf/Ata%20-%202031%C2%AA%20Reuni%C3%A3o%20do%20Conselho%20Consultivo.docx?dl=0>
- ¹¹⁸ http://painelsipaer.cenipa.aer.mil.br/QvAJAXZfc/.opendoc.htm?document=SIGAER%2Fgia%2Fqvw%2Fpainel_sipaer.qvw&ost=QVS%40cirros31-37&anonymous=true
- ¹¹⁹ <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3811585>
- ¹²⁰ <https://www.midiamax.com.br/politica/2017/senador-de-ms-quer-investigacao-de-todos-os-acidentes-aereos-no-brasil-2/>
- ¹²¹ <http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/o-cenipa/missao>
- ¹²² <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/plano/PSOE-ANAC.pdf>
- ¹²³ http://www.potter.net.br/media/prevencao/DIVOP_007_2013.pdf
- ¹²⁴ <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI161698,21048-Controle+judicial+das+omissoes+das+agencias+reguladoras>
- ¹²⁵ <http://www.conteudojuridico.com.br/artigo,a-teoria-da-captura-e-a-necessidade-de-independencia-das-agencias-reguladoras-no-brasil,590331.html>
- ¹²⁶ <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/513265/TCC%20-%20Camilla%20Zaiden%20Santos%20Simao.pdf?sequence=1>
- ¹²⁷ <http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed4/ asp/ed4-assimetriaDeInformacoes.asp>
- ¹²⁸ <http://ordemlivre.org/posts/captura-regulatoria>
- ¹²⁹ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 25. Ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- ¹³⁰ <http://jus.com.br/artigos/6587/discricionariade-administrativa#ixzz3ld85SdsS>
- ¹³¹ MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 33 ed. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 112-113.
- ¹³² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo, 13ª Edição, Editora Atlas S.A, p. 202 - 203.
- ¹³³ <https://brenoalves92.jusbrasil.com.br/artigos/436523414/o-controle-judicial-dos-atos-administrativos-e-a-discricionariade-administrativa>
- ¹³⁴ <http://santiagofernandes.blogspot.com.br/2013/07/serie-diferencas-discricionariade-x.html>
- ¹³⁵ http://ambitojuridico.com.br/site/index.php/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12492&revista_caderno=4
- ¹³⁶ https://www.anac.gov.br/A_Anac/institucional/planejamento-estrategico
- ¹³⁷ <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2016/44-1/anexo-iii-is-no-61-004-revisao-j>
- ¹³⁸ <http://www.abul.com.br/abul/getntc2.asp?id=460> e <http://www.abul.com.br/abul/cartarga.pdf>
- ¹³⁹ <http://www.abul.com.br/abul/showpags.asp?pag=seguros>
- ¹⁴⁰ <http://www.abul.com.br/abul/showpags.asp?pag=abul>
- ¹⁴¹ <http://www.abul.com.br/leis/evolucao.htm#PRIMEIRA>
- ¹⁴² <http://www.abul.com.br/leis/evolucao.htm>
- ¹⁴³ Segundo <https://www.dicio.com.br/corporativo/>, Significado de Corporativo: Relativo à corporação, à associação de pessoas que, por possuírem alguma afinidade profissional, se organizam através de um regulamento ou estatuto.

144 Art. 7º, anexo II da Resolução Nº 168, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2004 -
<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100950>

145 <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Item/displayifs.aspx?List=0c839f31-47d7-4485-ab65-ab0cee9cf8fe&ID=514668&Source=http%3A%2F%2Fwww%2Econsultaesic%2Ecgu%2Egov%2Ebr%2Fbusca%2FSitePages%2Fresultadopesquisa%2Easp%3Fk%3DAutoriza%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520ABUL%2520para%2520realizar%2520exames%2520te%25C3%25B3ricos%2520e%2520pr%25C3%25A1ticos%2520para%2520CPR%2520OrgaoVinculado%253A%2522ANA%2520%25E2%2580%2593%2520Ag%25C3%25AAncia%2520Nacional%2520de%2520Avia%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520Civil%2522&Web=88cc5f44-8cfe-4964-8ff4-376b5ebb3bef>

146 <https://www.dropbox.com/s/w51cntiw8g5m3g8/85.%20ATA%20DA%2013%20REUNI%C3%83O%20CERCBA.pdf?dl=0>

147 <http://www.abul.com.br/segurancasegurancaevoo.pps>

148 <https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/449280729/apelacao-civel-ac-50019057820164047005-pr-5001905-7820164047005-inteiro-teor-449280768>

149 <http://www.stf.jus.br/portal/diarioJustica/verDecisao.asp?numDj=221&dataPublicacao=28/09/2017&incidente=5140772&capitulo=6&codigoMateria=2&numeroMateria=141&texto=7031377>

150 <https://abdir.jusbrasil.com.br/noticias/100212748/relatorios-de-acidentes-aereos-nao-podem-servir-de-base-para-decisoes-judiciais-afirma-especialista>

151 <https://www.youtube.com/watch?v=1UhdI5elh0&t=1053s>

152 <http://segurancaevooemprimeirolugar.blogspot.com/2015/01/filosofias-sipaer.html>

153 https://pt.wikipedia.org/wiki/Aeronave_experimental

154 <https://www.dicionarioinformal.com.br/desconstrucionismo/>

155 http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/o-que-e-falso-e-verdadeiro-sobre-o-acidente-no-campo-de-marte_2560.html#ixzz4DJ70zFQO

156 <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/CI/Textos/IS-21.191-001A-P.pdf>

157 <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=96351>

158 <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/bps/2016/31s1/is61-002d.pdf/view>

159 <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3810706>

160 <http://www.abul.com.br/opinioes/contaerisco.htm>

161 <https://www.dropbox.com/s/gftg7v4f7rh7u2z/02.%20Oficio%20ANAC%20-%20Resposta%20ABRAVAGEX.pdf?dl=0>

162 <https://paraserpiloto.org/blog/2018/02/02/recordar-e-viver-sobre-o-voo-por-conta-e-risco-de-aeronaves-experimentais-pode-isso-arnaldo/>

163 <http://g1.globo.com/pr/campos-gerais-sul/fotos/2016/12/aviao-cai-em-cemiterio-de-cruz-machado.html>

164 <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/Form/FormDetail.asp?Form=100-81&Rev=/>

165 <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/CI/Textos/IS-21.191-001A-P.pdf>

166 <http://www2.ovale.com.br/dca-br-de-s-o-jose-perde-titulo-de-oscip-1.499497>

167 <https://www.dropbox.com/s/6q1q51pq6i75u7x/99.%20ESTATUTO%20CONAC.pdf?dl=0>

168 <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772496-comissao-no-senado-atuou-para-defender-companhias-aereas.shtml>

169 <https://www.dropbox.com/s/d07160v26w4jx1i/Suspeitas%20de%20ilegalidades%20nas%20emendas%20ao%20PLS%20258%202016%20ao%20Relator.docx?dl=0>

170 https://www.dropbox.com/s/3ilc3klfd3e3d54/14-04-2016_Manifesto%20RESP%C3%8DCIO%20para%20a%20CERCBA%20em%2015.04.2016.pdf?dl=0

171 <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772496-comissao-no-senado-atuou-para-defender-companhias-aereas.shtml>

172 <http://www.abraex.com.br/dcabrfinal.pdf>

173 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud08/aviso.pdf>

174 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud08/relatorio.pdf>

175 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud09/aviso-1.pdf>

176 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2011/aud09/relatoriorbha37.pdf>

177 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

178 <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2012/07/relatorio.pdf>

179 <http://www.newsanac.com.br/site/ler/noticia/6767863/cliente/255>

180 <https://www.dropbox.com/s/aduc338ls7ono50/105.%20Parecer%20MPF%20-%20Audi%C3%AAncias%20P%C3%BAblicas.pdf?dl=0>

181 <https://www.dropbox.com/s/9chsg3opll2gsv7/106.%20Parecer%20Adilson%20Dallari.pdf?dl=0>

182 <https://www.dropbox.com/s/5wcctxwk7bmgpye/DECIS%C3%83O%20ANEEL%20-%20AUDIENCIA%20PUBLICA.pdf?dl=0>

183 <https://www.dropbox.com/s/7u2mi48e76ly3hj/107.%20Relat%C3%B3rio%20Eng.%20Shailon%20-%20Assinado.pdf?dl=0>

184 <http://www.hojeemdia.com.br/noticias/acidentes-aereos-disparam-no-brasil-dono-da-2-maior-frota-do-mundo-1.289625>

185 <http://www.ibes.med.br/o-que-e-teoria-queijo-suico-por-alexia-costa/>

¹⁸⁶ http://portal.anvisa.gov.br/noticias?p_p_id=101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU&p_p_col_id=column-2&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&_101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU_groupId=219201&_101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU_rTitle=registro-de-medicamentos-entenda-o-passo-a-passo-para-que-um-novo-produto-seja-liberado-pela-anvisa&_101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&_101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU_assetEntryId=2692373&_101_INSTANCE_FXrpx9qY7FbU_type=content

¹⁸⁷ Acórdão proferido na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.501. O inteiro teor do documento pode ser acessado no endereço eletrônico <http://www.stf.jus.br/portal/autenticacao/> sob o número 11065856 ou pelo link <https://www.dropbox.com/s/v1zxom66hwjfqru/113.%20Jurisprud%C3%Aancia%20STF%20-%20Acord%C3%A3o%20-%20Fosfoetanolamina.pdf?dl=0>

¹⁸⁸ <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=96351>

¹⁸⁹ <https://www.dropbox.com/s/cvr4cyclel0gy5kf/Ata%20-%2031%C2%AA%20Reuni%C3%A3o%20do%20Conselho%20Consultivo.docx?dl=0>

¹⁹⁰ <http://www.boldmethod.com/blog/video/2015/07/NASA-crash-C172-ELT-test/>

¹⁹¹ https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/ALE_LSA.pdf

¹⁹² <https://www.dropbox.com/s/1ynfpl73t85wq7v/03.%20ANEXOS%20DA%20SEGUNDA%20RESPOSTA.pdf?dl=0>

¹⁹³ <https://globoesporte.globo.com/motor/noticia/alema-sofre-grave-acidente-na-copa-do-mundo-de-f3-em-macau-piloto-esta-consciente.ghtml>

¹⁹⁴ <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2017/5a-reuniao-deliberativa-da-diretoria/00066-040777-2016-18/1-voto-resolucao-no-345-alteracao-ap.pdf>

¹⁹⁵ http://www.aeroclubedebrasil.org.br/manuais/Manual_de_Padronizacao_-_Cessna_C172_-_172F.pdf

¹⁹⁶ Suspensão da Flyer: <https://www.dropbox.com/s/whciqckrf4zb3i/E-mail%20Suspens%C3%A3o%20Flyer.pdf?dl=0>

¹⁹⁷ <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/relatorio.pdf>

¹⁹⁸ <https://www.anac.gov.br/noticias/2014/anac-cria-projeto-para-avioes-de-pequeno-porte>

¹⁹⁹ www.abul.com.br/abul/respostanacoscar.doc

²⁰⁰ Ação Civil Pública nº 5000773-75.2017.403.6100.

²⁰¹ AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5001420-10.2018.4.04.7005/PR
AUTOR: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE VÍTIMAS DA AVIAÇÃO GERAL E EXPERIMENTAL - ABRAVAGEx
RÉUS: ANAC e Mauricio Jose Antunes Gusman Filho – Chefe da ASIPAER da ANAC

²⁰² <http://www.abul.com.br/abul/getseg.asp?id=430>

²⁰³ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-061-emd-06/@@display-file/arquivo_norma/RBAC61_EMD08.pdf

²⁰⁴ <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2009/16s/rbac-23-22-04-2009/view>

²⁰⁵ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-023-emd-63/@@display-file/arquivo_norma/Anexo%20I%20-%20RBAC23EMD63-%20alterado.pdf

²⁰⁶ https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-061-emd-06/@@display-file/arquivo_norma/RBAC61_EMD08.pdf

²⁰⁷ <http://aeromagia.net/2014/04/11/a-importancia-do-treinamento-de-atitudes-anormais-na-formacao-de-pilotos/>

²⁰⁸ <http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/MCA58-3.pdf>

²⁰⁹ http://www.cavu.com.br/hangar/2012/consideracoes_sobre_acidentes.htm

²¹⁰ <http://canalpiloto.com.br/o-que-e-o-parafuso/>

²¹¹ https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safo/all_safos/media/2016/SAFO1601_0.pdf

²¹² www.abul.com.br/abul/respostanacoscar.doc

²¹³ https://www.nts.gov/news/speeches/RSumwalt/Documents/Sumwalt_141020.pdf

²¹⁴ https://www.dropbox.com/s/qel6i6m26lu87o2/129.%20Doc.%2002%20-%20Decis%C3%A3o%20CEEEMM%20n%C2%BA%201231_2017%20e%20Relato%20%28SF-66_16%29.pdf?dl=0

²¹⁵ <https://www.dropbox.com/s/7fzhre47p0w0pig/130.%20AVALIA%C3%87%C3%83O%20PCA%20SCODA%20POR%20EDSON%20E%20PALUDO%20-%20CONFLITO%20DE%20INTERESSES.pdf?dl=0>

²¹⁶ <https://www.dropbox.com/s/re5idiv8qhgecw2/131.%20PREOCUPA%C3%87%C3%83O%20PR%20C3%89VIA%20DE%20EDSON%20E%20NAGAMINE%20SOBRE%20PCA%20SCODA.pdf?dl=0>

²¹⁷ <https://www.dropbox.com/s/bjn6o7edp4doe0l/AVALIA%C3%87%C3%83O%20PCA%20SCODA%20POR%20EDSON%20E%20OPALUDO%20-%20CONFLITO%20DE%20INTERESSES.pdf?dl=0>

²¹⁸ <https://www.dropbox.com/s/byv559fcqdinu26/132.%20INDEFERIMENTO%20ANAC%20PCA%20SCODA%20POR%20REPROVA%C3%87%C3%83O%20NO%20TREINAMENTO.pdf?dl=0>

²¹⁹ <https://www.dropbox.com/s/ibp2ich7xmv28ub/149.%20Den%C3%BAncia%20MP%20-%20Rodrigo%20Scoda.pdf?dl=0>

²²⁰ <https://projudi.tjpr.jus.br/projudi/>

²²¹ <https://www.dropbox.com/s/5wcqg3mvmk7gbd2e/135.%20Resposta%20Cenipa%20-%20Anexo%20Cenipa%20ao%20Scoda.pdf?dl=0>

²²² http://www.potter.net.br/media/pt/PU-PEK_04_01_15_AC_1.pdf

223 http://www.potter.net.br/media/pt/PU-PEK_04_01_15_AC_1.pdf

224 <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/reunioes-da-diretoria-colegiada/reunioes-deliberativas-da-diretoria/2017/24a-reuniao-deliberativa-da-diretoria/00058-022612-2013-11/aviso-de-audiencia-publica-no-25-2017/@@download/file/5%20-%20Aviso%20de%20Audi%C3%Aancia%20P%C3%BAblica%20n%C2%BA%2025-2017.pdf>

225 <https://www.dropbox.com/s/qsgs4syz2tbuf6a/137.%20Carta%20da%20ABUL%20-%20Pretens%C3%A3o%20de%20Controle%20do%20Aerodesporto.docx?dl=0>

226 <https://www.dropbox.com/s/abiazxy38i6qe4i/138.%20NOTICIAS%20CLIPPING%20ANAC.pdf?dl=0>

227 <https://www.youtube.com/watch?v=m4gKnbx0MFQ&feature=youtu.be>

228 https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Form/FAA_Form_8130.pdf

229 http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1350.htm

230 http://www.abul.com.br/abul/falhas_cenipa_003.pdf

231 Inquérito policial IP 7796.2018 – SESP 15ª Subdivisão Policial de Cascavel – Paraná.

232 <https://www.dropbox.com/s/c4ifi8q38c96vuk/147.%20CREA%20CANCELADO%20-%20LUCIANO%20BARICHELO.pdf?dl=0>

233 <http://abul.com.br/abul/acidentes2014-2017a.pdf>

234 <http://abul.com.br/abul/getntc2.asp?id=434>

235 http://www.abul.com.br/abul/falhas_cenipa_003.pdf

236 http://www.potter.net.br/media/pt/PU-PEK_04_01_15_AC_1.pdf

237 <http://www2.anac.gov.br/arquivos/RF3054.pdf>

238 <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/524695414/agravo-regimental-no-agravo-em-recurso-especial-agrg-no-aresp-951249-pr-2016-0184000-2>

239 <https://www.dropbox.com/s/adtayfy61hwjil1/143.%20OF%C3%8DCIO%20ABUL%20PARA%20AEROLEVE.pdf?dl=0>

240 <https://www.dropbox.com/s/cij0aquo1rzbqov/14.%20TERMO%20DE%20AUDI%C3%8ANCIA%20-%20MARCOS%20CATTUSSO.pdf?dl=0>

241 <http://www.abul.com.br/abul/getntc2.asp?id=431>

242 <http://www.abul.com.br/seguranca/segurancadevoo.pps>

243 http://www.abul.com.br/leis/Guia_RRABUL.doc

244 <http://www.abul.com.br/abul/cartarga.pdf>

245 <http://www.abul.com.br/abul/getntc2.asp?id=312>

246 <http://abul.com.br/abul/showpags.asp?pag=seguros>

247 <https://www.dropbox.com/s/b7r2v493izpme4o/146.%20ABUL%20-%20INFORMATIVO%2077%20-%20ORIGINAL.pdf?dl=0>

248 http://legis.senado.leg.br/comissoes/composicao_comissao?codcol=1930

249 https://www.cab.org.br/wp-content/uploads/2016/07/AGE-07-07-16-registrada-RCPJ_optimize.pdf

250 <https://www.dropbox.com/s/w6xo5nosct4ihty/150.%20Of%C3%ADcio%20001.2017%20-%20ANAC%20-%20Den%C3%BAncia%20venda%20de%20Carteiras.pdf?dl=0>

251 <https://www.dropbox.com/s/s308lz2wte4az96/151.%20Of%C3%ADcio%202017.002%20-%20ABUL%20-%20Den%C3%BAncia%20venda%20de%20Carteiras.pdf?dl=0>

252 <https://www.dropbox.com/s/tx8zy005cwq6yjf/152.%20Of%C3%ADcio%20003.2017%20-%20CAB%20-%20Den%C3%BAncia%20venda%20de%20Carteiras%20-%20Anexo%20-%20Ata%20Notarial.pdf?dl=0>

253 <https://www.dropbox.com/s/wnvv5jxuv042gd8/153.%20NIVEL%20DE%20RISCO%20ACEITAVEL%20dez%2017.pptx?dl=0>

254 Direito Administrativo, São Paulo, Atlas, 16ª edição, 2003, Pág. 512.

255 <https://www.dropbox.com/s/bdsk1bta8wfl4xn/155.%20SOLICITA%C3%87%C3%83O%20DA%20DIRETORIA%20DA%20ANAC%20E%20PARECER%20DA%20A.G.U..pdf?dl=0>

256 <http://www.mma.gov.br/port/conama/cons.cfm>

257 <http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/cadernoipardes/article/download/834/1010>

258 https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2018/portaria-no-2050-spo-sar-29-06-2018/@@display-file/arquivo_norma/PA2018-2050.pdf

259 https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2014/resolucao-no-319-de-27-05-2014/@@display-file/arquivo_norma/RA2014-0319.pdf

260 <https://www.dropbox.com/s/ghitrzcci6nv57n/157.%20Proposta%20de%20revis%C3%A3o%20do%20modelo%20de%20regula%C3%A7%C3%A3o%20das%20atividades%20aerodesportivas%20no%20Brasil.pdf?dl=0>

261 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud25/ap-25-2017-anexo-justificativa.pdf>

262 <https://cconsolo.wordpress.com/>

263 http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9114

264 https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/annex_7_aircraft_nationality_and_registration_marks.htm

265 https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/media/GACOp103T1-09071993.pdf

266 https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_103-7.pdf

267 https://www.caa.govt.nz/rules/Rule_Consolidations/Part_103_Consolidation.pdf

268 <https://www.dropbox.com/s/i0q1xajl0kotx2b/CASA%20cao%2095.55.pdf?dl=0>

269 https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT00000837223

270 <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000359157&categorieLien=id>

271 www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf

272 <https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/instrucoes.pdf>

273 <http://www2.anac.gov.br/certificacao/MPR/Textos/MPR-100-007-P.pdf>

274 https://www.faa.gov/aircraft/gen_av/light_sport/media/StandardsChart.pdf

275 <https://www.anac.gov.br/noticias/2016/voce-conhece-a-aviacao-experimental>

276 <https://www.dropbox.com/s/gftg7v4f7rh7u2z/02.%20Oficio%20ANAC%20-%20Resposta%20ABRAVAGEX.pdf?dl=0>

277 https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/ALE_LSA.pdf

278 <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/aerodesporto/aeronave-leves-esportivas>

279 https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/ALE_LSA.pdf

280 <https://www.dropbox.com/s/dxlbmy7co0m0pb5/02.%20RELAT%C3%93RIO%20DO%20SEGUNDO%20PEDIDO%20E%20RESPOSTA.pdf?dl=0>

281 <https://www.dropbox.com/s/1ynfpl73t85wq7v/03.%20ANEXOS%20DA%20SEGUNDA%20RESPOSTA.pdf?dl=0>

282 https://www.dropbox.com/s/qel6i6m26lu87o2/129.%20Doc.%2002%20-%20Decis%C3%A3o%20CEEEMM%20n%C2%BA%201231_2017%20e%20Relato%20%28SF-66_16%29.pdf?dl=0

283 <https://www.dropbox.com/s/ibp2ich7xmv28ub/149.%20Den%C3%Bancia%20MP%20-%20Rodrigo%20Scoda.pdf?dl=0>

284 <https://www.dropbox.com/s/ibp2ich7xmv28ub/149.%20Den%C3%Bancia%20MP%20-%20Rodrigo%20Scoda.pdf?dl=0>

285 <https://www.fia.com/regulation/category/123>

286 <http://www.cbm.esp.br/sistema/regulamentos/e2c1c5b45ca089dbc950d8e5b5bf0d98.pdf>

287 <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam03.pdf>

288 <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/modelo-de-seguranca-adoptado-por-setor-aereo-e-inspiracao-para-sistema-viario.shtml>

289 <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/arquivos/portaria-368-gc5-psoe-comaer.pdf>

290 <http://www2.fab.mil.br/cenipa/images/documentos/ICA3-2.pdf>

291 <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=4337>

292 http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/arquivos/avioes_sumario_estatistico.pdf

293 <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2014/aud14/justificativa.pdf>

294 <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/plano/PSOE-ANAC.pdf>

295 http://arquivos.portaldaindustria.com.br/app/conteudo_24/2015/06/11/540/22CasosdeInovao_PORT_WEB.pdf

296 <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/arquivos/rotaxr5.pdf>

297 https://sistemas.anac.gov.br/certificacao/AvGeral/ProcessoH03/bea_2015_05.pdf

298 https://www.nts.gov/news/speeches/CHart/Pages/Hart_20150121.aspx

299 <http://paraserpiloto.appa.org.br/2014/09/23/zero-hora-piloto-de-caxias-do-sul-afirma-que-aviacao-experimental-e-segura/#comment-24634>

300 https://www.conjur.com.br/2018-ago-08/dever-ressarcir-erario-nao-prescreve-decide-supremo?utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook

301 <https://www.dropbox.com/s/ewavmmwlyy04l0g/Denuncia%20da%20ANAC%20%C3%A0%20Camara%20dos%20Deputado s.pdf?dl=0>

302 <http://www.pgr.mpf.mp.br/>

303 <https://www.dropbox.com/s/9n679x8slide8ar/Denuncia%20CGU%20-%2001%20-%20Ilegalidades%20na%20avia%C3%A7%C3%A3o%20experimental.pdf?dl=0>

304 <https://www.dropbox.com/s/pilu6qi472qrril/02%20Resposta%20ao%20cidad%C3%A3o.pdf?dl=0>

305 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria/elaboracao-da-agenda-regulatoria-2019-2020>

306 <https://www.anac.gov.br/arquivos-de-referencia/limesurvey/tema-04-sar-rbac-21-e-91-aviacao-experimental.pdf>

307 www.abul.com.br/abul/respostanacoscar.doc

308 <https://www.dropbox.com/s/osx8biwtvkn0bfg/Contribui%C3%A7%C3%A3o%20com%20a%20agenda%20regulat%C3%B3ria%20da%20ANAC.pdf?dl=0>

309 <https://www.dropbox.com/s/pre6cen3i8671cq/ANAC%20-%20NEGATIVA%20DE%20PAUTA.pdf?dl=0>

310 <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7882701&ts=1541710384146&disposition=inline>

311 <https://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2017/aud25/ap-25-2017-anexo-justificativa.pdf>

312 https://www.defesa.gov.br/arquivos/cartografia/dica/legislacao/ica_100_40_22_12_2016.pdf

313 http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_esp/tr3224.htm

314 <https://www.anac.gov.br/noticias/aerodesportos-ganham-nova-regulamentacao>