



São Paulo, 08 de Agosto de 2016
CR – ANAC 16 08 03 Ata 001

À
ANAC
Agência Nacional de Aviação Civil
Sr. Ricardo Fenelon Jr.
Diretor

Prezado Diretor,

Consideramos a reunião do dia 03 de Agosto de 2016, com a participação das entidades que seguem relacionadas, muito proveitosa. Agradeço imensamente sua atenção e a disposição em tratar o Aerodesporto de forma diferenciada e como um setor de grande significância para a sociedade.

Neste documento deixaremos registrados os assuntos mais relevantes tratados com V.Sa. para que sejam incluídos nas demandas do setor.

Participantes da Reunião:

- ANAC:

- Sr. Ricardo Fenelon Jr. – Diretor da ANAC
- Paulo Wanke - Chefe de Gabinete-Diretoria - RF
- Amintas Eugênia de Souza Filho - Especialista em Regulação de Aviação Civil - Assessor – Diretoria - RF
- Diego Benedetti - Gerente Técnico-Gabinete da Presidência

- CAB:

- Marina Posch Kalousdian – Presidente da CAB
- Luiz Claudio Ribeiro Santiago – Vice-Presidente da CAB
- Dr. Georges de Moura Ferreira – Diretor do Departamento Jurídico da CAB
- Dr. Sérgio Roberto Emílio Louzada – Conselheiro Jurídico da CBVL e CAB
- Sr. Ricardo Assumpção Maciel – Representante da CBPM e Delegado FAI
- Sr. Carlos Schmitz – Representante da CBVL e Delegado FAI
- Major Gustavo Henrique Albrecht – Presidente da ABUL
- Sr. Julio Cesar Ribeiro Formosa – Representante da FBVV
- Sr. Humbert Silveira – Presidente da ABRAEX

A Sra. Marina Kalousdian fez uma breve apresentação do que é a CAB, hoje constituída por 8 entidades à saber:

- **ABUL** – Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves
- **ACRO** – Associação Brasileira de Acrobacia Aérea
- **CBB** – Confederação Brasileira de Balonismo
- **CBPq** – Confederação Brasileira de Paraquedismo
- **CBVL** – Confederação Brasileira de Voo Livre
- **COBRA** – Confederação Brasileira de Aerodelismo
- **FBVV** – Federação Brasileira de Voo a Vela
- **ABRAEX** – Associação Brasileira de Aeronaves Experimentais





Foram apresentados dois vídeos da Federação Aeronáutica Internacional à qual a CAB é filiada. Estes vídeos promoveram o WAG 2015 – World Air Games realizados em Dubai no ano passado e todas as modalidades aerodesportivas administradas pela FAI, da qual a CAB é espelho.

Um a um dos participantes da CAB foram se apresentando e colocando em pauta as suas solicitações para uma melhoria da modalidade, que aqui serão abordadas.

Manifestação do representante da CBVL – Confederação Brasileira de Voo Livre

Franqueada a palavra ao **Dr. Sérgio Roberto Emílio Louzada**, Juiz de Direito do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, membro da Diretoria Técnica da CBVL – Confederação Brasileira de Voo Livre, Instrutor de Voo Livre N4 VD, praticante do voo livre na modalidade Parapente desde o ano de 2009, época na qual deu início aos estudos específicos da legislação aplicável aos esportes aéreos, pelo mesmo foi dito que é necessário maior atenção da ANAC para com as modalidades aerodesportivas praticadas no território nacional as quais, a cada dia, vem angariando cada vez mais interessados, que se encantam com a aventura e partem para a prática dos aerodesportos atualmente quase relegados ao esquecimento ou marginalidade, posto que não há um tratamento normativo que confira um espaço aéreo apropriado suficiente para o desenvolvimento e treinamento das diversas modalidades, além do fato de que sem respaldo da ANAC, as entidades nacionais que se dedicam ao desenvolvimento, organização e regulamentação dos esportes aéreos, incentivando práticas seguras e pautadas na legalidade, padecem de poder para fiscalizar e coibir transgressões administrativas e até ilícitos penais porventura constatados em determinadas situações de aventureiros irresponsáveis, que se lançam à práticas irregulares, levando riscos concretos a todos e denegrindo a imagem dos esportes aéreos. Afirmando seu convencimento de que já temos restrições em demasia a impedir o aprimoramento das práticas aerodesportivas e que a ANAC dificilmente conseguirá atender todas as demandas, crescentes em progressão geométrica, concluiu sugerindo que a ANAC aceite a participação proativa das entidades interessadas para que surjam as alterações necessárias a auto regulamentação do setor, compatibilizando o desenvolvimento aerodesportivo com segurança e legalidade, sendo a sugestão corroborada pela assessoria da ANAC, que solicitou que a pauta de reivindicações seja encaminhada o mais breve possível a fim de instaurar um grupo de trabalho para tratar das questões propostas."

Manifestação do representante do Paramotor - Sr. Ricardo Maciel - Delegado Alternado FAI

O paramotor e paratrike é um dos esportes que estão crescendo bastante nos últimos anos, um crescimento estimado de 25% no último ano de 2015.

- Possuímos cerca de 2500 praticantes espalhados em todo o Brasil.
- Paramotor é um equipamento de voo, compreendido de um motor propulsor (elétrico ou a combustão) e uma asa não rígida (parapente). Paratrike é similar ao paramotor com a diferença principal que tem rodas como trem de pouso.
- Com o paramotor e paratrike podemos voar livres por lugares maravilhosos e não podemos perder esta liberdade.
- Sou piloto e a comunidade a qual represento necessita da ajuda da ANAC para ser reconhecida como aerodesporto e também um regulamento distinto da aviação geral.



Manifestação do representante atleta, recordista da CBVL – Sr. Carlos Schmitz, conhecido mundialmente como Beto Schmitz – Confederação Brasileira de Voo Livre

Principais Títulos:

- 8 X Campeão Brasileiro de Asa Delta,
- Campeão Brasileiro de Parapente,
- Campeão Mundial por equipes 1998 Itália,
- Campeão Pré-Mundial Espanha 2000,
- Campeão Italiano Open 1998,
- Campeão Espanhol Open 1999,
- Recordista Mundial de Distância 2001.

Falou da estrutura da CBVL, número de esportistas e potencial de crescimento, e que busca reconhecimento por parte da ANAC para conseguirem regulamentar e normatizar a instrução e as escolas, visando a segurança do esporte.

Manifestação do representante da ABUL - Associação Brasileira de Aeronaves Leves, Gustavo Albrecht

EXPERIÊNCIA:

- Vinte e três anos como Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira onde voou:
 - ◆ Dez anos na Aviação de Caça (T-33/AT-26/F 5 E)
 - ◆ Sete anos na Aviação Civil como Examinador (B-727/EMB 120/mais de 50 tipos diferentes de aeronaves de pequeno porte)
- Após passar para a reserva da FAB:
 - ◆ Dois anos operando aeronaves na selva Amazônica (pistas de garimpo)
 - ◆ Assessoria Aeronáutica na implantação de uma montadora de helicópteros
 - ◆ Assessor e piloto de testes num projeto de aeronave leve esportiva
 - ◆ Organizador de mais de 30 eventos esportivos (voo à vela, ultraleve e raly aéreo)
 - ◆ Praticante de todas as modalidades aerodesportivas
 - ◆ Piloto de demonstração de uma aeronave russa acrobática
 - ◆ Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves desde 1987 (28 anos)
 - ◆ Autor dos manuais de Conhecimentos Teóricos para ultraleves e de Acrobacia Aérea

A ABUL representa cerca de 3 mil pilotos que usam suas aeronaves para voos esportivos e de lazer. Sendo que alguns as usam como meio de transporte nas suas atividades profissionais, aliando o trabalho ao lazer.

Problemas que temos para manter a Segurança Operacional devido a conflitos com a ANAC:

1-Temos como norma da ABUL, não nomear checadores que tenham qualquer interesse com as escolas da área... Julgamos que fica muito difícil manter a “qualidade” dos voos de cheque quando o piloto checador é instrutor, sócio, gerente ou parente do proprietário da escola. A ANAC, ao homologar uma escola exige a indicação de um checador...

Não entendo esta exigência...é descabida e fere qualquer princípio de Segurança Operacional...



2-A ABUL não tem o poder de “fiscalizar” a qualidade do trabalho das escolas... fazemos isto através da avaliação dos CCABUL-Checadores Credenciados da ABUL... Se uma escola apresentar alunos para cheque que não estejam em condições de ser habilitados...em número significativo, provavelmente a falha está na instrução... Quando reportamos à ANAC problemas em escolas, não temos o retorno nem o respaldo de qualquer providência.

3-A ABUL não dá nenhum parecer no processo de homologação das escolas... Os empresários reclamam do tempo que a ANAC leva para “homologar” uma escola... Os proprietários já investiram na compra dos equipamentos e ficam demasiado tempo impossibilitados de iniciar a instrução, e, em consequência, sem faturar... Estudar a possibilidade de permitir o início da atividade tão logo a ABUL dê o OK... As discrepâncias que restarem serão de ordem processual e poderão ter um prazo para serem cumpridas.

Nossa sugestão à ANAC é que use os Membros da CAB, todos eles com grande experiência na sua modalidade, como “Consultores Técnicos” ... Não custam nada e, com certeza, conhecem a atividade em profundidade... Ao contrário do pessoal da ANAC...

Como ocorreu com o grupo da ANAC, responsável por criar uma legislação sobre a “fadiga”, sugerimos que sejamos convocados a dar uma opinião antes da ANAC criar ou modificar uma legislação, pois depois de escrita, dificilmente aceitarão mudanças na mesma... Ainda dirão, quem é este imbecil que vem colocar defeitos na minha “criação” ?

Sugerimos que a ANAC veja a CAB e as ENADs como “parceiras” e não como inimigas... Isto já acontece na cúpula da ANAC... Esta ideia, se for aceita tem que ser passada como orientação para as pontas... Para os INSPACs que lidam com as entidades... É comum que INSPACs orientem as escolas a fazer seus processos de habilitação diretamente com a ANAC... As escolas sérias permanecem conosco mas existem entidades que não querem ter as suas atividades de ensino “fiscalizadas” e aceitam a oferta.

Sugerimos que a ANAC crie uma Superintendência para cuidar dos esportes aéreos, a semelhança da Divisão de Aerodesporto que havia no DAC, e que nela coloquem pessoas que entendam dos esportes aéreos e saiba das ações necessárias para incentivar seu desenvolvimento, como atividade aérea, e como competição... E que as ENADs tenham voz ativa nas decisões desta Superintendência...

Manifestação do representante Julio Cesar Ribeiro da FBVV – Federação Brasileira de Voo a Vela

FORMAÇÃO AERONÁUTICA

1. LICENÇAS

- a. **PPL** - Piloto de Planador - em 23/03/1984 - N° 02333
- b. **PPA** - Piloto Privado de Avião - em 24/05/1990 - N° 42504

2. HABILITAÇÕES

- a. **INPL** - Instrutor de Voo de Planador - Validade 07/2017
- b. **MNTE** - Monomotor Terrestre - Validade 07/2018
- c. **PLAN** - Piloto de Planador - Validade 03/2018
- d. **PRBP** - Piloto Rebocador de Planador - Validade 07/2018



REIVINDICAÇÕES DO VOO À VELA – FBVV

1 - IDADE MÍNIMA PARA INICIAÇÃO AO VOO

Em 2011 na consulta pública promovida pela ANAC, a Federação Brasileira de Voo à Vela - FBVV solicitou autorização para início no esporte com voo solo aos 14 anos de idade e receber o brevê aos 16 anos de idade, o que hoje somente é possível aos 18 anos.

A ANAC argumentou à época que não poderia autorizar estas idades porque não existia amparo legal para esta autorização.

Há aí uma clara inversão de valores, pois, se não há lei proibindo, e não há, é permitido autorizar.

Temos ainda que o Voo à Vela é um esporte, com competições internacionais de pilotos juniores, às quais nossos jovens estão impedidos de participar.

Além de esporte e lazer, o Voo à Vela é também o primeiro passo ideal para o futuro profissional da aviação, reduzindo custos na formação e agregando melhor qualificação.

No Brasil, os velejadores recebem autorização da Marinha Brasileira a partir dos 8 (oito) anos de idade.

Citamos outros países:

Nos Estados Unidos, FAA: *Glider Pilot Ratings - Minimum Requirements: Students Pilots* podem voar solo aos 14 anos de idade e pode ser qualificado como *Private Pilot-Glider* aos 16 anos de idade.

No Reino Unido também o aluno pode voar solo a partir dos 14 anos de idade.

Em muitos países as licenças são emitidas e controladas pelas entidades não governamentais que representam nacionalmente o esporte, no nosso caso o CAB/FBVV, qualificando seus pilotos a partir de idades entre 14 e 16 anos.

Portanto, nossa reivindicação é para ANAC autorizar voos solo aos 14 anos e brevetar aos 16 anos de idade para os nossos jovens e atletas.

Isto era o praticado no Brasil pelo DAC até a década de 80.

2 - MANUTENÇÃO DE PLANADORES

Os planadores são aeronaves com estrutura extremamente simples, entretanto são tratadas com as exigências e encargos das demais aeronaves da aviação geral. Reivindicamos que o detentor de licença de Mecânico de Manutenção Aeronáutica habilitado pela ANAC possa realizar a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) nos planadores e motoplanadores, atestando suas condições de aeronavegabilidade, seus componentes, e equipamentos, conforme o RBHA/RBAC 91 e que o proprietário ou operador dessas aeronaves possa realizar manutenção preventiva das mesmas, como é em quase todos os países.

3 - VALIDADE DE LICENÇA DE INSTRUTOR DE VOO DE PLANADOR (INPL)

A validade desta licença foi reduzida de 3 anos para 1 ano, enquanto a licença de piloto de planador (PPL) vale por 3 anos. Isto vem constituir-se em um enorme desestímulo a uma atividade que é amadora e realizada por trabalho voluntário. Reivindicamos portanto que a licença de INPL volte a ter validade por período mínimo de 3 anos, o que não trará prejuízo de qualquer espécie à atividade.

4 - DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS DA UNIÃO ENTRE OS AEROCLUBES

Há hoje no Brasil Aeroclubes com suas atividades de voo à vela paralisadas e mantendo seus equipamentos e materiais (planadores, aviões rebocadores, etc.) sem maiores cuidados, deteriorando-se em fundos de hangares, enquanto outros em plena atividade e crescimento, carentes destes bens e não conseguem aproveitá-los pela grande dificuldade em redistribuí-los entre as entidades.



A Federação Brasileira de Voo à Vela - FBVV, se propõe a participar em parceria com a ANAC, na redistribuição destes equipamentos indicando as entidades com esta atividade inativa, como também as entidades carentes destes equipamentos.

Manifestação do representante da ABRAEX – Associação Brasileira de Aeronaves Experimentais

Primeiramente fez alusão aos trabalhos oferecidos pela ABRAEX, aos associados que é o dar suporte técnico e legal, conduzindo o interessado a construir sua aeronave, para a realidade da nossa atividade, como escolha de projetos, ou Kits, que possam ser adequados ao seu gosto, incluído a escolha do tipo de construção, e dentro da sua realidade financeira.

Quando o associado decide, o que normalmente leva mais ou menos seis meses, entra a fase da abertura do Processo H 03 na ANAC, sendo que o assessoramos inteiramente e após o deferimento, poderá adquirir os materiais e começar a construir sua aeronave.

Também Informou a ANAC, que a ABRAEX está disposta oferecer ajuda em fiscalização dos RIAMS e controle da qualidade da construção amadora, e até em aeronaves que já estão operando, por prerrogativa ou delegando poderes, a qual a ABRAEX tem total competência fazê-lo em todo o território Nacional e se alinhar com as regras e normas da autoridade oficial.

Falou rapidamente sobre Santos Dumont, e seu Demoiselle, ou Libellule, como era conhecida e que foi a primeira aeronave experimental, para ser construída por amadores e para facilitar a disseminação do avião através das fronteiras, oferecia gratuitamente as plantas, a qualquer cidadão vivente neste mundo.

Após 110 anos do 14 Bis ter sido reconhecido pela FAI em nível mundial como a primeira aeronave do mundo a alçar voo por meios próprios, o Brasil concorre novamente a um título FAI, através de outro brasileiro o projetista de aeronaves, o Ego. Paulo Scold, concorre com o Projeto Anequim, e é reconhecido por vários recordes, devidamente registrados na FAI, o que muito valoriza a nossa atividade e engrandece nosso País.

Enfatizou-se que a ABRAEX, deverá iniciar uma campanha para desenvolver uma aeronave elétrica nacional de construção amadora. (A ideia ainda está para ser desenvolvida)

Manifestação do representante da CBPq – Confederação Brasileira de Paraquedismo

Sr. Luiz Claudio Ribeiro dos Santos, conhecido entre todos como DIM tem um extenso currículo do qual a CAB tem muito orgulho:

- Instrutor e examinador chegador de todas as modalidades de instrução do paraquedismo,
- Recordista Brasileiro e Sul Americano de grandes formações em queda livre 5x.
- Recordista do Sudeste de formação em queda livre.
- Recordista Mineiro de formação em queda livre.
- Recordista Brasileiro e Sul Americano de formação sequencial.
- Presidente da Federação Mineira de Paraquedismo por 4 anos.





- Atual Presidente da Confederação Brasileira de Paraquedismo.
- Vice Presidente da CAB.

DEMANDA:

Necessitam que na RBAC 105 da ANAC, que regula o paraquedismo, seja indicada/mencionada a Confederação Brasileira de Paraquedismo CNPJ 81.078.099/0001-46

Que seja a CBPq a reguladora do Paraquedismo no Brasil.

Ressalta que a Confederação tem um STJD completo e atuante e comitês fiscalizadores.

No passado o DAC reconhecia a CBPQ em sua RBH 105, mas a ANAC tirou esse reconhecimento na formulação da atual.

Manifestação da representante da CBB – Confederação Brasileira de Balonismo

A Sra. Marina Posch Kalousdian demanda que a regulação, tramitação, normas e controles seja realizado pela entidade que representa o Balonismo, pois os seus filiados são conhecedores da atividade, e por mais que a ANAC tenha em seus quadros técnicos pessoal disposto a aprender, quando isso acontece o técnico é colocado em nova área e todo o trabalho é perdido. A ANAC, por desconhecimento e receio, ainda não institucionalizou/padronizou os seus procedimentos, que se alteram na medida do interesse do novo servidor. Isso provoca o distanciamento do regulado com o regulador.

Manifestação da Presidente da Presidente da CAB – Confederação de Aerodesporto Brasileiro

A Sra. Marina Posch Kalousdian conclui que os problemas de uma entidade aerodesportiva são basicamente os mesmos de outra, e que, portanto, cada assunto deveria ser tratado como único e geral para todos, o que facilitaria o trabalho da ANAC e evitaria o desgaste do regulado e a descrença no sistema.

Nesse instante, estamos vivendo fatos inéditos, no qual os praticantes vem ao regulador pedir seu apoio e atenção. Esperamos que esta nova fase da ANAC seja promissora para o Aerodesporto Nacional que hoje, registrados, conta com mais de 40mil praticantes.

No Aerodesporto Nacional dois são os caminhos possíveis: um é a destruição do aerodesporto e o outro, a auto regulação. Sem dúvida deve ser escolhido o último e contamos com o apoio da ANAC, de sua Diretoria e do Diretor que nos recebeu, para que em curto prazo nossa atividade, fomentadora de milhares de empregos especializados diretos e indiretos, possa crescer e se desenvolver, e que a nossa Bandeira Brasileira possa tremular nos pódios internacionais com a Marca Brasil.

Sem mais para o momento, permanecemos ao seu inteiro dispor para marcarmos a próxima reunião, com foco nas demandas gerais de cada atividade.

Atenciosamente,



Marina Posch Kalousdian
Presidente da CAB