



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

02/08/2016 - 2ª - Comissão Especial Destinada a Examinar o PLS 258, de 2016

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Bom dia a todos os senhores e senhoras que se fazem presentes nesta reunião.

Saúdo o nosso Relator, Senador José Maranhão, nosso decano e comandante em chefe, cumprimento o Senador Pedro Chaves, nosso Vice-Presidente e os demais Senadores e Senadoras.

Havendo número legal e regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa com os convidados indicados no Requerimento nº 1/2016, aprovado por esta Comissão.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras na ordem de sua inscrição. Terão preferência para o uso da palavra, na seguinte ordem, o Relator e o autor do requerimento, o Presidente, os membros titulares, os suplentes e os não membros.

Estão presentes os seguintes convidados: Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (Abul); Srª Marina Kalousdian, nossa amiga, Presidente da Comissão de Aerodesporto Brasileiro, (CAB); Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves (Abrafal); Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental (Abraex).

Peço à Secretaria que, imediatamente, conduza e acomode à mesa os nossos convidados.

Saúdo também o Brigadeiro Medeiros e, aí, estendo os cumprimentos a todos os membros da nossa Força Aérea.

Estão presentes os seguintes convidados que comporão a Mesa em seguida: Sr. Augusto Fonseca da Costa, Presidente da Associação Brasileira de Vítimas da Aviação Geral e Experimental (Abravagex); Sr. Roberto José Silveira Honorato, Especialista em Regulação de Aviação Civil e Gerente Técnico de Processos Normativos da Superintendência de Aeronavegabilidade da Anac; Sr. Marcelo Fernandes de Oliveira, Assessor Técnico do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial; o Sr. Kleber Rebouças Rangel - Comandante Rangel, nosso bom amigo -, representante da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves do Nordeste, com sede, inclusive, na nossa querida cidade de Barreiras.

Orientamos que o tempo para cada convidado é de, no máximo, dez minutos.

Antes de iniciarmos com os palestrantes, quero, nesta oportunidade, registrar aqui que, no dia 5, na cidade de Itaituba, lá nas margens do Rio Tapajós, haverá o primeiro encontro do Velhas Águias do Tapajós. Eu, como ali morei, voei por dois anos, tenho um filho que ali nasceu e que se chama Thiago Tapajós, que está concluindo Medicina agora em Brasília, me descobriram aqui e me incluíram no grupo Os Velhas Águias do Tapajós. Comandante Albrecht estará lá.

Peço até que nos represente, Comandante, no dia 5.

Tenho me comunicado com vários colegas, muitos que não via há 30 anos aproximadamente, e vi agora, pelo WhatsApp, conversamos, matando a saudade. Quero desejar muito êxito nesse primeiro encontro e quero justificar minha ausência. Estaremos aqui hoje, amanhã, em Brasília. Dia 5, serão as últimas convenções de candidatura a prefeitos no nosso Estado e, naturalmente, no Estado do Senador Pedro Chaves e do Senador José Maranhão, mas fica aqui registrada a importância desses pioneiros da Amazônia, bravos aviadores. Um deles, hoje, me ligou cedo e falou: "Vicentinho, você saiu daqui e foi ser Senador da República, como é que é isso?" Falei: "Desígnio de Deus, porque, quando eu voava aí, nunca imaginei na vida que chegaria ao Senado Federal do meu País. Portanto, é mais Deus do que eu."

Quero justificar a ausência, desejar muito êxito e sugerir ao Comandante Manequi, que é um dos coordenadores, e ao Comandante Albrecht, que, de lá dessa confraternização, desse evento, que nos encaminhe para a Comissão do CBA, do Código Brasileiro de Aeronáutica, um documento dos que eles pensam do novo marco regulatório da aviação no País, principalmente da Região Amazônica.

Quero aqui dar minha modesta contribuição como um colega deles, um aviador que chegou a essa condição honrosa por Deus, pelo povo do meu Estado, de poder, inclusive, presidir a Comissão do nosso CBA.

Portanto, está registrado esse grande encontro, o primeiro encontro do Velhas Águias do Tapajós.

Concedo a palavra ao Sr. Augusto Fonseca da Costa, Presidente da Associação Brasileira de Vítimas de Aviação Geral e Experimental (Abravagex).

Com a palavra o Dr. Augusto. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Dr. Augusto, desculpe. Está sendo sugerido que eu dê a palavra...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA *(Fora do microfone.)* - Exato. Desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Porque me falaram que o senhoralaria primeiro. Eu é que peço desculpas.

Então, com a palavra o Comandante Gustavo Albrecht.

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - Bom dia a todos.

Eu não estava preparado para falar primeiro, mas gostaria de agradecer a presença maciça de pessoas representando clubes, o aerodesporto e o pessoal que usa a aviação experimental como instrumento de seu lazer.

Vejo aqui o Ovídio, que veio de Fortaleza, do Aeroleve; o Cattusso, que veio da Aeroleve de Cascavel; o Kerson, que é hoje um construtor experimental amador e que foi chefe do Cenipa, está aqui conosco. Do pessoal de Cascavel, vieram vários: do Clube Céu, vieram o Everaldo, o Fernando. São várias pessoas que vieram prestigiar a audiência em defesa da nossa aviação esportiva e experimental - são muito ligados o esportivo e o experimental. Se vocês observarem, eu fiz uma pequena anotação...

Eu tenho o comando para passar os eslaides?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GUSTAVO ALBRECHT - Pode ir passando.

A aviação começou daquela forma. Santos Dumont fez o primeiro mais pesado do que o ar.

Pode trocar.

O avião passou a ser usado em guerra.

Pode passar.

No início, era uma aviação civil, privada e só desportiva. Aí, ela se dividiu em aeronave civil e militar, mas o pessoal da aviação civil continuava a praticar em aeronaves não homologadas, inclusive a militar.

Outro, por favor.

O grande desenvolvimento que se experimentou na aviação pós-guerra permitiu o início de voos internacionais, e foi necessário que se organizasse a aviação. Depois da Convenção de Paris, de Havana, na Convenção de Chicago, em 1944, saíram os anexos da Icao regulamentando a aviação, e o Brasil se filiou à Icao em 1946.

Pode trocar.

Na Convenção de 1944, foram criados vários anexos - são 18 ou mais -, mais a habilitação de pilotos, a homologação de aeródromos e a certificação de aeronaves.

A partir da criação da Icao, além da privada, você tinha a aviação civil pública, porque era o transporte público. Aí, você tinha a pública, que era feita com aeronaves homologadas, e a privada, com aeronaves experimentais. Foi criado o Requisito de Certificação de Aeronaves. Tornou-se obrigatória a certificação para aeronaves utilizadas na aviação civil pública, e a aviação civil privada continuava a utilizar aeronaves não certificadas. Então, a pública com aeronaves homologadas, e a privada com aviões militares da guerra e aviões de construção amadora. Essa era a aviação que existia para uso privado.

As fábricas de aviões militares, então, passaram a fazer e homologar alguns aviões para a aviação civil pública (transporte comercial), mas também algumas delas fizeram aviões para a aviação privada. Aí apareceu outra...

Olhem lá. Nós tivemos aviação privada com aviões militares, aviões de construção amadora e aeronaves homologadas. E a coisa foi crescendo.

Nos Estados Unidos, a FAA, para proteger a nascente indústria aeronáutica, porque naquela época criaram requisitos, começou a homologar. Para a construção amadora, que fazia todos os aviões, eles restringiram, para permitir que a empresa homologada crescesse.

O construtor amador só podia vender uma aeronave por ano, três em cinco anos. As aeronaves construídas por amador não poderiam ser usadas... E aqui, esse "fins comerciais" que eu coloquei está errado. Era para transportar pessoas e coisas por remuneração. Era essa a explicação dele.

No Brasil, o CTA (Centro Técnico Aeroespacial), por delegação do DAC, era o responsável pela homologação de aeronaves, ficou cuidando também da experimental e copiou *ipsis litteris* a legislação americana. Só não copiou esse.

Eu levei anos para entender essa legislação. Perguntei por que essa aviação... Na introdução, eles diziam: "para proteger a indústria homologada". Nós protegemos, durante vários anos, as fábricas americanas, porque não tínhamos indústria homologada aqui.

Foi criada a Anac. A lei de criação da agência, no art. 2º, diz: "Compete à União, por intermédio da Anac e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária."

Então nós temos políticas dadas pelo Legislativo, daí estarmos aqui, hoje, para fazer a homologação ou sugerir coisas para o CBA.

As atividades da aviação civil pública eram o RBAC 121, que é a aviação regular; táxi aéreo, o 135; serviços aéreos especializados e formação de pilotos, que é o 141.

Aqui nós temos um problema, porque toda a legislação do CBA antigo - nos dois passados e no atual - não diferencia a regular do 135, querem obrigar que o táxi aéreo tenha o mesmo tratamento do 121. E são completamente diferentes as aviações.

A aviação civil privada era executiva e desportiva. A executiva era feita em aviões homologados e experimentais. São os pilotos da APA que voam em todos esses aviões. Na desportiva, nós tínhamos voo a vela, balonismo, ultraleve, aeromodelismo, rali aéreo, voo livre, acrobacia aérea, paraquedismo e giroaviação. São as nove modalidades reconhecidas pela Federação Aeronáutica Internacional, da qual o Brasil é filiado através da CAB, de que a Marina é Presidente. Então, nós temos essa aviação, e a sua maioria usa aeronaves experimentais; hoje estamos assim, nós temos aviões homologados e experimentais, são os protótipos de fábrica e a construção amadora.

O que nós desejamos? Que haja outra categoria: certificação especial. São as aeronaves de uso militar que foram retiradas do serviço ativo. Elas não foram homologadas de acordo com o processo de homologação de aeronave civil, conforme a Anac exige, mas durante 30 anos voaram. É outra homologação, é por experiência.

Aeronaves homologadas modificadas. Durante muito tempo o DAC aceitou que aeronaves modificadas operassem como experimental. Está errado o nome, porque não estou experimentando nada, embora nessas modificações... O Cessna evoluiu para fazer um trem de pouso, porque o cara tinha um Cessna homologado, aí mudou o trem de pouso. Deu certo, o Cessna incorporou e homologou aquilo. Mas, são todas coisas partidas da aviação experimental.

Hoje, se eu tiver um Cessna antigo e quiser colocar um painel moderno, tenho que submetê-lo a uma homologação da Anac para poder continuar voando. E por quê? Não quero voar comercial, não quero levar transporte de passageiro, não quero usar em táxi aéreo, quero usar para o meu transporte. Se eu posso construir uma aeronave para voar como amador, porque não posso modificar uma aeronave que já existe, que é muito mais seguro do que eu fazer uma aeronave?

As antigas fora de produção. Se houver uma aeronave lá fora que eu me interesse em trazer para o Brasil, mas ela não está mais produzindo e não é homologada aqui, eu não posso trazer, não tem como trazer. Antigamente se trazia como

experimental, mas não pode mais. Experimental, no Brasil, a definição que está no CBA atual que existe é a definição de avião de construção amadora, avião construído por um amador para seu esporte e recreio.

E eles tratam a aviação experimental assim: se não for construído pelo próprio, não pode ser experimental. E aí, bloquearam toda essa gama de aviões, que eu gostaria que estivessem como certificação especial ou outro nome que seja dado.

E as aeronaves... Aí entra na fase que está mais crítica para nós, que são as aeronaves compradas em *kits* lá fora e montadas aqui. A previsão, pela legislação que está escrita no Código, é de que cada um tem que fazer 51%.

Só que, em 1982, quando chegaram os primeiros ultraleves, foram os primeiros *kits* que vieram para o Brasil, eu estava no DAC nessa época, me procuraram e disseram: "Olha, o nosso cliente é o Armando Nogueira, ele não tem a menor condição de montar um ultraleve e voar com segurança. É preferível que você deixe a gente montar, porque aí eu monto, testo e entrego para ele e ele voa." E eu o autorizei, na época. E aquilo se tornou uma praxe, desde 1982.

Por isso a nossa aviação experimental cresceu dessa forma. Agora, não podia colocar por escrito, porque o Código dizia que experimental era avião construído por amador. Então, fiquei amarrado nisso aí. Mas foi autorizado, todos os fabricantes de aeronaves sabem que foi assim, e até recentemente as aeronaves eram entregues montadas e testadas. Porque eu sempre disse: "Eu não teria coragem de voar numa aeronave que eu tivesse construído." Eu não tenho a menor capacidade de construir uma aeronave.

Então, os RVs - eu tenho da linha Van. Comprei um RV meio usado, voei com ele 600 horas, troquei quando organizei o Red Bull, ganhei um dinheirinho, comprei um *kit*. Pedi para uma empresa montar para mim, montaram o *kit*, ele está com 650 horas. Agora, a empresa do filho do Rangel está fazendo o meu novo avião. E não vou ser afetado por essa legislação, porque é o meu último avião, vou acabar junto com ele. Então, é a lógica, não é?

Então, não estou defendendo em causa própria. Estou defendendo o meu filho que voa, meu neto que voa, meu filho tem experimental, meu neto voa comigo experimental. E, se deixarem a legislação conforme foi proposta no projeto, eles estarão presos, por dois a quatro anos, pagarão multa de R\$30 mil, e eu também. Então, é uma estupidez isso.

O meu filho é piloto de avião, de jato, tem uma empresa de táxi aéreo, tem helicóptero; meu neto é piloto de jato, piloto de helicóptero, voam em experimental e são felizes.

A aviação experimental nos trouxe... Vinte e cinco por cento da nossa frota hoje é experimental. E isso aconteceu por quê?

Porque um idiota, uma vez, no DAC, disse: "Vocês podem entregar voando." E foi assim. A nossa aviação experimental é mais segura do que a aviação experimental do mundo inteiro, porque foi feito controladamente. Tem coisas erradas? Tem, tem coisas erradas. Existem falhas? Existem falhas, mas temos que cortar as falhas, e não penalizar todo mundo porque alguém errou. Essa é a minha posição.

Certificação especial. Então, seria para uso exclusivamente desportivo, montados a partir de *kits*. O montador ou fabricante do *kit* tem que obter uma autorização da autoridade de aviação civil e, para isso, ele deve ter o seu corpo técnico aprovado e um controle de qualidade aprovado. Se ele tiver isso, uma aeronave que já voou, a aeronave mais fabricada no mundo, os *kits* da Van, que já foi testada, tem mais de 2 mil voando, o que ele tem que cuidar? Montagem, controle de qualidade e corpo técnico. Se tiver isso, nós garantimos a segurança. É muito melhor do que obrigar cada um a montar o seu avião. A montagem de avião, a construção amadora - o Humberto está aí - é para quem tem vocação. Quem gosta de montar, monta e vende, porque o prazer dele é montar, não é voar. O pessoal que está aqui, a maioria que está sentada lá atrás, gosta de voar, não gosta de construir. Então, é uma questão de gosto.

Isso aí por um acaso eu peguei: é da Red Bull, dos aviões da Red Bull, cujos dois eventos aqui eu organizei. Tenho lá o Special Airworthiness Certificate. Isso é uma aeronave experimental, construída por uma fábrica, está lá: Zivko Aeronautics Inc. Opera nos Estados Unidos, numa categoria experimental, mas com o Special Airworthiness Certificate. Isso nós não temos aqui, e temos que ter. Aliás, temos até...

Passe adiante, por favor.

Esse aqui é o certificado de propriedade, certificado de matrícula que eles têm lá, porque o deles não funciona como um cartório como nós, mas está lá. Foi registrado em nome de um banco, que financiou o avião para o piloto.

Isso aqui são as limitações que a FAA dá para uma aeronave. Por um acaso era desse Edge 540 da Red Bull. Então, o certificado deles tem 20 páginas. É feito um para cada aeronave, para cada tipo de aeronave, não é um padrão. Então, se vocês olharem adiante, isso aí tudo tem dentro dele. Não temos muito tempo, mas diz como deve ser a operação da aeronave dentro desse Airworthiness Certificate. Nesse avião, ele mandou voar cinco horas, três pousos no mínimo, numa área restrita. Depois ele está liberado. Lá eles emitem o certificado definitivo. Você, nas primeiras fases, você tem essas restrições. Fez 40 horas ou cinco horas nesse caso, nessas restrições, você está liberado para voar em qualquer lugar,

exceto para pousos e decolagens, deve evitar voar em áreas densamente povoadas e lá eles usam o seguinte: se você voar em áreas densamente povoadas, tem que ser numa altura tal para que você possa se afastar se parar o motor.

Aí também depende. Se eu fizer um avião experimental com motor homologado e hélice homologada, qual é o risco que tenho de voar em cima? Agora, se eu pegar um motor de fusca, colocar lá, eu desenhar uma hélice, aí tem que ter restrições. Isso aí são coisas que estão no certificado. Se alguém se interessar, posso mostrar mais.

Pode passar, por favor.

Pode passar outra.

Depois de completados os números de horas requeridas, o piloto deve atestar lá que a aeronave teve um comportamento normal.

Isso aí nós temos aqui; só que aqui, no Brasil, hoje, temos um provisório e, depois, temos que pedir um definitivo, que demora para sair. E eles fazem tudo numa paulada só.

Pode trocar.

E aí são as restrições que eles colocam, que são copiadas dos FAAs, mas o mais importante é este Form 8130, que diz o seguinte: se uma aeronave não atender a todos os requisitos de homologação, mas puder voar com segurança, pode ser emitido um certificado. É dentro disso aí que pedimos essa certificação especial. Eu provo que ele pode voar com segurança, que ele tem motor e hélices homologados, que os equipamentos dele são todos testados. Então, por que eu tenho que voar restrito a uma área? Então, isso é liberado.

Pode trocar.

Lá eles restringem, às vezes: essa aeronave está restrita a aeroportos que estão nos espaços Charles, Delta, Eco, porque, em Alfa e Bravo, estão grandes aeroportos que operam instrumentos. Então, eles não permitem. Acabou, resolveu o problema. Nos outros, ele pode operar independentemente de ser área em centro de cidade ou não.

Pode trocar.

Aí ele fala que, após completar a fase 1, tem que se cumprir as regras tais... Ele dá as limitações.

Pode trocar. Pode trocar outra.

Isto aí tudo é: *former military aircraft*. Eles já preveem; nos Estados Unidos, eles operam como experimental. Aqui, no Brasil, eu acho que teríamos de tirar o nome experimental, pois ele está muito malvisto, e tínhamos que nos livrar dele. Deixem o experimental para outra coisa. Nós temos que ter uma categoria especial de aeronaves, porque nós não estamos experimentando nada. Quando eu pego um T-6 da Esquadilha OI para voar, eu não estou experimentando nada, eu estou voando em um avião em que eu já voei muito tempo. Tanto é que os aviões da Esquadilha OI não são experimentais, são homologados; o prefixo deles é de homologado. Por um acaso, eu estava no DAC nessa época e falei: "Vai dizer que é experimental? Vai experimentar o quê? Trinta anos voando. Não é bom o avião? Ele não é aeronavegável?" E aí concordaram comigo e puseram, mas agora já voltaram atrás.

Isto aí é o certificado do Mike Goulian Airshows. É para mostrar. Eu fui multado pela Anac por eu ter colocado um adesivo no meu avião num programa de televisão, e disseram que eu estava fazendo propaganda aérea com meu avião, serviço aéreo especializado não autorizado. Está aqui: Mike Goulian Airshows. Ele tem o certificado de um experimental - estão vendo: *certificate of aircraft registration* - em nome da empresa de *show* aéreo. E aqui não pode. Aqui, tudo não pode.

É isso aí.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Concedo a palavra à Sr^a Marina, Presidente da Comissão do Aerodesporto Brasileiro (CAB), por até dez minutos.

A SR^a MARINA KALOUSDIAN - Bom dia, Srs. Senadores, colegas que compõem a Mesa, todos que estão aqui presentes e aqueles que nos assistem pelo *site* do Senado e pela TV Senado e que nos escutam pela Rádio Senado. Um bom dia.

Eu venho perante este Plenário representando uma atividade que rende um grande reconhecimento ao Brasil, um reconhecimento internacional e que movimenta uma parcela específica, porém significativa na economia brasileira, que é o aerodesporto.

Estamos agora levantando todos os dados de nossas atividades, que compreendem milhares e milhares de praticantes, seja no paraquedismo, no balonismo, no volovelismo, na acrobacia aérea, parapentes, asa-delta, paramotores, ultraleves, girocópteros, aeromodelismo e novas modalidades que estão sendo desenvolvidas e formadas, que envolvem direta e

indiretamente milhares de empregos especializados e uma indústria que abrange, além de produtos para os seus praticantes, inúmeras escolas, instituições de ensino, associações, federações, confederações, o uso dessas inúmeras aeronaves, sejam elas certificadas ou não, e tudo o que se agrega às mesmas.

A CAB, nós representamos no Brasil a Federação Aeronáutica Internacional, a FAI, que exige para tanto o cumprimento de regras de excelência tanto para participação nas atividades afins como para convalidação de recordes internacionais, dos qual o Brasil é um grande detentor. Mesmo assim, vemos que no Brasil precisamos ser vistos e ouvidos não apenas como uma atividade de lazer, mas sim de forma profissional sem que isso importe em nosso próprio fim, pois não vemos ainda regras claras que nos amparem, seja no atual Código Brasileiro de Aeronáutica, seja dentro das atuais regras da Anac. Temos sobrevivido muitas vezes dentro de uma semilegalidade, pois o órgão que deve nos fiscalizar ainda precisa conhecer o que fazemos e que somos muito bons. Nós somos muito bons naquilo que fazemos e temos condições de nos fiscalizar e prestar contas de nossa atividade a qualquer autoridade. Liberdade é igual a responsabilidade, e essa, sempre assumimos e praticamos, sendo que é a hora de transformar essa prática em lei e, por isso, estamos aqui, a princípio, para contribuir com o que será o novo Código Brasileiro de Aeronáutica, que merece receber os seguintes apontamentos dentro do relatório final apresentado pela Comissão de Especialistas à Presidência do Senado Federal.

Eu vou passar alguns itens rapidamente, vou tentar me ater aos mais importantes: o art. 15, que delimita áreas de atividade aeronáutica, nós somos contra. Eu acho que nós somos aeronautas, temos brevê, temos a nossa aeronave identificada e, como o Albrecht falou, temos que ter toda a vastidão do território brasileiro livre para voar, rampas para saltar, enfim, não podemos ser restritos a áreas delimitadas.

No art. 16 - é um ponto muito importante -, foi usada a palavra balonismo. É vedada a prática de balonismo com a utilização de balões sem dirigibilidade. A palavra balonismo é específica da atividade, é *ballooning*, balonismo. Não se pode misturar isso com os balões juninos, com os balões de papel. Então, é muito importante nós nos atermos nisso, porque senão será uma verdadeira caça às bruxas, quando nós estivermos voando.

Bom, aí são detalhes. Esses, nós podemos deixar mais para a frente.

"A autoridade aeronáutica poderá estabelecer exceções ao regime de entrada de aeronave estrangeira, quando se tratar de operação de busca, assistência e salvamento [...]", e ali seria muito importante incluir "nas atividades aerodesportivas", como competições internacionais, para facilitar a vinda, porque nós temos equipamentos gigantes que têm que vir do exterior para competir aqui ou daqui ir para fora.

Na parte de taxas, seria interessante, muito importante a gente realmente dar isenção às aeronaves civis privadas experimentais de uso no aerodesporto, balões e dirigíveis, aeronaves de instrução e aeronaves históricas.

Vamos para alguns itens mais importantes.

"Art. 94. Considera-se aeronave experimental a destinada a propósitos específicos, tais como pesquisa e desenvolvimento, demonstração de cumprimento com requisitos, exibição, construção amadora [...]". É importante incluir aí "competição". É muito importante saber que as aeronaves experimentais são usadas para esse propósito de competição, estar isso no CBA.

O art. 95 é destruidor, destrói a livre iniciativa de pessoas ou entidades na busca do empreendedorismo, novas técnicas, novos desafios e novas soluções. É o começo de tudo, é o começo de qualquer indústria. Então, a opinião da CAB é que seria importante ele ser retirado.

No art. 100, o importante é colocar, em termos de executar serviços de revisão, reparo e manutenção, no final: "do produto aeronáutico certificado ou não certificado", porque tanto faz se é certificado ou não, ambos têm que passar por revisão.

Em termos de publicidade aérea, até o Major Albrecht falou, é muito importante que nas aeronaves experimentais seja autorizada, e isso já acontece normalmente, realmente a divulgação do patrocinador, que seja permitida em todas as aeronaves, porque são eles que pagam o nosso combustível, o nosso transporte, os nossos hotéis, as nossas viagens, a própria produção, fabricação da aeronave. São custos altíssimos e, se a gente não tem alguém que arque com isso, como em qualquer outro esporte, o aerodesporto vai morrer, deixará de existir, acabará qualquer possibilidade de eventos.

O art. 356 diz: "Desenvolver, clandestinamente, com fins comerciais, atividades de fabricação, reparo ou manutenção de aeronave [...]" e, depois, embaixo, diz: "[...] detenção de dois a quatro anos [...]". É muito importante aí colocar "aeronave homologada", porque a aeronave experimental ou construção amadora tem a sua forma de ser revisada, e a aeronave homologada segue os requisitos da Anac, todo o conceito que a Anac coloca para aeronave certificada.

O art. 358 diz: "Transferir para terceiro a propriedade, posse ou por qualquer forma ceder o uso ou a operação de aeronave experimental fabricada ou montada por construtor amador." A CAB entende que esse item deveria ser retirado porque inviabiliza totalmente o aerodesporto brasileiro.

É só para dar uma... Tenho, acho, 1min17 ainda. Gostaria só de explicar que a CAB, como o Major Albrecht falou, engloba inúmeras atividades, tem um potencial tremendo. Não sei se está aqui o menino do balonismo, que eu chamo de menino de bronze, quase ouro, pegou o terceiro lugar no campeonato mundial. Agora, está havendo um mundial na Lituânia...

(Soa a campainha.)

A SRª MARINA KALOUSDIAN - ... de planador...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO. *Fazendo soar a campainha.*) - Pode ficar à vontade.

A SRª MARINA KALOUSDIAN - Está bem. E três brasileiros foram para lá, estão representando muito bem. O paraquedismo bate recordes, são extremamente organizados. O voo livre é o maior detentor de recordes brasileiros, é invejável a estrutura da organização do voo livre. A acrobacia aérea está se organizando de uma forma fenomenal. E, terminando, pretendemos, como CAB, começar a colocar o Brasil e a América do Sul na rota do aerodesporto internacional. Então, gostaríamos, inclusive, que todos os Senadores, a Casa, todos os presentes, nos apoiassem no Brazilian Air Games, ou Brazil Air Games, vamos achar um nome específico para isso, a primeira versão seria no ano que vem, em julho.

Muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Eu gostaria de fazer o registro de que temos diversas perguntas e comentários de populares, por meio do Portal e-Cidadania e pelo Alô Senado. Todas as manifestações serão lidas e analisadas no tempo oportuno, naturalmente, pelo eminente Relator, nosso Senador José Maranhão.

Agora, concedo a palavra ao Sr. Augusto Fonseca da Costa, Presidente da Associação Brasileira de Vítimas de Aviação Geral e Experimental.

V. Sª tem até dez minutos. *(Pausa.)*

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA *(Fora do microfone.)* - Quero esclarecer, em primeiro lugar...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - É importante, Dr. Augusto, ter em funcionamento o microfone, para que possa ficar registrado nas notas taquigráficas, inclusive para que o nosso Relator tenha conhecimento da sua fala.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Está bem.

É preciso, antes de mais nada, esclarecer aos que estão presentes, que são fãs da aviação esportiva, que sou um pioneiro da aviação esportiva também, porque houve, nas redes sociais, uma campanha de difamação muito grande me colocando como autor desse projeto do art. 95, pedindo a proibição dos voos e da fabricação das aeronaves.

Inclusive, há uma ação judicial que também é de uma entidade da qual participo em que me foi imputada indevidamente e injustamente a autoria de um projeto para paralisar também a aviação.

Muito bem, nada disso é verdade, tenho provas contratuais e documentais disso.

Vamos em frente. Eslaide nº 10, por favor; eslaide não, o arquivo nº 10.

Chegou às minhas mãos uma proposta que, ao que parece, segundo o Luís Claudio, não é proposta oficial da Abrafal, então, vou aguardar que seja apresentada para comentarmos.

Essa reunião não é de discussão, como disse o Senador Vicentinho, é uma reunião de apresentação de propostas, porque essa discussão deverá se dar nos próximos meses e próximos anos, porque a situação que está acontecendo na aviação esportiva no Brasil é muito grave e não dá para ser resolvida em dez minutos.

Veja só, essas são as sugestões. Pode passar à frente, porque não sabemos se essa proposta é, de fato, a legítima.

Pode colocar o 11. Vou passar bem rapidamente, isso tudo ficará disponibilizado. O arquivo nº 11...

Venho acompanhando isso depois que um acidente com uma aeronave dessas matou um filho meu com 19 anos - todo mundo, acho, sabe disso. E não somos é contra a aviação experimental, esportiva ou qualquer nome que seja dado por causa disso. Somos contra o que tem de ilegal nessa aviação, e há muita ilegalidade que terá que ser resolvida na Justiça ou no Parlamento, mas, de algum modo, terá que ser resolvida.

Esse grupo de trabalho, muitos dos quais estão aqui nesta sala - pode passar a outra tela dele - foi composto por algumas entidades, como a própria Abraex, na época, a Abul e a Abrafal, presidida pelo coordenador do grupo de trabalho. Esse grupo de trabalho prestou consultoria para a Anac para fazer regras para os próprios fabricantes. Então, esse é o começo das ilegalidades.

Vamos para a frente.

Veja só, ali você vai ser naquele parágrafo...

Não, por favor, volta ali.

Vejam ali, na terceira linha: a Anac esteve presente como ouvinte a todas as reuniões. Essa não foi uma audiência pública, porque é uma audiência sem público e sem a oitiva do público. Segunda ilegalidade.

Vamos em frente.

Então, a Anac é ouvinte, não é participante ativa, ela ouve a nota e depois baixa a RBHA e RBACs para atender aos interesses dos fabricantes. Eu não tenho nada contra a fabricação industrial, pelo contrário. Assim como o Albrecht, eu jamais voaria numa aeronave que fosse construída por mim mesmo, eu confiaria numa indústria, mas desde que seja fiscalizada e que cumpra as normas. Há vários industriais aqui de muito boa qualidade, com produtos excelentes, mas não é sempre.

Pode ir para a frente. Outra tela.

Muito bem, para a frente.

Agora vamos para a 12. Por exemplo, uma das regulamentações absurdas... Pode baixar um pouquinho, que está ali. Vejam só, isso só não atinge só experimental, atinge a aviação certificada inclusive. Olhem a leniência na regulação. Não pode ser chamada de exigência uma coisa que é assim. Requisitos de instrução de voo para concessão de licença privada: "voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso, quando possível".

Ou seja, quem decide quando é possível? As escolas. As escolas mal preparadas ou mal equipadas podem decidir - e decidem. Nós estivemos num evento no Seripa V, em Porto Alegre, onde as próprias escolas confessaram que ninguém está treinando isso. Esse é um fator contribuinte e é uma ilegalidade praticada pelo órgão regulador.

Em frente.

Eu gostaria que me fosse garantida a palavra com exclusividade, por gentileza, uma vez que eu respeitei profundamente quando outros estavam com a palavra.

Vejam só, se você vai tirar uma carteira de motorista, você tem de ir ao Detran. Você pode fazer o curso numa autoescola privada, mas, na hora de fazer os exames teórico e prático, você vai a um órgão público. Na aviação esportiva, não é assim. Como é muito difícil a Anac ter disponíveis checadores e datas de exames, você recorre à Abul (Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves). É uma delegação ilegal do poder de polícia do Estado. É um dever-poder de polícia do Estado indelegável que está sendo passado a uma entidade privada dos próprios interessados. É outra ilegalidade. Já cansei até de enumerar, não vou mais enumerar. Vamos somando.

Para tudo o que estou dizendo há provas, e tudo isso está sendo e será devidamente judicializado.

Pode ir em frente.

Arquivo 14. Construção amadora. Claro! Quem pode ser contra a construção amadora? Nem contra a construção industrial! O que não pode é haver uma indústria produzindo industrialmente, em série, aeronaves com regras de construtor armador. Ao meu lado, está um construtor amador, que tem todo o direito de construir uma aeronave para ele voar. O risco é dele. Inclusive, está escrito no painel: voo por conta e risco próprio. Só que estão saindo de indústria, em série, aeronaves em que o risco é do consumidor. Isso fere o art. 5º da Constituição, que diz que todos são iguais perante a lei, e fere o Código de Defesa do Consumidor quase que inteiro.

A porção maior, que deveria ser da construção amadora, pode ser vista através de uma verificação, de uma inspeção do órgão público, que é a Agência Nacional de Aviação Civil, ou da lista de verificação. Então, sempre vai ser o "ou", sempre vai ser o mais fácil. E eu consigo construir um Boeing com essa lista de verificação porque a fabricação e a instalação das turbinas têm o mesmo peso da colocação dos adesivos de "não fume", um a um. Se eu conseguir 51 itens de qualquer peso, posso provar que os outros 49 são industriais, e, portanto, esse Boeing é de construção amadora. Claro, estamos levando a um extremo para ilustrar, mas é com essa leniência que essa aviação está sendo regulada.

Quero dizer que nós não estamos generalizando. Existem excelentes indústrias no Brasil, mas há espaço para péssimas indústrias no Brasil, que estão produzindo produtos de má qualidade e sem segurança.

Amador. Arquivo nº 15. Existia uma regulação que o amador, para não ser confundido com a construção industrial, deveria construir apenas uma aeronave por ano e o máximo de três aeronaves num período de cinco anos. Isso também foi isento. Mais uma isenção, mais uma ilegalidade.

Então isso foi abrindo um leque de brechas e espaços por onde foi se infiltrando o sinistro, o acidente.

Muito bem. Vamos para a frente, porque o tempo é curto.

No Detran, você consegue colocar... Está aí. A resolução Contran nº 63, de 21 de maio de 1998. Você consegue construir atendendo a todos os preceitos de construção veicular.

Se você construir hoje uma aeronave de construção amadora, terá que colocar *airbag* e ABS. O nome do primeiro proprietário sempre coincide com o nome do fabricante. Você tem que ter um certificado de segurança veicular expedido pelo INMETRO, não é pelo dono da fábrica que atesta que a aeronave está boa e ponto final. A Anac chega a credenciar como profissional credenciado em aeronavegabilidade o próprio dono da fábrica, ou seja, deixa a raposa cuidar do galinheiro.

Essas são ilegalidades que não serão toleradas, vão ser devidamente judicializadas.

O MPR 100, que seria o documento 19...

Esse é um exemplo do fabricante que ao mesmo tempo é profissional credenciado em aeronavegabilidade. Nós não precisamos citar nomes nem nada. O que estamos defendendo aqui é que pare a ilegalidade.

Vamos pular direto para o 19.

O 19 é uma norma da Anac, que é signatária de acordos internacionais com o FAA, com CASA, com EASA, com vários outros.

(Soa a campainha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA - Diz que, para ser LSA, tem que cumprir as normas ASTM. Aí a Anac dispensou, dispensou simplesmente, por cinco anos, o cumprimento dessas normas, mas não combinou com o consumidor. Eu comprei, para o meu filho voar, uma aeronave certificada como LSA, declarando em alto e bom som, inclusive no manual e nas propagandas, que cumpria todas as normas ASTM. Descobrimos depois que não era nada disso.

A questão do voo por conta e risco, que é um absurdo. Pelo Código de Defesa do Consumidor, isso não existe.

E essa é a tabela principal que eu queria mostrar. Vejam lá, abaixo da flecha azul.

Para resolver isso, a Anac, ao invés de inibir a propaganda enganosa de alguns fabricantes que estavam colocando no mercado *light sport aircraft*, ou aeronave leve esportiva, legitimou-a, dizendo que todas as aeronaves brasileiras são aeronaves leves esportivas. "Ah, mas então cumpriram as normas da ASTM?" Está lá na coluna da direita: não, não, não, não. Nenhuma.

Ou seja, isso é um crime de improbidade administrativa. É dever do Estado zelar pela segurança da população. E isso não está acontecendo.

Por isso eu quero me despedir com a seguinte mensagem: isso não acabou. Isso vai ser discutido nos próximos meses, nos próximos anos. E não adianta pressão popular das galerias ou o Fla x Flu que está acontecendo nas redes sociais.

Aqui não é o Big Brother. Nós estamos dentro do Parlamento brasileiro. Felizmente, os Senadores finalmente se debruçaram sobre essa questão regulatória. E nós vamos discutir isso sem animosidade, sem paixões, sob a égide do Direito, e não dos interesses econômicos e até esportivos, porque o interesse pela segurança e pela vida se sobrepõe a todos esses outros.

Muito obrigado a todos. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) - Concedo a palavra ao Sr. Roberto José Silveira Honorato, Especialista em Regulação de Aviação Civil e Gerente Técnico de Processos Normativos da Superintendência de Aeronavegabilidade da Anac, por até dez minutos.

E convido o nosso Senador Pedro Chaves, nosso Vice-Presidente, para assumir a Presidência, porque vou despachar aqui com a Dr^a Ilana, nossa Diretora-Geral do Senado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com a palavra, então, o Sr. Roberto José Silveira Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Bom dia. Senhores participantes, Srs. Senadores, obrigado pela oportunidade de estar aqui nesta Comissão.

Participei da Comissão que elaborou a proposta do CBA que se inicia agora nas audiências públicas e espero poder contribuir aqui com algumas informações sobre a aviação experimental.

É muito interessante ver que, nesta Comissão, é uma oportunidade que a gente tem de colocar à mesa, para discussão, dois lados da atividade: o lado dos usuários e o lado dos fabricantes. Todos nós reconhecemos a importância da aviação experimental, da aviação como um todo, da aviação experimental com um carinho especial, como alguns trouxeram aqui

algumas informações bastante úteis, até históricas, que o Albrecht trouxe aqui para nós, dada essa importância de tentarmos fazer os ajustes necessários.

Vou colocar algumas informações e, ao fim, colocar alguns pontos que vejo que são essenciais para que os Senadores considerem. Acho muito importante a Casa olhar para esse assunto, tendo em vista que o Código Brasileiro já faz 30 anos este ano, este ano ele completa 30 anos de existência, e, com certeza, alguns pontos a gente tem oportunidade de rever, ou mesmo confirmar o modelo que existe no Brasil, sendo de interesse da nossa sociedade.

Gostaria de passar algumas informações. O primeiro eslaide que coloco aqui são alguns números de registros de aeronaves. E aqui não estou falando especificamente de aeronave experimental, estou falando de toda a frota brasileira, e como houve uma evolução ao longo dos anos.

Então, pegando ali 2015, temos próximo de 22 mil aeronaves registradas no Brasil, 21.884 aeronaves. E a barra destacada em laranja coloca aí a taxa de crescimento, ou seja, em 2010 e 2011, tivemos um pico de taxa de crescimento de aeronaves registradas no Brasil, e essa taxa foi reduzindo nos anos que se seguiram até agora, até o ano passado.

Então, o cenário é este: crescimento de aeronave, mas redução de taxa de entrada de aeronaves aqui no Brasil.

Coloco esses números com relação aos registros porque, ao longo dos últimos meses, vejo algumas críticas quanto ao quantitativo de aeronaves experimentais. Queria trazer alguma luz em relação a isso.

Por favor, o próximo eslaide.

Por categoria de registros, esses dados são dados disponíveis pela Anac, são disponibilizados, se não me falha a memória, desde 2006. A gente utiliza para isso a classificação que o Registro Aeronáutico Brasileiro tem, que é por categorias, tem a experimental, a privada, etc... Mas, vamos nos atentar à categoria experimental, e atualmente esse dado, na verdade - ali está de 2010 a 2015, mas esse dado é de 2015 -, em 2015, soma, na categoria experimental, 5.158 aeronaves.

Mas, é necessário... Nesse número, principalmente quando acontece algum acidente, aquele exemplo de acidente é colocado ali, "olha, temos 24% das aeronaves brasileiras nesse grupo". Isso não é totalmente verdade. Quando dizemos que a aeronave é experimental, nós nos referimos - pode passar, por favor - a aeronaves protótipos, por exemplo aeronaves desenvolvidas pela Embraer, os protótipos são classificados como experimentais, aeronaves de exibição, de competição, aeronaves históricas, alguns balões, os ultraleves, as aeronaves construídas por amadores, as aeronaves leves esportivas e existem outros propósitos.

Contrapondo um pouco à informação que o Albrecht trouxe aqui, no Brasil, o modelo implementado é o modelo exatamente igual ao americano. O que é colocado dessa forma? A lei garante que exista a utilização de aeronaves que não fazem uso de peças certificadas, que são conhecidas como experimentais, e a legislação infralegal destaca quais são os tipos de aeronaves experimentais. Ou seja, o nome experimental abarca uma série de atividades, uma série aeronaves, de tipos de equipamentos, de perfis operacionais. Na hora de olharmos qual é o regramento que se aplica, temos que ficar bem atentos a qual universo nós queremos realmente atingir.

Para complementar a informação ali, dando uma ideia do tipo de aeronave, cerca de 70% das aeronaves que são experimentais têm o peso máximo de decolagem menor ou igual a 650kg, capacidade máxima de dois passageiros, e cerca de 5% dessas aeronaves possui capacidade maior do que cinco passageiros. Certamente essas aeronaves são protótipos ou construção amadora na essência.

Pode voltar um eslaide, por favor.

Qual é o modelo colocado no CBA? O CBA estabelece que as aeronaves no Brasil devem ser certificadas. Este é o ponto. Produto aeronáutico aqui no Brasil deve ser certificado. A intenção - o Exmo Senador José Maranhão pode me corrigir se eu estiver dizendo errado porque ele participou do projeto de lei -, era que garantíssemos a segurança na aviação aqui no Brasil. Existe, no âmbito internacional, um grande compêndio de conhecimento da nossa sociedade com relação à aviação, engenharia, práticas operacionais e todas as outras áreas.

O CBA quis trazer para a sociedade brasileira esse benefício e ele estipulou que as aeronaves aqui no Brasil devem ser certificadas. No entanto, ele admite algumas exceções. A aviação experimental é uma exceção a essa regra maior. Como eu disse, não podemos entender, Albrecht, inclusive, que o fato de o CBA não listar todos os propósitos limita a aviação experimental somente à construção amadora. Não podemos fazer essa interpretação, porque o modelo internacional existe em outros países, existe bem, e é de outra forma visto. O CBA não veda a possibilidade de que existam outros propósitos. Faz todo sentido existirem outros propósitos, porque as pessoas querem fazer competição, querem operar aeronaves que ainda não foram certificadas, que não têm o propósito de ser certificadas, mas que compõem a necessidade de explorar a atividade aérea.

Então, quando o CBA cria essas exceções, a gente adota esse modelo internacional. E, no modelo internacional, quando se fala nessas exceções, naturalmente, a gente tem que trazer limitações operacionais, porque, senão, não há sentido.

Se eu estabeleço que a regra é que se certifique e eu crio exceções, não existindo nenhuma diferenciação, na verdade, eu acabo com a certificação e só fica a aviação experimental.

Essas limitações acontecem aqui, no Brasil, também e, como o Albrecht mostrou, lá nos Estados Unidos, em alguns certificados. O regulamento que a Anac mantém desde a década de 1990 estabelece algumas restrições para voo em áreas densamente povoadas. Esse aspecto sempre está presente quando existe uma autorização de aeronave experimental de qualquer categoria. É necessária alguma restrição operacional dada aquela característica própria.

Outro ponto, de que eu já falei. Na verdade, o CBA adotou esse modelo internacional que ainda existe.

Pode passar, por favor. Mais uma. Pode voltar uma, por favor. Isso.

Mais uma informação sobre o número de aeronaves. Esta é a taxa de evolução da frota de aeronaves experimentais - eu estou dizendo de todas elas - desde 2007 até 2015. Eu trouxe este eslaide... A maior tendência para esses números aqui é puxada pelos *fat ultra lights*, pelos ultraleves pesados, os *kits* que foram citados aqui. Nós podemos perceber que está havendo uma redução deste número aí, embora tenha havido um pico entre 2010 e 2011. Nós pontuamos ali algumas ações que ocorreram nesse assunto. E aí eu gostaria de tomar alguns minutos para expor uma questão que surgiu e que...

(Soa a campainha.)

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - ... ficou mais premente aqui no Brasil em 2008.

Seria mais...?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Mais um minutinho. Está bem.

Eu peço para pular para o próximo eslaide.

Eu queria dar destaque a estes pontos aqui. Eu acho que é importante. A Comissão de Especialistas fez um trabalho de rever as regras que tratam da atividade, e agora o trabalho continua. Com certeza, é natural que existam modificações no projeto original, mas eu gostaria de trazer alguns pontos que eu acho importantes para este novo CBA.

O primeiro é garantir que o modelo no Brasil reflita o modelo internacional. É muito natural que observemos... Recentemente, na semana passada, aconteceu a Feira de Oshkosh, e vemos a atividade aérea acontecendo. E achamos bastante interessante. É importante que isso seja possível aqui, no Brasil. Além disso, a nossa indústria tem uma porta de entrada ao mercado maior. Então, é importante garantir o modelo internacional aqui, no Brasil.

É importante que se promovam também os mecanismos de regulação. Eu falei agora há pouco. Em 2008, nós verificamos um desvirtuamento do propósito da construção amadora por conta das aeronaves chamadas de ultraleves pesados. A Anac teve os mecanismos para agir e fazer ajustes necessários. Alguns dos problemas que o Sr. Augusto citou aqui, na verdade, estão na regra de transição. A Anac tem tomado medidas para rever esse desvirtuamento que foi constatado em 2008.

Por fim, é muito importante que a lei não traga detalhamentos excessivos. Há muito assunto que deve ser tratado na legislação infralegal. A tecnologia evoluirá e trará necessidades de ajuste. É necessário que não impeçamos em lei a evolução da tecnologia.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Com muito prazer, eu passo a palavra agora ao Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental (Abraex).

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA - Bom dia a todos. Amigos da aviação experimental, cumprimento todos os Senadores, os amigos que vêm compor esta Mesa e companheiros que vieram nos prestigiar de todas as associações de aviações experimental para este evento muito importante.

Em 1901, um brasileiro, inspirado nas leituras de Júlio Verne, contornou a Torre Eiffel, em Paris, com um balão dirigível que o fez ganhar o Prêmio Deutsch. Cinco anos depois e outros balões construídos, fabricou o audacioso 14 Bis em 1906. Entusiasmado com suas experiências e usando seus conhecimentos, Santos Dumont desenhou e construiu o Demoiselle, dos projetos, o menor e mais barato, cujas plantas eram fornecidas a qualquer interessado em construí-lo sem intenção de obter direitos de propriedade industrial ou lucro comercial. Inicia-se, assim, a construção amadora de aeronaves.

A intenção de Santos Dumont era disseminar a aviação no mundo. Todos nós sabemos que começou anos atrás. Primeiro foi um sonho, a dúvida e o receio, depois vieram as conversas, o espanto dos amigos e familiares, as consultas e o mais

importante: o incentivo. Isso se materializou numa máquina voadora e hoje faz parte da vida de todos, da alegria dos amigos e familiares.

O que começou com um sonho, hoje está a poucos passos de perdermos, e de quem é a culpa? De nós mesmos. Somos todos um. Essa frase tem duas versões: a primeira versão, que é a verdadeira, é que quando estamos em grupo, somos mais fortes; a segunda versão não faz parte do nosso dia a dia, pois cada um de nós só pensa em si, egoisticamente. Pensamos somente em nós mesmos, porque sempre estamos correndo ou no trabalho ou em casa, e a união, que é o que realmente nos dá força, fica como uma reunião de condomínio, ou seja, alguém vai resolver por mim.

Neste momento temos que estar juntos, repensar nossas atitudes e juntarmos nossas forças para mudar as decisões transcritas no anteprojeto do CBA. Para isso, vamos lembrar o que significa a palavra "política". Política é a ciência da governança de um Estado ou nação e é também a arte de negociação para compatibilizar interesses. Assim, vamos usar a política a nosso favor. Só que não podemos fazê-lo individualmente, porque não há número nem força de representatividade.

O momento é crítico e o tempo corre. Tenho acompanhado críticas, sugestões e até ouvido ofensas de proprietários de aeronaves, por não terem total conhecimento do que está ocorrendo, já que não participaram de nenhuma reunião da Comissão dos trabalhos do anteprojeto do CBA, que durou quase um ano, com pouca ou nenhuma presença da classe. Os motivos são os mais diversos, mas, neste momento, nada pode nos deter. Nenhum motivo pode ser mais importante do que o desejo de mudar alguns artigos do anteprojeto do CBA.

Nem tudo está perdido. O anteprojeto está em sua segunda fase, e é o trabalho atribuído aos Senadores na denominada CEAERO, em que temos todas as chances de mudar, sugerir e nos aproximar dos nossos Senadores, oferecendo ajuda consistente e objetiva, mas para isso a nossa presença no Senado é fundamental. Se o objetivo é justo, democrático, e a sociedade e a Nação podem ser beneficiadas, não vejo motivo para não oferecer nossas propostas para atualizar o CBA, dentro do melhor modernismo possível, igualando-nos aos países mais desenvolvidos do mundo.

Se é isso que estamos buscando, então, vamos conseguir, mas tudo tem o seu preço. E o nosso é bem baixo, chama-se presença e colaboração: presença no Senado, para poder apontar erros ocorridos na proposta do CBA, esclarecer fatos, dar sugestões e mudar artigos, como, por exemplo, os arts. 26 e 59, que tratam da utilização do espaço aéreo brasileiro, em relação à isenção de pagamento de tarifas de navegação aérea, pouso, decolagem, e incluiu somente aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras; aeronaves em voo de retorno, por motivos de ordem técnica ou meteorológica, ou outros decorrentes de casos fortuitos ou de força maior; aeronaves militares públicas estrangeiras, quando em atendimento a reciprocidade de tratamento. A Abraex sugere acrescentar mais um item, contemplando também as aeronaves de aeroclubes, aeronaves de construção amadora, aeronaves para fins culturais e aeronaves humanitárias.

Aeroclubes: é inconcebível que o novo CBA não contemple, com um mínimo de isenções, aeronaves exclusivamente de cunho cultural, para que tenhamos progresso nas atividades de formação de novos pilotos.

Construção amadora: o que tenho a dizer é que o desenvolvimento de tecnologia nesta categoria é a mola mestra que impulsiona a criação de novos materiais, processos e técnicas, a custo zero, em relação a direitos autorais e de propriedade industrial, visto que não existe interesse dos construtores amadores em registrar suas invenções, deixando-as para domínio público, isentando a indústria aeronáutica nacional de arcar com elevados custos de importação de tecnologia e pagamento de *royalties* para empresas estrangeiras.

Para simplificar, foi a classe de aeronaves de construção amadora que criou e desenvolveu a tecnologia dos materiais compostos e a ensaiou na construção de aeronaves experimentais e homologadas. Hoje, os materiais compostos em plástico são encontrados em aeronaves como o Cirrus, que são construídos com 100% desse material; nos Airbus, os materiais plásticos contribuem com, mais ou menos, 75% de sua estrutura; e as aeronaves da Embraer e muitas outras usam largamente esses materiais. Outro grande exemplo foi a contribuição da aviação experimental, que testou por vários anos os equipamentos GPS, até que fossem certificados para o uso em aeronaves homologadas.

A Abraex acha mais do que justo o Governo deixar de arrecadar valores insignificantes em tarifas de navegação aérea que incidem sobre a aviação de construção amadora, pelo fato de que essa atividade traz à Nação desenvolvimento de novas tecnologias nacionais, *know-how*, economia em *royalties*, taxa de importação e direitos de propriedade. Isto é praxe em todo o mundo: a reciprocidade entre o Governo e o construtor amador.

Aeronaves para fins culturais são aeronaves escolas que conduzem professores, material escolar, levam cursos técnicos de todas as profissões a lugares praticamente inacessíveis a outros meios de transporte.

A Região Amazônica representa 2/3 do Território nacional, que só é viável através de aeronaves de pequeno porte, até 12 lugares.

Essas aeronaves deveriam ter mais apoio, através de programas específicos do governo, para que tenhamos um futuro mais justo e produtivo, gerando cultura, empregos e riqueza.

- Aeronaves Humanitárias: transportam médicos, enfermeiros, equipamentos hospitalares e medicamentos através de programas de saúde, como os de vacinação em massa, criados pelo Estado, todos os anos.

Outras são de iniciativa privada, como: fundações, entidades de cunho social e religioso que prestam serviços às comunidades indígenas e ribeirinhas.

Sobre o art. 34 da proposta da CEAERO, que trata de aeródromos, foram citadas somente as categorias civis e militares e não foram considerados os sítios de voo destinados ao uso de pequenas aeronaves, como ultraleves, *trikes*, paramotores, *paratrikes*, girocópteros, escolas de formação de pilotos de ultraleves, clubes de voo, associações aerodesportivas e o aerodesporto em geral.

Há tendência mundial de crescimento desses tipos de aeronaves, que tem custo mais baixo na escala de aquisição para o voo de esporte e lazer.

(Soa a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Um minuto.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA - Vou avançar para o último artigo, o art. 358, que nos interessa muito.

Sobre o art. 358, que trata da proibição da transferência para terceiro da propriedade, posse ou por qualquer forma ceder o uso ou a operação de aeronave experimental fabricada ou montada por construtor amador, a Abraex, em nome dos construtores amadores, entende que a proposta da CEAERO fere o direito básico do cidadão, e deve ser amparado pela Constituição Federal, que é ter a posse da aeronave, por construção amadora, com aquisição legal dos materiais, acrescentando trabalho próprio, pagando todas as taxas, cumprindo todas as normas elaboradas pela autoridade e obtendo o documento de posse que atesta a verdadeira propriedade.

No capítulo I da Constituição Federal, diz-se o seguinte:

Art. 5º Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos.

Inciso XXII - é garantido o direito de propriedade;

Inciso XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

Inciso XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

Baseados na nossa Constituição, sem contradizer, porém colaborando, a Abraex sugere que sejam satisfeitas as seguintes condições:

- a venda de aeronaves construídas por amador é permitida após cumprir o tempo mínimo de voo de experiência de acordo com as normas emitidas pela autoridade de aviação civil, a menos que possuam a declaração de responsabilidade do comprador para executar as horas faltantes, informando à autoridade para obter o CME e CAVE definitivos;

- para aeronaves do mesmo modelo e do mesmo construtor amador, a produção não poderá superar o número máximo de duas unidades por ano;

- para concretização da venda, o adquirente deve obrigatoriamente fazer uma declaração de consentimento informando que conhece as características e riscos do produto adquirido, as quais devem constar nesse documento.

Como nada mais temos a sugerir ou informar, agradeço a presença de todos e encerro a minha proposta.

Um bom dia a todos. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Dando continuidade à nossa audiência pública, vou convidar o Sr. Marcelo Fernandes de Oliveira, Assessor Técnico do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial.

Com a palavra o Brigadeiro Marcelo.

O SR. MARCELO FERNANDES DE OLIVEIRA - Exmos Srs. Senadores, Exmo Sr. Brigadeiro Medeiros e demais presentes na sala, vou falar sobre o IFI, Instituto de Fomento e Coordenação Industrial, uma organização militar. Nós tratamos, entre outras coisas, de certificação de projetos militares. Nesse contexto, a existência de aviação experimental existe, é presente, porém sempre em projetos militares, como temos no caso do KC-390 atualmente, que é um avião experimental que está sendo certificado dentro desse escopo de um projeto militar. Então, é importante aqui definir o escopo de atuação do nosso instituto. Para isso, eu trouxe uma apresentação que vai delinear mais ou menos o que fazemos. Por gentileza.

Vamos identificar as atividades que o IFI realiza. Passamos por um breve roteiro que fala da nossa missão, da nossa estrutura, recursos e serviços prestados.

Em termos de missão, começamos pelo próprio Comaer, cuja missão é manter a soberania do espaço aéreo nacional com vistas à defesa da Pátria. Então, o IFI está subordinado ao DCTA que, como podemos ver na estrutura do Comaer, é um dos grandes comandos do Comaer. Estamos ali na parte do DCTA, que cuida de ciência, tecnologia e inovação. No CTA, também temos uma missão, que é ampliar o conhecimento e desenvolver soluções científico-tecnológicas para fortalecer o poder aeroespacial. O DCTA também é uma grande organização militar com vários institutos, e o IFI, ali no centro, é um deles, temos vários.

Pode passar.

No IFI nós temos essa missão, que é contribuir para a garantia do desempenho da segurança e da disponibilidade de produtos e sistemas aeroespaciais de interesse do Comando da Aeronáutica. Então, falamos "aeroespaciais", porque não é só a aviação, mas também produtos espaciais. Prestamos serviço de normatização, metodologia, certificação - a certificação é um dos aspectos, mas há outros -, propriedade intelectual, transferência de tecnologia e coordenação industrial, de forma a fomentar o complexo científico e tecnológico aeroespacial brasileiro. Então, a base é o fomento do nosso complexo científico e tecnológico.

Bom, em termos de estrutura, temos várias subdivisões. Temos a direção, a vice-direção, a assessoria técnica, que é o meu caso, e temos subdivisões. Por exemplo, a CPA, que é Certificação de Produto Aeroespacial, cuida justamente da parte de certificação de aeronaves para projetos militares e é onde temos aviação experimental específica.

Temos a parte de metrologia também; a parte de sistemas de gestão da qualidade, que também afeta a própria produção depois das aeronaves certificadas; a parte de desenvolvimento industrial - é ali que fazemos fomento, a parte de *offset*, compensações comerciais, contratos que o Comaer executa -; e temos uma parte de administração, que é a CAD.

Bom, em termos de serviços prestados, temos uma gama de produtos aeroespaciais em que nos envolvemos como certificador.

Atualmente temos o novo caça brasileiro, o Gripen NG; o KC-390, que também é um grande produto da Embraer atualmente; o EC725, que foi comprado na França - também foi validada a certificação francesa. E temos também produtos de defesa, como o míssil A-Darter, que está atualmente sendo desenvolvido e certificado; o míssil MAR; produtos espaciais, como o VLS, o VSB-30 - também trabalhamos com a parte de certificação.

Temos um ciclo de vida do produto aeroespacial no qual o IFI se envolve, ciclo que tem essas várias fases: desde a concepção até a desativação. No caso da definição, o IFI também já se envolve na assessoria, em certificação, porque o produto já tem que ser definido de uma forma que seja certificado. A parte de garantia governamental da qualidade também já assessoramos, de forma que o produto seja fabricado adequadamente. E temos também a parte de *offset*, porque nos contratos militares também atuamos como validação de projetos de *offset*, análise. Então, na fase de definição de projetos militares, nós já atuamos.

Na parte de desenvolvimento e aquisição - acredito que essa seja a parte mais relevante para a aviação experimental -, participamos da certificação dos projetos militares - temos ali o KC-390. É uma atividade bem complexa - os ensaios em voo e o uso de aviões experimentais são apenas uma pequena parte dessa atividade - e também fazemos a verificação governamental da qualidade. É um aspecto importante, porque mesmo a aeronave projetada e aprovada tem que ser fabricada. Então, a gente se preocupa com essas duas áreas: é importante que o avião tenha um projeto aprovado, mas também é importante que seja fabricado conforme esse projeto, com qualidade. Assim, é feita a verificação *in loco* pelos nossos profissionais para cada número de série, dependendo do projeto.

Na parte de produção - é o que já falei -, há a certificação da organização fornecedora. Então, a gente certifica o processo de fabricação de todo fabricante - o sistema de gestão da qualidade sempre é de interesse para projetos militares - e fazemos a verificação governamental da qualidade. É importante que, mesmo que o sistema tenha sido aprovado, seja feita a verificação *in loco* de cada produto que vai ser entregue para a nossa Força Aérea Brasileira.

Na fase de implantação, também certificamos a aeronavegabilidade. A emissão de certificados de aeronavegabilidade é feito até mesmo no caso de veículos não tripulados. Fazemos essa certificação emitindo permissões especiais de voo ou, então, certificados de aeronavegabilidade militar. Fazemos as iniciais, e a parte continuada é feita por outros órgãos.

Na utilização também, temos problemas que ocorrem na aeronave, chamadas dificuldades em serviço, que podem ser inerentes a projetos e gerar modificações. Nós nos envolvemos também fazendo a avaliação, o tratamento desses problemas, dessas dificuldades e, eventualmente, até emitimos o aviso de limitação de aeronavegabilidade, que é o ALA, que limita a aeronavegabilidade e, eventualmente, até restringe totalmente a operação dessas aeronaves.

Então, nós atuamos num escopo bem amplo do ciclo de vida e, eventualmente, na modernização também, que é uma modificação da aeronave.

Nós encaramos muito seriamente a questão de modificar uma aeronave. Se ela vai ser modificada, tudo que afeta essa modificação tem que ser certificado e também fazemos a verificação governamental da qualidade. Atualmente, temos vários projetos que estão sendo modificados: a modernização do F-5, do A-1, do C-95. Temos pessoas lá na indústria verificando, em todas elas, cada número de série que é modernizado e se aquilo foi feito conforme a modificação aprovada.

Por gentileza.

Além disso, fazemos outros serviços, como o gerenciamento da propriedade intelectual no Comaer, de forma que seja feito esse reconhecimento; a transferência de tecnologia, aquela questão de *offset*, que vem de fora e até de dentro do próprio Comaer para fora. Fazemos a análise empresarial vislumbrando a redução de ICMS, porque existe uma lei para a redução do ICMS. Então, fazemos essa análise das empresas para ver se elas se encaixam nesse perfil. Fazemos serviço de metrologia para todo o Comaer e até para fora. Trabalhamos com normatização também, trabalhamos em comitês da ABNT sobre normas na área aeroespacial. Fazemos a certificação do sistema de qualidade, sobretudo para as empresas fornecedoras do Comaer e também realizamos ensaios não destrutivos.

Por gentileza.

Fazemos também capacitação em ensaios em partículas magnéticas, líquidos penetrantes, raios X, enfim, vários ensaios, com capacitação na norma ISO-17025, sobre laboratórios. Fazemos a avaliação da incerteza de medições, preparamos auditores da qualidade - é uma capacitação -, capacitação nas próprias normas (ISO-9001 e outras normas).

Passei por tudo o que nós fazemos. Espero que tenha identificado as principais atividades realizadas pelo IFI.

Bom dia. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Neste momento passo a palavra ao Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves (Abrafal).

O SR. LUÍS CLAUDIO GONÇALVES - Bom dia a todos.

Meu nome é Luís Claudio Gonçalves, sou Vice-Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. Gostaria de, em nome do nosso Presidente, Brigadeiro Hermano Vianna, agradecer aos Senadores presentes e ao Senado esta oportunidade de estar aqui para dar o nosso depoimento.

A nossa associação acredita que não conseguimos ir para o futuro sem termos uma visão clara do passado. Então, eu gostaria de dar a todos uma visão clara sobre o que a nossa aviação experimental passou até hoje para que todos entendam um pouco as dificuldades inerentes a nossa atividade.

Eu vou ter que ler um pouco. Sei que é meio esquisito, mas, em função do tempo, que é curto, eu vou ler um pouquinho.

O nosso início se dá em 1982, quando começa a venda de *kits* importados pela Microleve, carioca, da empresa americana Eipper.

Em 1983, a Flyer inicia a fabricação efetiva de aeronaves ultraleves no Brasil.

Em 1984, com o aumento da demanda por *kits* e a dificuldade na importação dos mesmos, a Microleve decide nacionalizar os *kits* americanos. Na esteira dessa iniciativa, vários fabricantes nacionais começam a fabricar materiais para as nossas aeronaves, uma vez que foi criada a massa crítica para justificar o investimento na fabricação de produtos específicos para essa indústria.

Nessa época, em 1984, eram produzidos no Brasil tubos de alumínio 6061-T6. Eram produzidos tubos de aço sem costura SAE 4130, parafusos aeronáuticos, porcas aeronáuticas e velame de dacron leve para as asas dos aviões. Nós fabricávamos todos os equipamentos com materiais nacionais.

Em 1985, a Flyer lança seu Flyer GT, primeiro ultraleve projetado no Brasil que já utilizaria montantes rígidos em suas asas. Mais de 750 unidades foram fabricadas. A Eipper americana foi instalar montantes em suas aeronaves apenas em 1987 - em 1985 estávamos na dianteira dessa aviação. É claro que a Eipper produzia 300 *kits* por mês, e a Flyer chegou a produzir no máximo 25.

Em 1986, a Trike ÍCAROS, começa a fabricar *kits* de ultraleves pendulares, os conhecidos *trikes*. Devido ao Plano Cruzado, houve um grande aumento da demanda por esses tipos de aeronave de lazer, fabricantes de *kits* entram no mercado com vários projetos diferentes, todos eles com seus admiradores. Tínhamos aeronaves de pano e cano, de madeira, asas voadoras, *trikes* e muito mais. Nesse ano também foi fundada a nossa Abrafal, Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves, com um quadro inicial de 37 empresas fabricantes de *kits* de aeronaves.

1987: o fim do Plano Cruzado nos trouxe o Plano Cruzado 2 e a falta de proteção do governo simplesmente dizimou a indústria de aeronaves leves. Em agosto de 1987, a Abrafal tinha apenas 4 sócios ativos. Na esteira da falta de cobertor do governo para a atividade, perdemos tudo aquilo que levamos anos para conquistar, a fabricação dos tubos, dos parafusos e porcas, dos velames e outros componentes nacionais. Passamos a importar toda a matéria-prima para nossos produtos. Em 1988 era emitido o RBHA 103, padrões mínimos de aeronavegabilidade e regras para operação de aeronaves ultraleves e de voo aerodesportivo.

Com o acréscimo do número de aeronaves em operação e o crescimento do mercado, foi necessário criar padrões mínimos de aeronavegabilidade e operação e também a elaboração de regras específicas para regular a fabricação.

Início dos anos 90. Somente quem viveu aquela época pode saber o que era trabalhar com a moeda sendo corrigida diariamente, quando não trocada por outra. O caos imperou, mas mesmo assim a indústria insistia em sobreviver. Devido à falta de recursos disponíveis para investimento em desenvolvimento, fomos obrigados a mudar a estratégia e nos especializarmos também em montagens de *kits* importados e nacionais, estratégia essa abençoada pelo antigo DAC, que entendia ser melhor uma montagem profissional do que uma montagem amadora. Esse entendimento vinha do fato que em nosso País não havia tradição em montagens em casa e, na época, era difícil o acesso a ferramentas e materiais importados, muitas vezes proibidos de serem trazidos ao País. Essa dificuldade persiste até hoje em termos financeiros. Enquanto uma rebidadeira pneumática custa R\$1,8 mil no Brasil, nos Estados Unidos a mesma custa US\$100.

Várias empresas continuaram a construir seus próprios *kits* e também a montar *kits* importados dos Estados Unidos e Europa. O mercado começou a andar novamente e vários comerciantes de materiais para aeronaves leves começaram a produzir e importar produtos para nossas máquinas.

Em 1991 é emitido o RBHA 38, procedimento para a fabricação de conjuntos para montagem de aeronaves experimentais.

A partir dessa data as empresas construtoras de *kits* nacionais já tinham que certificar seus produtos e empresas no DAC (Departamento de Aviação Civil). As empresas tinham que seguir normas e regulamentos específicos para a certificação de seus *kits* e obtenção do CAFC (Certificado de Autorização de Fabricação Conjuntos), incluindo aí controles de qualidade dos materiais e produtos e rastreabilidade dos conjuntos.

No início dos anos 2000, a indústria segue em frente, sempre com os mesmos desafios, mas agora com moeda mais forte. Os modelos vão se diversificando, mas não conseguimos trazer nenhum dos fabricantes antigos de volta para fabricar materiais no País. Agora já somos completamente dependentes de materiais importados para construirmos nossas aeronaves. Surgem iniciativas tímidas para fabricação de alguns eletrônicos, como luzes de navegação e painel de chaves, que depois se tornarão exportadores desses produtos.

Em 2005, a Flyer Indústria Aeronáutica, por decisão do Ministério da Defesa, é considerada empresa diretamente relacionada com a Segurança Nacional. No mesmo ano é implementada a nossa Anac, que leva 5 anos para começar a mexer na nossa atividade. Como no Brasil não são escritos muitos dos regulamentos que regem a aviação, a Anac, seguindo o que está escrito nos regulamentos americanos criados para defender a indústria homologada daquele país, quer acabar com a montagem seriada de *kits*. A Abrafal, por várias vezes, sugeriu em reuniões com a diretoria técnica da Anac que a Anac fosse mais ousada e inovadora e fizesse uma legislação para nosso País que atendesse a montagem profissional de *kits*. Infelizmente todos os esforços foram em vão e foi decidido que a agência traria ao Brasil a legislação americana conhecida como LSA, que certifica aeronaves com características específicas, que são consideradas mais seguras e que podem ser vendidas como especiais, montadas pelo fabricante e experimentais, quando montadas ou finalizadas pelo seu proprietário. A grande vantagem da legislação LSA, temos que ressaltar, é que, por ser uma legislação mundial, as aeronaves fabricadas segundo esses critérios poderão ser exportadas para vários países. A montagem seriada de experimentais seria encerrada.

Como a Anac, sabiamente, não queria correr o risco de simplesmente fechar todas as empresas no Brasil que trabalhavam nesse segmento, foi feita uma regra de transição para que as empresas se adequassem à nova situação - como tínhamos um monte de empresas, tinha que ser feita uma transição para que ninguém fechasse as portas. Esta regra foi feita em duas frentes, aeronaves com mais de 600 quilos encerrariam os processos em DEZ/2014 e as até 600 quilos, que atendessem as regras do novo regulamento LSA, se encerrarão em dezembro de 2016.

Em 2013, segundo dados da Anac, foram registradas 568 aeronaves no Brasil. Estas máquinas foram fabricadas por 20 fornecedores, 10 estrangeiros e 10 nacionais. Os nacionais produziram 263 aeronaves registradas naquele ano, aí incluso Embraer e Helibras, ou seja, 8 fabricantes eram de aeronaves experimentais ou LSAs.

Em 2014, para os fabricantes que comercializavam aeronaves com mais de 750kg de peso vazio que tivessem interesse em migrar para a aviação homologada, foi criado um programa especial chamado iBR 2020. Dessa maneira, uma série de tarefas técnicas foram descritas com prazos para suas execuções. As empresas que entrarem no programa e atenderem o

cronograma de tarefas técnicas têm por contrapartida poder continuar a produzir as aeronaves experimentais que já vinham fabricando ou montando no passado, mas agora já pensando em uma estrutura para homologação, como certificação ISO 9001, uma dos objetivos a serem alcançados, além de algumas tarefas junto aos clientes, como introdução sobre a fabricação da futura aeronave, instrução técnica do painel e transição de voo para a futura máquina.

Devido à grande dificuldade em se manter dentro da regra do programa iBR2020, existem duas fabricas atualmente dentro dele, mas, nas condições em que o País se encontra hoje, com vendas em patamares baixos como nunca antes visto e com a Anac restringindo o voo das aeronaves experimentais sobre áreas densamente edificadas, restrição essa absolutamente sem base ao nosso ver, e única no mundo, será muito difícil conseguir recursos para manter o pessoal de engenharia de desenvolvimento e conseguir ficar dentro do programa.

A situação da Abrafal hoje. Temos 8 empresas associadas, entre fabricantes, montadoras ou importadoras e mais 7 empresas que prestam serviços ou fabricam materiais para a atividade.

Empregamos diretamente mil pessoas e faturamos algo em torno de R\$100 milhões por ano. Por volta de 6 mil aeronaves experimentais são produzidas.

Situação das mesmas empresas nos Estados Unidos hoje. Mais de mil empresas, entre fabricantes de aeronaves, de aviônicos, de instrumentos, de matéria-prima e prestadores de serviços, entre manutenção, escolas e postos de serviço, com um faturamento na casa de US\$6 bilhões por ano; mais de 38 mil aeronaves experimentais registradas e, nos últimos 3 anos, mais aeronaves experimentais registradas do que aeronaves homologadas na categoria monomotor a pistão. Isso mostra a força desse mercado, que, em 1986, andava praticamente junto com o nosso.

Vários equipamentos como o dynon D10 e o Garmin G5, que foram inicialmente projetados para a aviação experimental e não são homologados, estão autorizados pelo FAA a serem usados na aviação homologada, inclusive substituindo seus irmãos homologados, graças à qualidade e ao desenvolvimento que essa indústria adquiriu com o tempo sendo testados em aeronaves experimentais.

Foi a aviação experimental, ainda nos idos de 70, que introduziu os compostos de fibra de vidro e posteriormente de fibra de carbono em *kits* de aeronaves experimentais e que hoje fazem parte das estruturas de aeronaves como o Airbus 380 e o Boeing 787.

Uma atividade que tem a maior feira de aviação do mundo, que acabou neste último domingo, onde você pode ver mais de 15 mil aeronaves no solo, de aeronaves militares da Segunda Guerra Mundial até os caças mais modernos passando por todo o tipo de equipamentos. Para se ter uma ideia do tamanho dessa feira, toda a nossa frota brasileira, com tudo o que temos que voa, somam 22 mil aeronaves. Durante uma semana, promovida pela Associação de Aeronaves Experimentais Americana, essa feira recebe mais de 1 milhão de entusiastas dessa aviação. Nesse ano, estiveram presentes na feira 4 empresas brasileiras que comercializaram os seus produtos no mercado americano, produtos esses desenvolvidos na aviação experimental.

Em resumo, a aviação experimental é o começo da atividade aeronáutica. Não existe uma indústria aeronáutica forte sem uma aviação experimental também forte. É muito difícil começar um negócio de fabricação de aeronaves sem um volume grande de recursos e, no Brasil, infelizmente, nós não temos esse tipo de capital de risco e nem a expertise da certificação de aeronaves leves. Tudo isso tem que vir de algum lugar. Não é sensato pensar que um dia um empreendedor acorde e pense: "Hoje eu vou começar uma fábrica de homologados." Não existe isso.

Fora a infraestrutura necessária, conhecimento e tudo mais, estima-se que uma aeronave de pequeno porte, do tipo 2 lugares, muito simples, consuma por volta de R\$15 milhões em engenharia de *design*, de processo e de produção. Como arrumar capital em um país como o nosso? Depois, no meio do processo, você tem que vender algumas aeronaves como experimentais para sentir o mercado e entender o que o público acha da mesma. É comum as fábricas venderem as primeiras unidades de produção antes de terminarem a certificação. Daí elas saem como experimentais.

A aeronave monomotor a pistão que mais vende no mundo atualmente, o Cirrus, que já vendeu mais de 750 aeronaves por ano no mundo e que hoje já ultrapassou a casa das 6 mil aeronaves produzidas, iniciou sua carreira na feira que mencionei acima, em Oshkosh, como experimental vendido em *kits*. O Cessna Corvalis, outro monomotor a pistão de destaque mundial, começou sua carreira como o experimental Lancair e assim por diante.

Como disse anteriormente, não existe atividade aeronáutica que não comece pela experimental e com um forte apoio governamental. Só existe essa maneira. Reprimir a aviação experimental seria a mesma coisa que acabar com as indústrias e com o desenvolvimento inicial da aviação no Brasil e ficar à deriva esperando o desenvolvimento dos outros países.

Aliás, já estamos atrasados, pois como os senhores viram na semana passada, uma aeronave experimental já deu a volta ao mundo com propulsão solar.

Por outro lado, não podemos esquecer que, em Oshkosh, uma aeronave experimental desenhada e projetada no Brasil, o Anequim, recebeu uma menção especial por ter quebrado 5 recordes mundiais de velocidade na categoria monomotor a pistão. Isso para nós significa que ainda temos tempo para inovar e criar.

Nós temos hoje uma indústria de base sólida e com grande sucesso no País. Níveis de acidentes iguais aos da aviação geral, conforme estimativas da própria Anac, que nos diferenciam do resto do mundo. Esses níveis foram alcançados porque as indústrias criaram seus controles de qualidade, treinaram seus técnicos nas mais diversas áreas e fomentaram a atividade desde o início sem absolutamente nenhum apoio governamental que não a tolerância do DAC. Atualmente as revisões anuais obrigatórias das aeronaves experimentais, os RIAMs, são controladas pela nossa associação, que, através dos seus associados, dá assistência aos profissionais do ramo na execução dessa importante tarefa, além de manter a Anac informada via sistema. Vamos dar força para essa indústria que as empresas farão o resto. Não vamos deixar que a mesma falta de atenção que nos tirou da dianteira dessa aviação em 1986 aconteça novamente.

A própria Embraer, orgulho nacional como empresa de tecnologia, somente foi possível por conta de um grande investimento governamental e, vale ressaltar, por um período montava *kits* de aeronaves importados da americana Piper. Se tomarmos em conta que essas aeronaves antigas tinham regras de certificação muito mais brandas que as atuais, poderíamos até dizer que a Embraer antigamente montava *kits* semelhantes aos nossos.

Se me perguntarem quanto tempo leva para formar uma empresa pequena como a Flyer, com toda a mão de obra e pessoal treinado, infraestrutura e maquinários no Brasil, eu sei responder de pronto: 33 anos.

Como disse nosso primeiro Ministro da Aeronáutica, Joaquim Pedro Salgado Filho: "Se quiserem aprisionar esta Nação, cortem suas asas!"

Sei que meu tempo está estourado, mas gostaria de pedir uma autorização. O que Santos Dumont é para a aviação mundial, o Dr. Ozires Silva é para a aviação brasileira. Ele gravou um pequeno vídeo, que eu gostaria que fosse passado. É um depoimento muito bonito.

Obrigado a todos. (*Palmas.*)

(Procede-se à apresentação de vídeo.)

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - ...Ozires Silva. Acho que é mais um motivo de reflexão para todos nós.

Com a palavra agora o Sr. Sr. Kleber Rebouças Rangel, representante da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves Leves do Nordeste.

O SR. KLEBER REBOUÇAS RANGEL - Bom dia a todos.

Quero agradecer ao ilustríssimo Senador Presidente, Senador Pedro Chaves; ao ilustríssimo Senador José Maranhão, grande aviador, conhecido do nosso meio; a todos vocês pela presença; ao Presidente Senador Vicentinho pelo convite e por nos propiciar esta oportunidade, em que podemos, em grupo, montar uma equipe de altíssima qualidade para discutir os problemas existentes na nossa aviação. Faço parte do grupo, juntamente com o Major Albrecht, com o Luís Cláudio, com o Oscar, com o Dr. Everardo, todos pilotos, com o nosso amigo João Carlos, engenheiro mecânico, também piloto de FR, com o engenheiro Celso, engenheiro aeronáutico, a Tatiane e essa equipe.

Temos nos debruçado sobre alguns problemas pontuais que existem no atual código. Esses problemas estão generalizados por todo o Brasil. Existe uma visão - foi através de uma ideologia implantada dentro da Anac - de que a aviação experimental é coisa do capeta. Isso tem nome: chama-se Cláudio Passos. Ele disse textualmente, em algumas reuniões, que, por ele, se acabaria com a aviação experimental. Tudo o que foi colocado em dificuldades aqui é muito mais do que simplesmente foi apresentado.

Tenho uma pequena empresa, também sou construtor de aeronaves, estou implantado no Nordeste, a 800 km da capital, Salvador, no oeste da Bahia. E vocês não imaginam o que é você solicitar para a Anac uma vistoria de uma aeronave pronta. Noventa dias é o prazo para dizer que possivelmente o vistoriador chegará lá. Geralmente, depois são mais 30 dias de desculpas para que ele chegue lá e vistorie uma aeronave que está pronta no pátio. Isso é um pequeno exemplo. Há outros grandes exemplos, para não dizer maus exemplos.

Se existe hoje alguma coisa que atrapalha, que acaba e que humilha a aviação brasileira, essa coisa chama-se Anac.

Todos nós sabemos disso. Somos testemunhas de tudo que vem acontecendo no Brasil por meio de um órgão que está aparelhado e montado com academicistas que não conhecem, na sua grande maioria, com algumas exceções, nada de aviação, muito menos de aviação experimental.

É preciso, como nós colocamos agora, virar essa página do passado, acabar com esse poder discricionário do funcionário da Anac, que chega na minha empresa ou na sua empresa, ou dentro do seu avião, como a gente já tem ouvido, pedindo caderneta de hélice de avião a jato. Parece brincadeira, mas esses são casos que acontecem no Brasil.

Eu fui convidado, como piloto acrobático, a participar de uma festa em Aragarças. Desceu lá um Caravan, pago por um táxi aéreo, com os funcionários da Anac, os "specs" da Anac, para dizer que estavam ali para acabar com a festa. Os pilotos encostaram os aviões e foram multados, porque as aeronaves estavam mal estacionadas no pátio. Ficaram até as cinco horas da tarde e, com o pôr do sol, foram embora. É outro exemplo.

Não estou aqui só para falar da Anac, porque esse sistema já havia sido implantado há muito tempo. Nós achávamos que os militares eram lentos na aprovação, mas havia um detalhe: nós discutíamos os assuntos técnicos de igual para igual. Éramos convencidos às vezes ou, às vezes, conseguíamos convencê-los, e a aviação andava. Havia um espírito patriota na aviação brasileira.

Em relação ao que foi colocado aqui, em Oshkosh, por exemplo, eu posso dizer que, em 2010, ainda quando eu estava na Paradise - e eu fui um dos fundadores da Paradise -, cumprimos um *checklist* americano, levamos um avião para os Estados Unidos e, em 18 dias, nós certificamos um LSA. Logo depois, veio o Seamax, veio o Petrel, outros e outros aviões fabricados aqui no Brasil. E, até hoje, não se consegue colocar uma aeronave LSA aqui no Brasil homologada pela Anac.

Tudo que existe de ruim nas legislações a Anac coloca na nossa legislação, coloca nos empecilhos, como planos de navegação estúpidos do ponto de vista do piloto. Quem sabe voar imagina que tudo poderia ser facilitado comprovadamente por quem voa lá nos Estados Unidos, tendo em vista a simplicidade como se faz, por exemplo, uma feira com dois, três mil aviões pousando e decolando, Senador Presidente, Relator, Senador José Maranhão, e é proibido falar no rádio.

Nós estamos com uma legislação burra, ultrapassada, negligente e levando a aviação à clandestinidade, à desobediência civil.

Esta é uma realidade que nós estamos vivendo aqui no Brasil, colocada pelos fatos acontecidos, midiáticos, explorados por um acidente, como foi o caso do vice-presidente da Vale do Rio Doce, que sofreu um acidente fatal, infelizmente, com sua família, e aí criou-se rapidamente uma lei de que aeronave experimental não pode voar em áreas densamente povoadas. Absurdo promovido por quem não conhece a aviação, não quer conhecer, quer apenas aparecer na mídia e defender o seu nome como funcionário público - como um péssimo funcionário público! Atende-se a um pedido; na emoção e na comoção do acidente é que são feitas as leis aqui no Brasil. Não se puxa a responsabilidade para discussão com todas as entidades, para se representar como um ato nacional, nacionalista, voltado para a verdadeira segurança. Não pode isso, não pode aquilo, não pode aquilo outro, e está podendo tudo.

Idem para o tráfego aéreo, para a regulamentação. Posso colocar para vocês que, quando foram criados os sítios de voo através da Abul...

(Soa a campanha.)

O SR. KLEBER REBOUÇAS RANGEL - ... não existia a legislação, e a Abul começou a controlar. Não existia a legislação. E a Abul fez a própria legislação, controlando aqueles que eram os verdadeiros instrutores, operadores, chefes de operação, médicos, para tratar de ultraleve. A Anac entrou no meio, bagunçou tudo.

Um engenheiro... Eu vou falar. Temos um engenheiro na nossa empresa que trabalhou na Nasa, na Airbus, na Embraer e na Boeing. Estamos fazendo o projeto de um avião civil e militar para fazer patrulhamento de fronteira com custo operacional de 250 dólares/hora contra o mais barato, de US\$4,5 mil, e certamente nós iremos certificá-lo fora do Brasil porque não existe *checklist* na Anac. O engenheiro, este, qualificado, não pode ser engenheiro credenciado da Anac porque há um corporativismo para ela dizer quem é que vai ser o engenheiro, quem vai ser isso, quem vai ser aquilo e quem pode fazer o avião e quem não pode fazer o avião.

Quanto a esse código, Senador José Maranhão, Relator, eu estou, juntamente com essa equipe, nos colocando à disposição para ir para o enfrentamento, porque o nosso País, com dimensões continentais, não pode sobreviver a essas normas de gabinete, que nós chamamos "canetaço de gabinete".

Eu imagino, e o senhor sabe muito bem, o que é um piloto do Ceará, do Rio Grande do Norte, da Bahia, do Tocantins fazer um exame médico de renovação de capacidade física.

Eu, por exemplo, viajo 800km para ir a Goiânia para fazer os meus exames, porque aqui em Brasília, no Hospital de Base, em que fazíamos antigamente, a máquina está quebrada, o laboratório não atende, não pode, precisamos retornar. O Brasil precisa sair desse eixo de decisões que ainda está no Rio e em São Paulo, apesar de o projeto de Brasília ter sido exatamente para descaracterizar isso daí. Temos que fazer uma aviação que contemple o Norte, que contemple o Nordeste, o Sul, que contemple todos os brasileiros, e não aqueles que vivem no eixo São Paulo-Rio.

É oneroso, a nossa aviação é onerosa, a nossa gasolina é, vergonhosamente, a mais cara do mundo. Existe todo tipo de aparelhamento, desde a distribuição do combustível à administração dos aeroportos; modelos de aeroportos que estão implementados hoje na aviação; sítios de voo que negativamente foram excluídos; corredores visuais que deveriam ser ampliados para aumentar a segurança e a mobilidade daquele que precisa do avião para o esporte, para o lazer e principalmente para o trabalho. Se o empresário não se desloca, como vai chegar o progresso e o investimento ao interior? Como vai atender, como vai haver o lazer, se não existe a aviação?

E eu estou falando principalmente da aviação experimental. Eu venho da aviação comercial, mas não quero mais voltar para a aviação comercial. Cheguei a ter um pequeno táxi-aéreo, mas desisti porque não tinha mais forças para lutar, para manter um táxi-aéreo no interior.

O Presidente, Senador Vicentinho, sabe muito bem, militou muito nessa área, muitos anos, como piloto, voando na Amazônia, voando no garimpo. Igualmente, o Major Albrecht sabe do que eu estou falando, da dificuldade que nós temos para manter uma caderneta de um avião, por exemplo, no Pará, na Amazônia, no Maranhão, na nossa própria Bahia. O custo operacional é totalmente desigual, desumano.

O piloto não quer andar fora da legalidade; o piloto quer andar legalmente. E o nosso maior inimigo hoje é a Anac. Portanto, eu quero dizer para vocês que nós deveremos colocar regras, listas para serem cumpridas, para que todos nós possamos ter o direito de voar.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Neste momento, eu passo a palavra ao nosso Relator, Senador José Maranhão, para as suas considerações.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) - Meu caro Presidente Senador Pedro Chaves, Vice-Presidente em exercício, eu o cumprimento.

Embora não esteja presente, cumprimento o nosso Presidente Vicentinho, que está aqui pelo mérito de ser, entre nós Senadores, um dos colegas que mais bem conhece toda a problemática da aviação nacional, não só na área em que foi empresário, como proprietário de empresa de táxi aéreo, como na aviação de um modo geral.

Cumprimento todos os que aqui deram o seu depoimento sobre a situação que vive a aviação nacional.

Sou um pouco suspeito para falar sobre a Anac porque, à época em que surgiu a Anac como substituta do antigo DAC, eu era Senador e fui muito procurado, muito consultado pelos presidentes de associações e sindicatos. Isso, por duas razões: primeiro, porque era piloto e conhecia razoavelmente o ambiente da aviação civil no Brasil; segundo, porque, sendo ex-cassado, os presidentes de associações e sindicatos sentiam-se muito à vontade para conversar com um colega que tinha vivido a experiência de um DAC, que, apesar do nome Departamento de Aviação Civil, era dirigido quase sempre por especialistas militares.

Quando os sindicatos se movimentaram para criar um órgão civil para a aviação civil brasileira, fiz uma ponderação a eles que retardou a criação daquilo que seria a Anac - naquela época era uma ideia, não havia uma sigla. Eu disse a eles que achava que a aviação brasileira numericamente ainda era pequena para sustentar um órgão que tem que cobrar o seu preço para existir. E o maior preço não é ainda o custo financeiro, o custo econômico. O preço é o *know-how*, é o conhecimento. Falo aqui - eu disse isso a eles - com toda a autoridade porque poderia ter ressentimentos pelo fato de ter sido cassado por um Conselho de Segurança Nacional que era dominado por um governo militar. Aí, o Lavorato, que era o presidente do Sindicato dos Aeronautas, me disse: "Os Estados Unidos têm um órgão civil para administrar a aviação civil, e nós somos o segundo País na aviação civil internacional."

Aí eu disse: "Agora você veja o degrau: somos o segundo País, mas temos uma frota pequena em relação ao primeiro, que você está citando, que são os Estados Unidos, que têm o FAA para isso. E quem vai pagar o custo disso?" Quem está pagando o custo dessa questão são exatamente os aeronautas, os aeroviários, os pilotos amadores de todas as categorias.

O segundo custo, que vocês não estão vendo, é o hiato de tempo - vai levar muito tempo - para que o novo órgão, que hoje se chama Anac, tenha o *know-how*, o conhecimento das coisas. E esse tempo, quem vai pagar de novo? Nós, que estamos na aviação civil brasileira.

A questão das tarifas, aqui falada de leve apenas, é uma coisa incrível. Hoje, nós estamos pagando três tarifas diferentes, porque se criaram três órgãos. Pura burocracia!

Há poucos dias, eu pousei à noite no Aeroporto Castro Pinto, que é o da minha terra, a Paraíba, vindo de Recife. Não houve nenhuma restrição ao plano de voo - nenhuma! -, mas, quando nós chegamos, terminamos de pousar, o próprio controlador disse: "Vocês têm que ir para outro destino." "Como ir para outro destino?" Na Paraíba, o único aeroporto balizado para operar à noite é o Castro Pinto. "É porque não tem espaço." Mas eu olhei assim e havia um espaço de uns 10 hectares, e havia apenas três aeronaves. Na verdade, era um desentendimento entre os três órgãos que trabalham lá, e eu fiquei mais de uma hora no aeroporto para resolver essa questão.

Eu tenho outro exemplo que aconteceu com a minha pequena aeronave. Eu tenho um Twin Comanche - um avião já muito antigo, mas eu gosto dele, talvez porque seja velho como ele. (*Risos.*)

Pois bem, nós precisávamos renovar a vistoria, que ocorre de cinco em cinco anos. A comissão de vistoria veio, composta por três engenheiros, claro, de nível superior, não resta dúvida, mas o que é da experiência? O sujeito olhou para um documento da FAA e disse: "Esta aeronave não pode estar equipada com esse motor". Eu disse: "Como? Esse motor está instalado nessa aeronave há 30 anos! No mínimo, vocês..." "Não, mas era o DAC." Então, eu disse: "O serviço público não tem sigla. Vocês são sucessores do DAC e estão procedendo diferentemente do DAC. E com a Anac mesmo eu já fiz uma vistoria. E por que não pode?" Pois bem, aí foi uma discussão técnica que levou um ano. Eu poderia muito bem entrar com uma ação de perdas e danos, porque a aeronave ficou parada por um ano.

O detalhe era pequeno. Esse documento que eles apresentavam - um documento técnico da FAA - subscrito pela Piper, porque o avião é da Piper, dizia o seguinte: "Esta aeronave pode ser equipada com três motores: IO-320-A1A, IO-320-B1A, IO-320-C1A". Esta era a última versão. Aí, havia uma notinha lá dizendo: "Ver nota 5". E o que dizia a nota 5? Dizia que, a juízo do proprietário - porque não era uma decisão mandatória, era opcional -, poder-se-ia usar o motor LIO 320, o mesmo motor, só que contrarrotativo, porque a Piper, com aprovação da FAA, pediu à Lycoming para desenvolver um motor contrarrotativo, porque o avião tinha certas tendências que se corrigiam, mas era optativo, o proprietário usava ou não.

Os responsáveis da Anac - eram três - encucaram, emburraram - para usar a expressão do nosso presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - com aquilo. Eu disse que não estava escrito aquilo, que se tratava de uma interpretação literal, ao pé da letra, que não dava para criar outra coisa. Eles disseram: "Não, mas não pode, não pode, não pode." E eu passei oito meses. Sou Senador da República, imagine um cidadão comum. Claro que não é para Senador da República ter privilégio, e eu não estava querendo um privilégio, eu estava querendo o cumprimento do que estava no boletim, que era distorcido para deixar a aeronave no chão, parada. Eu fiquei oito meses. Para terminar a minha campanha, tive que fretar um avião.

Eu não quero entrar com uma ação de perdas e danos, porque os faladores da vida podem dizer: "Maranhão está querendo um privilégio". Eu não quero privilégio nenhum. Estou citando esse fato aqui, meu caro colega... Eu não sei se sou a pessoa mais indicada para ser Relator, mas conheço o que você está falando, tudo o que vocês falaram aqui. Kleber, vocês disseram a pura verdade, que é daí para pior.

Há poucos dias, na Comissão de Constituição e Justiça, da qual eu sou Presidente, nós votamos uma lei exigindo a meritocracia para preenchimento dos cargos de direção desses órgãos, dessas agências todas, porque, primeiro, eles têm um poder tão grande que se sobrepõe até ao poder de legislar, que é do Poder Legislativo, e baixam normas desse tipo, de gente com essa cabeça, porque o exemplo vem de cima.

Esses que me criaram esse problema são técnicos, mas os que estão acima, administrando, não têm competência para disciplinar a ação predadora - eu acho isso - de técnicos que não têm ainda o *know-how*.

Aí vem o meu depoimento: antes se estivesse com os militares, porque quando o sujeito chegava à condição de auditor no DAC, ele já vinha de uma experiência como mecânico, como piloto. Eram militares sim, mas recrutados pelo critério do mérito.

E eu dizia a Lavorato, que eu nunca mais vi e não sei nem onde está, que isso iria acontecer, esse hiato, até que essa gente tivesse o *know-how* necessário para desempenhar suas altas funções com conhecimento de causa, equilíbrio e sobretudo compromisso com a aviação.

Existe no serviço público, às vezes, uma categoria - felizmente não são todos - que, uma vez nomeada, imagina-se dona da República, acabou. Eles não estão ali para servir, eles não são servidores, são pessoas que vêm de um estágio muito acima dos humanos. Foi assim que eu passei oito meses esperando, até que os mesmos caras se convenceram, porque eu disse a eles para fazerem uma consulta à FAA: "Não aceitem a minha interpretação, façam uma consulta à FAA".

Eles fizeram a consulta e, aí, saíram do transe - eles estavam em transe.

Pois bem, o que nós estamos ouvindo aqui são realidades com as quais nós convivemos, nós conhecemos, e eu não sei se nós teremos capacidade suficiente para extirpar da aviação esse antiaéreo. Lamentavelmente, o brasileiro, na sua maioria, não dá à aviação a importância que ela tem em outros países. Talvez por isso mesmo aconteça coisa dessa natureza. Ou eles se colocam num plano de ter medo do avião, ter medo de tudo... Se a humanidade tivesse medo dessa forma, os pioneiros da aviação, como Santos Dumont e os irmãos Wright, não teriam feito nada, eles não teriam se aventurado a enfrentar as dificuldades. Essa trava que se dá à aviação experimental faz parte desse contexto. E vamos ver se Deus nos ajudará para que este Código não repita erros grosseiros, não dê às agências de aviação - são várias aí - o poder absoluto de fazer leis contrárias ao desenvolvimento da própria aviação.

Quando se chega ao ponto de um homem da responsabilidade e da experiência de um Ozires Silva falar o que falou ali, é tudo. E esse homem foi o homem que propiciou a Embraer.

Aqui mesmo, no Senado da República, houve um episódio engraçado. Eu era da Comissão de Constituição e Justiça no mandato anterior - estou no segundo - de Senador, quando foi criada a Anac. Eu cheguei um dia na Comissão de Constituição e Justiça, de que eu fazia parte, e todos os Senadores estavam compromissados em fazer, a toque de caixa, a lei que criou a Anac. Então, eu chamei Mercadante, que era o Líder do Governo, e disse: "Mercadante, isso é um absurdo. Essa lei estava encalhada na Câmara há dois anos porque ela não presta. Se ela fosse boa, ela teria sido já aprovada. E agora cai na nossa mão como um presente de grego, um cavalo de Troia aqui dentro." Ele disse: "Mas, Maranhão, eu não sou da aviação, não entendo nada, mas queria dizer que todo o alto comando da Embraer está aí dizendo que é preciso salvar a Embraer." Eu disse: "Pelo amor de Deus, e a Embraer está ameaçada?" Ele disse: "Uma coisa muito simples: o Tribunal de Contas da União proibiu o Governo de contratar técnicos para fazer a certificação de produtos da Embraer, e a solução vai ser criar imediatamente um órgão aqui." Eu disse: "Olha, isso é um exemplo semelhante a alguém que, tendo sido traído pela mulher e flagrou a mulher em idílio no sofá da sala, vai queimar o sofá e tudo está resolvido." (Risos.)

"O que eu acho, Mercadante, é que o Governo tem que fazer imediatamente um concurso público para contratar esses técnicos, esses profissionais e esses engenheiros que o Tribunal de Contas proibiu de serem contratados novamente, e não aqui a gente criar atabalhoadamente, apressadamente, um órgão que vai ter a responsabilidade de dirigir a aviação brasileira, surgindo do nada, do dia para a noite. E a transição? E os treinamentos? E a experiência? Vocês não estão achando tão importante a Embraer? Eu também acho. A Embraer é até um orgulho nacional, mas não pode ser desse jeito."

Eu estava sozinho. Surgiram muitos *lobbies*, e todos os políticos, na democracia - e isso se dá no mundo inteiro -, são sensíveis aos *lobbies* quando eles são legítimos. Todo mundo se intimidou com a possibilidade de a Embraer parar. Então, eu fiz um acordo para que, na criação da Anac, alguns artigos da lei que me pareciam absurdos - e que estão em vigor - não fossem sancionados, já que, na Comissão, não havia mais jeito, eu estava sozinho. Infelizmente, o acordo não foi cumprido, e o projeto foi aprovado como está aí.

A legislação que foi criada agora, no Senado da República, pode, em parte, refrear isso. O mal já está feito, as agências já foram criadas, mas vamos, pelo menos, exigir que os dirigentes dessas agências tenham o necessário conhecimento técnico - isso foi o que nós aprovamos, um sistema meritocrático - para não permitir que aconteçam os fatos que foram aqui historiados.

Até eu mesmo me entusiasmei. Não sei nem se devia dar esse depoimento, mas já dei; não tem mais jeito. (Risos.)

Enfim, para que isso não acontecesse.

Eu tenho certeza de que, se fossem escolhidos, no dizer dos "progressistas", como acontecia com os milicos escolhidos para o DAC... Eram pessoas da área, pessoas que conheciam, pessoas que tinham como fazer um juízo de valor no dia a dia da gestão.

Eu disse estas palavras aqui pelo entusiasmo gerado pelos depoimentos dos meus colegas, das mais difíceis áreas. Mas é claro que eu tenho que me conduzir com equilíbrio, com isenção, e Deus vai me dar forças para isso. E sempre buscando, juntamente com os demais membros da nossa Comissão, como o meu querido Vice-Presidente, o Presidente Vicentinho, que conhece todos esses problemas, soluções para esse Código Brasileiro de Aeronáutica, que está sendo uma esperança positiva, especialmente num tempo em que o Brasil está sendo passado a limpo, num tempo em que, nesta mesma Casa do Congresso Nacional, ainda existem pessoas que, pela sua correção, pela sua decência, desejam corrigir esse clima que existiu no Brasil - e pior do que este até, eu diria.

Então, os senhores vão continuar com esta Casa aberta para ouvi-los. Se nós vamos errar de novo, não vamos errar por restrições à posição sensata daqueles que, por serem pessoas da área, sejam os industriais, sejam os representantes

classistas, são, de modo geral, idealistas. A política das lideranças da aviação é feita por idealistas. E é por esse mesmo motivo que a aviação cresceu no mundo todo e precisa crescer aqui também, no Brasil.

A Embraer, para todos nós, é um grande orgulho, mas a Embraer só está fazendo jatos de passageiros. É preciso pensar na base, que são as pequenas aeronaves, que estão nas escolas de pilotagem, que estão nos táxis aéreos, permitindo um meio de transporte mais eficiente para este Brasil. Agora, a outra parte quem tem que fazer somos nós mesmos, todos nós, da aviação, inclusive os Congressistas que estão aqui e que foram eleitos para isso mesmo. Não fomos eleitos para dizer amém a tudo que vem lá de cima. Fomos eleitos para ouvir o pensamento crítico da sociedade, ouvir a média dos entendimentos das pessoas que aqui vivem.

O Brasil não é feito só de burocracia; o Brasil é feito sobretudo dos homens que trabalham e que produzem, muitas vezes enfrentando as maiores dificuldades.

Muito obrigado a vocês por terem vindo. Estarei aqui, como Relator, e, tenho certeza, também o Presidente, sempre abertos para ouvir sugestões que podem ser convertidas em soluções eficazes. Obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) - Antes de colocar em votação alguns requerimentos extrapauta, eu gostaria de fazer duas colocações para uma reflexão do grupo.

Primeiro: o grande dilema da regulamentação da aviação experimental é alcançar o equilíbrio entre a segurança do voo, de um lado, e permitir, de outro lado, um ambiente de inovação tecnológica e formação de pessoal. Essa é a primeira preocupação.

Segundo: a fabricação de aeronaves costuma ser retratada como motivo de orgulho da indústria nacional. No caso das aeronaves de pequeno porte, os números são preocupantes. Segundo informações citadas na comissão de especialistas que apresentou o anteprojeto da reforma do CBA, há uma década existia no Brasil mais de 40 indústrias que montavam ou fabricavam aeronaves. Hoje são menos de dez empresas.

Deixo isso para uma reflexão, acho que isso é bastante delicado.

Por outro lado, quero dizer para vocês que o anteprojeto apresentado pela Comissão é um documento não pronto, não acabado. Estamos prontos aqui para acolher todas as sugestões dos senhores. É extremamente importante que isso exista. Estou vendo que há críticas muito pertinentes em relação ao próprio anteprojeto, mas, como é um documento preliminar, estamos dispostos a acolher o que for necessário.

Isto é importante: não é documento pronto; é meramente uma minuta de documento, um anteprojeto. Então, eu gostaria que vocês não somente se manifestassem, mas colocassem toda a documentação possível para adensar mais o documento e torná-lo aquilo que é o desejo da sociedade brasileira. Isso é importante.

Agora passo a fazer votações de requerimentos extrapauta.

ITEM EXTRAPAUTA

Com base no art. 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta os seguintes requerimentos para que possamos apreciá-los:

- Requerimento nº 7, de 2016, que adita o Requerimento nº3/2016, aprovado nesta Comissão para que sejam incluídos os nomes dos Srs. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliadores de Transporte Aéreo (Abesata), e Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa) entre os convidados da audiência pública;

- Requerimento nº8, de 2016, que adita o Requerimento nº5/2016, aprovado nesta Comissão, para que seja incluído o nome do Sr. Paulo Sérgio Maia Barbosa, representante do Aeroclube de Porto Nacional - Tocantins entre os convidados da audiência pública.

Consulto inicialmente o Plenário sobre a possibilidade de votação em bloco dos requerimentos.

Concordam? *(Pausa.)*

Não havendo objeção, passamos à deliberação dos requerimentos.

Consulto o Plenário se há algum Senador que deseje encaminhar a votação. *(Pausa.)*

Passamos agora à votação dos requerimentos.

Os Srs. Senadores que os aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Aprovação da ata.

Nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação a Ata da 1ª Reunião solicitando a dispensa de sua leitura.

Os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada.

Não havendo mais nada a tratar, agradeço a presença de todos, convidando-os para a próxima reunião, a realizar-se no dia 9 de agosto, às 9 horas. Então, na próxima terça-feira, convido todos a estarem aqui a fim de darmos continuidade à audiência pública.

Declaro encerrada esta reunião.

Muito obrigado pela presença de todos.

(Iniciada às 9 horas e 57 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 27 minutos.)