



Associação Brasileira das Vítimas da Aviação Geral e Experimental

# FUNDAÇÃO

- Criada em 11 de novembro de 2.015, pelo Cmte. Augusto F. Costa, piloto esportivo, comercial de mono e multimotores VFR e IFR, e médico e membro do conselho consultivo da ANAC, após a morte do seu filho, o piloto privado Vitor Augusto Gunha da Costa (19 anos de idade), vítima fatal de uma aeronave “experimental” ilegalmente comercializada.

# SOBREVIVÊNCIA DA AVIAÇÃO LEVE NO BRASIL

A devida regulamentação e fiscalização da aviação leve indevidamente chamada de “experimental” é direito do consumidor e essencial para a sobrevivência desse segmento aviação esportiva e da própria indústria aeronáutica incipiente.

# ACIDENTES COM AERONAVES “EXPERIMENTAIS”

Números divulgados pelo CENIPA, só de 2015

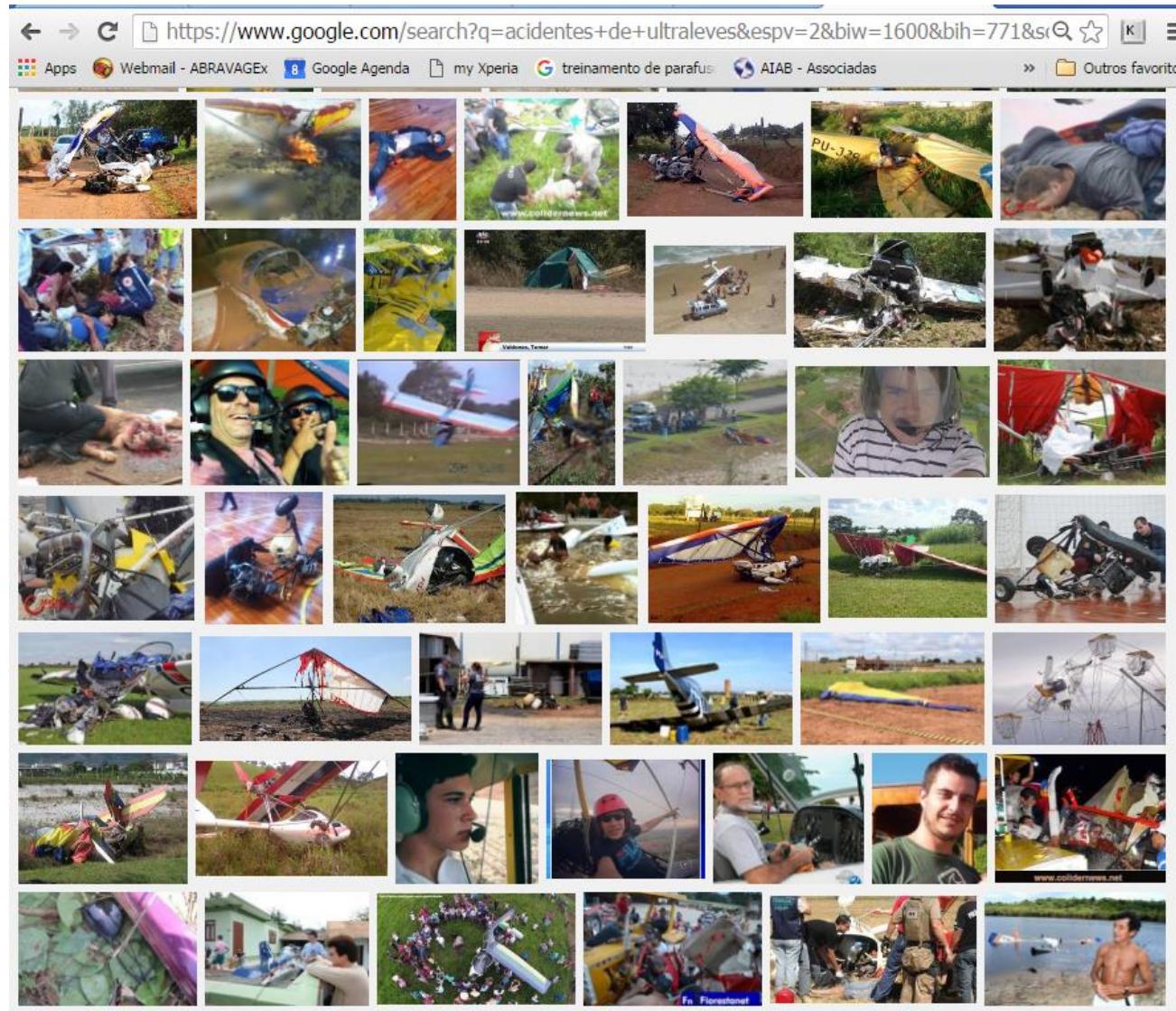
(os números reais são muito maiores, devido à sub-notificação)

41 acidentes – 1 acidente a cada 9 dias

19 mortos - 1 morte a cada 19 dias

**Mais de 4 mortos a cada 10 acidentes**

Digitando no Google: "acidentes de ultraleves" e clicando em imagens, surgem centenas de imagens chocantes:





https://www.google.com/search?q=acidentes+de+ultraleves&espv=2&biw=1600&bih=771&s



Apps

Webmail - ABRAVAGEx

8 Google Agenda

my Xperia

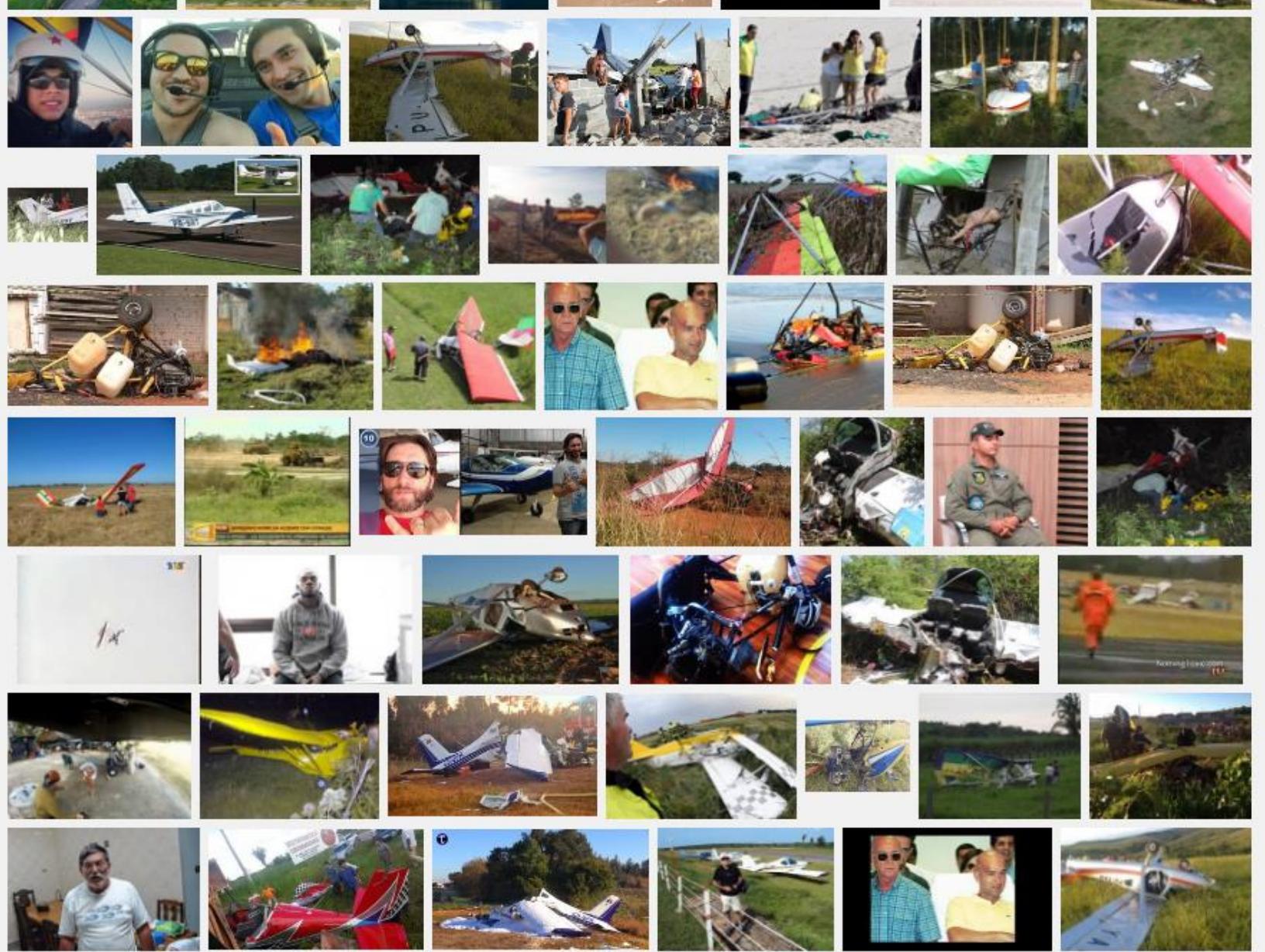
treinamento de parafus

AIAB - Associadas



Outros favoritos





EXEMPLO DE ACIDENTE RECENTE COM AVIAÇÃO  
“EXPERIMENTAL”  
Roger Agnelli – 19/03/2016



# AVIAÇÃO “EXPERIMENTAL” NO BRASIL

Esse nome foi adotado no Brasil há décadas, num cenário completamente distante do atual:

**Poucas aeronaves simples, de construção amadora**

Hoje em dia essa realidade mudou no Brasil:

**Milhares de aeronaves complexas, de construção industrial**

**Por isso deveriam ser certificadas...**

**... e seus acidentes investigados**

# AVIAÇÃO “EXPERIMENTAL” NO BRASIL

- Dados do RAB em 21/03/2016: ([Atualizar](#))
  - das 21.789 aeronaves registradas, 5.158 são aeronaves “experimentais”, ou seja, **25%**.
- Essas aeronaves ditas “experimentais” voam no mesmo espaço aéreo de todas as outras certificadas e acima de nossas cabeças e lares.



## Visão da ABRAVAGE:

Criar condições para que as aeronaves leves sejam oferecidas aos consumidores e dividam o espaço aéreo com as aeronaves certificadas de modo seguro.

# Exemplos de causas da degradação da segurança

- Formação de Pilotos Esportivos é deficiente;
- Projetos de aeronaves sem registro na ANAC;
- Construção (e certificação) sem o cumprimento de normas consensuais aplicáveis (isenções);
- Uso de materiais não aeronáuticos;
- Vistoria final de aeronaves pelo próprio fabricante;
- Manutenção feita pelo próprio operador;

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

Página 12/24

Os operadores de aeronaves Super Petrel LS não participavam de nenhuma fase da construção da mesma, recebendo suas aeronaves prontas da EDRA Aeronáutica.

A aeronave foi construída por uma empresa com fins lucrativos, esta não atendia ao item 5.1.4 da Instrução Suplementar 21.191-001, Revisão A, da ANAC

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

Página 12/24

**“ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ AOS REQUERITOS  
AERONAVEGABILIDADE. VOO POR CONTA E RISCO  
PRÓPRIOS, SENDO PROIBIDA A SUA EXPLORAÇÃO  
COMERCIAL”**

RBHA 37 - 37.81 COMERCIAIS (d) Só são permitidas a comercialização por parte do construtor amador de, no máximo, 03 (três) aeronaves a cada 05 (cinco) anos, sendo que, no máximo, 01 (uma) aeronave a cada intervalo mínimo de 01 (um) ano.

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

Página 21/24

Verificou-se que a ANAC realizou alterações e atualizações na legislação da aviação civil, no que concerne às aeronaves experimentais, em especial aquelas de construção amadora, com base no relatório deste Grupo de Trabalho, emitido em 31 de março de 2010. Em relação ao relatório do Grupo de Trabalho, observou-se que, apesar das sugestões de melhoria na regulação do setor que impactavam positivamente a segurança de voo, o mesmo teve como foco o aspecto econômico, o qual se sobrepôs às demais questões, como o atendimento à legislação em vigor ou à segurança de voo, o que se verifica pela proposta de isenção do critério de porção maior, a qual foi concedida pela ANAC, pelo consenso de que a atividade deveria ser “pouco regulamentada”, pela alteração da legislação de “aeronave construída por amador” para “aeronave de construção amadora”, situação que conflitava com o CBA, entre outras questões.

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

**Página 23 e 24:**

**À Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recomenda-se:**

### **A-003/CENIPA/2015 – 01:**

Incrementar a fiscalização no âmbito da aviação experimental, garantindo que todas as aeronaves construídas por amadores cumpram com o critério da porção maior.

### **A-003/CENIPA/2015 – 02**

Restringir todo tipo de solicitação de isenção relativa ao critério da porção maior, não mais permitindo que aeronaves de construção amadora sejam entregues prontas aos operadores.

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

### **A-003/CENIPA/2015 – 03**

Atuar junto à EDRA Aeronáutica, para garantir que os serviços declarados tenham sido efetivamente executados, tanto na fabricação quanto na manutenção de aeronaves, além de corrigir falhas nos processos de divulgação de atualizações de Manual de Voo.

### **A-003/CENIPA/2015 – 04**

Atualizar a legislação referente à instrução de voo, tornando mandatório o treinamento prático de voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré- estol, estol completo e parafuso nos cursos de piloto privado.

## **RELATÓRIO FINAL DO CENIPA NO CASO PU-PEK**

### **A-003/CENIPA/2015 – 05**

Rever os requisitos mínimos para habilitação de pilotos na aviação experimental, através da Licença de Piloto Desportivo (CPD), Piloto de Recreio (CPR) ou Piloto de Aeronave Leve Esportiva (CPL), visando incrementar a instrução prática, em especial, com exercícios de prevenção e recuperação de atitudes anormais e treinamentos em voo solo.

### **A-003/CENIPA/2015 – 06**

Estabelecer requisitos mínimos de certificação para aeronaves leves fabricadas e comercializadas por indústria aeronáutica que garantam condições seguras de aeronavegabilidade.



# OBRIGADO

*“Para que outros vivam”*

**(Lema da ABRAVAGE)**