

Discurso no Plenário sobre AVIAÇÃO EXPERIMENTAL.

Amigos da aviação experimental.

Em 1901 , um brasileiro, inspirado nas leituras de Julio Werne, contornou a torre Eiffel em Paris com um balão dirigível que o fez ganhar o premio 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 e lucro comercial.

Inicia-se assim a construção amadora de aeronaves.

A intenção de Santos Dumont era disseminar a aviação no mundo.

Todo nós sabemos como 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 tudo se materializou numa maquina voadora que hoje faz parte de sua vida, da alegria dos amigos e familiares.

O que começou com um sonho, hoje esta a poucos passos de pertermos.

E de quem é a culpa ? De nós mesmos !

Somos todos um ! Essa frase tem duas versões:

A primeira versão que é a verdadeira, quando estamos em grupo, somos mais fortes!

A segunda versão não faz parte de 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”...

Nesse momento, temos que estar juntos, repensar nossas atitudes e juntarmos nossas forças, para mudar as decisões transcritas no anteprojeto do CBAER.

E, 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.

E, para isso vamos usar a política a nosso favor !

Só que não podemos fazê-lo individualmente porque não ha número, força e representatividade.

O momento é critico e o tempo corre, tenho acompanhado críticas, sugestões e até ofensas de proprietários de aeronaves experimentais, por não terem total conhecimento do que esta ocorrendo, já que não participaram de nenhuma sessão da comissão dos

trabalhos do anteprojeto do CBAER que durou quase um ano, com pouca ou quase nenhuma presença da classe.

Os motivos são os mais diversos, mas nesse momento nada pode nos deter, nenhum motivo pode ser mais importante que o desejo de mudar alguns artigos do anteprojeto do CBAER.

Nem tudo está perdido, o anteprojeto está em sua segunda fase que é o trabalho atribuído aos Senadores, denominado de CEAERO, onde temos todas as chances de mudar sugerir e nos aproximar dos nossos Senadores, oferecendo ajuda consistente e objetiva, mas para isso nossa presença no Senado é fundamental.

Se o objetivo é justo, democrático, que a sociedade e a Nação possam 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 seu preço e o nosso é bem baixo, chama-se PRESENÇA e COLABORAÇÃO !

Presença no Senado, para poder apontar erros ocorridos na proposta do CBAER, esclarecer os fatos, dar sugestões e mudar artigos.

Como por exemplo:

Os artigos 26 e 59 – Tratam da utilização do espaço aéreo brasileiro em relação a isenção de pagamento de tarifas de navegação aérea, pouso e decolagem, incluiu somente:

- aeronaves militares e aeronaves civis públicas brasileiras;
- aeronaves em voo de retorno por motivo de ordem técnica ou meteorológica ou outros decorrentes de caso fortuito ou força-maior;
- aeronaves militares e públicas estrangeiras, quando em atendimento à 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 o 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 o domínio público, isentando a indústria aeronáutica nacional de arcar com elevados custos de importação de tecnologia e pagamento de royalties para empresas estrangeiras.

Para exemplificar foi a classe de aeronaves de construção amadora que criou e desenvolveu a tecnologia dos materiais compostos e as ensaiou na construção de aeronaves experimentais e homologadas.

Hoje os materiais compostos em plástico, são encontrados em aeronaves, como as Cirrus que são construídas em 100% desse material, nos Airbus os materiais plásticos contribuem com mais ou menos 75% de sua estrutura, as aeronaves 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 fossem certificados para 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, taxas de importação e direitos de propriedade.

Isso é praxe em todo mundo, a reciprocidade entre governo e construtor amador.

– AERONAVES PARA FINS CULTURAIS - São aeronaves escola que conduzem professores, material escolar, e 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 HUMANITARIAS 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 do CAERO que trata de aeródromos, foi citado 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.

Tendência mundial de crescimento destes tipos de aeronaves, que tem custo mais baixo na escala de aquisição para o voo de lazer.

A grande preocupação das associações da classe é o descontrole do órgão oficial regulador e fiscalizador, que não tem material humano suficiente para controlar e fiscalizar a quantidade de aeronaves desta categoria, que hoje representa um número considerável em voo.

A Proposta da ABRAEX é que o órgão regulador delegue poder para as associações nacionais, que tenham diretorias regionais para contribuir com fiscalização, organização e segurança do voo, ficando para a autoridade de aviação civil a fiscalização das entidades delegadas, devidamente registradas.

O art. 95. Em seu item 2 que veda a construção amadora, por construção assistida, além dos limites estabelecidos pela autoridade de aviação civil, a ABRAEX sugere:

Permitir a construção de aeronaves amadoras, assistida em oficinas credenciadas por associações de construção amadora, devidamente registradas na ANAC.

A ABRAEX também é contra uma oficina construir a aeronave para um cliente, utilizando-se como prova fotos do suposto construtor com um martelo e uma chave de fenda nas mãos, para travesti-la de aeronave de construção amadora.

Muitos construtores amadores tem a necessidade de confeccionar peças, modelos, dispositivos, moldes, cortes a frio e a quente, etc.; para isso terceirizam, soldadores, torneiros, centro de usinagens, fresas, tratamento superficial, acabamento e etc.,

Simplesmente criminalizar para não regular e fiscalizar, é um enorme retrocesso, num país que precisa imperiosamente crescer, gerar empregos e consequentemente impostos.

ABRAEX, acredita que oficinas especializadas para estas atividades, podem oferecer maior segurança aos construtores amadores, visto que a oficina absorve know how e devolve; conhecimento, tecnologia e precisão de que o construtor amador necessita.

É o mesmo princípio que oferecemos através do conhecimento que os associados construtores mais antigos transferem aos mais novos.

Para isso pedimos mais poder para a ABRAEX , colaborar com esta atividade, sendo parceira do Órgão Oficial, com a prerrogativa de organizar e fiscalizar.

Temos mais é que incentivar a livre iniciativa, principalmente porque essas oficinas, serão provavelmente no futuro próximo, certificadas e ou homologadas, gerando mais empregos de qualificação superior.

Sobre o Art. 103 da proposta do CEAERO em que cabe ao Registro de Aviação Civil Brasileiro, emitir certificados de matrícula e de nacionalidade de aeronaves sujeitas à legislação brasileira.

Sugerimos que a ANAC como órgão regulador diferencie o CME de aeronaves de construção amadora inserindo as letras “CA” que identificarão a construção amadora, para que definitivamente tenhamos a diferenciação das aeronaves fabricadas em linha de montagem ou profissionalmente que tem a finalidade de obter lucro.

Sobre o Art. 120. Que trata da investigação a ser feita pelo SIPAER

- A ABRAEX sugere criar um sistema securitário para cobrir os custos das investigações dos acidentes com aeronaves experimentais, através de profissionais credenciados pelo CENIPA com a finalidade de não onerar a união.

– Na investigação de ocorrências aeronáuticas envolvendo aeronaves não certificadas, a autoridade encarregada da investigação, o CENIPA, deverá fazê-la em coordenação com a Associação ou Entidade Nacional que se ocupa do tipo de aeronave envolvida.

A categoria de aeronaves experimentais deve ter o mesmo direito a investigação de acidentes com aeronaves homologadas, já que pagam todas as taxas e impostos, tal qual a aviação certificadas porem é discriminada pelo CENIPA, que alega motivos de não haver regras na construção de aeronaves experimentais.

Certamente serão capazes de criar um mínimo de diretrizes para que possamos usar nas investigações para esta categoria, e ter proveito na prevenção de acidentes para que não venham a ocorrer outros, pelo mesmo motivo.

Verdade seja dita, quando excepcionalmente exigido, o CENIPA presta o serviço, como foi o caso do acidente do Vitor, filho do Dr Augusto Costa , com a aeronave Petrel LS.

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 do 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 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 porem colaborando, sugerimos 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.

Art. 358. Transferir para terceiro a propriedade, posse ou por qualquer forma ceder o uso ou a operação de aeronave experimental de construção amadora ou montada por construtor amador, exceto quando:
satisfitas todas as seguintes condições:

I – para as aeronaves construídas por amador que tenham cumprido o tempo mínimo de voo de experiência de acordo com as normas emitidas pela autoridade de aviação civil ou que possuam a declaração de responsabilidade do comprador para executar as horas faltantes, informando à autoridade para obter o CME e CAVE definitivos.

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

III – declaração de consentimento informado do adquirente de que conhece as características e riscos do produto adquirido, as quais devem constar nesse documento.

Pena – detenção de dois a quatro anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro e arcar com os prejuízos.

Excluir : o Parágrafo único. Que Incorre na mesma pena o terceiro que utilizar ou operar a aeronave.

Justificativa(s):

O Art – 358 da Proposta do CERCBA, 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 pelo Órgão Oficial e obtendo o documento de posse que atesta a verdadeira propriedade.

No capítulo I da Constituição Federal, diz 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;