



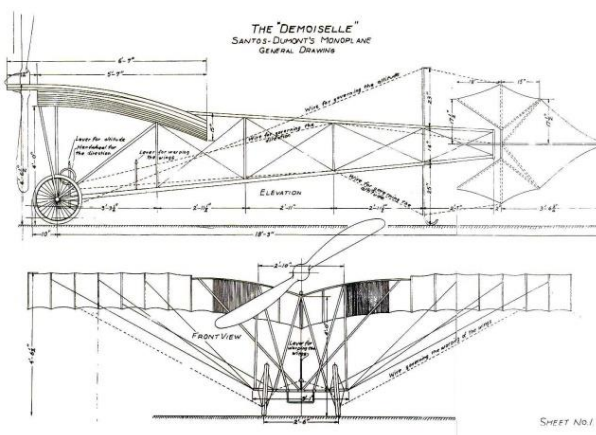
**Proposta da ABRAEX – Associação Brasileira de Aviação Experimental a CEAERO,
para isenção de tarifas de comunicação, pouso e decolagem para aeronaves
experimentais de construção amadora.
Referente a CERCBA, Artigos 25 e 59.**

Como Presidente da Abraex, representando o interesse dos construtores amadores de aeronaves experimentais apresento nossa proposta:



O Demoiselle de Santos Dumont foi o marco inicial da construção amadora de aeronaves experimentais, que foi disseminada por todo mundo, sendo considerada o berço da criação de tecnologia, desenvolvimento de materiais, técnicas e processos aplicados na indústria aeroespacial, em áreas da: mecânica, elétrica e eletrônica, ensaiando e experimentando tudo o que se relaciona ao voo com a maior eficiência, facilidade de construção, e principalmente maior segurança do voo.

Seguindo os preceitos de Santos Dumont, a maioria dos que se propõem a construção de aeronaves amadoras, raramente se preocupam em obter direitos de propriedade intelectual ou Industrial, deixando para domínio público os seus feitos e criações.



Temos inúmeros exemplos de tecnologias, processos e técnicas usadas mundialmente, criadas e ensaiadas pelos construtores amadores de aeronaves, como:

- O Prof. James Waterhouse, brasileiro, iniciou a sua profissão como engenheiro aeronáutico construindo através de projeto uma aeronave KR 2, de construção amadora.



Também criou e desenvolveu, técnicas e processos, experimentando e ensaiando, na categoria de construção amadora o Projeto Aeroálcool, para posterior homologação destinado a aviação agrícola. Finalmente constituiu a empresa Quasar que fabrica aeronaves com certificações LSA, inclusive as exportando, gerando, riqueza e empregos diretos e indiretos.

- O engenheiro e construtor amador, Altair Coelho, brasileiro, começou com os aviões AC – 01 e 02, depois com os girocopteros AC – 03 e 04, foi o precursor no Brasil destas máquinas, após vieram os AC – 05, 06, 07, 08, 09 dentre eles, os anfíbios. Desenvolveu motores automotivos para uso aeronáutico, reduções e chegando até o modelo AC – 54.



- O projetista e construtor amador, o Engo. Paulo Iscold, brasileiro, desenvolveu e construiu a aeronave especificamente para bater recordes mundiais, denominada “Anequim”, nome dado a um dos tubarões mais velozes do mundo, colocando o Brasil á frente de todos os países, em várias categorias de velocidade, devidamente registrados na FAI – Federação de Aeronáutica Internacional, todas elas construídas com materiais compostos, com grande parte de tecnologia brasileira, dentro da UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais.



- Ray Stits, americano, famoso por ser o construtor das menores aeronaves do mundo, o Stits Junior, considerado o menor monoplano do mundo, com 2.44 m de envergadura, em 1948, e o Stits Sky Baby menor biplano do mundo, com 2.14 m de envergadura em 1952.

Também foi o criador do processo que na década de 50, revolucionou e substituiu mundialmente os revestimentos aeronáuticos de algodão que eram muito frágeis e difíceis serem trabalhados, esse processo de “entelagem” é chamado de Poly Fiber e é utilizado até hoje em aeronaves experimentais e homologadas mundialmente.



- Os irmãos americanos Burt e Dick Rutan, criaram e desenvolveram, os processos e técnicas de aplicação de materiais compostos em fibra de vidro, carbono e aramida, os ensaiando exaustivamente por vários anos, na aviação de construção amadora, usando preceitos de construtores amadores, não se beneficiando dos direitos de propriedade intelectual e industrial, preferindo oferecer seus conhecimentos, através da venda de projetos, facilitando e colaborando com o desenvolvimento da aviação mundial.

Hoje essas técnicas são usadas mundialmente em todas as aeronaves, em maior ou menor escala, o desenvolvimento dessas técnicas foi de tanto sucesso que hoje eles, continuam evoluindo e aplicando não só em aeronaves experimentais, como em homologadas e também em aeronaves espaciais de construção amadora, como o Space Ship One.



Toda essa dissertação é para que se conscientizem que o Brasil precisa estar em condições de concorrer com as grandes nações do mundo sem ter que futuramente importar, aeronaves, tecnologia e know-how de outros países.

Acho que agora temos a oportunidade de deixar para os nossos filhos um caminho com um futuro mais brilhante que o nosso, elaborando um CBA mais eficiente e justo para todos os brasileiros.

O nosso pleito é para a isenção das tarifas referentes aos Arts 26 e 59, do CERCBA especificamente para a aviação de construção amadora e deve-se ao fato de que essa categoria de aeronaves experimentais necessariamente tem que ser protegida, incentivada e fomentada, pois é o berço de toda a tecnologia aplicada na indústria aeroespacial.

Solidariamente, pedimos estender as isenções, também para as aeronaves de formação de pilotos, aeronaves humanitárias e as aeronaves para fins culturais.