

Denúncias sobre a Aviação “Experimental”



ABRAPAVAA

Associação Brasileira
de Parentes e Amigos
das Vítimas de Acidentes Aéreos

Apresentação ao CERCBA

Comissão de Especialistas para Reforma do
Código Brasileiro de Aeronáutica

SENADO FEDERAL

26/10/2015

“Para que outros vivam...”

(Lema da esquadra de salvamento 751 da Força Aérea Portuguesa)

- **Augusto** Fonseca da Costa – Médico e Piloto (**PCA MULTI IFR, PPH, UATE, UAAF**) há 42 anos.
- Representante da **ABRAPAVAA** – Associação Brasileira dos Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos
- **Pai do piloto Vitor Augusto, PPA, UATE e UAAF**, que morreu aos **19 anos** em 04/01/2015, em **“acidente”** EVITÁVEL com uma aeronave falsamente denominada **“experimental”** ou **“de construção amadora”**

1. **Não foi “acidente”** – foi homicídio com dolo eventual de omissão e dolo direto de ação encobridora
2. **Não é “experimental”** a aeronave – é “experimentada” há décadas
3. **Não é “de construção amadora” tampouco** – é produzida industrialmente em série, aos milhares, e comercializadas diretamente ao consumidor final.

A regulação e fiscalização precária da construção de aeronaves leves pela ANAC é que permitiu isso.

Vitor morreu porque nasceu no Brasil – em nenhum outro país há esse caos na aviação leve

Aqui ilustraremos algumas provas disso



Dilema

- Mudamos do Brasil...
- Afundamos todos desunidos...
- Ou unidos mudamos O Brasil?



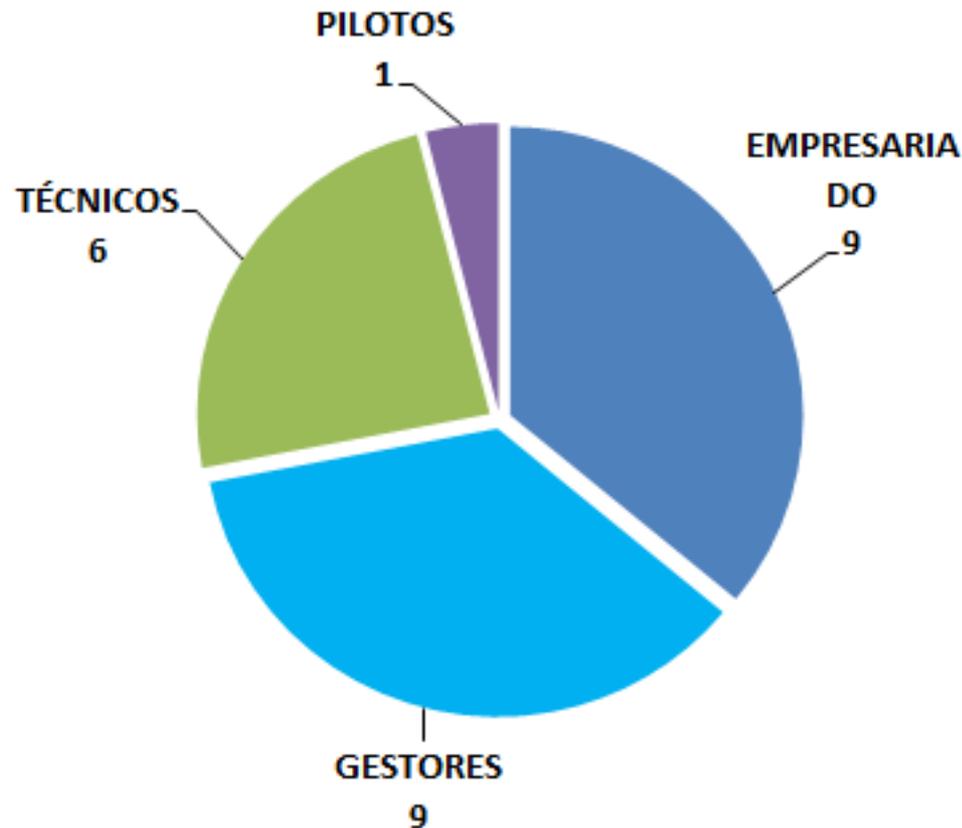
Não somos contra a ANAC, ou contra a fabricação de aeronaves leves
Não nos interessa aqui identificar e perseguir culpados
Mas com a união de todos, inclusive os responsáveis, conseguiremos a mudança, a prevenção. Quanto ao Vitor não há mais nada a fazer.

COMPOSIÇÃO DO CERCBA

EMPRESARIADO: 36%

GESTORES : 36%

CONSUMIDORES: 0%



Que conste nos anais o protesto da ABRAPAVAA quanto à ausência dos consumidores

Fabricação industrial de aeronaves leves
ou experimentais sem regras:

**Concorrência desleal
com a Aviação
Certificada
GERAL e REGULAR**

ANAC impõe **concorrência desleal** entre:

Aviação Geral (Certificada)

- Regras rígidas
- Fiscalização
- Burocracia
- Lentidão
- Motores Aeronáuticos
- Peças Aeronáuticas
- Custos Altos
- Registro de Acidentes

Indústria “Experimental”

- Regras frouxas
- Quem fiscaliza é o próprio fabricante!
- Facilidades
- Agilidade
- Motores não Aeronáuticos
- Peças não Aeronáuticas
- Custos Baixos
- Não Registro de Acidentes



“VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO”

Ou seja: só a Aviação Regular e a Geral são responsabilizadas civil e criminalmente por acidentes

Mas a ANAC, enquanto Estado, é obrigada a proteger os direitos do cidadão

Esse aviso, mais a não investigação de acidentes, induz no consumidor (hipossuficiente e vítima), a crença de que não há outros responsáveis.

Isso inibe sua busca por justiça, direito garantido a todo cidadão brasileiro:

- Pela **Constituição** em seu artigo 5º item XXXII:

*“XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a **defesa do consumidor**;*”

- Pela **Constituição** em seu artigo 5º item XXXIV:

“... XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

*a) o direito de petição aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra **ilegalidade** ou abuso de poder...”*

- Pelo **Código de Defesa do Consumidor** em seu artigo 6º :

*“São **direitos básicos do consumidor**:*

*...item VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à **prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos**...”*

Aviação “experimental”

Uma armadilha bem **camuflada, em circuito fechado:**

- **Legislação** leniente e omissa
- **Projetos** sem fiscalização da ANAC
- Construção sem **fiscalização** da ANAC
- Uso de **materiais não aeronáuticos** (o uso é opcional)
- **Vistoria final** feita pelos próprios fabricantes
- **Check final de pilotos** feito pelo fabricante, com o mesmo instrutor que deu o treinamento
- **Carteiras de Habilitação** emitidas por Associação de Pilotos, baseadas em relatório do fabricante, nem sempre de boa fé
- **Manutenção** a cargo do consumidor desinformado
- **Não investigação de acidentes**

As aeronaves “experimentais” ou “de construção amadora”

1. Não são “experimentais”, **são experimentadas há décadas**
2. Não são “de construção amadora”, a **construção é industrial**
3. Não são aeronaves simples, **são complexas** como os jatos
4. Não são só de uso recreativo, são **de uso executivo** também
5. Têm **preços baixos** graças ao **descumprimento de regras de segurança**, sob a complacência da ANAC

Mas essas aeronaves:

- Muitas vezes precariamente construídas,
- Não fiscalizadas,
- E mal informados e mal instruídos seus operadores, são também “aeronaves”:

Código Brasileiro de Aeronáutica

(GRIFOS E COMENTÁRIOS EM MAIÚSCULAS NOSSOS)

Art. 106. Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas....

- O C.B.A. DIZ "Todo..." - NÃO PREVÊ EXCEÇÕES

Art. 107. As aeronaves classificam-se em civis e militares (1).

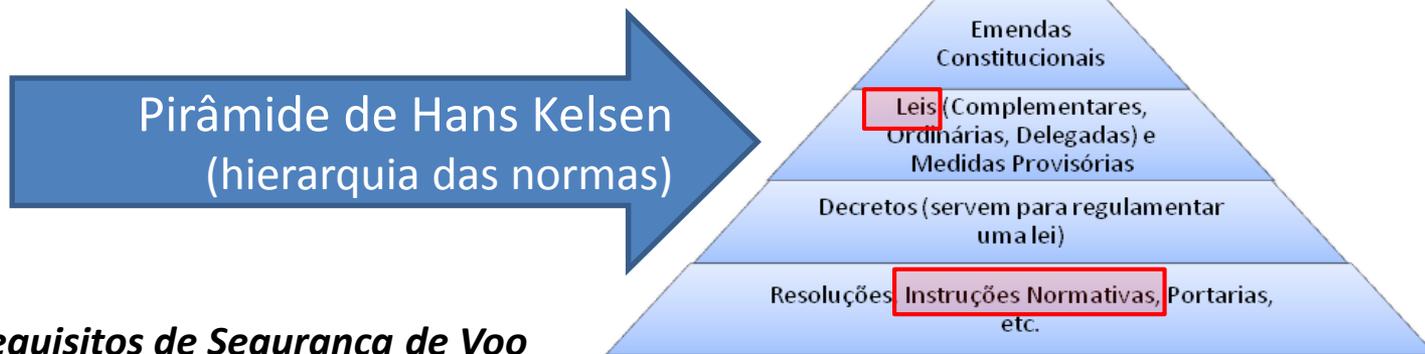
...§ 2º As aeronaves civis compreendem as aeronaves públicas (2) e as aeronaves privadas (3).

- O C.B.A. ADMITE essas 3 CATEGORIAS

NÃO PREVÊ EXCEÇÕES – NÃO HÁ UMA QUARTA e INFERIOR CATEGORIA

Código Brasileiro de Aeronáutica

LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986, hierarquicamente superior a qualquer I.S. ou outra norma, dispõe: (grifos, realces e observações em MAIÚSCULAS nossos)



Dos Regulamentos e Requisitos de Segurança de Voo

...Art. 66. Compete à **autoridade aeronáutica** promover a **segurança de voo**, devendo estabelecer os **padrões mínimos de segurança**:...

...Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, **ressalvada a operação de aeronave experimental**.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter **excepcional (NÃO SEMPRE)**, permitir o uso de **componentes ainda** não homologados (**MAS SERÃO**), **desde que não seja comprometida a segurança de vôo (CONDICIONADA À SEGURANÇA)**.

§ 2º **Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador**, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as **aeronaves construídas por amadores**.

Hierarquia das Normas e Leis

A própria ANAC admite, na IS Nº 61-002 item 3.4, que uma IS (Instrução Suplementar) não pode contrariar atos normativos, quanto mais o

Código Brasileiro de Aeronáutica:



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR – IS
IS Nº 61-002
Revisão C

Aprovação: Portaria nº 1349/SPO, de 3 de junho de 2015.

...|

3.4 **A IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.**

Mas com múltiplas I.S., RBAC etc., a ANAC vem **desregulamentando** a aviação leve e desportiva.

Ironicamente, a regulação dos “ultraleves” se tornou “ultra leviana”

A ANAC define Aeronave Experimental com o RBAC nº 01 EMENDA nº 01:
DEFINIÇÕES, REGRAS DE REDAÇÃO E UNIDADES DE MEDIDA (Resolução ANAC nº 184, de 01/03/2011, publicada no D.O.U. nº 43, Seção 1, página 6, de 02/03/2011). Origem: SSO/SAR/SAI:

Aeronave experimental compreende as aeronaves em processo de certificação; as aeronaves destinadas à pesquisa e desenvolvimento; as aeronaves construídas por amadores e as aeronaves construídas para o desporto e lazer, incluindo os ultraleves autopropulsados.

Nos **Estados Unidos** há cerca de **6.000** aeronaves dessa categoria, para aproximadamente **200.000** aeronaves no total = **3%**.

No **Brasil** há também em torno de **6.000** aeronaves, mas apenas cerca de **20.000** aeronaves no total = **30%**, **10 vezes mais**, voando há décadas:

- Nenhuma em **processo de certificação**: já têm matrícula, Autorização de Voo (C.A.V.) etc..
- Nenhuma destinada à **pesquisa e desenvolvimento**: são produtos prontos para o comércio.
- Nenhuma **construída por amadores**: são construídas inteiramente por INDÚSTRIAS.
- Nenhuma construída só para o **desporto e lazer**: todas sofrem uso geral (viagens).

Portanto não se enquadra em nenhuma das categorias acima essa produção industrial em larga escala, e a venda livre e desimpedida de regras, especialmente as de **segurança**.

Tecnicamente e legalmente portanto,
experimentais são aeronaves!

Não são OVNI's, nem Drones

TRANSPORTAM PESSOAS

Mas, para os Fabricantes e a ANAC:

As aeronaves apelidadas de "experimentais" estão acima da lei

Para isso o mote “**VOO POR CONTA E RISCO**”, que o STJ já julgou ilegal.
Com base nesse absurdo “POR CONTA E RISCO” o CENIPA não investiga e não registra acidentes. Por isso **os consumidores não sabem dos riscos.**

O CONSUMIDOR HIPOSSUFICIENTE:

1. SÓ COMPARA PREÇOS,
2. SÓ VALORIZA APARÊNCIA e DESEMPENHO e
3. SE ENCANTA COM A APARENTE SOFISTICAÇÃO TECNOLÓGICA

... E DESINFORMADO, COMPRA EXPERIMENTAIS TRANQUILAMENTE.

A ANAC “regula” a fabricação de ultraleves enquadrando-os como “**experimentais**”... em portarias como a RBHA 103 e a ANAC nº 848/SAR, há expressões como “construção de aeronaves por amadores”, como se algumas poucas unidades fossem produzidas por curiosos em uma garagem.

INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS Nº 21.191-001 Revisão A Aprovação: Portaria ANAC nº 848/SAR, de 3 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 4 de maio de 2012, Seção 1, pág. 11.

Assunto: Aeronaves de Construção Amadora Origem: SAR/GTPN

*... 5.6 Boas Práticas de Projeto e Construção 5.6.1 Antes de empreender a construção de uma aeronave, o **construtor amador** interessado deve estar familiarizado com as informações constantes nas publicações aplicáveis ao tipo de aeronave que pretende construir. As **associações nacionais de construtores** podem ajudar o interessado na construção da aeronave, para indicar as publicações mais adequadas ao seu projeto. A lista a seguir é apenas um **lembrete** acerca de itens importantes, mas não substitui a consulta à literatura especializada ou às **associações**.*

*... k) É **recomendável** a utilização de **materiais aprovados para uso aeronáutico** na **construção de aeronaves por amadores**, especialmente na estrutura primária e sistemas críticos. Em qualquer caso, o construtor deverá ser capaz de identificar a origem e a qualidade dos materiais e peças utilizados na construção da aeronave.*

Os dois trechos da IS Nº 21.191-001 acima revelam claramente como um órgão público se coloca no ilegal papel de fiel parceiro (ou cúmplice) das **associações** de construtores:

- A ANAC se encarrega gratuitamente da publicidade das Associações de Construtores
- A ANAC só dá “**lembretes**” e “**recomendações**” de uso de materiais e processos construtivos aeronáuticos como o CENIPA – cuja função é apenas investigar e fazer recomendações.
- Mas a ANAC, cuja função é regular, deveria obrigar os amigos fabricantes de experimentais a seguir ao menos as normas de segurança. Principalmente em aeronaves avançadas em complexidade e desempenho como as de hoje
- Por fim, a ANAC exige a afixação dos ilegais dizeres “**...VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO**”, o que praticamente transmite ao consumidor a ideia de que o fabricante está isento de qualquer responsabilidade. Deve ter sido por encomenda das indústrias.

Consequência desta incestuosa parceria: várias possibilidades de panes, acidentes, mortes.

E se na estrutura primária e sistemas críticos não forem usados materiais aeronáuticos: O QUE ACONTECE?

No mesmo brando sentido da tímida “recomendação de uso de materiais aeronáuticos”, há outros trechos do mesmo dispositivo legal da ANAC, como se vê abaixo:

INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS Nº 21.191-001 Revisão A

Aprovação: Portaria ANAC nº 848/SAR, de 3 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 4 de maio de 2012, Seção 1, pág. 11.

4.1 Aeronave de construção amadora. De acordo com o parágrafo 21.191(g) do RBAC 21, é uma aeronave cuja **porção maior** foi fabricada e montada por pessoa(s) que realizou(aram) a construção **unicamente para sua própria educação ou recreação...**

4.14 Lista de verificação de fabricação e montagem de **aeronaves construídas por amadores**. É a ferramenta usada pela ANAC para determinar se o **construtor amador** cumpriu com o critério da **porção maior**, definido no item 4.15.

4.15 Porção maior. É o critério relacionado à **construção de aeronaves por amadores** significando que, quando a aeronave estiver completa, a maioria das **tarefas da lista de verificação de fabricação e montagem de aeronave de construção amadora** terá sido realizada pelo(s) **construtor(es) amador(es)** que empreendeu(eram) a construção. A avaliação da aeronave visando determinar se a mesma atende ao critério de porção maior é feita através de **inspeções e/OU da lista de verificação** definida no item 4.14 acima, a critério da ANAC.

Vê-se claramente que a ANAC delega aos seus compadres construtores a tarefa de **fiscalizarem a si próprios**, um indelegável poder de polícia (que lhe foi conferido já na sua criação, com a Lei Federal 11.182) quando se analisa em conjunto os itens 4.15 e 5.10.3 da mesma *INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS, Nº 21.191-001 Revisão A*:

4.15 Porção maior. ...A avaliação da aeronave visando determinar se a mesma atende ao critério de porção maior é feita através de **inspeções e/OU da lista de verificação** definida no item 4.14 acima, a critério da ANAC.

Inspeções e/**OU** lista de verificação?

O uso da dupla conjunção “e/**OU**” acima significa que a avaliação do cumprimento da “*porção maior*” da construção amadora pela ANAC pode ser feita através de:

1. e/ = ambas as formas,
2. **OU** de inspeções *in loco*,
3. **OU da lista de verificação APENAS.**

Pior ainda, mais adiante no mesmo expediente normativo se lê:

5.10.3 A **lista de verificação** de fabricação e montagem de aeronaves de construção amadora, **preenchida pelo construtor amador, pode ser** solicitada pela ANAC, a seu critério, nesta fase.

É flagrante a ilegalidade da combinação destes vários amigáveis dispositivos normativos cuja liberalidade abre inúmeras brechas, permitindo que o construtor se **autofiscalize**, pois:

1. a avaliação do cumprimento da “**porção maior**” da construção amadora pode ser feita APENAS através da tal “**lista de verificação**”, sem inspeções *in loco*.
2. esta **lista de verificação** é **preenchida pelo próprio interessado!!!** – o “*construtor amador*” (geralmente uma indústria de fato disfarçada de “*construtor amador*”).
3. ...**pode ser** solicitada pela ANAC, mas também **pode não ser.**

Mas, as aeronaves ditas “experimentais” fabricadas no Brasil:

1. **Não são** “aeronaves de construção amadora”. Em sua esmagadora maioria, são fabricadas em série em indústrias profissionais, com mais de 6.000 aeronaves já comercializadas só no Brasil e outras mais no exterior.
2. **Não são** mais sequer “experimentais”, pois estão sendo “experimentadas” há décadas.
3. **Não são** “unicamente para a própria educação ou recreação” (dos amadores).
4. **Não são** em sua “porção maior” construídas por amadores, pois são construídas totalmente nas indústrias.

Adquirimos 2 aeronaves novas prontas na fábrica, sem que tenhamos realizado nenhuma das tarefas da lista de verificação de fabricação e montagem, quanto mais sua porção maior como consta na INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR 21.191 da ANAC em seu item 4.15.

Na verdade até o acesso à oficina geralmente é vedado aos proprietários e pilotos, prejudicando o aprendizado mútuo e a troca de experiências entre o piloto e os mecânicos.

Essa restrição invalida um dos argumentos usados para justificar a não fiscalização da construção de experimentais: a maior familiaridade e responsabilidade do construtor com a aeronave que ele próprio construiu e que ele próprio irá voar.

Leniências da ANAC na aviação Experimental

- Sacrifica segurança para fins **lucrativos**, contrariando a IS Nº 21.191-001-A item 5.1.4
- Aceita **declarações do próprio fabricante** ao invés de fiscalizar a construção das aeronaves
- Aceita **declarações falsas** de consumidores de que construíram **51%** da aeronave
- Delega ao fabricante a prerrogativa pública de checar **pilotos**
- **Delega a uma Associação o poder de polícia de emitir habilitações**
- Permite que o próprio instrutor do fabricante ensine, examine e **aprove** seus alunos
- Autoriza Pilotos Desportivos (CPD) e de Recreio (CPR) com 15 horas de voo a pilotar aeronaves de grande **complexidade, desempenho e instabilidades**
- “Legaliza” decisões de **interessados** em falsas **audiências públicas sem público**, e nas quais a ANAC participa como **“ouvinte”**
- Pratica **desvios de finalidade** ao renunciar ao seu poder/**dever** de polícia e assumir papel de **fomento** à indústria experimental, com tolerâncias que afetam a segurança
- **Omite-se** na função de **fiscalizar os experimentais:**
 - nos projetos**
 - na construção** delegando ilegalmente função de **fiscal** ao próprio **fabricante**
 - no uso de **motores e materiais NÃO aeronáuticos**
 - na **manutenção**, como o **descumprimento de boletins mandatórios**
 - na **formação** de pilotos ao exigir parafusos só **“quando possível”**
- **Não investiga as causas dos acidentes de experimentais para correções e prevenção**

A ANAC descumpre o Código Brasileiro de Aeronáutica



MANUAL DE PROCEDIMENTOS MPR-100/SAR Revisão 07

Assunto:	CERTIFICAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE
Aprovado por:	Portaria nº 1204, de 14 de maio de 2013, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço - BPS, v. 8, n. 20 de 17 de maio de 2013.
Revogação:	Esta revisão substitui a revisão 06, de 31 de maio de 2012.

...

1.3 Necessidade de um Certificado de Aeronavegabilidade

(a) O Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) estabelece, em seu art. 114, que toda aeronave somente poderá ser autorizada para o voo se a mesma possuir um Certificado de Aeronavegabilidade – CA válido.

A ANAC **descumpre** seu próprio objetivo:

INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS Nº 21.191-001

Revisão A

Aprovação: Portaria ANAC nº 848/SAR, de 03/05/2012, publicada no D.O.U. nº 86, de 04/05/2012, Seção 1, pág. 11. 04/06/2012 IS nº 21.191-001A (Grifos nossos).

Origem: SAR/GTPN 4/13 <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IS/IS21.191-001A.pdf>

OBJETIVO Fornecer informações e procedimentos para o processo de **construção, operação e manutenção** da **AERONAVEGABILIDADE** de **aeronaves de construção amadora**, tendo como base a Advisory Circular – AC 20-27G da Federal Aviation Administration - FAA.

A ANAC **descumpre** também suas próprias normas

Para obtenção de certificados definitivos de aeronaves experimentais, enviar declaração de engenheiro aeronáutico de que cumpriu a exigência de 50 horas de voo referentes ao acúmulo operacional.

A ANAC exigia 50 horas de voo pelo fabricante de aeronaves “experimentais” antes da entrega ao comprador.
Essa “exigência” NUNCA FOI E NUNCA É CUMPRIDA NEM FISCALIZADA pela ANAC.

Mas os experimentais não são testados na fábrica, nem mesmo após a bondosa redução para **40 horas de voo**, agraciada pela I.S. nº 21.191-001 A, item 5.7.6 a II:

04/06/2012

IS nº 21.191-001A

5.7.6 A menos que de outra forma propostos pelo construtor amador e autorizados pela ANAC, os números mínimos de horas de voo necessários a esta fase são os abaixo especificados:

a) *Aviões e motoplanadores:*

Se a ANAC autorizou algum fabricante, qual a justificativa?

I - 25 horas de voo, quando equipados com motores e hélices para uso aeronáutico;

II - 40 horas de voo, quando equipados com motores ou hélices não certificados para uso aeronáutico.

A própria ANAC dá abertura para uso de motores **NÃO AERONÁUTICOS** em **AERONAVES!!!**

5.7.7 O programa de ensaios em voo deve ser realizado por piloto(s) habilitado(s) para um tipo e modelo similar de aeronave, podendo ser o próprio construtor amador e/ou outros por ele designados, e somente eles podem operar a aeronave, nesta fase, realizando voos solo.

A ANAC **descumpre** também seus próprios programas

O poder/**dever** de **segurança** da ANAC aparece no programa **PSOE** da própria ANAC (PROGRAMA DE SEGURANÇA OPERACIONAL ESPECÍFICO) :
Ver em <http://www2.anac.gov.br/transparencia/pdf/bps2015/07s1/PSOE-ANAC.pdf>

Seção II

Das responsabilidades pelo gerenciamento de risco à segurança operacional na ANAC

Art. 62. O **gerenciamento de riscos à segurança operacional** no âmbito da ANAC é realizado pela Diretoria, incluindo suas **Gerências-Gerais de assistência direta e imediata**, e pelas Superintendências responsáveis pela regulação e fiscalização da indústria da aviação civil, suportadas pelas áreas pertinentes da Agência.

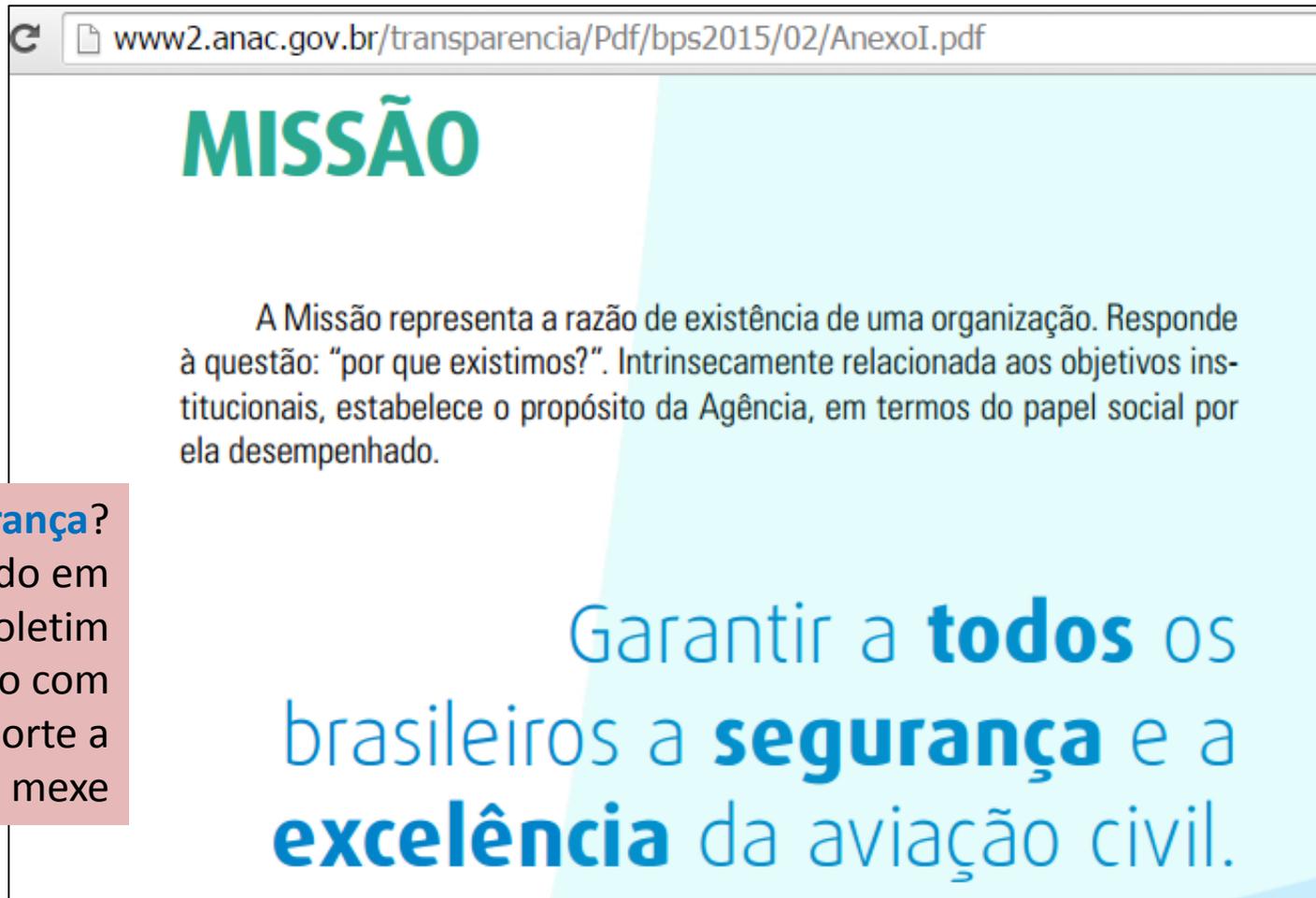
Art. 63. **Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências planejar e coordenar, de forma harmonizada, as ações de mitigação e controle de riscos identificados no contexto interno e externo à ANAC, conforme estabelecido nos art. 56.**

A ANAC **descumpre** seu **Planejamento Estratégico** para 2015 a 2019:

Ver no site:

<http://www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/AnexoI.pdf>

A ANAC NÃO CUMPRE SUA MISSÃO: (Em suas 62 páginas, há 27 vezes a palavra segurança, 24 vezes a palavra risco, 11 vezes a palavra usuário. Mas apenas 2 vezes a expressão “defesa do consumidor”)



www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/AnexoI.pdf

MISSÃO

A Missão representa a razão de existência de uma organização. Responde à questão: “por que existimos?”. Intrinsecamente relacionada aos objetivos institucionais, estabelece o propósito da Agência, em termos do papel social por ela desempenhado.

Garantir a **todos** os brasileiros a **segurança** e a **excelência** da aviação civil.

Segurança?

Nem entregando em mãos um boletim mandatário com risco de morte a ANAC se mexe

A ANAC **DESCUMPRE** SUA VISÃO:



www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/AnexoI.pdf

VISÃO

A Visão traduz a situação de futuro desejada para a organização. É o que se sonha para o negócio, e é precisamente esse sonho que mantém a organização viva. A Visão impulsiona a organização, enquanto a Missão indica o rumo a ser seguido.

Ser uma autoridade de referência internacional na promoção da **segurança** e do **desenvolvimento** da aviação civil.

Outra vez **Segurança?**

A ANAC **DESCUMPRE** SEUS VALORES:

www2.anac.gov.br/transparencia/Pdf/bps2015/02/AnexoI.pdf

VALORES

Os Valores são os princípios da instituição que são incorporados à sua maneira de agir. Mais do que uma simples declaração de princípios, os valores se revelam pelas atitudes e comportamentos que a instituição adota diante dos desafios que enfrenta. Alguns dos Valores estabelecidos já estão presentes, em maior ou menor grau, na cultura organizacional. Outros, porém, precisam ainda ser desenvolvidos e fortalecidos.

“Buscamos retornar o investimento do nosso principal acionista: a **sociedade**.”

“Rejeitamos a intervenção de qualquer interesse que não o **fim público**.”

“Atuamos com **ética** e **transparência**.”

“Valorizamos as **pessoas** e a **meritocracia**.”

Os principais **acionistas** parecem ser a aviação comercial e a indústria de “experimentais”

O **fim** parece ser a aviação comercial e a indústria de “experimentais”

Transparência? Audiência Pública por e-mail é transparência?

Meritocracia onde? Aceitando nomeações políticas para cargos técnicos?

Discrecionariedade administrativa:

limites ao seu exercício e controle judicial (1)

A ANAC propala *ad nauseum* a falácia de que tudo pode, graças a seu poder discricionário como agência reguladora. Abaixo um estudo de Sabrina Funchal Carneiro Korenblum, (grifos e observações nossos) no site <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI161698,21048-Control+judicial+das+omissoes+das+agencias+reguladoras> citando vários pareceres:

“O controle judicial das **omissões** das agências reguladoras, funciona como forma de prevenção ao favorecimento ...dos interesses dos entes **regulados** em detrimento dos direitos dos beneficiários. ...O ilustre jurista *Alexandre Aragão*, observa que os grandes grupos econômicos tendem, desde logo, a **capturar** as agências reguladoras, e que mesmo que essas não tenham como função precípua a proteção ao público, podem acabar por proteger os empresários, criando uma situação extremamente delicada quando esta **identificação entre reguladores e regulados leva a uma atenuação dos vínculos de fiscalização e controles** originariamente previstos.”

“Em âmbito nacional, *Alexandre Aragão e Patrícia Sampaio* ...acerca da omissão regulatória, alegam que apesar da polêmica que envolve a extensão do poder normativo conferido as agências reguladoras brasileiras, ...toda competência outorgada a estes entes regulatórios o é em vista dos interesses públicos que devem tutelar. Tratando-se assim de **direitos indisponíveis** (Ex.: **direito à VIDA e à SEGURANÇA**), não podem as agências omitirem-se no cumprimento de suas competências, ...tal conduta consubstanciaria uma renúncia à persecução dos interesses públicos.”

Discricionariedade administrativa:

limites ao seu exercício e controle judicial (2)

“Para a professora **Maria Sylvia Di Pietro** havendo **omissão** ...da ...edição de normas, de **fiscalização**, de aplicação de sanções ou de resolução de conflitos, a consequência é a mesma, haja vista que o objetivo da regulação não é alcançado. No caso da regulação econômica, a omissão das agências poderá acarretar prejuízos para as empresas, consumidores e usuários ...propiciar a formação de **monopólios**, levar ao abuso do poder econômico e criar **embaraços à livre concorrência**.”

Celso Antônio Bandeira de Mello preleciona que:

*(...) não há como conceber nem como apreender racionalmente a noção de Discricionariedade sem remissão lógica à existência de **limites** a ela, que defluem da lei e do sistema legal como um todo – salvante a hipótese de reduzi-la a mero **arbítrio**, negador de todos os postulados do Estado de Direito e do sistema positivo brasileiro (...). (6)*

Leia mais: <http://jus.com.br/artigos/6587/discricionariedade-administrativa#ixzz3ld85SdsS>

Ademais, Hely Lopes Meirelles aduz que:

*“Tanto nos atos vinculados como nos que resultam da **faculdade discricionária do Poder Público**, o administrador terá de decidir sobre a conveniência de sua prática, escolhendo a melhor oportunidade e atendendo a todas as circunstâncias que conduzam a atividade administrativa ao **seu verdadeiro e único objetivo – o bem comum**. Poderá, assim, a Administração Pública atuar com liberdade, embora reduzida, nos claros termos da lei ou do regulamento” (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo brasileiro. São Paulo: Malheiros, 2008, p. 170.)*

Discricionariedade administrativa: limites ao seu exercício e controle judicial (3)

De acordo com **Carvalho Filho** (2008, p. 96):

*“[...] podemos, então conceituar **ato administrativo** como sendo a exteriorização da vontade de agentes da Administração Pública ou de seus delegatários, nessa condição, que, sob regime de direito público, vise à produção de efeitos jurídicos, com o fim de atender ao **interesse público**”.*

Invoca-se, outrossim, o conceito de clareza solar exposto por **Mello** (2009, p. 380):

*“[...] declaração do Estado (ou de quem lhe faça vezes – como, por exemplo, um concessionário de serviço público), no exercício de **prerrogativas públicas**, manifestada mediante providências jurídicas complementares da lei a título de lhe dar cumprimento, e **sujeitas a controle de legitimidade por órgão jurisdicional**”.*

Por fim, transcrevem-se as palavras de **Alexandrino e Paulo**:

*“[...] propomos a seguinte definição de **ato administrativo**: manifestação ou declaração da administração pública, nesta qualidade, ou de particulares no exercício de prerrogativas públicas, que tenha por fim imediato a produção de efeitos jurídicos determinados, em conformidade com o **interesse público** e sob regime predominante de **direito público**”.*

Pode haver Certificado de Autorização de Voo (C.A.V.) sem Certificado de Aeronavegabilidade (C.A.)? NÃO

A ANAC condiciona a emissão do Certificado de Autorização de Voo (CAV) à prévia emissão do Certificado de Aeronavegabilidade, nos termos do art. 114 do Código Brasileiro de Aeronáutica, ver em http://www2.anac.gov.br/rab/servicos/autorizacao_voo.asp;

The screenshot shows the ANAC website interface. At the top, there is a navigation bar with the ANAC logo and the text 'AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL'. Below this, there is a sidebar with various menu items: 'Página Inicial', 'Sobre o Registro Aeronáutico', 'Serviços', 'Acompanhe seu Processo', 'Recadastramento', 'Perguntas Frequentes', 'Fale Conosco', 'Frota Brasileira - Estatística', 'English', and 'Español'. The main content area is titled 'Portal Anac' and features a section for '13 - Emissão de Certificado de Autorização de Voo (CAV)'. A yellow box highlights the text: 'SE ESSE CAV certifica a AERONAVEGABILIDADE de uma Aeronave Experimental, porque dizer que ela NÃO SATISFAZ OS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE?'. A red arrow points to the '13 - Emissão de Certificado de Autorização de Voo (CAV)' section. Below this, there is a text block explaining that the document certifies the airworthiness of an experimental aircraft and must be carried during use. It also lists the necessary documents for CAV issuance, including a list of documents, a certificate of insurance, and a technical report. A red arrow points to the word 'Aeronáutico!!!' in the list of documents, which is highlighted in a red box. The list of documents includes: 'Documentos das partes envolvidas ou de terceiros', 'Apólice ou certificado de seguro da aeronave em nome do operador', 'Vistoria Técnica Inicial - VTI. (Vistoria Técnica Especial - VTE.)', and 'Laudo de vistoria final de aeronave, assinado pelo engenheiro aeronáutico responsável.'

Não pode, mas a ANAC emite C.A.V. sem C.A. !!!

Essa confusa incoerência da ANAC é pública, pois se observa até no site de “perguntas frequentes” da própria ANAC em <http://www2.anac.gov.br/rab/perguntas/perguntas.asp>:

No caso de aeronaves experimentais, há necessidade de Vistoria Técnica Inicial?

*“Para aeronaves experimentais, a vistoria técnica inicial equivale à conclusão do processo H3, junto à GGCP (Gerência Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos). Após a aprovação do projeto, haverá inclusão do **parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade** ..., o que **possibilitará a emissão do CAV**. ...ao ser requerido... um pedido de emissão de **CAV** ..., este não poderá ser concluído até que o outro processo na GGCP seja aprovado...”*

Então a ANAC só pode emitir o **CAV após parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade**. Mas a ANAC **emite um CAV** para as aeronaves experimentais, mas **não emite um prévio Certificado de Aeronavegabilidade**. Conclusão:

1. Ou **há** um **parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade** e a ANAC o descumpra ao negar o **Certificado de Aeronavegabilidade** e ainda obrigar a afixação dos ilegais dizeres: “ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ OS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE - VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO” apenas para eximir a própria ANAC e as indústrias de suas responsabilidades;
2. Ou **não há** um **parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade** e a ANAC ignora esse **PRÉ-REQUISITO para a emissão do CAV** e mesmo assim o emite, **permitindo que uma aeronave voe sem ser aeronavegável**.

A ANAC não cumpre seu próprio **REGIMENTO INTERNO**

As decisões unilaterais, parciais, protecionistas da ANAC não condizem com o REGIMENTO INTERNO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC, estabelecida pela Resolução Nº 110, DE 15 de Setembro de 2009, publicada no DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, Nº 180, S/1, P. 30, de 21 de Setembro de 2009 e no Boletim de Pessoal e Serviço – BPS, V.4, Nº 38 S, de 24 de Setembro de 2009.

Abaixo colamos apenas um de seus artigos:

- Art. 104. O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da **legalidade**, **impessoalidade**, eficiência, **moralidade** e publicidade, **assegurado o direito ao contraditório** e à ampla defesa.

Mais descumprimento pela ANAC de suas próprias normas

RBHA 91 REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS

RBHA 91 - SOBRE AERONAVEGABILIDADE

<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha091.pdf>

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em **condições aeronavegáveis**. (nota: **NÃO HÁ EXCEÇÕES A ESTE ITEM 91.7**)

<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha091.pdf>

Por tudo isso a fabricação de aeronaves falsamente “amadoras/experimentais” é industrial e sem regras:

Regras, Deveres e Riscos só para o consumidor da aviação “experimental”.

Direitos não

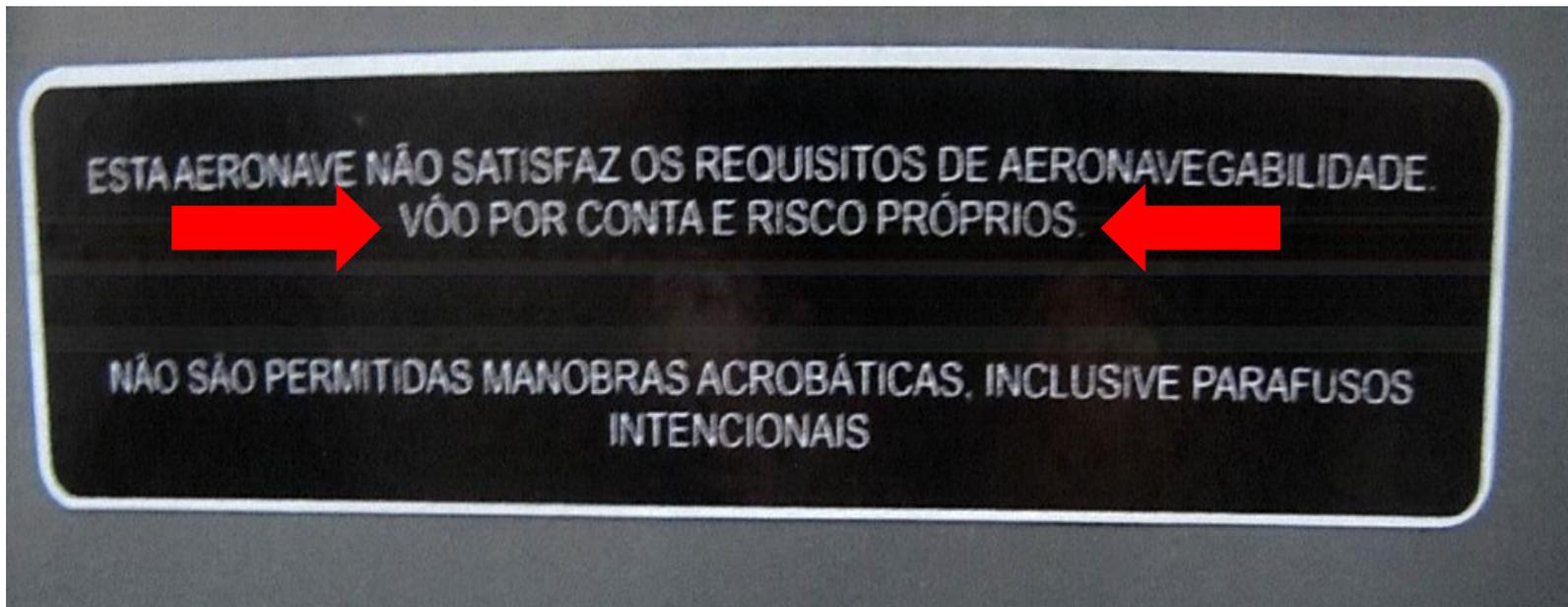
Anfíbio que matou o VITOR



Sem regras para os fabricantes de “experimentais”:

Concorrência desleal com a aviação Certificada





Único produto no mercado onde o risco é passado ao consumidor, tentando **isentar a ANAC e os fabricantes!!!**

Além desse aviso ser ilegal, sua exibição inibe no consumidor a busca por direitos como investigação de acidentes, indenizações e principalmente a responsabilização criminal de eventuais culpados

QUAL LEI SUSTENTA ISSO? A CONSTITUIÇÃO NÃO, O C.D.C. NÃO, O CÓDIGO PENAL NÃO!

“VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIO”

Só a Aviação Experimental não é responsabilizada civil e criminalmente por acidentes

Mas a ANAC, enquanto Estado, é obrigada a proteger os direitos do cidadão

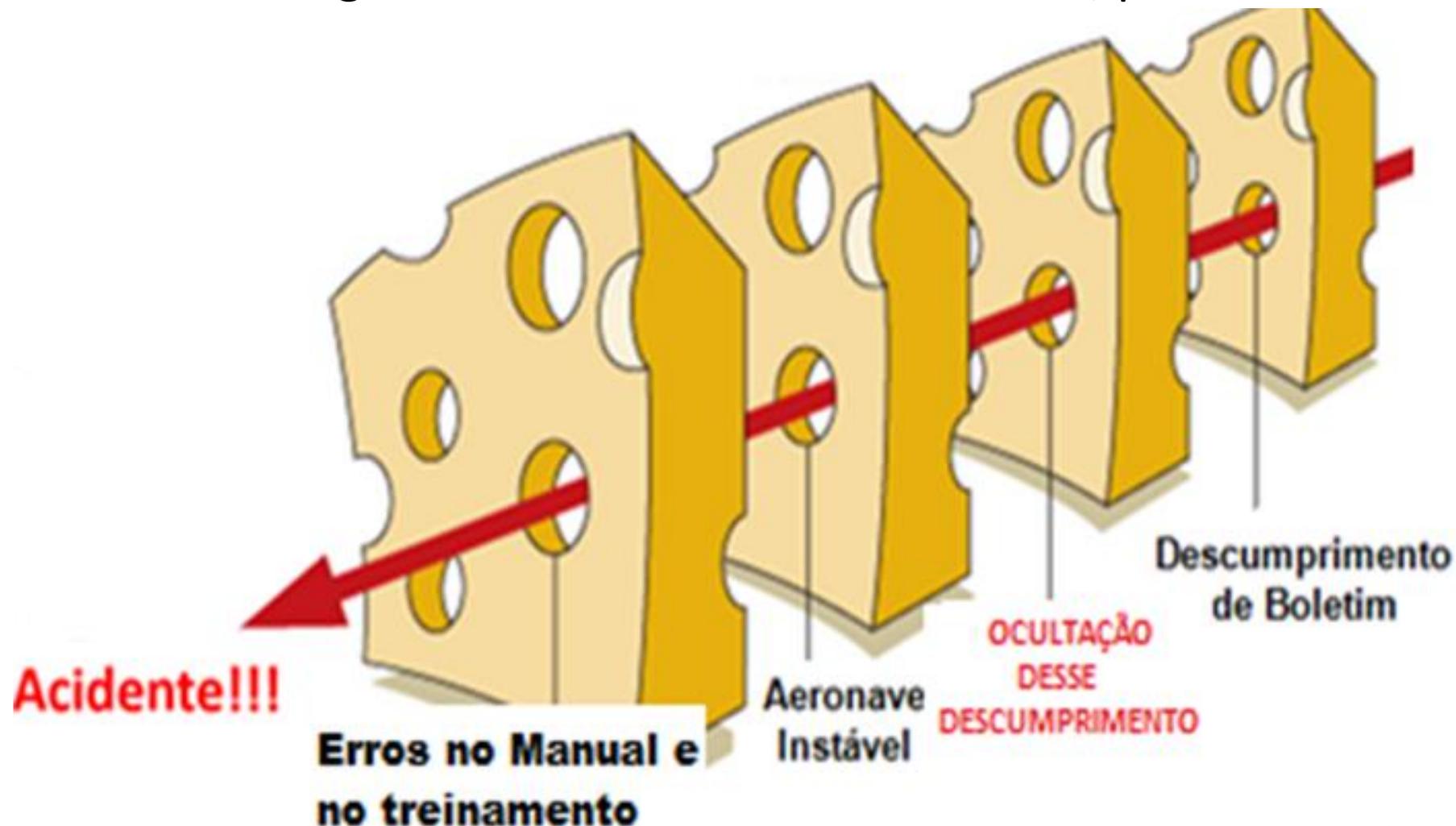
Esse aviso, mais a não investigação de acidentes, induz no consumidor (hipossuficiente e vítima), a crença de que não há outros responsáveis.

Isso inibe sua busca por justiça, direito garantido a todo cidadão brasileiro:

- Pela **Constituição** em seu artigo 5º item XXXII:
*“XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a **defesa do consumidor**;”*
- Pela **Constituição** em seu artigo 5º item XXXIV:
*“... XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:
a) o **direito de petição** aos Poderes Públicos em defesa de direitos ou contra **ilegalidade** ou abuso de poder...”*
- Pelo **Código de Defesa do Consumidor** em seu artigo 6º :
*“São **direitos básicos do consumidor**:
...item VII - **o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de **danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos**...”***

Desregulação da aviação "experimental" pela ANAC alinha **dezenas** de fatores de risco:

Abaixo Diagrama de Reason só com **4 fatores**, para ilustrar:



Resultado: um cisco matou Vitor



...décadas de absoluta anomia na aviação leve
...não investigação dos acidentes
...vítimas convencidas do “POR CONTA E RISCO”

Resultado:

CONVICÇÃO de IMPUNIDADE de PARTE da INDÚSTRIA

De onde veio esse cisco?

1 Do descumprimento pelo fabricante de Boletim Mandatário com Alerta de **Risco de Morte**

ALERT SERVICE BULLETIN

1.4) Subject

Replacement of the pressure side fuel hose at fuel pump part number 893114 for ROTAX₉ engine type 912 (Series).

1.5) Compliance

- Required before the next flight, the "replacement of the pressure side fuel hose" identified by the engine or fuel pump serial number (S/N) listed in section 1.1) must be conducted according to the following instructions in section 3.

⚠ WARNING

Non-compliance with these instructions could result in engine damages, personal injuries or even fatal injury.

**RISCO
DE
MORTE**

O fabricante não trocou essa mangueira de combustível condenada no boletim!

2 Da afirmação falsa do fabricante no manual do Super Petrel LS de ter cumprido o boletim, impedindo cumprimento futuro por ela própria e por outros

SB-912-061UL Replacement of the side fuel rose...										CUMPRIDO NA FABRICAÇÃO DA AERONAVE	
SB-912-061UL	0	OK	Replacement of the pressure side fuel hose at fuel pump part n° 810114 for Rotax (Engine Type 912 (series)	AT	N/A	X	S.B	01/11/12	N/A	CUMPRIDO DURANTE FABRICAÇÃO AERONAVE	

3 Do motor não aeronáutico instalado pelo fabricante e não registrado na ROTAX:

(sem registro, a fábrica do motor - a Rotax - não monitora boletins)

Type the engine serial number

Engine Serial Number:

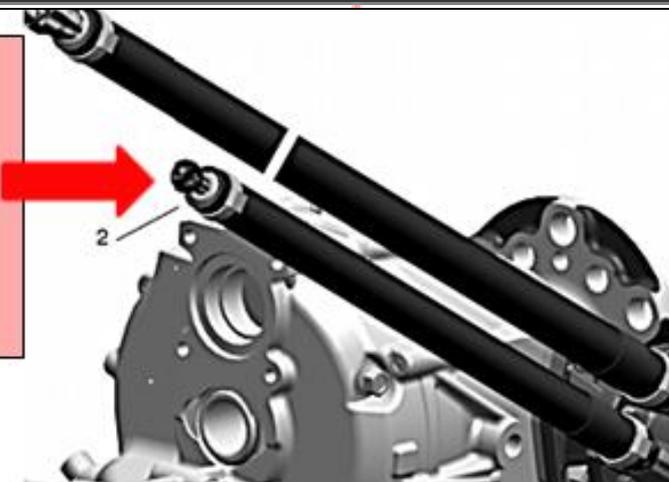
6780086

Email of the person who owns
the engine:

Type Email address Here

QUANDO O MOTOR NÃO ESTÁ REGISTRADO ESTA É A
MENSAGEM QUE APARECE NO SITE

Mangueira
pressurizada
afetada pelo
boletim e que
deveria ter
sido
substituída



4

Erros do projeto da aeronave (Projeto obsoleto há 30 anos na França)

Enquanto o motor dessa aeronave funciona normalmente, há um equilíbrio de forças em voo reto horizontal!!!

Mas se o motor parar ou falhar... Rompe-se esse equilíbrio.

É a única aeronave que desce com a força do motor e sobe quando o motor falha ou para!!!

Abaixo, o equilíbrio de forças da aeronave em voo reto horizontal:

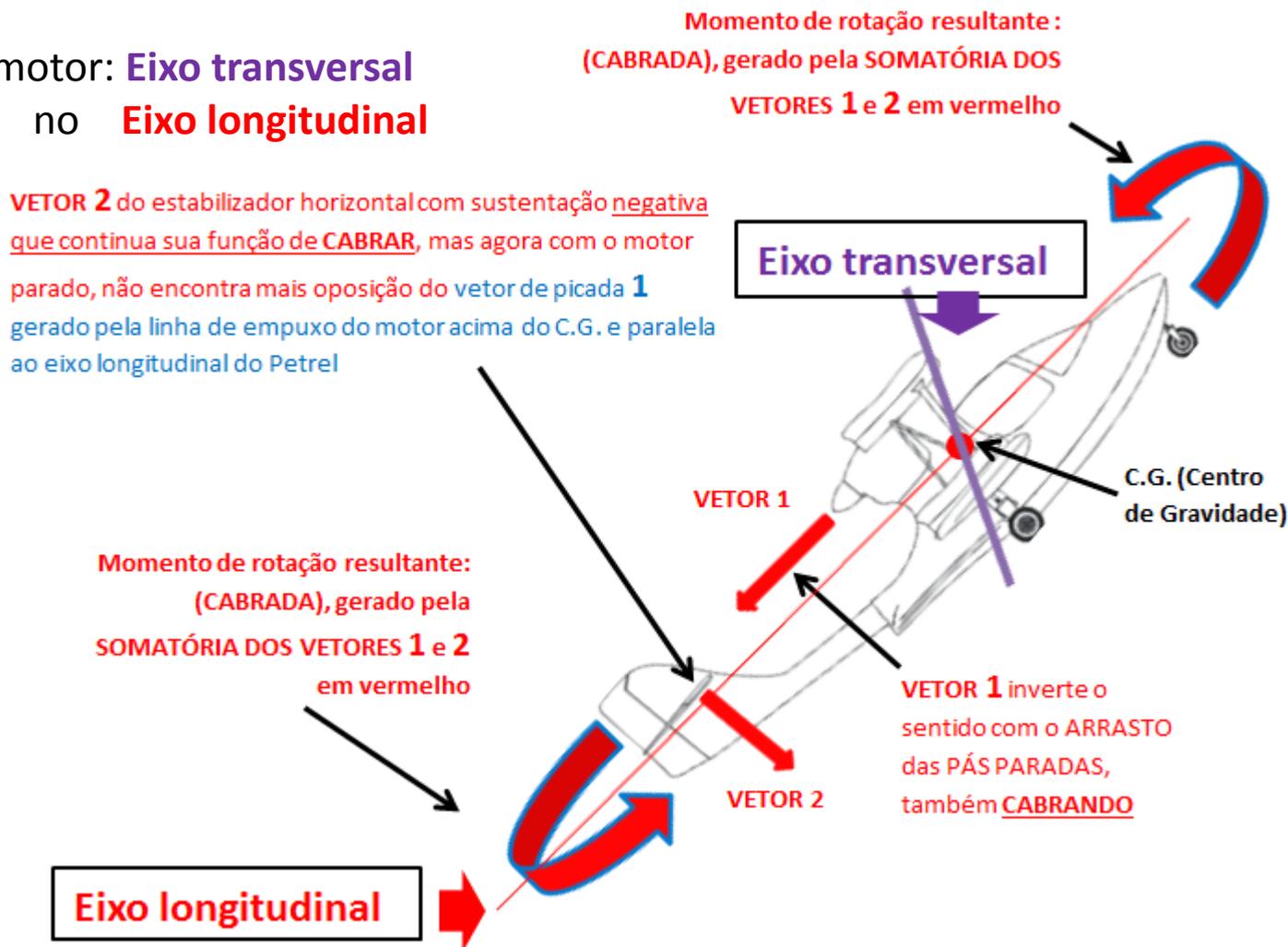


Mas, quando o motor para ou falha...

A aeronave se desestabiliza em até dois eixos:

PARADA do motor: **Eixo transversal**

FALHA do motor: **Eixo transversal**
e também no **Eixo longitudinal**



Nos últimos meses, por duas vezes entreguei cópia desse **Boletim Mandatário com Alerta de Risco de Morte** para **3** autoridades da ANAC, pedindo-lhes que avisassem os proprietários das aeronaves afetadas, evitando mais MORTES:

Nenhuma providência foi tomada, apesar do PSOE:

Seção II

Das responsabilidades pelo gerenciamento de risco à segurança operacional na ANAC

Art. 62. O gerenciamento de riscos à segurança operacional no âmbito da ANAC é realizado pela Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e pelas Superintendências responsáveis pela regulação e fiscalização da indústria da aviação civil, suportadas pelas áreas pertinentes da Agência.

Art. 63. Cabe à Diretoria, incluindo suas Gerências-Gerais de assistência direta e imediata, e às Superintendências planejar e coordenar, de forma harmonizada, as ações de mitigação e controle de riscos identificados no contexto interno e externo à ANAC, conforme estabelecido nos art. 56.

1.154 pessoas em **RISCO de MORTE**, pelo não cumprimento de boletins:

A maioria no Brasil

BOLETIM MANDATÓRIO da ROTAX
com **ALERTA de RISCO de MORTE**

	COMPONENTE	TOTAL de UNIDADES
Serial Number de MOTORES:	912 UL	16
Serial Number de MOTORES:	912 ULS	204
Part Number de BOMBAS:	893114	934

TOTAL DE MOTORES ROTAX AFETADOS: 1.154

De que adianta alertar a ANAC?



Aviação Experimental versus Certificada:

CONCORRÊNCIA DESLEAL

Essas diferenças de regras entre produção de aeronaves certificadas e de aeronaves “experimentais” só no nome, fere a própria Constituição Federal:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- ...IV - **livre concorrência**;
- ...V - **defesa do consumidor**;

... Obviamente, **livre concorrência** igualitária, sem essa reserva de mercado para a construção industrial em série, travestida de construção amadora para recreio...

Resultado: Um gigante oculto e sem controle, **matando** impunemente



Aeronaves “Experimentais” ou “de Construção Amadora”
Mais de **6.300** registros no R.A.B.

A ANAC NÃO CONTROLA A AVIAÇÃO DITA “EXPERIMENTAL” – MAIS ACIDENTES VIRÃO

FABRICAÇÃO PROFISSIONAL EM INDÚSTRIAS É REGULAMENTADA COMO AMADORA

O Jornal Estado de São Paulo já em 10/10/2011 trás um artigo de José Maria Tomazela, de Sorocaba, denunciando já à época a precariedade da construção e da manutenção das aeronaves experimentais no Brasil, apesar da isolada e comprometida opinião em contrário emitida por um fabricante de “Kits” para construção amadora: (Ver em <http://www.aviacaobr.com.br/Biblioteca/Estado.pdf>)

O ESTADO DE S. PAULO

SEGUNDA

País tem 5 mil aviões amadores

Aeronaves experimentais são construídas com kits comprados na internet e não passam por vistoria

José Maria Tomazela
SOROCABA

Quase um quarto da frota de aviões do País escapa da manutenção anual obrigatória em oficinas homologadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Isso ocorre porque os chamados aviões experimentais, construídos de forma amadora, já somam quase 5 mil unidades em território nacional e não precisam passar por qualquer tipo de vistoria. O Brasil disputa com a Inglaterra a terceira posição entre as maiores frotas de aviões experimentais, atrás apenas dos Estados Unidos e da França, segundo dados da Associação Brasileira de Aviação Experimental (Abraex).

Qualquer pessoa, em tese, pode construir um avião a um custo a partir de R\$ 30 mil, com kits comprados pela internet. Para voar com ele, no entanto, precisa ter no mínimo o curso de piloto privado. Em Sorocaba, a Zenith Avbras oferece cursos para pessoas que querem montar seus próprios aviões e ainda fornece kits. “Nossos construtores amadores são médicos, advogados, jornalistas”, disse o empresário Jean Christian Mikellides, dono da empresa. Ele conta que



Feito em casa. País disputa com a Inglaterra a 3ª maior frota

os construtores também são treinados para fazer a manutenção das aeronaves. “Há uma série de procedimentos que precisam ser seguidos.” De acordo com Mikellides, como os próprios donos são usuários dos aparelhos, eles seguem à risca esses procedimentos. “Não tivemos um único acidente com aeronaves nossas este ano”, afirmou.

Em seu site, a Abraex destaca que o avião construído pelo amador está totalmente dentro da lei, desde que seguidas determi-

nadas regras “que não têm nada de absurdo e só visam a sua segurança”. E lembra: “Você não precisa voar escondido, fugindo das autoridades. Você poderá operar em aeródromos homologados sem maiores problemas, só não pode transportar passageiro ou carga cobrando pelo serviço.”

Regra. Donos de oficinas de manutenção de aviões ouvidos pela reportagem disseram que, em vez de fechar o cerco sobre as aeronaves experimentais, exigin-

Aparelhos utilizam até peças usadas

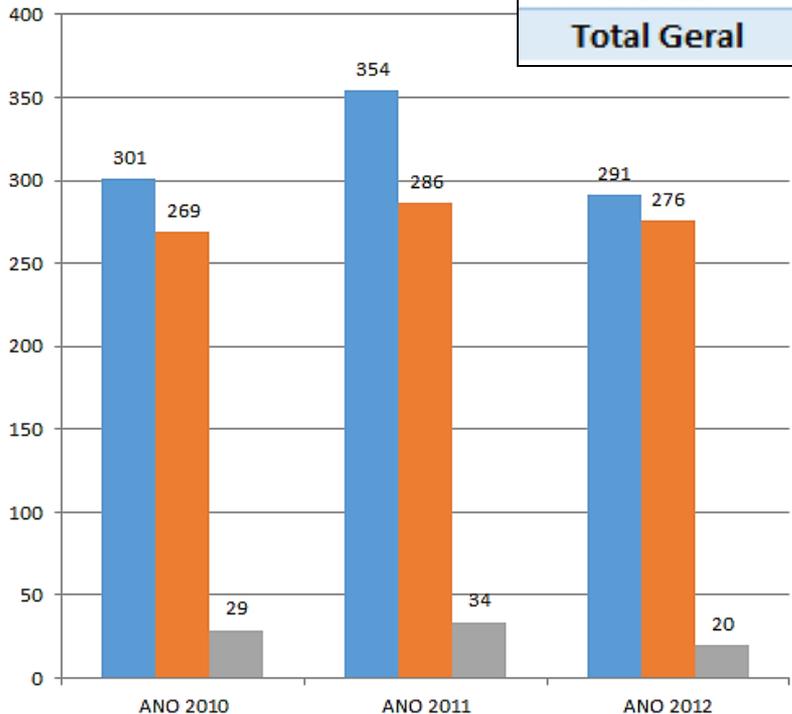
Entre os aviões experimentais, há diversos tipos de aeronaves, como ultraleves, girocópteros, planadores, motoplanadores e dirigíveis. Também são contabilizados helicópteros experimentais e aviões com peso de até 5.670 quilos. Esses aparelhos podem usar peças “genéricas” ou usadas e não há controle sobre sua manutenção, a cargo dos proprietários. O proprietário pode ele mesmo realizar os serviços de manutenção. / J.M.T.

do a manutenção anual, a Anac flexibilizou os procedimentos previstos na norma IAC 3108, de Instruções para o Controle Geral da Aeronavegabilidade das Aeronaves Civis Brasileiras. A revisão do motor, antes obrigatório a cada 2 mil horas de voo, agora só é feita se o proprietário da aeronave concordar com o serviço. Eles também se queixaram da falta de mecânicos e profissionais capacitados. Sorocaba tem 20 oficinas de manutenção, com cerca de 6 mil funcionários.

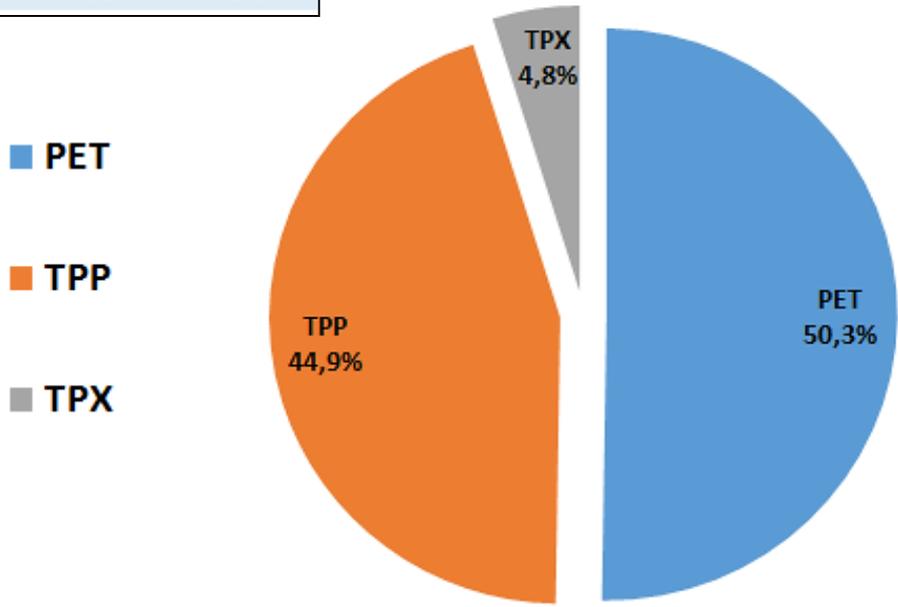
R.A.B.: Graças a esse ilegal protecionismo, a venda de Experimentais (**PET**) é maior que a de Aviões particulares (**TPP**) e Aviões comerciais (**TPX**) **SOMADOS**

Categoria por ano de fabricação

ANO DE FABRICAÇÃO	Categoria			Total Geral
	PET	TPP	TPX	
ANO 2010	301	269	29	599
ANO 2011	354	286	34	674
ANO 2012	291	276	20	587
Total Geral	946	831	83	1.860



Categoria PET supera TPP e TPX somadas



A ANAC oficializa esse protecionismo à “**indústria de construção amadora (?)**”, em reservado com os fabricantes, em Falsas Audiências Públicas que:

- **Não são públicas** - porque não há acesso ao público
- **Não são audiências** - porque ninguém é ouvido

O convite da ANAC abaixo, (ver em <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf>) mostra isso em seu item 3.1.1, onde se lê: (grifos nossos)

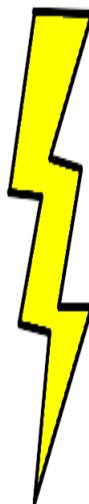
3.1. Convite

3.1.1. A quem possa interessar, está aberto o convite para participar deste processo de Audiência Pública, por meio da apresentação, à ANAC, **por escrito**, de comentários que incluam dados, sugestões e pontos de vista, com respectivas argumentações.

Nesse tipo de “audiência pública” é que são criadas organizações que deliberam em reuniões com apenas **4 participantes ativos**:



Os interessados



Enquanto a ANAC, que deveria participar e regular, faz presença apenas como “**ouvinte**”!!!



Acordo do Grupo Consultivo

O presente trabalho foi elaborado pelo Grupo de Trabalho (GT) coordenado pela DCA-BR e composto por representantes da Aviação Amadora/Experimental do Brasil: Associações de Classe ABUL, ABRAEX e ABRAFAL e pessoas diretamente envolvidas com a atividade. A ANAC esteve presente como ouvinte a todas as reuniões.

Este termo de acordo expressa que o conteúdo do trabalho de conclusão da fase II Intitulado: "Relatório Final da Fase II" tem a anuência dos abaixo assinados:



Claudio Ansano Berretta
(Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental – ABRAEX)



Gustavo H Albrecht
(Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves – ABUL)



Hermano P. Vianna
(Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves – ABRAFAL)



Duane Quireza Muradas
(Coordenador do Grupo de Trabalho de Aeronaves Construídas por Amadores – DCA-BR).

Ao lado, organização criada por essas tais “audiências”. A ANAC, órgão público regulatório, tem passivo papel de ouvinte a TODAS as reuniões”...



...para depois implementar normativas oficiais, em benefício dos regulados: Os 4 interessados de **um único setor, com vários nomes**, signatários do “Acordo do Grupo Consultivo”.



Audiência Pública por escrito e à distância?

Apesar da lei prever debates, a ANAC permite apenas sugestões por carta ou e-mail!!!



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.784, DE 29 DE JANEIRO DE 1999.

Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Art. 32. Antes da tomada de decisão, a juízo da autoridade, diante da relevância da questão, poderá ser realizada audiência pública para debates sobre a matéria do processo...

Mas como haver debates sem a presença?

Validade das Audiências Públicas

Quando uma Audiência Pública não é válida?

A Audiência Pública e, conseqüentemente, a decisão que foi tomada ou lei aprovada com base em sua realização, poderão ser anuladas quando não forem garantidas as condições para a efetiva participação popular. Elas podem ser anuladas quando:

- A falta de divulgação prévia e em tempo razoável das informações sobre o tema a ser discutido;
- A escolha de um local inadequado para a realização da Audiência;

- A falta de acessibilidade, por exemplo, se a Audiência for realizada em um local em que não haja circulação de transporte público ou que não seja acessível para pessoas com deficiência;

- A restrição do número de participantes ou do direito de voz dos participantes de forma a impossibilitar um debate amplo sobre o tema discutido.

O Ministério Público pode ser acionado para invalidar uma Audiência Pública que tiver algum desses problemas, antes ou depois de sua realização.

SOARES, Evanna: [A audiência pública no processo administrativo:](#)

*“O que qualifica a **audiência pública**, nesse contexto, é a participação **oral** e efetiva do público no procedimento ordenado, como **parte** no sentido jurídico, e não meramente como espectador ...*

É indispensável, assim, para que se realize a audiência pública, propriamente dita, a efetiva participação do público. Não se caracterizará como tal a sessão que, embora aberta ao público, o comportamento dos presentes seja passivo, silencioso, contemplativo. Nesse caso, será apenas uma audiência.

*Outrossim, **se não se observar um formal e previamente estabelecido procedimento**, também **não se estará diante de uma audiência pública**, mas de mera reunião popular, com livre troca de opiniões entre o administrador e os particulares acerca de determinado tema ...”*

Liberalidades à
“**indústria amadora**”
criadas nessas falsas
“**audiências públicas**”

Segundo a própria ANAC, o **Certificado de Autorização de Voo** já certifica que a aeronave é "aeronavegável", mas depois a ANAC declara que a aeronave não é aeronavegável (mais adiante)

O C.A.V. já certifica a aeronavegabilidade

Portal Anac

13 - Emissão de **Certificado de Autorização de Voo (CAV)**

Esse documento certifica a aeronavegabilidade de uma aeronave experimental, devendo sempre estar abordo quando ela estiver em uso. Dele constam, ainda, as informações relativas ao operador. Nos termos do art. 114, do Código Brasileiro de Aeronáutica, "Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade, que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º)".

Documentos necessários para a emissão do CAV:

Lista de documentos

Documentos das partes envolvidas ou de terceiros interessados - cópias autenticadas em cartório ou cópias comuns, acompanhadas dos originais (para autenticação).

Apólice ou certificado de seguro da aeronave em nome do operador, com comprovante de pagamento do prêmio ou declaração, emitido pela seguradora, de sua quitação.

Vistoria Técnica Inicial - VTI.
(Vistoria Técnica Especial - VTE.)

Laudo de vistoria final de aeronave, assinado pelo engenheiro aeronáutico responsável.

Para obtenção de certificados definitivos de aeronaves experimentais, enviar declaração de engenheiro aeronáutico de que cumpriu a exigência de 50 horas de voo referentes ao acúmulo operacional.

A ANAC, no mesmo quadro acima, também exigia **50 horas de voo** pelo fabricante de aeronaves "experimentais" antes da entrega ao comprador.

Essa "exigência" NUNCA FOI E NUNCA É CUMPRIDA NEM FISCALIZADA pela ANAC.

Mas as aeronaves anfíbias como a que matou Vitor **não são testadas na fábrica**

Nem mesmo após a bondosa redução para **40 horas de voo**, agraciada pela I.S. nº 21.191-001 A, item 5.7.6 a II:

A ANAC determina que cada experimental seja testado por 40 horas antes de vender:

04/06/2012

IS nº 21.191-001A

níveis. Se a aeronave for um hidroavião, deve haver uma embarcação com pessoal e equipamento adequado para resgate estacionada próximo à área de decolagem e pouso.

5.7.5 Durante a fase de ensaios em voo, o piloto da aeronave deve utilizar equipamentos de segurança adequados, tais como: paraquedas, capacete de voo, colete salva-vidas, luvas, óculos, etc.

5.7.6 A menos que de outra forma propostos pelo construtor amador e autorizados pela ANAC, os números mínimos de horas de voo necessários a esta fase são os abaixo especificados:

a) *Aviões e motoplanadores:* Se a ANAC autorizou algum fabricante, qual a justificativa?

I - 25 horas de voo, quando equipados com motores e hélices para uso aeronáutico;

II - 40 horas de voo, quando equipados com motores ou hélices não certificados para uso aeronáutico.

b) *Planadores:* 10 horas de voo.

c) *Balões:* 10 horas de voo.

d) *Dirigíveis:* 10 horas de voo.

e) *Girocópteros e helicópteros:* 40 horas de voo.

5.7.7 O programa de ensaios em voo deve ser realizado por piloto(s) habilitado(s) para um tipo e modelo similar de aeronave, podendo ser o próprio construtor amador e/ou outros por ele designados, e somente eles podem operar a aeronave, nesta fase, realizando voos solo.

Retiramos 2 aeronaves na fábrica:
Uma com 9 horas, outra com 13 horas
NENHUMA FOI TESTADA 40 hrs

...é o consumidor cobaia quem “testa” as aeronaves experimentais, não as indústrias

- Tolerâncias como essa (e outras) foram encomendadas à “ouvinte” ANAC, em **falsas “audiências” “públicas”**, pelos chorosos **fabricantes simulando várias entidades para aparentar maior representatividade**, sempre ameaçando desemprego em massa.

A incoerência da ANAC é gritante

Na IS Nº 21.191-001-A a ANAC, paradoxalmente, invalida suas facilidades à indústria de experimentais, VEDANDO a construção industrial com fins lucrativos:

"5.1.4 A critério da ANAC, o construtor amador pode ser uma pessoa jurídica, desde que a construção da aeronave tenha por objetivo somente a aquisição de conhecimentos em projeto, construção e operação de aeronaves e que NÃO HAJA FINS LUCRATIVOS."

Mas o regramento acima é só para a plateia, pois na prática a ANAC não só tolera como facilita acintosamente:

- produção para **fins comerciais** e não de **“aquisição de conhecimentos”** como prescreve acima
- produção **industrial em série** travestida de **“construção amadora”**
- produção industrial com **fins estritamente LUCRATIVOS mesmo à custa da segurança**

Prova desse paradoxo são as ações de “**fomento(?)**” da ANAC relaxando normas de segurança

A ANAC é órgão regulador, não de fomento

www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf



1.5.4. Para que houvesse uma transição suave e economicamente viável para as empresas, a ANAC estabeleceu, na Emenda 01 ao RBAC 21, publicada no final de 2011, duas regras de transição. A primeira delas, contida no parágrafo 21.191(g)(2), concedeu às empresas brasileiras, por três anos a partir da data de publicação da emenda, a permissão de fabricação de aeronaves que se enquadrem na definição de ultraleve do RBHA103A sem atendimento ao critério da porção maior da construção amadora. Tal prazo se encerra em 01/12/2014. A segunda regra de transição foi estabelecida pelo parágrafo 21.191(i)(1) e permite que empresas brasileiras fabriquem aeronaves enquadradas na definição de aeronave leve esportiva do RBAC 01 sem a necessidade de cumprir com as normas consensuais aplicáveis por cinco anos a partir da data de publicação da referida emenda, prazo que termina em 01/12/2016.



Até dezembro de 2016 qualquer Objeto Voador Não Identificado pode se chamar **A.L.E.** ou **L.S.A.** 61

Mais preocupações da ANAC com o **bolso** dos fabricantes

www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf

1.6. Exposição técnica do programa iBR2020

1.6.1. ISENÇÃO AO RBAC 21.191(G)(1) COMO CONTRAPARTIDA

1.6.1.1. O requisito 21.191(g)(1) do RBAC 21, emenda 01, atualmente em vigor:

"21.191(g) Operação de aeronave de construção amadora:

(1) Operação de aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação;"

1.6.1.2. O programa proposto concede aos participantes a contrapartida da permissão de fabricação e entrega de aeronaves prontas para voo sem Certificação de Tipo e não enquadradas como leves esportivas. Esta contrapartida tem como objetivo permitir o fluxo de caixa necessário ao fabricante para o investimento no processo de Certificação de Tipo e nas tarefas do programa.

**Seria hilário,
se não fosse mortal**



"Contrapartida" dos fabricantes (todos do Brasil): construir no Brasil.

Ora ora... que difícil!

Outro exemplo:

OS AUTOMÓVEIS NÃO PODEM SER “EXPERIMENTAIS”



DE FÁBRICA, SÓ OS AVIÕES!



- Por isso é raro se ver nas ruas e estradas um único “automóvel experimental”, ao contrário da **“aviação experimental”, que é responsável por cerca de 6.000 aeronaves** no país atualmente (2015).
- **Não há indústrias fabricando em série automóveis “experimentais”**, graças à Resolução CONTRAN abaixo:

RESOLUÇÃO Nº 63, DE 21 DE MAIO DE 1998 (grifos nossos)

Disciplina o registro e licenciamento de veículos de fabricação artesanal, conforme o art. 106 do Código de Trânsito Brasileiro.

*O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - **CONTRAN**, ... resolve:*

*Art. 1º Considera-se veículo de fabricação **artesanal** todo e qualquer veículo concebido e fabricado sob responsabilidade de pessoa física ou jurídica, **atendendo a todos os preceitos de construção veicular, de modo que o nome do seu primeiro proprietário sempre coincida com o nome do fabricante.***

*...Art. 3º Será permitido registro e licenciamento de **no máximo 3 (três) veículos para cada fabricante, no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de cada ano.***

NORMAS

Rígidas para Automóveis Experimentais

Que são "veículos terrestres de produção amadora ou artesanal", e ficam em terra com **menores** riscos ambientais, mecânicos e humanos:

Frouxas para as Aeronaves Experimentais

Que VOAM no espaço tridimensional (muitos a mais de **300 Km/h** com até **4** pessoas) com **maiores** riscos ambientais, mecânicos e humanos:

3 veículos por ano para cada fabricante.

todas as exigências dos veículos de produção industrial, atualmente **Air-bags** e **freios ABS**.

Acidentes registrados e investigados com correções de projeto, estatísticas, recalls etc..

Instrução de motoristas em Centros de Formação de Condutores, e a frequência dos alunos monitorada por identificação biométrica.

Exames feitos por **autoridades do DETRAN**

Carteiras de habilitação de **motoristas** emitidas por um órgão público (**DETRAN**)

produção industrial em série, e **aos milhares**, sem qualquer teto anual.

nenhuma das exigências aplicadas às aeronaves **certificadas**.

Acidentes não investigados, nem sequer registrados, dando ao consumidor falsa impressão de segurança.

Instrução de pilotos por instrutores do próprio **fabricante**.

Exames (check) feitos por instrutores do próprio **fabricante**.

Carteiras de habilitação de **pilotos** emitidas **por uma Associação de Ultraleves, exercendo função indelegável dos órgãos públicos (ANAC)**.

Qual lei permitiu essa falta de isonomia regulatória?

Automóveis versus Aeronaves “Experimentais”

- Os aviões só são mais seguros que os automóveis se não se considerarem os “experimentais”, como faz a ANAC, não investigando e nem sequer contabilizando os numerosos e frequentemente fatais acidentes desta categoria travestida de “construção amadora”.
- Sempre um veículo que voa será mais sujeito a riscos ambientais, estruturais ou mecânicos e de condução que um veículo terrestre, pois opera em um meio tridimensional. (sem “acostamento”)
- Só há mais acidentes de automóveis devido à densidade maior do trânsito em terra, condições de estradas, má condução e outros fatores, mas de fato um veículo que voa sempre será mais “antinatural” e inseguro que um veículo terrestre.
- São raros os acidentes de automóveis causados por falha mecânica e, quando ocorrem, imediatamente o fabricante corrige seu projeto e fabricação, e emite um “*recall*” para corrigir os veículos já fabricados.

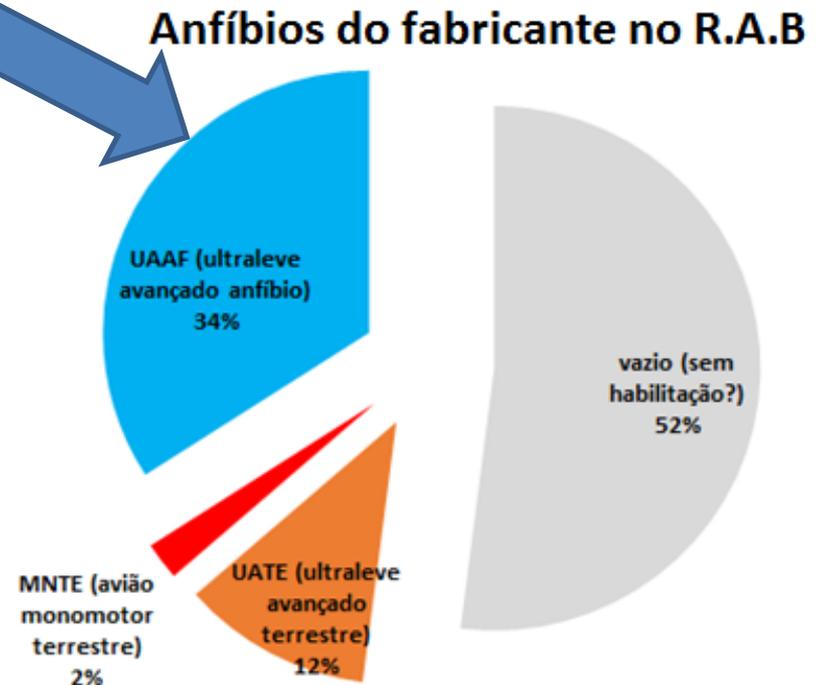
A Volkswagen que o diga: sua fraude não pôs em risco uma vida sequer e...

O fabricante do **anfíbio** que matou Vitor investe em aparência e **marketing** mas não em **segurança**.

A maioria dos Anfíbios **do fabricante da aeronave ANFÍBIA do Vitor** é registrada na ANAC sem exigência de Habilitação própria, para facilitar as vendas

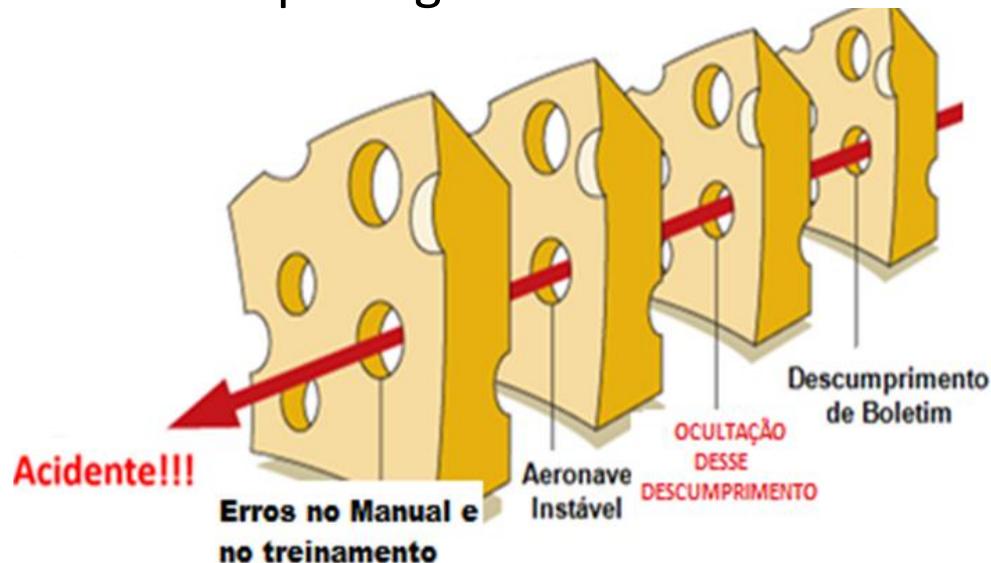
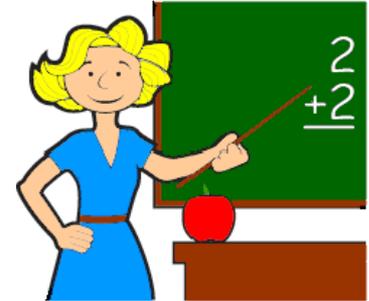
Só 34% dos 173 anfíbios dessa fábrica foram registrados exigindo carteira UAAF, própria para anfíbios.

TIPO DE HABILITAÇÃO	ANFÍBIOS do fabricante
NO RAB	NO RAB
vazio (sem habilitação?)	90
UATE (ultraleve avançado terrestre)	20
MNTE (avião monomotor terrestre)	4
UAAF (ultraleve avançado anfíbio)	59
Total Geral	173



Para voar os anfíbios desta fábrica, não necessita nem carteira de Piloto Privado: só Desportivo (8 horas) ou de Recreio (15 horas), ...quando é exigida

- Pior: quem **treina** e **checa** os alunos dessa fábrica são seus **próprios instrutores**
- Pior ainda: quem **emite as carteiras** de C.P.D. e C.P.R. , uma **entidade associativa privada** por delegação de questionável legalidade pela ANAC, vem sendo ludibriada por alguns fabricantes



A Lei impede que a ANAC delegue seu **poder/DEVER de Polícia** a particulares



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.784, DE 29 DE JANEIRO DE 1999.

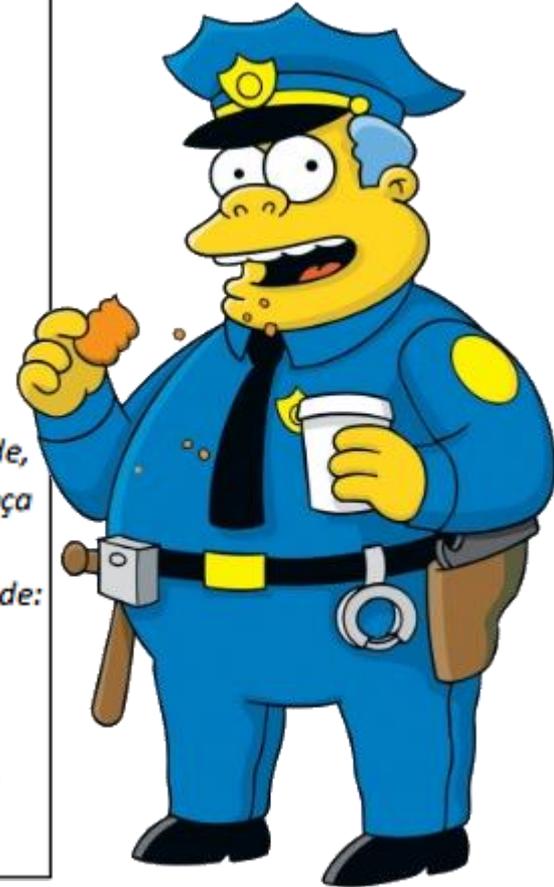
Regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

I - atuação conforme a lei e o Direito; **(DIREITO À SEGURANÇA E À VIDA)?**

II - atendimento a fins de interesse geral, vedada a renúncia total ou parcial de poderes ou competências, salvo autorização em lei;



É o caso da ANAC, sem qualquer outra checagem, **delegar a uma entidade privada a emissão de habilitações** por ordem dos fabricantes de aeronaves leves, experimentais, de construção amadora ou sob quaisquer de seus nomes.

É o caso da ANAC **delegar ao fabricante a função de fiscalizar seus próprios produtos**

Instrução errônea no Manual de Voo do **anfíbio** do Vitor

3.11 Parafuso	
Manete	MARCHA LENTA
Aileron e profundor	NEUTRO
Leme	OPOSTO AO PARAFUSO
Manche para traz	ATÉ RETOMAR O VOO NIVELADO
Manete	AJUSTAR PARA RETO NIVELADO

“Aileron NEUTRO” depois é anulado pela frase: “Manche para traz” logo após “LEME”, e não após recuperação do estol.

Contrariamente à orientação do manual desse fabricante, o Cel. Aviador Sergio Koch [adverte](#):
“... **cabrar durante um parafuso só tem uma finalidade que é a de garantir que a aeronave nunca saia do parafuso** – ela só vai parar de girar quando atingir o solo.” (cabrar é **manter o manche para trás**).

Essa instrução teórica errônea do Manual de Voo não é corrigida no treinamento dado pelo fabricante desse **perigoso anfíbio**, pois seu treinamento não inclui a saída de parafuso.

A ANAC “recomenda” só **“quando possível”**:

“RBAC 61 - Data da emissão: 12 de **novembro de 2014** RBAC nº 61 Emenda nº 05 Origem: SPO 31/89

61.79 Requisitos de instrução de voo para a concessão da licença de piloto privado

...

(1) categoria avião:

...

(v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e **parafuso, quando possível:**”

Alegando maiores riscos e a existência em escolas de aviação e aeroclubes de aeronaves avessas a parafusos, a ANAC DESOBRIGOU AS ESCOLAS DE TREINAREM PARAFUSOS

Outra ilegalidade, porque toda aeronave categoria normal deve suportar e superar parafusos
É como uma “pedalada”: ajeita-se a norma para não corrigir o erro

Conforme **denunciado por instrutores** em recente evento do **SERIPA V**, muitas escolas de aviação e Aeroclubes não treinam parafusos e nem sequer o estol para:

- **poupar suas aeronaves** de esforços,
- **contratar instrutores de baixo preço** e
- **não atemorizar e afugentar alunos mais medrosos.**

Para isso jogam a culpa na ANAC propalando (agora injustamente) que **a ANAC proibiu (?)** treinamento de parafusos na formação dos pilotos.

Justiça se faça: **nunca vi tal proibição.**

A **NASA** chega a recomendar ao **FAA** que os **PLAs** façam muito mais que isso:

FAÇAM TREINAMENTO ACROBÁTICO

E quando a ANAC “determina treinamento de parafuso”, o faz em inglês, certamente para ninguém ler. **E também não cobra o cumprimento dessa “determinação”.**

*Constituição Federal de 1988
Art. 13 . A língua portuguesa é o idioma oficial da República Federativa do Brasil*

O Mmo. Juiz Federal Dr. Marcelo Honorato em “Crimes Aeronáuticos” (ed. Lumen Juris) pág. 402 (6), cita precedente do **Tribunal Regional Federal da 2ª Região**:

.....3) Como se pode extrair da inteligência do artigo 13 da Constituição Brasileira, as **peças jurídicas de direito público** interno devem manifestar sua vontade através do ato administrativo **na forma escrita na língua portuguesa**, o que, em rigor, por não ter ocorrido, induziu a impetrante em erro. 4) Nego provimento à remessa necessária...

[Amdt. 23–7, 34 FR 13087, Aug. 13, 1969, as amended by Amdt. 23–45, 58 FR 42159, Aug. 6, 1993; Amdt. 23–50, 61 FR 5191, Feb. 9, 1996]

Spinning

§ 23.221 Spinning.

**Aeronave Categoria normal:
1 volta em parafuso, mais
1 volta para recuperar**

(a) Normal category airplanes. A single-engine, normal category airplane must be able to recover from a one-turn spin or a three-second spin, whichever takes longer, in not more than one additional turn after initiation of the first control action for recovery, or demonstrate compliance with the optional spin resistant requirements of this section.

(1) The following apply to one turn or three second spins:

(i) For both the flaps-retracted and flaps-extended conditions, the applicable airspeed limit and positive limit maneuvering load factor must not be exceeded;

(ii) No control forces or characteristic encountered during the spin or recovery may adversely affect prompt recovery;

(iii) It must be impossible to obtain unrecoverable spins with any use of the flight or engine power controls either at the entry into or during the spin; and

(iv) For the flaps-extended condition, the flaps may be retracted during the recovery but not before rotation has ceased.

(2) At the applicant's option, the airplane may be demonstrated to be spin resistant by the following:

(i) During the stall maneuver contained in §23.201, the pitch control must be pulled back and held against the stop. Then, using ailerons and rudders in the proper direction, it must be possible to maintain wings-level flight within 15 degrees of bank and to roll the airplane from a 30 degree bank in one direction to a 30 degree bank in the other direction;

(ii) Reduce the airplane speed using pitch control at a rate of approximately one knot per second until the pitch control reaches the stop; then, with the pitch control pulled back and held against the stop, apply full rudder control in a manner to promote spin entry for a period of seven seconds or through a 360 degree heading change, whichever occurs first. If the 360 degree heading change is reached first, it must have taken no fewer than four seconds. This maneuver must be performed first with the ailerons in the neutral position, and then with the ailerons deflected opposite the direction of turn in the most adverse manner. Power and airplane configuration must be set in accordance with §23.201(e) without change during the maneuver. At the end of seven seconds or a 360 degree heading change, the airplane must respond immediately and normally to primary flight controls applied to regain coordinated, unstalled flight without reversal of control effect and without exceeding the temporary control forces specified by §23.143(c); and

(iii) Compliance with §§23.201 and 23.203 must be demonstrated with the airplane in uncoordinated flight, corresponding to one ball width displacement on a slip-skid indicator, unless one ball width displacement cannot be obtained with full rudder, in which case the demonstration must be with full rudder applied.

Consequências das LIBERALIDADES e OMISSÕES da ANAC (abaixo só alguns dos acidentes FATAIS do mesmo fabricante, em um ano)



THE pilot of a sea plane which crashed this morning into Lake Jindabyne was a father with three young children.



Foto: Leandro Galante / Especial



Gráfico do Panorama Estatístico do CENIPA (2015)

Pela primeira vez há tímidos dados de acidentes com Experimentais e Ultraleves:

2.2.3 A Figura 3 mostra o percentual de acidentes por tipo de aeronave. Nota-se que a maior parte dos acidentes que ocorreram no período (2005-2014) envolveu aviões (81,43%).

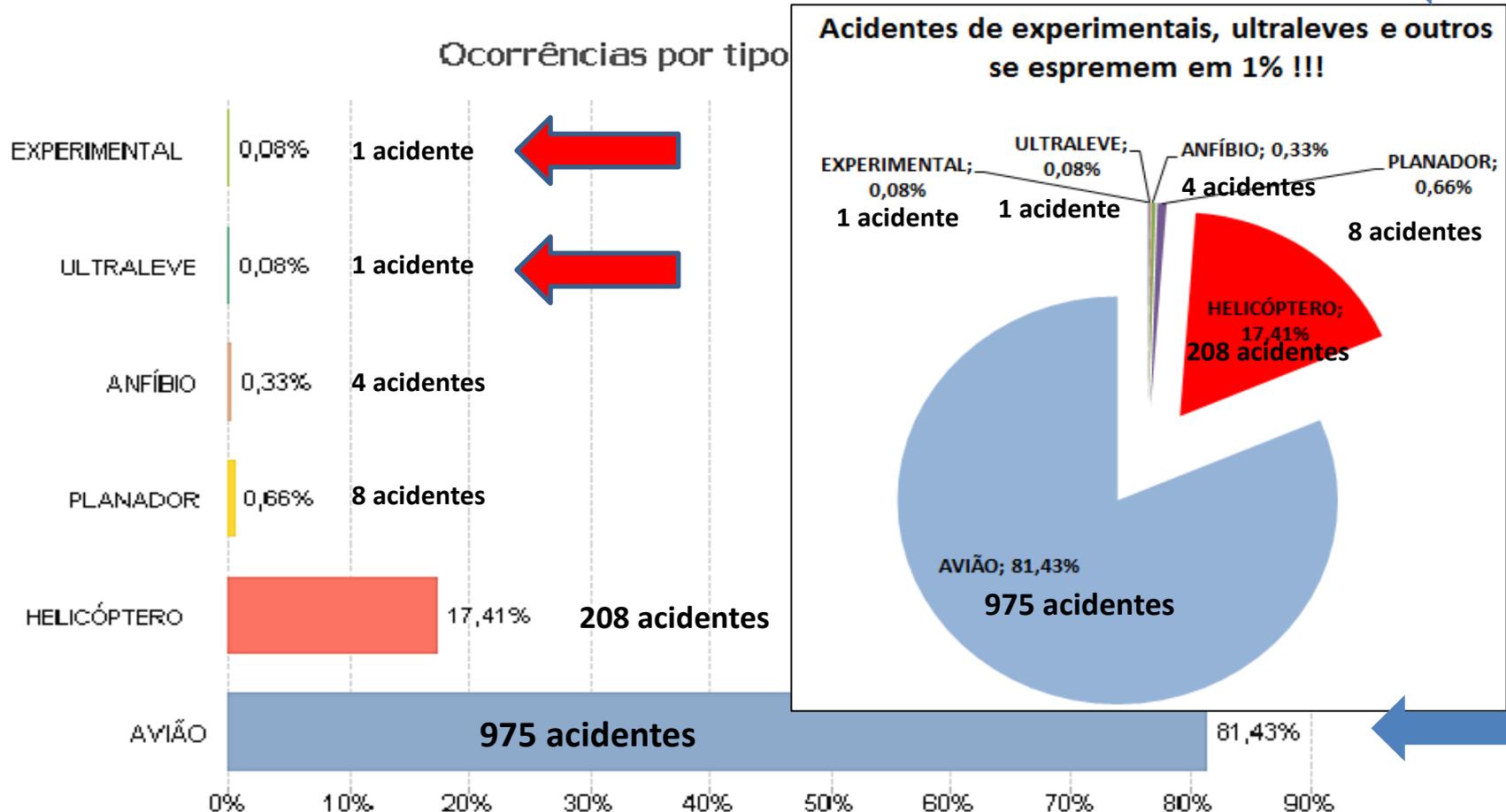


Figura 3 - Acidentes por tipo de aeronave.

Assim, **estatisticamente**

os experimentais parecem ser os mais seguros!

De onde vieram os dados dos gráficos acima, se acidentes com experimentais (0,08%) e Ultraleves (0,08%), só **excepcionalmente** são investigados?

Resposta: de apenas **2** acidentes "**excepcionais**", nos últimos **10 anos**.

Como o CENIPA aponta **1.198** acidentes de **2005 a 2014**, temos:

EXPERIMENTAIS: $1.198 \times 0,08\% = 0,96$ acidentes no decênio!

ULTRALEVES: $1.198 \times 0,08\% = 0,96$ acidentes no decênio!

Claro que não houve nenhum acidente "fracionário".

O **0,96** saiu da divisão de **1** acidente por $1.198=0,08347\ldots\%$, arredondados para **0,08%**.

Mas **não se passa semana sem que haja um acidente de ultraleve ou de experimental no Brasil!!!**

Isso mostra que **o CENIPA não tem mesmo todos os dados**, pois quem "**investiga**" acidentes com experimentais é a **Polícia Civil** local!

Sem a mínima competência técnica para isso.

E o RBHA 103-A da ANAC se baseia nisso!!!

“O desempenho geral da operação de veículos ultraleves será o principal motivo para a imposição, ou não, de maiores ou menores restrições a esta atividade. As estatísticas levantadas sobre a segurança na operação dos ultraleves, sua interferência na sociedade e no tráfego aéreo serão os fatores determinantes para futuras modificações deste regulamento. (Port. 1635, 16/12/03; DOU 19, 28/01/2004)”

Que **estatísticas**?

2 acidentes nesses 10 anos?

Então NÃO HÁ necessidade de “futuras modificações”???

Diz-se que o lendário detetive Sherlock Holmes, perguntado sobre como resultaria a investigação de um crime de sua própria autoria, respondeu algo assim:

“Se eu cometesse um crime, jamais saberiam nem que um crime foi cometido”.

O **“crime perfeito”**, exatamente como ocorre na aviação “experimental”.

Outro anfíbio do mesmo fabricante saiu **NOVO** da indústria Aeronáutica assim:
Quando **voando, com strobo ligado**, 3 indicações falham



Pressão de admissão

R.P.M.

Pressão de combustível



Reação natural do piloto: acreditar na indicação e

reduzir a potência

Quando **parada, no solo**



Tanque combustível
13 litros

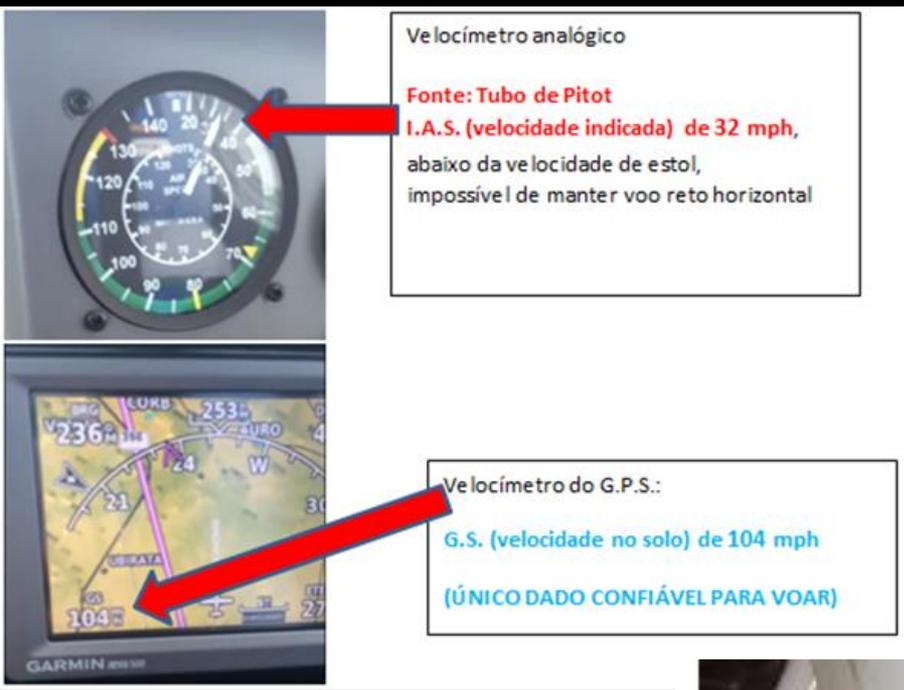
Tanque combustível
23 litros

E.G.T. II no máximo



O anfíbio do Vitor decolou da fábrica, após revisão, assim:

Consequência dessa pane: Cálculos de navegação incorretos



Velocímetro analógico

Fonte: Tubo de Pitot
I.A.S. (velocidade indicada) de 32 mph, abaixo da velocidade de estol, impossível de manter voo reto horizontal

Velocímetro do G.P.S.:

G.S. (velocidade no solo) de 104 mph
(ÚNICO DADO CONFIÁVEL PARA VOAR)



Velocímetro eletrônico da tela Dynon:

Fonte: Tubo de Pitot
I.A.S (velocidade indicada) de 24,5 mph

T.A.S. (velocidade aerodinâmica verdadeira) de 27 mph

Com os dados:
Incorretos de T.A.S de 27 mph (pitot entupido) e
Corretos de G.S. de 104 mph (G.P.S.)
A tela Dynon calculou um vento de:
074º com 62 mph (54 kt ou 100 km/h):
Um tufão de nordeste!!!

Exemplo de causa dessa pane no anfíbio do Vitor em outras mangueiras



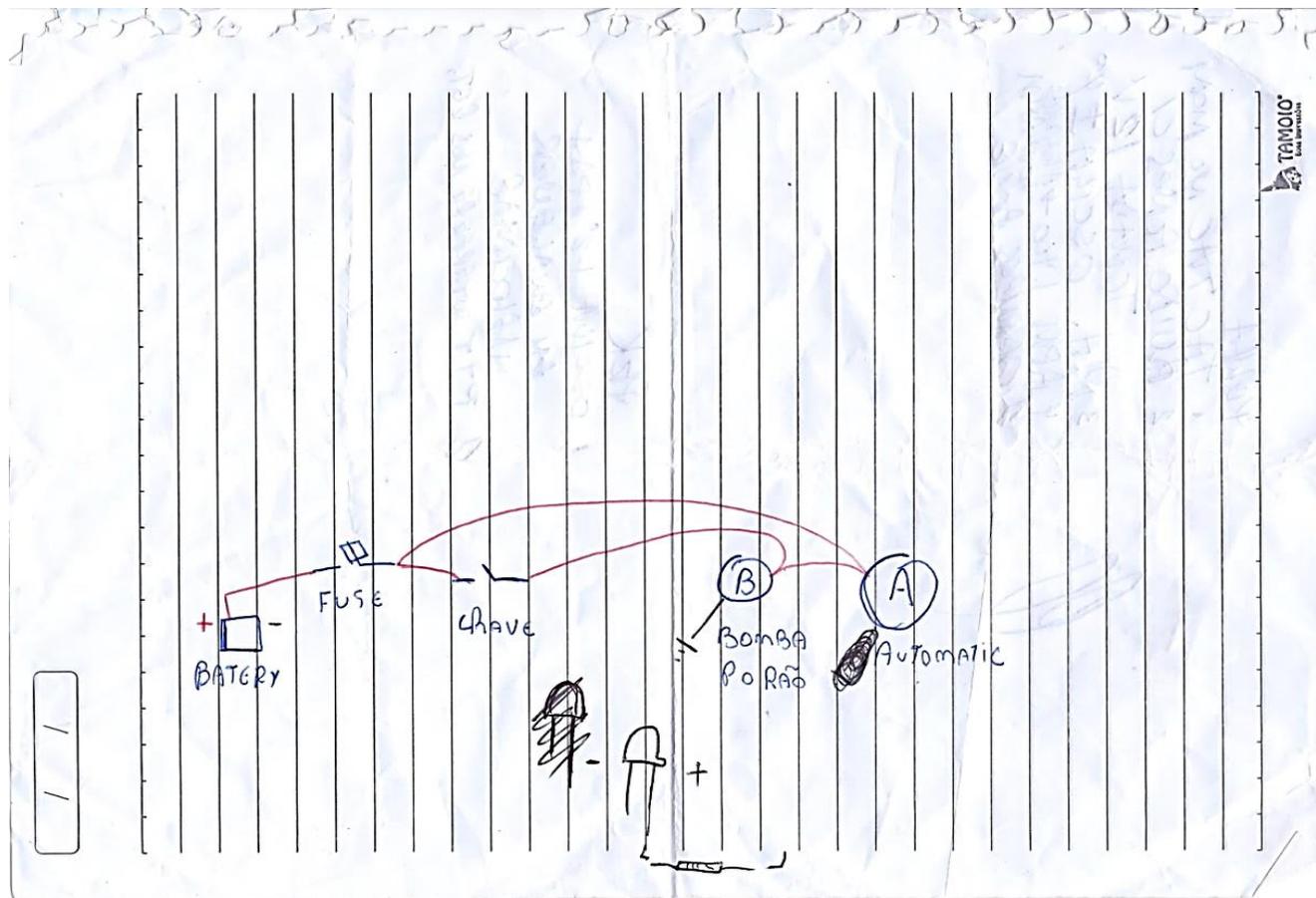
Mangueiras estranguladas de fábrica e sem afastador

(nós mesmos corrigimos)

Abaixo, **“projeto”** que o mecânico da fábrica trouxe para instalar uma segunda bomba de porão no anfíbio, a nosso pedido:

Garranchos em folha de caderno, mostrando o **baixo padrão de qualidade e de segurança** do fabricante nas instalações elétricas.

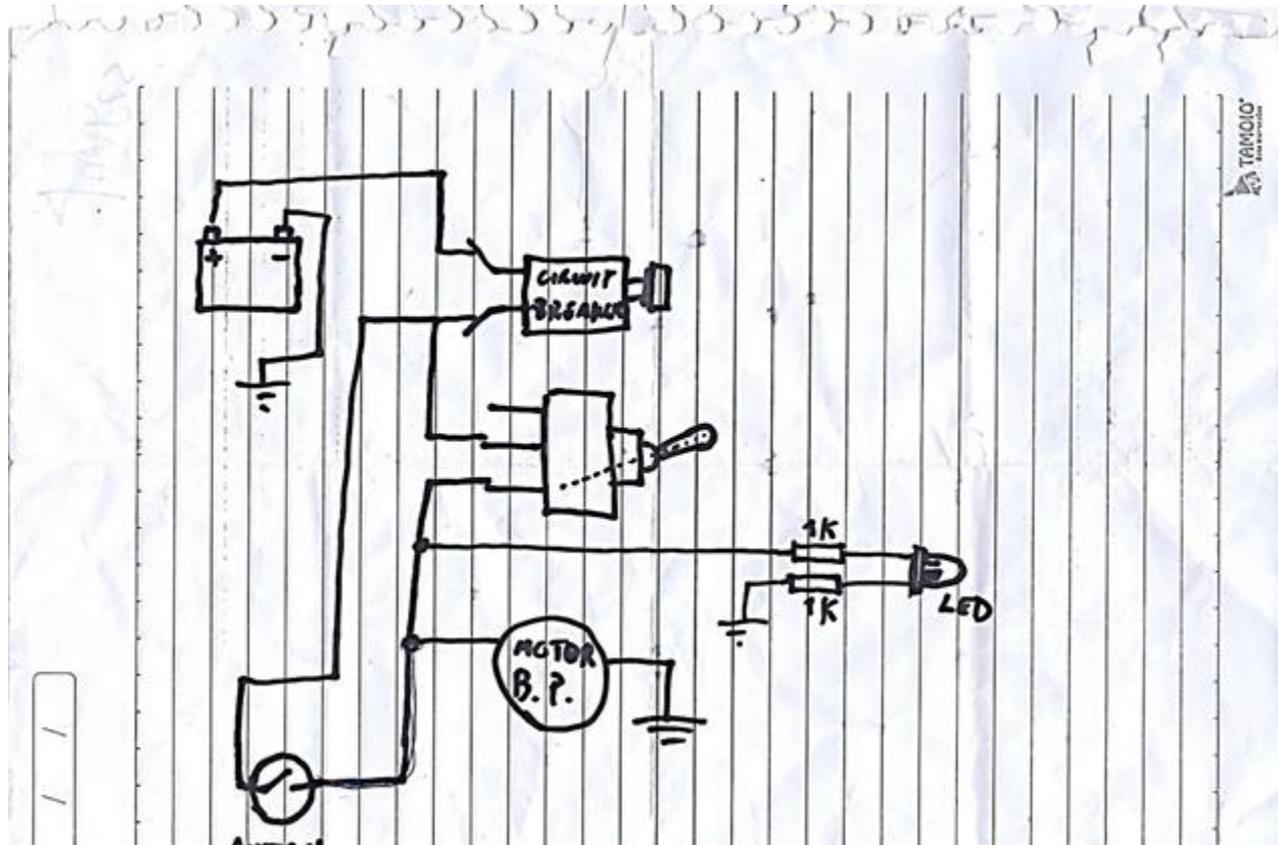
Isso em uma aeronave cara, com múltiplos e integrados sistemas eletrônicos de última geração.



Não aceitamos, é claro e exigimos que a fábrica enviasse um **diagrama de instalação** decente

Então alguém, ou a fábrica ou o próprio mecânico, **“passou a limpo”** o risível rascunho original que o mecânico trouxe:

“Diagrama Elétrico” da Fábrica para a Bomba de Porão auxiliar:



Mas, mesmo nestes toscos rabiscos o fabricante mantém o cacoete de usar o **inglês** (preche de erros), tentando passar um ar de tecnicidade e avançada origem para qualquer trivialidade.

É mais um **verniz de qualidade** ocultando perigosas precariedades.

Precariedades da criação da aeronave e da própria produção, **como este “projeto”** tão bem ilustra, **talvez expliquem a origem das perigosas distorções eletrônicas mostradas acima.**

Nessa mesma linha de frouxa regulação, a ANAC só “recomenda” materiais aeronáuticos nos “experimentais” – não os exige:

INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS Nº 21.191-001 Revisão A Aprovação: Portaria ANAC nº 848/SAR, de 3 de maio de 2012, publicada no Diário Oficial da União nº 86, de 4 de maio de 2012, Seção 1, pág. 11.

Assunto: Aeronaves de Construção Amadora Origem: SAR/GTPN

... k) É recomendável a utilização de materiais aprovados para uso aeronáutico na construção de aeronaves por amadores, especialmente na estrutura primária e sistemas críticos.

**AVGAS
ORIGINAL**

**AVGAS CONTAMINADO
no anfíbio do Vitor (e
em outros)**

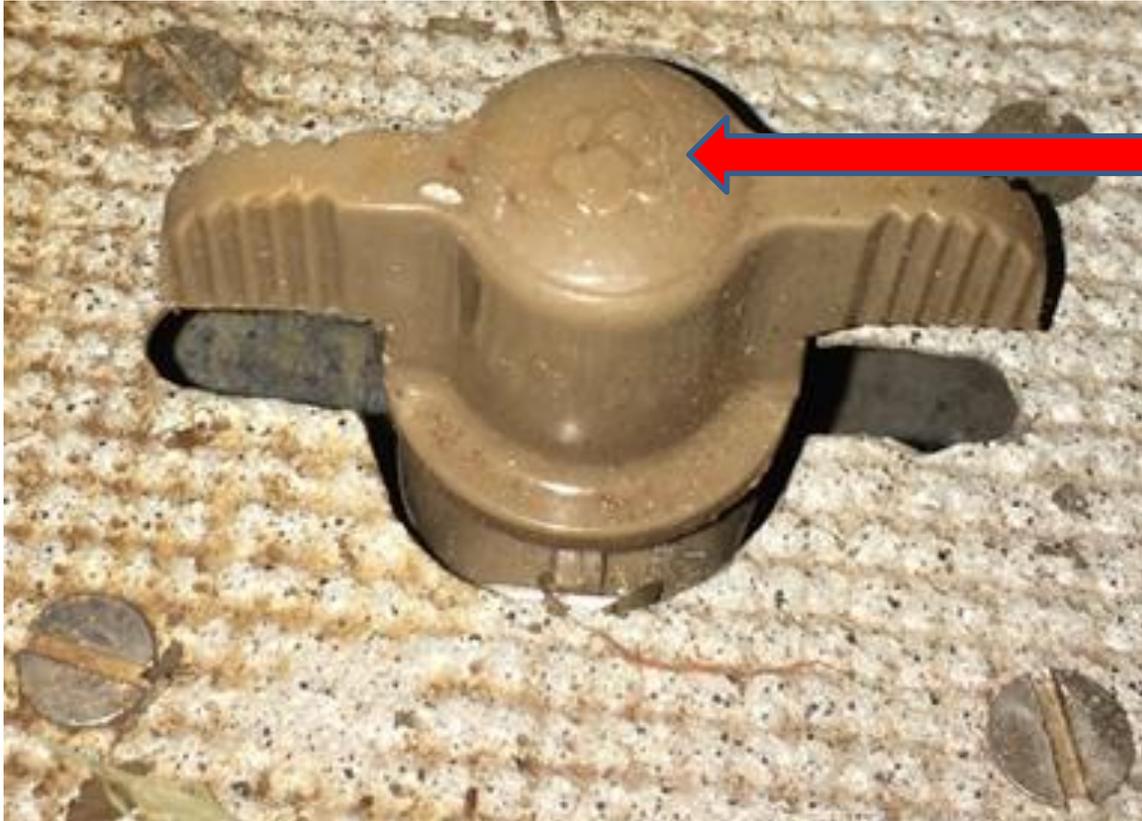


**MANGUEIRA CONTAMINANTE
no anfíbio do Vitor
(após 15 dias)**



**Teste feito pelo Engº do DCTA
na investigação do CENIPA**

O lastro líquido **crucial** dos anfíbios desse fabricante, é mantido estanque **COM UMA TORNEIRA PLÁSTICA (de uso doméstico), NO PISO do PASSAGEIRO!**



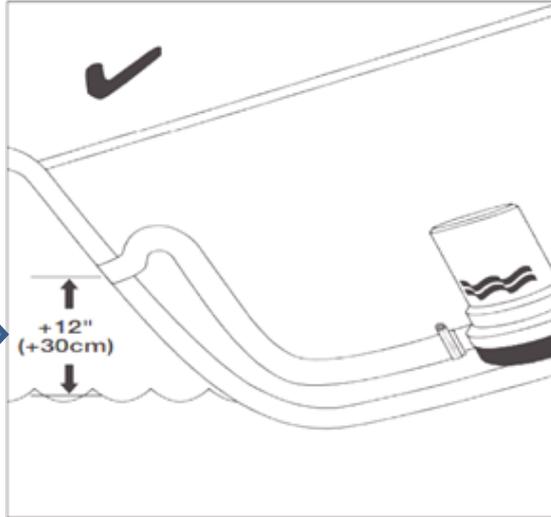
O passageiro pode abrir com os pés ou mesmo quebrar esse registro, vazando água no casco

O fabricante desse anfíbio não cumpre nem manuais de instalação

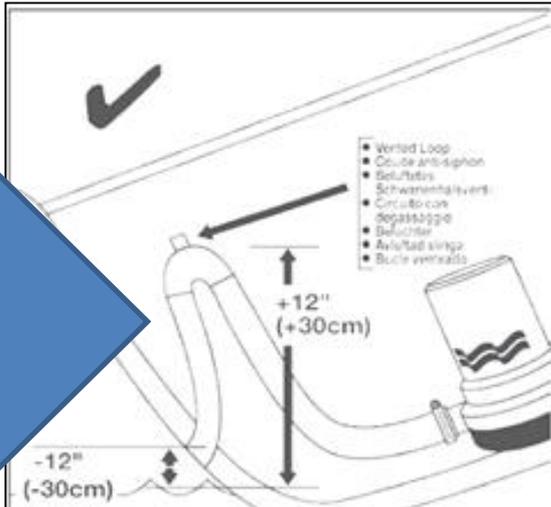
a) Como manda o manual de instalação da Bomba de Porão

b) Como o Fabricante instala a Bomba de Porão

30 cm acima da pior linha d'água



Com sifão



OUTRAS CAUSAS DE ÁGUA LIVRE NO CASCO



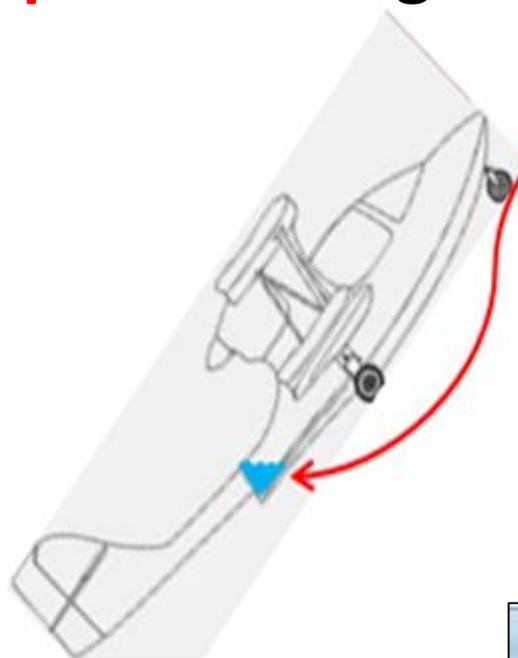
16 cm acima do fundo, cerca de 10 cm da pior linha d'água



Sem sifão

A entrada de água no casco desequilibra totalmente a aeronave⁸²

Consequência de água livre no casco desses anfíbios



25 Kg de lastro líquido acumulado na popa do casco.

Ver quadros de peso e balanceamento, com alteração do C.G. em mais de **14 cm** para trás de seu "passeio", tornando a aeronave incontrolável e podendo até produzir um irreversível e mortal "parafuso chato".

Parafuso CHATO:
(irrecuperável e fatal)



676 situações de C.G. analisadas: em 57 delas apenas o PU-PEK no dia do acidente voaria dentro do C.G.: 8,4% A área verde é o envelope dentro do passeio do C.G.
 em 281 delas o PU-PEK voaria abaixo do C.G. - bomba não se autoliga: 41,6% A área amarela está abaixo do passeio do C.G. antes da bomba
 em 338 o PU-PEK voaria abaixo do C.G. se a bomba não se autoliga: 50,0% A área rosa está abaixo do passeio do C.G. sem a bomba

DIANT TRAS
 BRAÇO DO LASTRO: 220 -140
 MOMENTO FIXO: 5.527,40
 PESO FIXO: 464,10

Situações de vazamento de lastro do tanque dianteiro, indo para a popa do casco: Diagonal de células c/ bordas vermelhas
 C.G. do PU-PEK com lastro mínimo do manual (20 l) e ingresso de água (4 l): Quadrinho na intersecção diant 20 / tras 4

PUPEK: Estável apenas nas 5 situações com bordas negras

Abaixo da linha pontilhada: 13 litros ou mais no casco se a bomba não ligar manual ou automática
 Para visualizar lastro dianteiro e traseiro de cada C.G.: 2 clicks no quadrinho do C.G..

TRAS/DIANT	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0
0	22,5463	22,1418	21,7356	21,3277	20,9182	20,5069	20,0940	19,6793	19,2629	18,8448	18,4250	18,0033	17,5800	17,1548	16,7278	16,2991	15,8685	15,4361	15,0019	14,5658	14,1279	13,6881	13,2464	12,8028	12,3573	11,9099
1	22,2147	21,8103	21,4042	20,9965	20,5871	20,1760	19,7633	19,3488	18,9326	18,5147	18,0950	17,6736	17,2504	16,8254	16,3987	15,9701	15,5398	15,1076	14,6736	14,2377	13,8000	13,3605	12,9190	12,4757	12,0305	11,5833
2	21,8843	21,4801	21,0742	20,6667	20,2574	19,8465	19,4339	19,0196	18,6036	18,1859	17,7664	17,3451	16,9221	16,4974	16,0708	15,6425	15,2124	14,7804	14,3466	13,9110	13,4736	13,0342	12,5931	12,1500	11,7050	11,2581
3	21,5554	21,1513	20,7456	20,3382	19,9291	19,5184	19,1059	18,6918	18,2760	17,8584	17,4391	17,0181	16,5953	16,1707	15,7444	15,3163	14,8864	14,4546	14,0211	13,5857	13,1485	12,7094	12,2685	11,8256	11,3809	10,9343
4	21,2277	20,8238	20,4182	20,0110	19,6021	19,1916	18,7793	18,3654	17,9497	17,5323	17,1132	16,6924	16,2698	15,8454	15,4193	14,9914	14,5617	14,1302	13,6969	13,2618	12,8248	12,3859	11,9452	11,5027	11,0582	10,6118
5	20,9014	20,4977	20,0923	19,6852	19,2765	18,8661	18,4540	18,0402	17,6248	17,2076	16,7887	16,3680	15,9457	15,5215	15,0956	14,6679	14,2384	13,8072	13,3741	12,9392	12,5024	12,0638	11,6234	11,1811	10,7369	10,2908
6	20,5764	20,1728	19,7676	19,3607	18,9521	18,5419	18,1300	17,7165	17,3012	16,8842	16,4655	16,0450	15,6229	15,1989	14,7732	14,3458	13,9165	13,4855	13,0526	12,6179	12,1814	11,7431	11,3029	10,8608	10,4169	9,9711
7	20,2528	19,8493	19,4442	19,0375	18,6291	18,2191	17,8074	17,3940	16,9789	16,5621	16,1436	15,7234	15,3014	14,8777	14,4522	14,0249	13,5959	13,1651	12,7325	12,2981	11,8618	11,4237	10,9838	10,5420	10,0983	9,6527
8	19,9304	19,5271	19,1222	18,7156	18,3074	17,8976	17,4861	17,0728	16,6579	16,2413	15,8230	15,4030	14,9812	14,5577	14,1325	13,7055	13,2767	12,8461	12,4137	11,9795	11,5435	11,1057	10,6660	10,2244	9,7810	9,3357
9	19,6093	19,2062	18,8015	18,3951	17,9870	17,5774	17,1660	16,7530	16,3383	15,9219	15,5038	15,0840	14,6624	14,2391	13,8141	13,3873	12,9587	12,5284	12,0962	11,6623	11,2265	10,7889	10,3495	9,9082	9,4651	9,0201
10	19,2895	18,8866	18,4820	18,0758	17,6679	17,2584	16,8473	16,4345	16,0200	15,6038	15,1859	14,7662	14,3449	13,9218	13,4970	13,0704	12,6421	12,2120	11,7801	11,3464	10,9109	10,4735	10,0344	9,5934	9,1505	8,7058
11	18,9710	18,5682	18,1638	17,7578	17,3501	16,9408	16,5299	16,1172	15,7029	15,2869	14,8692	14,4498	14,0287	13,6058	13,1812	12,7549	12,3268	11,8969	11,4653	11,0318	10,5965	10,1595	9,7206	9,2798	8,8372	8,3928
12	18,6538	18,2511	17,8469	17,4411	17,0336	16,6245	16,2137	15,8013	15,3871	14,9713	14,5539	14,1347	13,7138	13,2911	12,8668	12,4407	12,0128	11,5831	11,1517	10,7185	10,2835	9,8467	9,4081	8,9676	8,5253	8,0811
13	18,3378	17,9353	17,5313	17,1256	16,7183	16,3094	15,8988	15,4866	15,0727	14,6571	14,2398	13,8208	13,4001	12,9777	12,5536	12,1277	11,7001	11,2707	10,8395	10,4065	9,9718	9,5352	9,0969	8,6566	8,2146	7,7707
14	18,0231	17,6208	17,2169	16,8114	16,4043	15,9956	15,5852	15,1732	14,7594	14,3441	13,9270	13,5082	13,0878	12,6656	12,2417	11,8160	11,3886	10,9595	10,5286	10,0958	9,6614	9,2251	8,7869	8,3470	7,9052	7,4616
15	17,7096	17,3075	16,9038	16,4985	16,0916	15,6830	15,2728	14,8610	14,4475	14,0323	13,6155	13,1969	12,7767	12,3547	11,9310	11,5056	11,0785	10,6496	10,2189	9,7864	9,3522	8,9162	8,4783	8,0387	7,5972	7,1538
16	17,3973	16,9954	16,5919	16,1868	15,7801	15,3717	14,9617	14,5501	14,1368	13,7218	13,3052	12,8869	12,4668	12,0451	11,6217	11,1965	10,7696	10,3409	9,9105	9,4783	9,0443	8,6086	8,1710	7,7316	7,2904	6,8473
17	17,0863	16,6846	16,2813	15,8764	15,4698	15,0617	14,6519	14,2404	13,8273	13,4126	12,9962	12,5781	12,1583	11,7368	11,3136	10,8886	10,4619	10,0335	9,6034	9,1714	8,7377	8,3022	7,8649	7,4258	6,9849	6,5421
18	16,7766	16,3750	15,9719	15,5671	15,1608	14,7528	14,3432	13,9320	13,5191	13,1046	12,6884	12,2705	11,8509	11,4297	11,0067	10,5820	10,1556	9,7274	9,2975	8,8658	8,4324	7,9971	7,5601	7,1213	6,6806	6,2381
19	16,4680	16,0667	15,6637	15,2592	14,8530	14,4452	14,0358	13,6248	13,2122	12,7978	12,3819	11,9642	11,5448	11,1238	10,7011	10,2766	9,8504	9,4225	8,9929	8,5614	8,1283	7,6933	7,2565	6,8180	6,3776	5,9354
20	16,1607	15,7595	15,3567	14,9524	14,5464	14,1389	13,7297	13,3189	12,9064	12,4923	12,0765	11,6591	11,2400	10,8192	10,3967	9,9725	9,5465	9,1189	8,6895	8,2583	7,8254	7,3907	6,9542	6,5159	6,0759	5,6340
21	15,8545	15,4535	15,0510	14,6468	14,2411	13,8337	13,4247	13,0141	12,6019	12,1880	11,7724	11,3552	10,9364	10,5158	10,0935	9,6696	9,2439	8,8165	8,3873	7,9564	7,5238	7,0893	6,6531	6,2152	5,7754	5,3337
22	15,5496	15,1488	14,7464	14,3425	13,9369	13,5297	13,1210	12,7106	12,2985	11,8849	11,4696	11,0526	10,6339	10,2136	9,7916	9,3679	8,9424	8,5153	8,0864	7,6558	7,2234	6,7892	6,3533	5,9156	5,4761	5,0348
23	15,2459	14,8452	14,4431	14,0393	13,6339	13,2270	12,8184	12,4082	11,9964	11,5830	11,1679	10,7511	10,3327	9,9126	9,4909	9,0674	8,6422	8,2153	7,7867	7,3563	6,9242	6,4903	6,0547	5,6173	5,1780	4,7370
24	14,9433	14,5429	14,1409	13,7373	13,3322	12,9254	12,5171	12,1071	11,6955	11,2823	10,8674	10,4509	10,0327	9,6129	9,1913	8,7681	8,3432	7,9165	7,4882	7,0581	6,6262	6,1926	5,7573	5,3201	4,8812	4,4405
25	14,6419	14,2417	13,8399	13,4365	13,0316	12,6250	12,2169	11,8071	11,3958	10,9828	10,5681	10,1519	9,7339	9,3143	8,8930	8,4700	8,0454	7,6190	7,1909	6,7611	6,3295	5,8962	5,4611	5,0242	4,5856	4,1452

A seguir, mais perigosas distorções nas relações da ANAC, um órgão público **controlador**, com ao menos esse fabricante - um privilegiado **controlado**:

Em 12 documentos, 5 deles abaixo como exemplo, expedidos pela fábrica ou por seu proprietário e diretor à ANAC ou ao consumidor, se observa que:

1. Cada vez que **utiliza ilegalmente** o logotipo da ANAC, e o faz em 9 dos 12 documentos, o fabricante omite um ou vários elementos de identificação:

- ou seu carimbo,
- ou seu número do CREA
- ou seu nome
- ou sua assinatura (só uma rubrica)

2. Cada vez que **não utiliza** o logotipo da ANAC, em 3 documentos apenas, o fabricante assina como Eng^o Aeronáutico, usa seu nome, seu carimbo e seu número do CREA.

São tantas as ilegalidades já descritas, que só há duas possibilidades:

Conivência ou incompetência gritantes das autoridades da ANAC.

Quando escolas de aviação encaminham à ANAC pedidos com seu logotipo, esta os recusa

06/08/2012 - o dono da fábrica usa **(ilegalmente?)** o logotipo da ANAC para solicitar à própria ANAC o enquadramento do anfíbio do Vitor

...afirmando falsamente que a aeronave foi **construída por amador!**

A INDÚSTRIA não pode se dizer "construtor amador"

...e no final o fabricante assina pela indústria **e** pela ANAC. E a ANAC aceita.

F-100-50: SOLICITAÇÃO DE ENQUADRAMENTO DE AERONAVE EXPERIMENTAL E LEVE ESPORTIVA

LOCAL E DATA: _____

REQUERENTE/CONSTRUTOR: Aeronáutica Ltda
TELEFONE: _____ / E-MAIL: _____

PARA: GERÊNCIA GERAL DE CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO - GGCP / SJC

ASSUNTO: ABERTURA DE PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE ENQUADRAMENTO DE AERONAVE

DECLARO PLENO CONHECIMENTO DO ESTABELECIDO NO RBAC 21 E SOLICITO ENQUADRAMENTO DA AERONAVE COMO:

SOLICITAÇÃO DE ENQUADRAMENTO

<input type="checkbox"/> 21.190	- AERONAVE LEVE ESPORTIVA ESPECIAL
<input type="checkbox"/> 21.191(A)	- AERONAVE LEVE ESPORTIVA EXPERIMENTAL (ALE)
<input checked="" type="checkbox"/> 21.191(B)	- AERONAVE CONSTRUÍDA POR AMADOR
<input type="checkbox"/> 21.191(C)	- RÉPLICA OU RESTAURAÇÃO
<input type="checkbox"/> 21.191(D)	- AERONAVE DE EXIBIÇÃO
<input type="checkbox"/> 21.191(E)	- AERONAVE HISTÓRICA
<input type="checkbox"/> 21.191(F)	- COMPETIÇÃO AÉREA

TENDO EM VISTA O ESTABELECIDO ACIMA, VENHO REQUERER ABERTURA DE PROCESSO PARA A AERONAVE:

MODELO: _____ N°S: _____
FABRICANTE: Ltda PAÍS DE FABRICAÇÃO: _____
Brasil

EM ANEXO AO PROCESSO DEVERÁ SEGUIR:

1. ORIGINAL DA PROCURAÇÃO, QUANDO APLICÁVEL.
2. DESENHO EM 03 (TRÊS) VISTAS - SUPERIOR, FRONTAL E LATERAL COM AS DIMENSÕES PRINCIPAIS COTADAS EM METROS.
3. PARA AERONAVE IMPORTADA:
(A) CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE EMITIDO PELA AUTORIDADE DO PAÍS EXPORTADOR
(B) CERTIFICADO DE DESREGISTRO DA AERONAVE NO PAÍS EXPORTADOR
4. PARA AERONAVE LEVE ESPORTIVA:
(A) F-100-79
(B) COMPROVANTE DE PAGAMENTO DA GRU PARA EMISSÃO DE AEV, CÓDIGO 482
(C) PARA PRIMEIRA AERONAVE LEVE ESPORTIVA ENCAMINHAR F-100-80
5. PARA AERONAVES DE EXIBIÇÃO
(A) PROPOSTA DE PLANO DE MANUTENÇÃO
6. PARA AERONAVES SEGUNDO REQUISITO 21.191(G) DO RBAC 21:
(A) CÓPIA DA ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - ART:
- NATUREZA: AERONAVES E SEUS COMPONENTES
- ATIVIDADE TÉCNICA: ASSISTÊNCIA - Atividade que envolve as decisões finais do profissional responsável por projetos, execuções, manutenções, instalações, condução, inspeção, conservação, pesquisas com relação à obra ou serviço.

ASSINATURA DO REQUERENTE: _____

F-100-50 (06.12) Pág. 1 de 4

O fabricante declara falsamente que a aeronave é "CONSTRUÍDA POR AMADOR"

Sem carimbo, sem nome e sem nº do CREA

Note-se que o fabricante, **UMA INDÚSTRIA**, faz o requerimento acima à ANAC, para documentar o avião, afirmando **FALSAMENTE**: "AERONAVE CONSTRUÍDA POR AMADOR".

01/11/2012 - o dono da fábrica **NOVAMENTE** usa (ilegalmente?) o logotipo da ANAC, para solicitar à **própria ANAC** autorização para vistoriar a aeronave anfíbia

E assina como PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade), para vistoriar a aeronave que **ELE PRÓPRIO** fabricou

SOLICITAÇÃO PARA AUTORIZAÇÃO DE REALIZAÇÃO DE VISTORIA DE AERONAVE POR PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade)

ANAC

MARCAS

VISTORIA TÉCNICA INICIAL MOTIVO: **AERONAVE EXPERIMENTAL**

I - DADOS DO OPERADOR

NOME: _____ CPF/CNPJ: 0001-43

ENDEREÇO: BR, Km _____

II - DADOS DA AERONAVE

FABRICANTE: Aeronáutica Ltda. MODELO: _____ NÚMERO DE SÉRIE: _____

CATEGORIA DE REGISTRO: ATUAL PET. PRETENDIDA: _____ PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM (kg): 600. ANO DE FABRICAÇÃO: 2012. AERONAVE: NOVA USADA

III - DADOS PARA VISTORIA

PERÍODO DE REALIZAÇÃO DA VISTORIA: LOCAL DA VISTORIA (EMPRESA): _____ FONE PARA CONTATO: _____

DATA INICIAL PREVISTA: /11/2012. LOCAL DA VISTORIA (CITY): São Paulo. PAÍS: Brasil

DATA FINAL PREVISTA: /11/2012. ESTADO: São Paulo. Nº DO PROCESSO: _____

TELEFONE: _____ E-MAIL: _____

IV - COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES

V - DADOS DO PCA

NOME: _____ NÚMERO PCA: _____

LOCAL E DATA: _____ ASSINATURA: _____

VI - AUTORIZAÇÃO DA ANAC

Esta autorização é válida para o período entre a sua emissão e 30 dias após a data final prevista para realização.

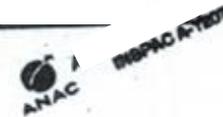
LOCAL E DATA: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 1º/11/12

ASSINATURA: _____

NOME: _____

Desta vez a aeronave é chamada "experimental"

E a ANAC aceita!!!



06/11/2012 – O dono da fábrica encaminha pela **INDÚSTRIA** a documentação para Vistoria Inicial de Aeronave Experimental (**Construção Amadora**):

Logotipo da Indústria, raramente usado

se 2012.

A
Gerência-Geral de Certificação de Produto Aeronáutico - GGCP
Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR
Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC - Brasil
Att. Sr. Pablo Medeiros

Assunto: Documentação Vistoria de aeronave

Encaminho em anexo os documentos de vistoria inicial da aeronave, modelo n° de série _____ e prefixo _____

Documentação em anexo:

- Formulário de Vistoria Inicial de Aeronave Experimental (Construção Amadora / Leve Esportiva) F-100-85;
- Ficha de Peso e Balanceamento da aeronave;
- Fotos da aeronave sendo: 2 perfis laterais, frontal e traseiro; marcas de nacionalidade e matrícula nos padrões do RBAC 45; dizeres "EXPERIMENTAL" pintados próximos ao acesso à aeronave, fotos do painel de instrumentos com a placas de advertência fixadas em local visível ao tripulante e passageiro, e foto da plaqueta de identificação da aeronave onde esta estiver soltada ou rebitada.

Por gentileza, encaminhar o número de aprovação do processo para os e-mails:

Data: ___ / ___ / 2012.

Construção amadora?

Trata-se de uma **INDÚSTRIA !!!**

E a ANAC aceita

Com carimbo e com n° do Engº mas como Engº Aeronáutico

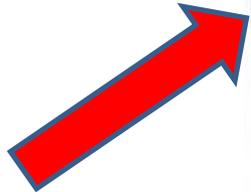
PROCOLO ANAC - UFSP
- 10130
00088
23-96

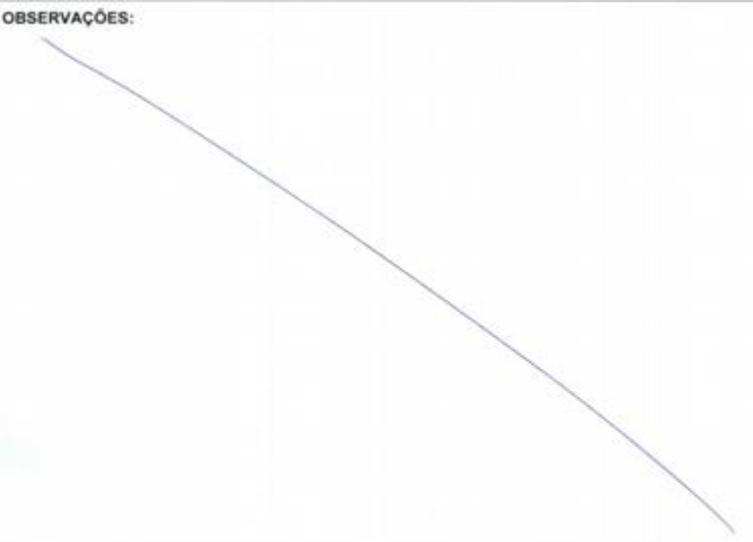
Engenheiro Aeronáutico
CREA:

Base Opção - Estrada Estadual SP 191 - Km 87,3 - Cep 13027-000 - Opção - SP - Brasil - Fone 55 18 5076 1280 - Fax 55 18 5076 1280 - Coordenada - 22 28.230547 42 3498 - 5000
Representante Exclusivo Schweizer Aircraft Corporation - www.edsaeronautica.com.br

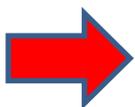
06/11/2012 – No mesmo dia, parecer Final da “EUquipe” de Vistoria (...o próprio fabricante):

Voltando a usar
(ilegalmente?) o
logotipo da ANAC

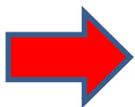


	F-100-85 VISTORIA INICIAL DE AERONAVE EXPERIMENTAL (CONSTRUÇÃO AMADORA / LEVE ESPORTIVA)
OBSERVAÇÕES:	
	

Parecer final: **AERONAVEGÁVEL**



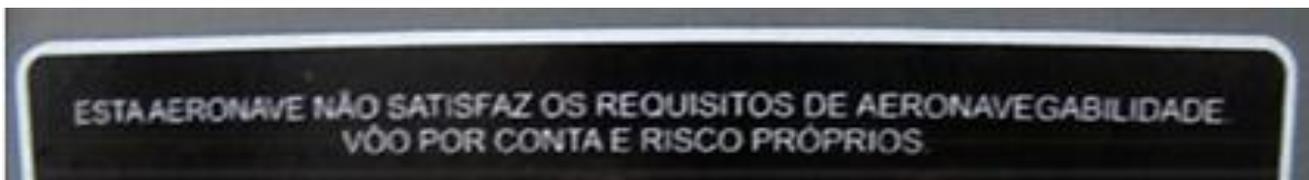
INSPETOR:
O mesmo FABRICANTE



PARECER FINAL DA EQUIPE DE VISTORIA	
AERONAVEGÁVEL <input checked="" type="checkbox"/>	NÃO-AERONAVEGÁVEL <input type="checkbox"/>
Local e data: - SP	Tipo de Credencial: <input checked="" type="checkbox"/> PC <input type="checkbox"/> INSPAC
Número Credencial:	Assinatura:
Nome Inspetor:	
Número Credencial:	Assinatura:
Nome Inspetor:	



Mas para livrar de responsabilidades o fabricante e a **ANAC**, esta “obriga” fixar na aeronave:



Esse mesmo fabricante chega a confessar que a ANAC aceitou voos de testes simulados em software 3D para legalizar as aeronaves que ele fabrica!

Mas animação em 3D faz até burro voar



para comprovar seu bom funcionamento. Alguns desses ensaios puderam ser realizados por meio de simulações em software de modelagem 3D, que foram aceitas pela agência certificadora sem necessidade de teste real com a aeronave.

O texto acima, de 2015, é matéria publicitária do SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) em conjunto com a CNI (Confederação Nacional da Indústria), que cita 20 “cases” de sucesso industrial no Brasil.

Esse fabricante assina seus documentos à ANAC assim :

1. Ele, dono da empresa, é **Engenheiro Mecânico** segundo o CREA-SP:

Seja bem vindo(a), useareapublica
22032-Área Pública
Tempo para expirar a sessão: 0:39:17

CREA-SP

home pular para o conteúdo acessibilidade fonte normal diminuir fonte aumentar fonte contraste

Atendimento Serviços ART SAIR

Pesquisa Pública de Profissional - Detalhes

O usuário não tem permissão de alteração. Dados somente para leitura.

Situação extraída da base de dados do CREA-SP dia 30/06/2015.

Registro (CREASP) [input]
Carteira [input]
Nome **FULANO DE TAL**
Engenheiro Mecânico
Título(s) [input]
Situação do Registro ATIVO

Responsabilidade Técnica

CREASP	Razão Social da Empresa
[input]	[input]

Data da Consulta 30/06/2015 [input]

© 2015 CRENANET Av. Brigadeiro Faria Lima, 1059, Pinheiros São Paulo SP - CEP 01452-920 Atendimento: 0800-17-18-11

Mas assina como Engenheiro **GRADUADO Aeronáutico** até em sites em inglês:

CHECK LIST PARA SOLICITAÇÃO DE H.03

Encaminho anexos os documentos necessários para a obtenção do processo de abertura de H.03 da aeronave experimental, modelo _____, nº de série _____, ano de fabricação 2012.

Documentação para Abertura do processo H3:

- Checar Formulário de Solicitação de Enquadramento de Aeronave Experimental e Leve Esportiva;
- Checar desenho 3 vistas da aeronave _____;
- Checar cópia da Anotação de responsabilidade técnica – ART;
- Checar cópia do comprovante de pagamento da ART.

O processo H3 será efetuado em nome da empresa _____ Aeronáutica Ltda, inscrita sob CNPJ nº _____.

Data: ____/____/2012

Engenheiro Aeronáutico
CREA: _____

Com
carimbo,
assinatura
e nº do
CREA

Cf. Documento do CREA-SP, _____ é engenheiro MECÂNICO e não engenheiro AERONÁUTICO

RECEBIDO EM
14 / 08 / 12
Às 09 : 26 h.
12-21
Agência Nacional de Aviação Civil

E a ANAC aceita



PRESIDENT
FULANO DE TAL

Aeronautical Engineer Degree and MBA
Piston/Turbine/Structure and Systems Inspector
IFR, Rotor and Fixed wing CFI and Examiner, 6.000
flight hours
Experience: 20 years

2. O mesmo **não Engenheiro Aeronáutico**, encaminha à ANAC **Ficha de Peso e Balanceamento**, com sua assinatura cuidadosamente omitida, e a assinatura de outra pessoa como Diretor Técnico:

Não há assinatura do Eng^o "Aeronáutico"



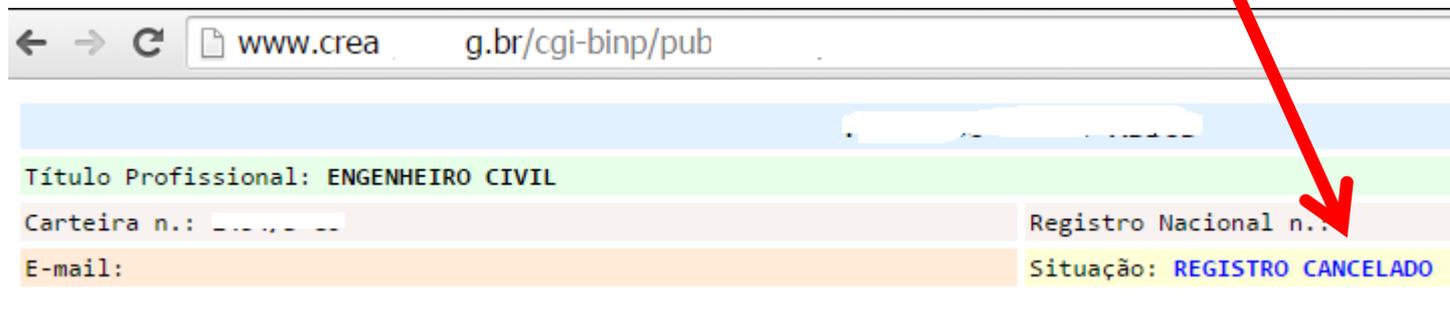
Para a ANAC apenas um carimbo sem nº do CREA de um "Diretor Técnico"

Este "Diretor Técnico", por sua vez, propala em sites na Internet ser **Engenheiro Mecânico**:



Mas, do mesmo modo que seu chefe, segundo o CREA de seu estado de origem, ele também **NÃO É (e nunca foi) Engenheiro MECÂNICO**.

Ele **FOI Engenheiro CIVIL**. Há mais de **20 anos** seu registro foi **CANCELADO**.



3. Depois, na cópia da Ficha de Peso e Balanceamento do Manual de Voo da aeronave, que será lido apenas pelo consumidor:

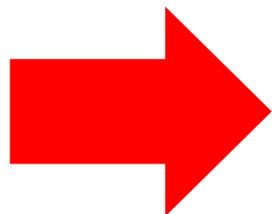
- aparece agora a assinatura do **pretense Engenheiro Aeronáutico “Graduado” dono da fábrica**, que foi suprimida quando encaminhou esse documento à ANAC

Surge a
assinatura do
Eng^o
“Aeronáutico”
fabricante

Form fields and annotations:

- Responsável: SICRANO DE TAL
Diretor Técnico
aeronáutica Ltda
- Data: 01-1-82
- Assinatura: FULANO DE TAL
Engenheiro Aeronáutico
CREA: ...
- Annotation (red box): Para o consumidor carimbo e nº do CREA de ... constando só rubrica e falsamente como Engº Aeronáutico

4. E para completar, **de novo usando (ilegalmente?) o logotipo da ANAC** e voltando à qualidade de **PCA** (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade), o fabricante expede o documento abaixo, com assinatura e nº do CREA, mas omitindo cuidadosamente o carimbo com seu nome:



ANAC

LF01 – LAUDO DE VISTORIA FINAL DE AERONAVE CONSTRUÍDA POR
AMADORES: ASA FIXA

CREA: _____

Assinatura: _____

Como sempre para a ANAC, não é usado o carimbo de Engenheiro "Aeronáutico"

Formulário Laudo-01 (03/2009)

COINCIDENTEMENTE OU CONVENIENTEMENTE, NO RECONHECIMENTO DE FIRMA O CARIMBO DO CARTÓRIO ESCONDE O NOME DO SIGNATÁRIO DO DOCUMENTO.

51.414.704/0001-00
REGISTRO CARTÓRIO
RUA HUM Nº 105
CEP: _____
FUBAC
0408A013704

Após tudo isso as aeronaves "de construção amadora" estão "legalizadas", prontas para serem vendidas – às centenas

Mentiras e propaganda enganosa dessa fábrica

Continua o uso ilegal do logotipo da ANAC

5. DESCRIÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE			
ENDEREÇO COMPLETO DO LOCAL DE FABRICAÇÃO DA AERONAVE			
5.1 - Endereço Rodovia Estadual SP 191 Km 87,5	5.2 - Nº N/A	5.3 - Complemento	
5.4 - Bairro Zona Rural	5.5 - Cidade Ipeúna	5.6 - Estado São Paulo	5.7 - CEP 13.537-000
MOTOR			
5.8 - Fabricante BRP POWERTRAIN		5.9 - Tipo CONVENCIONAL	
5.10 - Modelo ROTAX 914 UL		5.11 - Quantidade 01	5.12 - Potência 115 [hp]
COMBUSTÍVEL			
5.13 - Tipo de combustível AVGAS	5.14 - Nº de tanques de combustível 3 [Unidade(s)]	5.15 - Capacidade total dos tanques 95 [Litros]	

Há 3 tanques

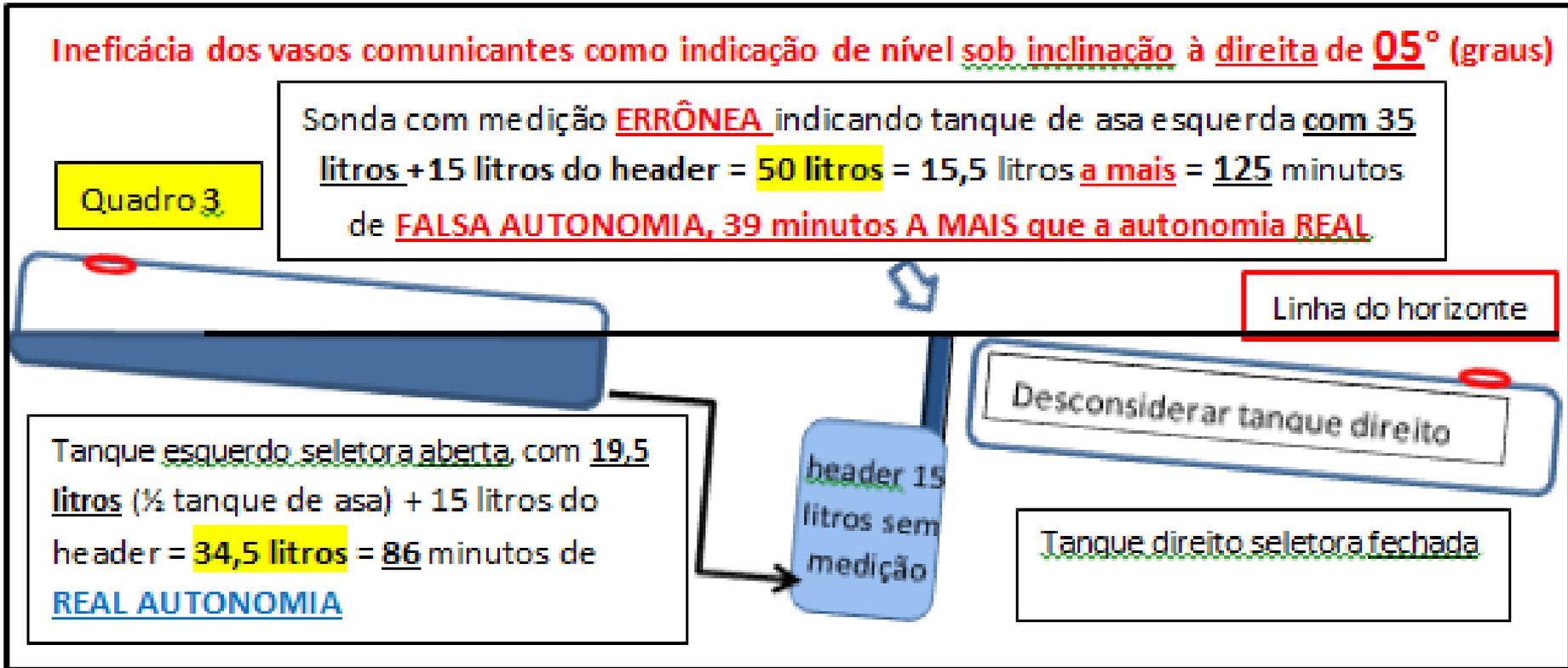


A VERDADE:
Indicador único,
só em parte, do
último tanque
(o menor)

A MENTIRA:
Um indicador
para cada
tanque

F-100-85 VISTORIA INICIAL DE AERONAVE EXPERIMENTAL (CONSTRUÇÃO AMADORA / LEVE ESPORTIVA)		
		
RÁDIO COMUNICAÇÃO		
equipamentos Rádio-Comunicação: <input checked="" type="checkbox"/> VHF <input checked="" type="checkbox"/> Transponder <input type="checkbox"/> ELT		
Modelo Rádio VHF GARMIN 5440	Homologação ANATEL: ---	TSO aplicável: C38d, C128
Modelo ELT ---	Homologação ANATEL: ---	TSO aplicável: ---
Modelo TRANSPONDER GARMIN GTX 327	Homologação ANATEL: N/A	TSO aplicável: C74c, Class SA
História física:		
INSTRUMENTOS:		
Um indicador de velocidade no ar para cada piloto requerido;	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um altímetro para cada piloto requerido;	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um indicador de direção magnético (bússola);	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um tacômetro para cada motor;	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um indicador de pressão de óleo para cada motor;	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um indicador de temperatura da cabeça do cilindro (CHT)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um indicador de temperatura de óleo do motor	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
EGT (Exhaust Gas Temperature)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Indicadores de quantidade de combustível, um para cada tanque;	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Indicador da posição do trem de pouso (se aeronave anfíbia)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um indicador de rotação do rotor para cada rotor principal (se girocôptero)	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input checked="" type="checkbox"/> N/A	
Verificar correta marcação das faixas de operação nos instrumentos (Deve ser feita verificação com o descrito no Manual de Operação)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
CÉLULA		
Verificar correta identificação dos placares de comandos de atitude de voo (Ex. compensador do profundor, Flaps, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Identificação (placares) de acionamento de dispositivos (Ex. bomba de combustível, ignição, luzes de navegação, magnetos e switch master, flaps, alarmes, etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Verificar existência de placares com os limites operacionais da aeronave	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Abrir janelas de inspeção para verificação de condições inseguras (Ex.: Verificar comandos e cablagens elétricas, tubulação de combustível e etc.)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um cinto de segurança para cada ocupante	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Pelo menos uma âncora e um drogue (se aeronave anfíbia)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	
Um extintor de incêndio portátil acessível (se aeronave fechada)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> N/A	

Com um único indicador para 3 tanques, a indicação de combustível desse anfíbio não é confiável



Impossível planejar um voo com segurança

Propaganda enganosa desse anfíbio

Exemplos de riscos:

1. Razão de planeio anunciada: 10:1

Razão de planeio obtida: 7:1 (cai antes do pouso)

Razão Máxima de Quilada (pes/min)	1.000	1.400
Razão de Planeio	10:01	10:01
Teto de Serviço (pes)	12.000	12.000

2. Autonomia:

À pág. 9/49 item 1.1 do manual desse anfíbio se lê: “*Excelente Raio de Ação ... 95 litros, a aeronave consegue atingir até **850 km de alcance.***” Há menções em publicidade de uma autonomia de **1.000 Km.** (grifos nossos)

Impossível: com peso máximo de decolagem, com 91 litros esse anfíbio teria que voar ao nível do mar pouco acima das ondas por 850 Km, durante 5 horas, no regime de cruzeiro, 105,7 mph (milhas por hora) para gastar apenas 18,2 l/h (litros por hora). Na prática ninguém consegue isso, pois nesse regime o gasto é de cerca de 22 litros/hora.

É mais que voar do Rio de Janeiro a Florianópolis sem parar, pelo litoral de 4 estados. As condições ideais acima são impossíveis na prática, mas o piloto pode ser influenciado a acreditar ser possível realiza-las e sofrer pane seca antes do destino.

Mais propaganda enganosa FATAL

No manual do anfíbio que matou Vitor consta **falsamente** que a fuselagem é feita de Fibra de Carbono/Kevlar:

SIM NÃO

55) Chaves das Portas (2 unid.)	X	
56) Chave de Ignição (2 unid.)	X	
57) Fuselagem de Carbono Kevlar	X	

Só partes da cauda são de Kevlar, a fuselagem é de fibra de vidro:

- 10 a 20 vezes mais barata
- mais pesada
- mais frágil

fuselagem

substantivo feminino
aer corpo principal da aeronave onde se fixam as asas.

CINTO DE SEGURANÇA NUCA DO PILOTO CABEÇA DO PILOTO



Se fosse mesmo de Kevlar, a estrutura talvez suportasse os 18 G obrigatórios e **o motor não teria esmagado o jovem Vitor Augusto**



Algoritmo da Segurança

