



## VOTO

**PROCESSO: 00058.015364/2021-61**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE AERONAVEGABILIDADE - SAR**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil, bem como expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, inclusive quanto a fabricação de produto aeronáutico (art. 8º, incisos IV e XXX).

1.2. Segundo o mesmo diploma legal, compete à Diretoria exercer o poder normativo da Agência (art. 11, inciso V), corroborado pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que por sua vez estabelece que à Diretoria compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como exercer o poder normativo da ANAC (art. 24, inciso VIII).

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar a presente proposta normativa.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme o Relatório (SEI [7356658](#)), o presente processo traz os resultados obtidos no desenvolvimento do Tema 1 da Agenda Regulatória Biênio 2021/2022, no qual se pretendeu, por meio de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), analisar o atual cenário do modelo regulatório de Aeronaves Leves Esportivas (ALE) no Brasil e, juntamente com representantes do setor, avaliar oportunidades de melhoria e expansão do modelo. Visando a transparência e a participação social em constante desenvolvimento na Agência, a atuação dos entes regulados é de fundamental importância no processo de criação e evolução das normas, acarretando uma regulamentação cada vez mais eficaz.

2.2. A categoria de aeronaves leves esportivas - ALE (ou “*Light Sport Aircraft – LSA*”) é relativamente recente. Nela, a aeronave deve ser projetada e construída de forma a atender às normas desenvolvidas pela indústria e aceitas pela autoridade de aviação civil, atualmente chamadas de normas consensuais e elaboradas pela “*ASTM International*”. No Brasil, a implantação da categoria ALE ocorreu de forma escalonada, a partir de 2010 com a publicação do RBAC nº 21, Emenda 00 e ao longo dos anos foi se desenvolvendo juntamente com a indústria nacional.

2.3. Essa categoria foi projetada para permitir que dentro de algumas limitações, aeronaves de pequeno porte, ainda que não tenham um projeto certificado pela autoridade de aviação civil, pudessem ser produzidas em série por empresas aeronáuticas e realizar atividades remuneradas de forma segura. Hoje o Brasil conta com 05 (cinco) fabricantes nacionais que tem o reconhecimento da ANAC para fabricação de aeronaves na categoria ALE ESPECIAL, e que declaram atendimento às normas consensuais aceitas pela ANAC.

2.4. Desta forma, a Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR promoveu a criação de um Grupo de Estudo Misto (GEM) composto por servidores da ANAC e representantes do setor regulado de Aeronaves Leves Esportivas (ALE) e realizou uma tomada de subsídios onde foram recebidas 413 contribuições de diversos setores associados com o tema (Fabricantes de Produto Aeronáutico, Proprietários de Aeronaves, Pilotos, Centros de Instrução de Aviação Civil (CIACs), Aeroclubes, Associações, Organizações de Manutenção Aeronáutica, Universidades, entre outros). A partir dessa tomada de subsídios, foi elaborada uma Avaliação de Resultado Regulatório - ARR (SEI [6281812](#)) da regra que estabeleceu requisitos de aeronavegabilidade para as Aeronaves Leves Esportivas (ALE), identificando a possibilidade de expansão desta categoria conforme Relatório de Análise de Impacto Regulatório - AIR (SEI [6549398](#)).

2.5. Cabe ressaltar aqui que a Análise de Impacto Regulatório considerou indicadores primordiais para toda comunidade aeronáutica como a redução de custos e a desburocratização do setor aéreo, as quais promoverão, sem dúvida alguma, inovação e renovação da frota de aeronaves de pequeno porte no Brasil, estimulando o aumento da concorrência e o desenvolvimento da indústria como um todo - um dos objetivos da Política Nacional de Aviação Civil - PNAC (Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009) - e reforçando o foco no interesse público e na missão da Agência em garantir a segurança e a excelência da aviação civil brasileira.

2.6. Após a Análise de Impacto Regulatório, as minutas com as propostas de emenda aos RBACs nº 01 e 21 (SEI [6553884](#) e [6553886](#)) foram elaboradas e apresentadas em consulta pública realizada entre os dias 24 de janeiro e 24 de março de 2022. Fabricantes de Produto Aeronáutico e Associações contribuíram na consulta pública propondo alterações nas minutas que foram devidamente analisadas pela área técnica. Além das propostas de alteração, destaco os diversos elogios recebidos pela iniciativa da ANAC em trabalhar conjuntamente com a indústria neste processo inovador que tem como objetivo fomentar a indústria aeronáutica nacional.

2.7. As principais alterações nas características da expansão da categoria de Aeronave Leve Esportiva proposta, além daquelas já definidas no RBAC nº 01, são:

- velocidade de estol (VS0), na configuração de pouso, com flaps estendidos, menor ou igual a 61 knots CAS no peso máximo de decolagem certificado e centro de gravidade mais crítico;
- peso máximo de decolagem menor ou igual a 1.361 kg (3.000 lb) para avião a ser operado a partir do solo apenas ou 1.531 kg (3.375 lb) para hidroavião;
- velocidade máxima em voo nivelado com potência máxima contínua (VH) menor ou igual a 185 knots CAS, sob condições atmosféricas padrão ao nível do mar;
- assentos para não mais do que quatro pessoas, incluindo o piloto.
- uma unidade de propulsão elétrica;
- uma hélice de passo variável.

2.8. Observa-se que na proposta de emenda ao RBAC nº 21 a expressão "consensuais utilizadas" será substituída pelo termo "aceitas pela ANAC". Para esclarecer quais são as normas consensuais aceitas pela ANAC, existe a previsão de publicação de uma Instrução Suplementar (IS) do RBAC 21 com base em critérios já estabelecidos no RBAC nº 23 para demonstrar que o avião é livre do risco de "flutter", reversão de comandos e divergência.

2.9. Por fim, enfatizo que é de suma importância para a evolução dos normativos dessa categoria um outro estudo regulatório mais abrangente considerando as decisões resultantes do Projeto MOSAIC (*Modernization of Special Airworthiness Certification*), atualmente em condução pela autoridade norte-americana a *Federal Aviation Administration* (FAA), com conclusão prevista para 2023/2024. Aliado a isso, reforço a importância da ANAC em conduzir Estratégias de Implementação, Fiscalização e Monitoramento da frota de Aeronaves Leves Esportivas no Brasil, conforme mencionado no item 6.1 do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (SEI [6549398](#)).

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO FAVORAVELMENTE** à aprovação das emendas aos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil nº 01 (RBAC nº 01), intitulado “Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos normativos da ANAC”, e nº 21 (RBAC nº 21), intitulado “Certificação de produto e artigo aeronáuticos”, conforme a Proposta de Ato Normativo apresentada pela Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR (SEI [7227500](#)), **com entrada em vigor em 01/10/2022 (60 dias após as disposições do art. 4º do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019).**

3.2. É como voto.

## LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 12/07/2022, às 15:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7388484** e o código CRC **C16AE9FE**.

SEI nº 7388484