



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PROPOSTA DE INCLUSÃO AO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL – RBAC Nº 01 – “DEFINIÇÕES, REGRAS DE REDAÇÃO E UNIDADES DE MEDIDA”.

JUSTIFICATIVA

1. APRESENTAÇÃO

1.1 A presente Justificativa expõe as razões que motivaram esta Agência Nacional de Aviação Civil-ANAC a propor a inclusão de 2 (duas) definições ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC nº 01, emenda 00 “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida”, em face do estabelecido no art. 47, inciso I da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

1.2 A referida proposta visa incluir, ao RBAC 01, definições relacionadas à categoria de aeronave leve esportiva.

1.3 A proposta de revisão do RBAC 01 foi desenvolvida a partir de necessidade de harmonização com o regulamento RBAC 21, Emenda 00, e seu correspondente 14 CFR Part 21 da Federal Aviation Administration (FAA) dos EUA. O RBAC 21, Emenda 00, prevê nas seções 21.175, 21.181, 21.190, 21.191 e 21.193 a aplicação dos termos *aeronave leve esportiva* e *norma consensual*. Estes, porém não se encontram definidos no RBAC 01 Emenda 00, seção 1.1 – Definições.

1.4 A Lei nº 11.182/2005 determina que a ANAC estabeleça normas observando os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil. Portanto, a revisão ao RBAC 01 ora proposto visa atender à uniformidade regulamentar prevista na Convenção sobre Aviação Civil Internacional concluída em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 e desta forma melhorar a segurança de voo.

2. EXPOSIÇÃO TÉCNICA

2.1. Fatos

2.1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu por meio do seu Art. 5º, que a ANAC é a autoridade da aviação civil e tem a competência para regular os produtos aeronáuticos conforme estabelece ainda o Art. 8º, Inciso X da mesma lei.

2.1.2. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmada pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945 e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946,

prescreve que os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em seus regulamentos.

2.1.3. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, requer em seu Art. 8º, Inciso IV, que a ANAC realize estudos, estabeleça normas, promova 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.

2.1.4. Para a edição do RBAC 01, Emenda 01, em substituição ao RBAC 01, Emenda 00, a ANAC mantém o mesmo critério de alinhamento com o 14 CFR Part 01, da Federal Aviation Administration (FAA) dos EUA, ao propor a inclusão das seguintes definições em ordem alfabética no RBAC 01, seção 1.1:

a) *Norma Consensual* significa, para os propósitos de certificação de aeronave leve esportiva, uma norma acordada desenvolvida pela indústria que se aplica ao projeto, produção e aeronavegabilidade da aeronave. Inclui, mas não está limitada a, normas para projeto e desempenho da aeronave, equipamentos requeridos, sistemas de garantia da qualidade do fabricante, procedimentos de testes de aceitação de produção, instruções de operação, procedimentos de inspeção e manutenção, identificação e registro de grandes reparos e grandes alterações, e aeronavegabilidade continuada.

b) *Aeronave Leve Esportiva* significa uma aeronave, excluindo helicóptero ou aeronave cuja sustentação dependa diretamente da potência do motor (“*powered-lift*”), que desde a sua certificação original, cumpre com as seguintes características:

- (1) Peso máximo de decolagem menor ou igual a:
 - (i) 600 quilogramas para aeronave a ser operada a partir do solo apenas; ou
 - (ii) 650 quilogramas para aeronave a ser operada a partir da água.
- (2) Velocidade máxima em vôo nivelado com potência máxima contínua (V_H) menor ou igual a 120 knots CAS, sob condições atmosféricas padrão ao nível do mar.
- (3) Velocidade nunca exceder (V_{NE}) menor ou igual a 120 knots CAS para um planador.
- (4) Velocidade de estol (ou velocidade mínima em vôo estabilizado), sem o uso de dispositivos de hipersustentação (V_{S1}), menor ou igual a 45 knots CAS no peso máximo de decolagem certificado e centro de gravidade mais crítico.
- (5) Assentos para não mais do que duas pessoas, incluindo o piloto.
- (6) Um único motor, alternativo, caso a aeronave seja motorizada.
- (7) Uma hélice de passo fixo, ou ajustável no solo, caso a aeronave seja motorizada, mas não seja um motoplanador.
- (8) Uma hélice de passo fixo ou auto-embandeirável, caso a aeronave seja um motoplanador.
- (9) Um sistema de rotor de passo fixo, semi-rígido, tipo gangorra, de duas pás, caso a aeronave seja um girocôptero.
- (10) Uma cabine não pressurizada, caso a aeronave tenha uma cabine.
- (11) Trem de pouso fixo, exceto para aeronave a ser operada a partir da água ou planador.
- (12) Trem de pouso fixo ou retrátil, ou um casco, para aeronave a ser operada a partir da água.
- (13) Trem de pouso fixo ou retrátil, para planador.

2.2 Aeronave leve esportiva (Light Sport Aircraft – LSA)

2.2.1 Há cinquenta anos, a diferença tecnológica entre uma aeronave de projeto certificado e uma aeronave de construção amadora, voltada a atividades recreativas, era pequena. Com a evolução da tecnologia e o contínuo aumento dos níveis de segurança, essa diferença aumentou significativamente, o que evidentemente se traduziu em custos cada vez maiores para desenvolver um projeto de aeronave a ser certificada.

2.2.2 Um dos grandes diferenciais entre uma aeronave de construção amadora e uma aeronave de projeto certificado é a exploração econômica da aeronave. Em aeronaves construídas por amadores, não se pode garantir os mesmos níveis de segurança de aeronaves de projeto certificado. Por conta disso, se estabelecem várias limitações operacionais, entre elas a proibição da exploração econômica.

2.2.3 Em resumo, o custo para certificar uma aeronave é geralmente proibitivo para os pequenos fabricantes. Além disso, mesmo quando pequenos fabricantes conseguem certificar suas aeronaves, esse custo acaba sendo transferido para o usuário final. Considerando esta situação, a FAA implantou em 2004 a categoria de aeronaves leves esportivas (Light Sport Aircraft – LSA). A categoria LSA foi concebida para permitir que certas aeronaves, ainda que não tenham um projeto certificado pela própria autoridade de aviação civil, pudessem realizar algumas atividades remuneradas: reboque de planadores ou veículo ultraleve não motorizado, e treinamento em voo.

2.2.4 Para tal, a aeronave leve esportiva deverá ser projetada e construída de forma a atender a normas aceitas pela autoridade de aviação civil (as chamadas normas consensuais), que no caso dos Estados Unidos, são normas da ASTM International.

2.2.5 Para fazer jus a essas prerrogativas de exploração econômica, a aeronave deverá ser completamente montada pelo fabricante e operar de acordo com um certificado de aeronavegabilidade especial para a categoria leve esportiva, quando as alterações regulamentares correspondentes a esta categoria forem incorporadas ao RBAC 91. Caso a aeronave não tenha sido totalmente montada pelo fabricante, um certificado de autorização de voo experimental será emitido, tendo como contrapartida a proibição das atividades remuneradas.

2.2.6 A implantação da aeronave leve esportiva cria uma nova categoria de aeronaves, com nível de segurança adequado, intermediário entre as de construção amadora e as de projeto certificado (especificamente, aquelas certificadas conforme o RBAC 23 ou 27). Espera-se que, com essa nova categoria, haja um maior desenvolvimento da aviação geral, visto que a aeronave leve esportiva será uma aeronave de baixo custo e de operação mais segura que uma aeronave de construção amadora. Além disso, quando as alterações regulamentares correspondentes à aeronave leve esportiva forem incorporadas aos RBAC 43 e 61, outra vantagem será a de que a aeronave poderá ser operada por pilotos com habilitação menos rígida que a de piloto privado (chamado de “sport pilot” nos Estados Unidos) e que certas tarefas de manutenção poderão ser executadas pelo próprio piloto.

2.3 Fundamentação

2.3.1 Os fundamentos legais, regulamentares e normativos que norteiam a proposta são os que se seguem:

- a) Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005;
- b) Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946;

- c) RBAC 11, de 11 de fevereiro de 2009;
- d) Resolução nº 30, de 21 de maio de 2008; e
- e) IN nº 15, de 20 de novembro de 2008.

3. PROPOSTA DE REGULAMENTO

- 3.1.1. A proposta de inclusão de definições ao regulamento de que trata esta audiência pública encontra-se na resolução ora submetida à apreciação, objetivando à revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC 01, emenda 00 “Definições, Regras de Redação e Unidades de Medida”.

4. AUDIÊNCIA PÚBLICA

4.1. Convite

- 4.1.1. 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 as respectivas argumentações. Os comentários referentes a impactos pertinentes que possam resultar da proposta contida nesta audiência pública serão bem-vindos.
- 4.1.2. Os interessados devem enviar os comentários identificando o assunto para os endereços informados no item 4.2, por via postal ou via eletrônica (e-mail), usando o formulário F-200-22, disponível no endereço eletrônico [http:// www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp](http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciasPublicas.asp).
- 4.1.3. Todos os comentários recebidos dentro do prazo desta audiência pública serão analisados pela ANAC. Ressalta-se que o texto final do RBAC 01, emenda 01 poderá sofrer alterações em relação ao texto proposto em função da análise dos comentários recebidos. Caso necessário, será realizada uma nova audiência pública dada à relevância dos comentários recebidos.

4.2. Período para recebimento de comentários

Os comentários referentes a esta audiência pública devem ser enviados no prazo de 30 dias corridos da publicação do Aviso de Convocação no DOU.

4.3. Contato

Para informações adicionais a respeito desta audiência pública, favor contatar:

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC
Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR
Gerência Técnica de Processo Normativo – GTPN
Avenida Cassiano Ricardo, 521 - Bloco B - 2º Andar - Jardim Aquarius
12246-870 - São José dos Campos - SP
Fax: (12) 3797-2330
e-mail: ggcp-gr@anac.gov.br