

RELATÓRIO DE ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

COMENTÁRIOS RECEBIDOS SOBRE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROCESSO Nº 60800.017616/2010-14 ALTERAÇÃO DO RBAC 21 (CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO) E REVOGAÇÃO DO RBHA 38 (PROCEDIMENTOS PARA FABRICAÇÃO DE CONJUNTOS DE MONTAGEM DE AERONAVES EXPERIMENTAIS).

ORIGEM / COMENTÁRIO	OBSERVAÇÃO SOBRE O COMENTÁRIO
Oscar José da Silva	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>21.191(i)</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>(4) tenha recebido a marca de nacionalidade PU durante a vigência da RBHA 103A.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Nas justificativas apresentadas pela Anac para alteração do RBAC 21 no tocante às aeronaves classificadas como ultraleves segundo o RBHA 103A então vigente, é afirmado que a proposta causará mínimo impacto à frota existente, preservando os legítimos interesses de fabricantes e proprietários, e evitando prejuízos desnecessários.</p> <p>Entretanto, está claro nessas alterações que os ultraleves cujas características não atendam às especificações de aeronave leve esportiva (LSA), nos termos do RBAC 01, não estarão aptos a receber o CAVE para operação de aeronave leve esportiva, previsto no RBAC 21, parágrafo 21.191(i).</p> <p>Essa restrição indubitavelmente causará imensos prejuízos aos proprietários de ultraleves hoje existentes que não atendem às especificações da categoria LSA. Assim, alguém que investiu na compra de um desses ultraleves com a garantia que lhe era dada pela RBHA 103A de que poderia operá-lo com um CPD ou CPR, não mais poderá operar essas aeronaves a partir do momento que seus certificados de piloto forem substituídos pelo CPL. Por certo, essa situação acarretará inúmeras demandas judiciais contra a Anac, que não estaria respeitando a situação jurídica dos proprietários de ultraleves constituída sob a égide do RBHA 103A.</p> <p>Além disso, a nova norma não é clara até mesmo em relação aos ultraleves elegíveis para receber o CAVE para operação de aeronave leve esportiva. Isso porque, para receber esse certificado, haverá necessidade de demonstração do enquadramento da aeronave nas especificações da categoria LSA constantes do RBAC 01. Isso</p>	<p>Comentário não aproveitado. A marca de nacionalidade PU tem sido usada para aeronaves ultraleves. A regra de transição para essas aeronaves está contida no subparágrafo 21.191(g)(2) da proposta de emenda 01 ao RBAC 21. O Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE para essas aeronaves será emitido com o propósito de operação de aeronave de construção amadora. As aeronaves ultraleves que se enquadrarem na definição de aeronave leve esportiva constante do RBAC 01 poderão receber um CAVE com propósito de operação de aeronave leve esportiva de acordo com o subparágrafo 21.191(i)(1) da proposta de emenda 01 ao RBAC 21, desde que satisfaçam às demais exigências deste requisito acerca da data de finalização e do local da construção. Conforme as definições de ultraleve do RBHA 103A e de aeronave leve esportiva do RBAC 01, há nítidas diferenças de características entre as duas categorias. Dessa forma, a fim de evitar a descaracterização da nova categoria, uma vez que o parágrafo 21.191(i) do RBAC 21 se refere à emissão de CAVE para aeronave leve esportiva, optou-se por inserir a regra</p>

<p>não está definido como deverá ser feito.</p> <p>Portanto, a inclusão do item (4) no parágrafo 21.191(i) conforme ora estou propondo parece ser uma forma de se fazer a transição dos atuais ultraleves para a nova categoria de aeronaves leves esportivas com o mínimo prejuízo operacional e financeiro para os atuais proprietários de ultraleves adquiridos nos termos do RBHA 103A, por se tratar de uma regra clara, não restritiva e incondicional.</p> <p>Há que ser ressaltado, ainda, que essa proposta torna sem validade o item (2) do parágrafo 21.191(g).</p>	<p>de transição para ultraleves no parágrafo 21.191(g).</p> <p>A licença/habilitação que será exigida dos pilotos em cada caso será especificada pelo RBAC 61.</p> <p>A demonstração do enquadramento da aeronave nas especificações da categoria leve esportiva será especificada em Manual de Procedimento – MPR a ser emitido pela ANAC.</p>
Edson Souza de Jesus Filho	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>Inclusão do requisito 21.20.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>Necessário incluir o requisito 21.20 de acordo com o previsto no regulamento americano Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) e detalhado através da AC 21-SoC</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Enfatizar a responsabilidade do requerente com relação ao cumprimento de todos os requisitos afetados.</p>	<p>O texto do requisito 21.20 do 14 CFR Part 21 foi incluído pelo Amdt. 21-92, em vigor a partir de 16 de abril de 2011. A incorporação ou não do texto deste requisito ao RBAC 21, bem como de outros requisitos das emendas 21-92 e posteriores do 14 CFR Part 21, será avaliada em revisões posteriores do RBAC 21.</p>
Edson Bruno Piramo Junior	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>21.191 Certificados de autorização de voo experimental</p> <p>Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos:</p> <p>(a) pesquisa e desenvolvimento. Ensaios de novas concepções de projeto de aeronave, novos equipamentos aeronáuticos, novas instalações em aeronaves, novas técnicas operacionais e/ou novos empregos para a aeronave.</p> <p>(b) demonstração de cumprimento com requisitos. Condução de ensaios em voo ou outras operações visando demonstrar cumprimento com os regulamentos de aeronavegabilidade, incluindo os voos necessários à emissão de certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo, voos para substanciar grandes modificações de projeto e voos para demonstrar cumprimento com requisitos de funcionamento e de confiabilidade.</p> <p>(c) treinamento de tripulações. Treinamento das tripulações de voo do requerente.</p> <p>(d) exibição. Exibição das qualidades de voo, de desempenho ou de características peculiares da aeronave em demonstrações, produções cinematográficas, programas de televisão e outras produções similares, bem como</p>	<p>A ANAC já está trabalhando para desenvolver formulários, procedimentos e/ou Instruções Suplementares relativos a vários dos propósitos de emissão de Certificado de Autorização de Voo Experimental, conforme descritos na seção 21.191 do RBAC 21. Entretanto, discordamos da afirmação de que “O registro de uma aeronave com um propósito diferente da construção amadora, por exemplo aeronave de competição aérea, fica prejudicado”, uma vez que a previsão em regulamento é suficiente para permitir a solicitação e a emissão do certificado. São emitidas</p>

<p>manutenção da proficiência das tripulações na condução de tais exibições, incluindo (para tais tripulantes) a execução dos voos de e para os locais de tais demonstrações e produções.</p> <p>(e) Competição aérea. Participação em competições aéreas, incluindo o treinamento de pessoal participante da competição e os voos de e para o local da competição.</p> <p>(f) Pesquisa de mercado. Utilização da aeronave com o propósito de conduzir pesquisas de mercado, demonstrações para venda e treinamento das tripulações do comprador da aeronave, apenas conforme previsto na seção 21.195.</p> <p>(g) Operação de aeronave de construção amadora.</p> <p>(1) Operação de aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação; ou</p> <p>(2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 3 anos], desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.</p> <p>(h) Operação de aeronave categoria primária montada a partir de conjuntos. Operação de aeronave categoria primária que atenda aos requisitos do parágrafo 21.24(a)(1) e que tenha sido montada por uma pessoa a partir de conjuntos fabricados pelo detentor de um certificado de organização de produção, mas cuja montagem foi realizada sem a supervisão e sem o controle de qualidade de tal detentor, como estabelecido no parágrafo 21.184(a).</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>O item 21.191 do RBAC 21 contempla no total 8 (oito) propósitos para emissão de certificado de autorização de voo para aeronaves experimentais, porém só formulários e procedimentos para o registro de aeronaves experimentais construídas por amadores, propósito “g” (golf) do item 21.191 do RBAC 21.</p> <p>O registro de uma aeronave com um propósito diferente da construção amadora, por exemplo aeronave de competição aérea, fica prejudicado, pois as aeronaves empregadas em competição aérea e os outros propósitos, não atendem necessariamente aos requisitos de uma aeronave de construção amadora.</p> <p>Fica a sugestão para criação de formulários e procedimentos distintos para cada um dos casos.</p>	<p>orientações adicionais quando o volume de solicitações, dificuldades no entendimento do processo e conveniência justificam tal ação. De qualquer forma, acolhemos a sugestão a fim de buscar a melhoria contínua dos processos da Agência e a interação com os regulados.</p>
<p>Federação Brasileira de Voo a Vela - Thomas Milko - Presidente e respectiva equipe</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>21.24 Emissão de certificado de tipo: aeronave categoria primária</p> <p>(a) O requerente faz jus a um certificado de tipo para uma aeronave categoria primária se:</p> <p>(...)</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo maior desta revisão é atualizar o RBAC 21 no que se refere à emissão de certificados de autorização de voo experimental para aeronaves ultraleves e aeronaves leves esportivas. O</p>

(2) o requerente submeter:

(i) exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, um termo, na forma e maneira aceitáveis pela ANAC, declarando que: ele executou as análises de engenharia necessárias à demonstração de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis; ele conduziu os apropriados ensaios em voo, estruturais, de propulsão e de sistemas necessários à demonstração de que a aeronave, seus componentes e seus equipamentos são confiáveis e funcionam apropriadamente; o projeto de tipo cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade e de ruído estabelecidos para a aeronave segundo o parágrafo 21.17(f); e nenhuma particularidade ou característica da aeronave torna-a insegura para o uso pretendido;

(...)

(c) Para aeronaves construídas no exterior, em um país com o qual o Brasil tenha um acordo bilateral para aceitação dessas aeronaves ou, se não existir esse acordo, com base no reconhecimento do certificado de tipo emitido pela autoridade de aviação civil estrangeira, e desde que a importação seja feita a partir do país do detentor do projeto de tipo:

(1) a declaração requerida pelo parágrafo (a)(2)(i) desta seção deve ser feita pela autoridade de aviação civil do país exportador; e

(2) os manuais, letreiros, listas, marcas de instrumentos e os documentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem ser apresentados em português ou em inglês.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

21.24 Emissão de certificado de tipo: aeronave categoria primária

(a) O requerente faz jus a um certificado de tipo para uma aeronave categoria primária se:

(2) o requerente submeter:

(i) exceto como previsto ~~no parágrafo (e)~~ nos parágrafos (c) e (d) desta seção, um termo, na forma e maneira aceitáveis pela ANAC, declarando que: ele executou as análises de engenharia necessárias à demonstração de conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis; ele conduziu os apropriados ensaios em voo, estruturais, de propulsão e de sistemas necessários à demonstração de que a aeronave, seus componentes e seus equipamentos são confiáveis e funcionam apropriadamente; o projeto de tipo cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade e de ruído estabelecidos para a aeronave segundo o parágrafo 21.17(f); e nenhuma particularidade ou característica da aeronave torna-a insegura para o uso pretendido;

(...)

(c) Para aeronaves construídas no exterior, em um país com o qual o Brasil tenha um acordo bilateral para aceitação dessas aeronaves ou, se não existir esse acordo, com base no reconhecimento do certificado de tipo emitido pela autoridade de aviação civil estrangeira, e desde que a importação seja feita a partir do país do detentor do projeto de tipo:

(1) a declaração requerida pelo parágrafo (a)(2)(i) desta seção deve ser feita pela autoridade de aviação civil do país exportador; e

(2) os manuais, letreiros, listas, marcas de instrumentos e os documentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta

comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.

seção devem ser apresentados em português ou em inglês.

(d) Para aeronaves construídas no exterior, em um país com o qual o Brasil tenha um acordo bilateral para aceitação dessas aeronaves ou, se não existir esse acordo, com base no reconhecimento do certificado de tipo emitido pela autoridade de aviação civil com jurisdição sobre o país do fabricante ou do detentor do certificado de tipo, quando a importação for feita a partir de outros países:

(1) a declaração requerida pelo parágrafo (a)(2)(i) desta seção deve ser feita pela autoridade de aviação civil com jurisdição sobre o país do fabricante ou do atual detentor do certificado de tipo; e

(2) o requerente deve comprovar, em forma aceitável pela ANAC, a conformidade do certificado de tipo do país exportador em relação ao certificado de tipo original, isto é, aquele emitido no país do fabricante ou no país do atual detentor do certificado de tipo; e

(3) os manuais, letreiros, listas, marcas de instrumentos e os documentos requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem ser apresentados em português ou em inglês.

JUSTIFICATIVA

É necessário prever, em nossa regulamentação, os reflexos das mudanças político-econômico-legais em outras partes do mundo. Particularmente:

- na Europa, de onde saiu à imensa maioria dos projetos de tipo e dos exemplares fabricados de planadores e motoplanadores, está em longa transição a passagem das responsabilidades aeronáuticas das autoridades nacionais para a autoridade continental (EASA), com detalhamentos bastante complexos;

- no arcabouço jurídico relativo à aviação civil europeia, em diversos casos já não mais existe distinção se um documento ou aprovação é emitido por um Estado-Membro ou por outro. O mesmo princípio se aplica a detentores (usuários) de um Estado-Membro ou de outro. Apenas como exemplo, é perfeitamente possível pilotar uma aeronave registrada em um país (da União Europeia) com licença emitida por outro, ou fazer a manutenção de uma aeronave em uma oficina de um país diferente do país de registro da mesma; raciocínios análogos se aplicam não somente à operação de aeronaves, mas também ao projeto e fabricação de aeronaves;

- é relativamente comum encontrar planadores com certificados de tipo originalmente emitidos para um fabricante de um país europeu, mas que atualmente tem um detentor de certificado de tipo, para aquele mesmo projeto, mas agora localizado em outro país europeu; talvez isto não ocorra com frequência para aeronaves de grande porte, mas ocorre no mercado da pequena aviação devido aos efeitos de escala de produção e consolidações necessárias à sobrevivência em um ambiente cada vez mais competitivo;

- para aeronaves usadas, é comum serem as mesmas exportadas a partir de países diferentes do país do fabricante;

- para planadores e motoplanadores, cuja utilização é relativamente baixa e a manutenção é simples, a vida útil chega facilmente a três, quatro ou cinco décadas;

Assim, existem muitas aeronaves cujos certificados de tipo foram emitidos à época no país importador (Estados Unidos, por exemplo), baseados na regulamentação em vigor localmente e/ou na certificação de tipo original, emitida no país do fabricante do planador (Alemanha, por exemplo). Portanto, por fatores históricos, nem sempre a autoridade de aviação civil do país exportador (FAA, por exemplo) terá condições de garantir que o certificado de

<p>tipo emitido localmente (isto é, nos EUA, por exemplo), no passado, continua conforme as condições definidas pelo ATUAL detentor do certificado de tipo no país em que ocorreu a fabricação (no exemplo, Alemanha); lembremos que, historicamente, nem sempre o detentor de um certificado de tipo em um país importador era o próprio fabricante do país original: muitas vezes foi o importador, fosse ele pessoa física ou jurídica;</p> <p>- não obstante a redação do item (c) proposta pela ANAC seja aquela desejável a longo prazo, isto é, quando as diversas transições já tiverem ocorrido, torna-se necessário a previsão no item (d) proposto pela FBVV enquanto durarem as transições;</p> <p>- como exemplo final, pode-se consultar o acordo recente (e respectivas transições) entre FAA e EASA: http://easa.europa.eu/rulemaking/export-certificate-of-airworthiness.php</p>	
<p>Federação Brasileira de Voo a Vela - Thomas Milko - Presidente e respectiva equipe</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>21.183 Emissão de certificado de aeronavegabilidade padrão para aeronaves categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte e para balões livres tripulados e aeronaves de classe especial (...)</p> <p>(d) Aeronaves usadas e aeronaves militares convertidas para uso civil. O requerente de um certificado de aeronavegabilidade padrão para uma aeronave usada ou uma aeronave militar convertida para uso civil faz jus a esse certificado se:</p> <p>(1) ele apresentar evidências, à ANAC, de que a aeronave está conforme um projeto de tipo isento de, ou aprovado por, um certificado de tipo ou aprovado por um certificado suplementar de tipo e atende as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;</p> <p>(2) a aeronave (exceto aeronave com certificado de autorização de voo experimental que tenha tido um certificado de aeronavegabilidade padrão) tiver sido inspecionada de acordo com os requisitos de desempenho de inspeções de 100 (cem) horas como estabelecido no RBHA 43.15, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo, e tiver sido considerada aeronavegável:</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>21.183 Emissão de certificado de aeronavegabilidade padrão para aeronaves categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte e para balões livres tripulados e aeronaves de classe especial (...)</p> <p>(d) Aeronaves usadas e aeronaves militares convertidas para uso civil. O requerente de um certificado de aeronavegabilidade padrão para uma aeronave usada ou uma aeronave militar convertida para uso civil faz jus a esse certificado se:</p> <p>(1) ele apresentar evidências, à ANAC, de que a aeronave está conforme um projeto de tipo isento de, ou aprovado por, um certificado de tipo ou aprovado por um certificado suplementar de tipo e atende as diretrizes de aeronavegabilidade aplicáveis;</p> <p>(2) a aeronave (exceto aeronave com certificado de autorização de voo experimental que tenha tido um certificado</p>	<p>Conforme exposto na justificativa à audiência pública, o objetivo maior desta revisão é atualizar o RBAC 21 no que se refere à emissão de certificados de autorização de voo experimental para aeronaves ultraleves e aeronaves leves esportivas. O comentário apresentado aborda outro aspecto do regulamento. Informamos que acolhemos o comentário para análise em revisões posteriores do RBAC 21.</p>

de aeronavegabilidade padrão) tiver sido inspecionada de acordo com os requisitos de desempenho de inspeções anuais ou de 100 (cem) horas como estabelecido no RBHA 43.15, ou dispositivo correspondente do RBAC que venha a substituí-lo, e tiver sido considerada aeronavegável:

JUSTIFICATIVA

Como é público e notório, nem todas as aeronaves têm inspeções de 100 horas em seu programa de manutenção definido pelo fabricante. Por exemplo, para os planadores é muito mais comum encontrar apenas inspeções anuais. Deste modo, “anuais” ou “de 100 horas” devem ser aplicáveis conforme o caso específico da aeronave, seguindo inclusive aquilo já previsto e esclarecido no Apêndice “D” do RBHA43.

Federação Brasileira de Voo a Vela - Thomas Milko - Presidente e respectiva equipe

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

21.191 Certificados de autorização de voo experimental

Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos:

(...)

(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; ou

(2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 3 anos], desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.

(...)

(i) Operação de aeronave leve esportiva que:

(1) por suas características, se enquadre na definição de aeronave leve esportiva segundo a seção 01.1 do RBAC 01 e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 5 anos], desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil; ou

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

21.191 Certificados de autorização de voo experimental

Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos:

(...)

(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; ou

(2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta

Comentário não aproveitado. Realmente a intenção da ANAC com as regras de transição para ultraleves e para aeronaves leves esportivas, descritas nos subparágrafos 21.191(g)(2) e 21.191(i)(1), respectivamente, da proposta de emenda 01 ao RBAC 21 é permitir a adaptação de fabricantes nacionais às mudanças na regulamentação. Quanto ao cenário mencionado, uma alternativa é importar conjuntos (*kits*) para montagem de planadores ou motoplanadores e efetuar 51% ou mais da construção da aeronave no Brasil, seja por um construtor amador ou por uma fábrica. Se o planador ou motoplanador se enquadrar na definição de ultraleve conforme o RBHA 103A e a construção for caracterizada como amadora, a aeronave poderá receber um Certificado de Autorização de Voo Experimental – CAVE conforme o 21.191(g)(1). Por outro lado, se a construção for realizada por uma fábrica brasileira, a aeronave poderá receber um CAVE de acordo com o 21.191(g)(2), desde que não tenha se esgotado o prazo de 3 anos. Se o planador ou motoplanador se enquadrar na definição de aeronave leve esportiva conforme o RBAC 01, ele poderá receber um CAVE de acordo com o 21.191(i)(1) ou (2). Aeronaves importadas prontas ou com mais de 49% da construção realizada no

<p>emenda + 3 anos], desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.</p> <p>(3) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 1 ano], caso a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada fora do Brasil.</p> <p>(...)</p> <p>(i) Operação de aeronave leve esportiva que:</p> <p>(1) por suas características, se enquadre na definição de aeronave leve esportiva segundo a seção 01.1 do RBAC 01 e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 5 anos], desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil; ou</p> <p>(2) por suas características, se enquadre na definição de aeronave leve esportiva segundo a seção 01.1 do RBAC 01 e cuja construção seja finalizada e evidenciada até [data de publicação desta emenda + 3 anos], caso a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada fora do Brasil; ou</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>A FBVV considera justa a preocupação em proteger os interesses dos fabricantes nacionais e saúda a iniciativa da ANAC em estabelecer adequados prazos de transição para os mesmos. Ocorre, no entanto, que não existe no mercado nacional, e nem é viável a curto e médio prazo, a oferta de planadores e motoplanadores com tecnologia e desempenho comparáveis ao existente no resto do mundo. Ressalte-se que nem ao menos estamos abordando a questão de competitividade de preços, mas tão somente a disponibilidade de desempenho e tecnologia adequados. Para ilustrar a questão, basta lembrar-se dos exemplos da IPE – Indústria Paranaense de Estruturas (com o Quero-Quero e o Nhapecan) e da Aeromot (com o Ximango) que, mesmo recebendo forte suporte financeiro e técnico da União, não conseguiram sobreviver por óbvia falta de escala. Assim, os trechos propostos pela FBVV visam cobrir a indesejável, porém imprescindível importação de planadores e motoplanadores, a curto prazo, fundamentais à reposição da envelhecida frota nacional. Faz-se necessário lembrar, ainda, que diversos volovelistas já têm, no presente momento, pedidos de fabricação colocados e em andamento com fabricantes no exterior e que, em muitos casos, o prazo de entrega se aproxima dos 24 meses, devido à característica artesanal de produção e acabamento deste tipo de aeronave. Com a proposta da FBVV, os fabricantes nacionais continuam tendo a vantagem da transição 2(dois) anos mais longa que para os fabricantes estrangeiros.</p>	<p>exterior podem receber certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva conforme o parágrafo 21.190(d) ou CAVE de acordo com o subparágrafo 21.191(i)(3) ou, ainda, devem ter certificado de tipo para obtenção de um certificado de aeronavegabilidade padrão.</p> <p>Entretanto, qualquer pessoa pode submeter petição de isenção de regra de acordo com a seção 11.25 do RBAC 11, que será analisada pela ANAC conforme a seção 11.27 do mesmo regulamento.</p>
<p>Federação Brasileira de Voo a Vela - Thomas Milko - Presidente e respectiva equipe</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>(não existente)</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>21.191 Certificados de autorização de voo experimental Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos:</p>	<p>Comentário não aproveitado. Se a validade de um CAVE ou CAV emitido de acordo com o RBHA 21, vigente até março de 2010, não tiver expirado, o respectivo certificado permanece válido. Quando a validade terminar, o certificado deve ser renovado para que a aeronave possa continuar operando. Todos os propósitos para os quais um CAVE ou um CAV eram emitidos de acordo com as seções</p>

<p>(...) (j) aeronave que tenha recebido, até [data de publicação desta emenda] um Certificado de Autorização de Voo ou um Certificado de Autorização de Voo Experimental.</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>Existem diversas razões, historicamente, pelas quais uma aeronave recebeu, no Brasil, do DAC ou da ANAC, um Certificado de Autorização de Voo Experimental (que continua existindo e tendo novas emissões) ou um Certificado de Autorização de Voo (que continua existindo, mas sem novas emissões). O item (j) proposto pela FBVV é necessário para cobrir a grande maioria de tais casos, que muito provavelmente não conseguiriam se enquadrar nos demais casos previstos em 21.191.</p>	<p>21.191 e 21.192 do RBHA 21, respectivamente, já estão contemplados na seção 21.191 do RBAC 21 desde a sua emissão inicial (emenda 00). Além disso, o trecho sugerido para inclusão não é propriamente um propósito para emissão de CAVE.</p>
<p>Federação Brasileira de Voo a Vela - Thomas Milko - Presidente e respectiva equipe</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>21.193 Certificado de autorização de voo experimental. Generalidades O requerente de um certificado de autorização de voo experimental deve entregar, junto com o requerimento, as seguintes informações: (...) (e) no caso de aeronave leve esportiva montada a partir de conjunto a ser certificada de acordo com o parágrafo 21.191(i)(2), um requerente deve apresentar o seguinte: (1) evidências de que uma aeronave de mesma marca e modelo foi fabricada e montada pelo fabricante dos conjuntos da aeronave e que a mesma tenha tido um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva;</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>21.193 Certificado de autorização de voo experimental. Generalidades O requerente de um certificado de autorização de voo experimental deve entregar, junto com o requerimento, as seguintes informações: (...) (e) no caso de aeronave leve esportiva montada a partir de conjunto a ser certificada de acordo com o parágrafo 21.191(i)(2), um requerente deve apresentar o seguinte: (1) evidências de que uma aeronave de mesma marca e modelo foi fabricada e montada pelo fabricante dos conjuntos da aeronave e que a mesma tenha tido um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva, ou em categoria similar, se aceitável pela ANAC;</p> <p>JUSTIFICATIVA</p>	<p>Comentário não aproveitado. O parágrafo (e) da seção 21.193 foi incluído no regulamento norte americano 14 CFR Part 21 na emenda 21-85, de 2004. A FAA explica que o fabricante deve construir pelo menos uma aeronave completa da mesma marca e modelo para que uma aeronave montada a partir de um conjunto possa receber um certificado de acordo com o parágrafo 21.191(i), e que a aeronave montada pelo fabricante deve ter recebido um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. Os objetivos desta regra são fornecer uma evidência de que a aeronave cumpre com as normas consensuais aplicáveis e verificar se o fabricante completou o processo de projeto, fabricação, montagem e teste de uma aeronave da mesma marca e modelo (vide <i>Notice of Proposed Rulemaking – NPRM nº 02-03</i>, publicada no <i>Federal Register</i> em 5 de fevereiro de 2002, Volume 67, Número 24, e <i>Final Rule</i> correspondente à emenda nº 21-85, publicado no <i>Federal Register</i> Volume 69, Número 143, de 27 de julho de 2004, disponíveis na rede mundial de computadores). Seguindo a filosofia norte-americana, a intenção do parágrafo 21.193(e)(1) do RBAC 21 é que, antes de emitir um certificado de autorização de voo</p>

<p>Existem, no mundo, algumas normas “consensuais”. Apenas como exemplo, os países europeus adotam, fora do âmbito da EASA, normas consensuais de ultraleves em que os limites de peso máximo de decolagem são 300kgf (monoplace) ou 450 kgf(biplace), acrescidos de 22,5 kgf se equipados com paraquedas balístico de recuperação da aeronave. Sabe-se que tais normas europeias atendem aos requisitos ASTM para a LSA norte-americana. Evidência disso é que, assim que foi aprovada a regulamentação de LSA pela FAA, o mercado norte americano foi tomado por ultraleves concebidos e fabricados na Europa, obedecendo as normas europeias para tais ultraleves. Em casos em que tenha ocorrido a efetiva exportação de um determinado modelo da Europa para os EUA e que o importador Norte americano tenha optado por enquadrá-la como LSA (o que nem sempre ocorreu no caso de planadores, pois é comum a opção pelo certificado experimental), a demonstração do item 21.193 (e) (1) é automática. No entanto, se não ocorreu exportação para os EUA ou se o importador optou pelo enquadramento como experimental (como é comum lá), então não haverá certificado de aeronave leve esportiva já emitida em outro país do mundo, apesar de exemplares daquele modelo já voarem na Europa. Com o ajuste proposto pela FBVV, a ANAC explicita o poder discricionário de aceitar ou não um certificado emitido com base em regulamentação similar às normas ASTM norte-americanas.</p>	<p>experimental para uma aeronave conforme o parágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, uma aeronave da mesma marca e modelo já tenha recebido, no Brasil, um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva.</p> <p>Para que uma aeronave obtenha, no Brasil, um CAVE segundo o parágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21, não basta que uma outra aeronave da mesma marca e modelo já possua, em outro país, um certificado similar ao certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva. É necessário que uma aeronave da mesma marca e modelo obtenha, no Brasil, um certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva antes que outras aeronaves possam obter CAVE segundo o parágrafo 21.191(i)(2) do RBAC 21. Para não gerar dúvidas quanto a esta interpretação, foi inserido, no parágrafo 21.193(e)(1), a expressão “no Brasil” referindo-se ao país onde deve ser obtido o certificado de aeronavegabilidade especial na categoria leve esportiva.</p> <p>Entretanto, qualquer pessoa pode submeter petição de isenção de regra de acordo com a seção 11.25 do RBAC 11, que será analisada pela ANAC conforme a seção 11.27 do mesmo regulamento.</p>
<p>Embraer - Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro</p>	
<p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>TEXTOS SUGERIDOS PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>JUSTIFICATIVA</p> <p>EMBRAER agradece a oportunidade de comentar a proposta do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 (RBAC no 21), intitulado "Certificação de Produto Aeronáutico", e revogação do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 38 (RBHA 38), intitulado "Procedimentos para Fabricação de Conjuntos para</p>	

Montagem de Aeronaves Experimentais":

A Embraer apoia a iniciativa da ANAC de harmonização do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC 21) com iniciativas já adotadas por autoridades aeronáuticas em outros países no que se refere à aviação leve desportiva.

Não obstante ao exposto, apenas ratificamos a importância da correta adaptação destes regulamentos frente as diferenças das estruturas legais que devem ser observadas pelas diferentes autoridades bem como as lições aprendidas durante os processos regulatórios que precedem esta harmonização.