



DESPACHO

À Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP

À Superintendência de Padrões Operacionais - SPO

À Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR

À Superintendência de Ação Fiscal - SFI

c.c. à Assessoria do Diretor Ricardo Fenelon Júnior

1. De ordem, encaminho manifestação da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – AOPA SEI (3249832) e, com o objetivo de subsidiar resposta da Diretoria, solicito às Superintendências indicadas análise conjunta a ser coordenada pela ASSOP.

2. Somadas às informações entendidas pertinentes pelas áreas, e considerando as manifestações 3253472 e 3253246 já apresentadas pela Superintendência de Padrões Operacionais, solicito instrução específica sobre as seguintes questões:

2.1. O segundo parágrafo da manifestação argumenta existirem 11 mil aeronaves que por insegurança jurídica e excesso de burocracia teriam deixado de integrar 2500 aeródromos e deixado **de prestar serviços, formar mão de obra, realizar pulverização e movimentar destinos turísticos**. Contudo o parágrafo seguinte e o restante do documento abordam a questão das limitações operacionais de aeronaves experimentais – objeto central do pleito. Sendo assim, solicito, além da verificação objetiva do dado apresentado pelo manifestante, esclarecimentos quanto à relação entre o uso de aeronaves experimentais e a prestação de serviços, formação de mão de obra, pulverização e movimentação de destinos turísticos.

2.2. A manifestação traz como principal argumento a composição dos requisitos FAR 91.319 com o Order 8130.2 vigentes no arcabouço regulatório da autoridade americana (FAA). Sobre este ponto, solicito:

2.2.1. Identificar no documento citado (Order 8130.2J), versão vigente, as passagens apontadas no sétimo parágrafo da manifestação e, uma vez identificadas, solicitar informação diretamente ao FAA sob casos concretos onde tais determinações são aplicadas, bem como, identificar eventuais condicionantes impostas para tal.

2.2.2. Identificar na regulamentação europeia - EASA (ou principais membros) e na regulamentação australiana – CASA a ocorrência ou não de instrução similar, indicando o nível hierárquico das normas que por ventura contenham tal instrução.

2.2.3. Prover análise contextualizada da realidade apresentada pelo conjunto normativo americano em comparação com as práticas já vigentes no âmbito da ANAC, bem como, avaliação dos mecanismos institucionais presentes (IS, autorizações especiais, etc...) no sentido de verificar a possibilidade de aplicação imediata de conceitos aprendidos da regulamentação internacional com os instrumentos já previstos pela ANAC.

2.3. O nono parágrafo da manifestação aponta que a Nota técnica nº 191/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO SEI(2539019) esclarece e soluciona a questão. Contudo, existem pontos da nota técnica que merecem fundamentação técnica adicional. Solicita-se:

2.3.1. Quanto ao parágrafo 6.10, apresentar os dados que permitem assumir a premissa de que: ***“as aeronaves que já obtiveram um CAVE, permite razoável convicção de que a***

aeronave não terá falha estrutural e que, em caso de falha de motor, poderiam planar até uma área desabitada”. Interessante verificar em base oficial dados que permitam inferir que a falha de motor é majoritariamente responsável pelos acidentes catalogados e que a ocorrência de acidentes/incidentes nessa categoria devido a outras falhas é residual.

2.3.2. Quanto ao parágrafo 6.12, esclarecer, com base nas características dos treinamentos aprovados para obtenção das devidas habilitações, se é seguro afirmar que os pilotos conhecem a razão de planeio da aeronave com motor inoperante e podem de forma eficiente avaliar em voo a capacidade de planeio para livramento de uma área densamente povoada em qualquer situação.

2.3.3. Quanto aos parágrafos 6.13, apresentar a análise que permitiu concluir que “**a solução foi criada para diminuir, sem impacto significativo para a segurança operacional, as restrições de acesso hoje existentes**”, considerando, além da situação especificamente exemplificada do aeródromo de Navegantes, a totalidade da questão de sobrevoos de áreas densamente povoadas.

2.3.4. Considerando o trecho extraído das limitações operacionais previstas no documento Order 8130.2J: “**The pilot in command must have a method to comply with the § 91.319(c) prohibition from operating over densely populated areas or in congested airways.**” Justificar a viabilidade prática do cumprimento, por parte dos pilotos, com a limitação estabelecida no requisito FAR 91.319(c) caso se estabelecesse, diretamente no regulamento, a definição de área densamente povoada na forma descrita pela NT 191/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO, e a viabilidade de fiscalização do cumprimento com esse requisito.

2.4. Quanto à afirmação no penúltimo parágrafo da manifestação de que a **regulamentação atual da ANAC é injustificada**, solicito apresentação do histórico de acidentes e incidentes, citações de manifestações disponíveis do CENIPA sobre o tema e análise de risco objetiva em relação à proposta de alteração prevista na 191/2018/GNOS/GTNO/GNOS/SPO.

2.5. O tema 3 da agenda regulatória trata de assunto diretamente relacionado ao pleito, sendo que, é importante ter uma visão coerente e unificada entre as superintendências quanto à natureza e os objetivos da regulamentação afeta à operação de aeronaves não certificadas no Brasil. Os argumentos aliados à revisão das normas operacionais devem, pois, guardar relação com aqueles utilizados para decidir quanto às questões de aeronavegabilidade. Assim, solicito posicionamento acerca da convergência de conceitos e posicionamento frente ao assunto considerando de forma conjunta: a proposta de revisão do RBHA-91, os desenvolvimentos da agenda regulatória, os posicionamentos anteriores provenientes da SAR, SPO e SFI relacionados ao tema.

3. Por fim, reconhecendo a ampla variabilidade do universo da aviação experimental, tendo em vista a existência, no requisito 91.319(c), de previsão de autorização de sobrevoos de áreas densamente povoadas pela ANAC, e ainda, a existência do adendo do CAVE como documento apto da registrar limitações, autorizações e especificidades destinadas à cada aeronave registrada, esclarecer sobre a possibilidade ou impossibilidade do uso de tais instrumentos para a gestão das permissões operacionais com base na característica de cada operador.



Documento assinado eletronicamente por **Diego Muniz Benedetti, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/07/2019, às 13:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3253246** e o código CRC **0887F63E**.