



O que a AOPA Brasil fez e pensa sobre a minuta da IS 91.319-001?

A AOPA Brasil (Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves) vem atuando formalmente a respeito do sobrevoo de áreas densamente povoadas por aeronaves chamadas "Experimentais" desde julho de 2019. Ao longo desses meses foram dedicadas centenas de horas de trabalho de conselheiros, diretores da Associação e especialistas, que trabalharam tecnicamente para que esse assunto fosse resolvido.

Nossa última reunião com a ANAC ocorreu há alguns dias, quando tivemos a oportunidade de apresentar os detalhes dos tópicos aqui identificados.

A AOPA Brasil acredita que uma parte tão grande da frota de aviação geral leve brasileira não pode permanecer sob insegurança jurídica e operacional, ainda mais quando se sabe que essas aeronaves decorrem de projetos consagrados mundialmente, com excelente histórico de segurança, como constatado mais recentemente pela própria ANAC, na sua Nota Técnica 67/2020.

Se não bastasse o que já sabemos no Brasil, a experiência internacional demonstra há muitos anos que é possível permitir, sem riscos adicionais, a operação de aeronaves chamadas Experimentais em aeroportos localizados em áreas densamente povoadas, bem como o sobrevoo dessas áreas em rota, que como quaisquer outras aeronaves, estão sujeitas às Regras do Ar (ICA 100-12).

É preciso promover uma cultura de diálogo, responsividade e confiança entre a ANAC e a comunidade aeronáutica.

A chamada Aviação Experimental possui vários temas a serem resolvidos, mas a AOPA Brasil acredita que a definição das regras básicas para a operação dessas aeronaves é o passo inicial para que isso ocorra.

O que pode ser melhorado na minuta da IS 91.319-001?

- Seu texto pode ser mais objetivo, explícito e diretivo. Quanto mais claro, maior a adesão da comunidade
- Suas instruções devem estar plenamente harmonizadas com regras já existentes, especialmente o RBAC 21, RBAC 61, RBAC 91, IS 21-191-001A e ICA 100-12
- A IS deve estar ao máximo alinhada com práticas e regras já existentes, que são efetivas e seguras

Quais as sugestões da AOPA Brasil à IS 91.319-001?

A AOPA Brasil apresentou 10 grandes tópicos de sugestões à IS, sob a forma de mais de 70 itens de alteração ao texto da minuta. De forma geral a nossa Associação enxerga a IS proposta como um primeiro passo, muito importante, para que a aviação chamada Experimental possa operar de forma plenamente legal e, por consequência, segura.

1. **Definição de Aeronave Experimental para fins dessa IS:** sem criar conceitos novos ou ambíguos, a IS deve reproduzir o que já está definido no RBAC 21, combinado com o detalhamento descrito na IS 21.191-001. Não se deve criar nenhum novo requisito além dos que já se encontram estabelecidos para o processo de certificação atual (Fases I e II).
2. **Manutenção das prerrogativas dos atuais Entes Qualificados:** já se sabe que os indicadores de segurança das aeronaves experimentais são alinhados aos de outras aeronaves de categoria similar. Essa frota já possui uma rede de profissionais e instituições credenciadas para a realização de manutenções, que deve poder continuar a realizar seus serviços, incluindo oficinas que operam sob o RBAC 145.
3. **A autorização a ser dada mediante as instruções dessa IS deve resolver não só as operações de pouso e decolagem, mas também sanar qualquer dúvida sobre o sobrevoo de áreas densamente povoadas em rota:** as operações de pouso e decolagem são o cerne da IS, mas não deve restar mais nenhuma dúvida quanto a autorização para que aeronaves experimentais sobrevoem áreas densamente povoadas quando em rota, cumprindo as Regras do Ar (ICA 100-12) e instruções dadas por órgãos de controle de tráfego aéreo, como já se faz atualmente.
4. **A IS deve valer para aeronaves homologadas para o voo Visual e Instrumento:** aeronaves experimentais homologadas IFR devem gozar das mesmas prerrogativas de pouso, decolagem e sobrevoo que a IS apresenta às aeronaves homologadas VFR.
5. **A IS também deve servir para planadores, balões e aeronaves de demonstração:** planadores, principalmente de instrução, foram certificados no Brasil na categoria Experimental e suas operações devem ser regularizadas, assim como balões e aeronaves de demonstração devem poder pleitear os benefícios dessa IS.
6. **Máxima clareza de critérios e menor quantidade possível de aeroportos "Restritos" ou "Proibidos":** a AOPA Brasil sempre foi contrária à classificação dos aeroportos para fins dessa IS. Porém, se a ANAC optar pela manutenção de categorias de aeroportos Restritos ou Proibidos, tais critérios devem ser absolutamente claros. A referência de 1,5 nm de necessidade de sobrevoo de área povoada, isolada, é insuficiente para caracterizar com segurança um aeroporto Restrito. Para sanar qualquer dúvida, a AOPA Brasil entende que para um aeródromo ser considerado restrito ele deve estar inserido numa cidade de porte definido e/ou estar entre os 10 aeroportos mais movimentados do país que, cumulativamente, não contem com rotas especiais ou acordos operacionais que permitam operações seguras e em coordenação com órgãos de controle de tráfego aéreo. Além disso, aeroportos localizados na Amazônia Legal não devem, em nenhuma hipótese, ser classificados como Restritos ou Proibidos, assim como não devem ser classificados como "Proibidos", aeroportos que, por restrições operacionais de tráfego aéreo existentes (como SBSP e SBGR, por exemplo), já não recebem operações da aviação geral leve.
7. **Exigência de Manuais e Documentos a Bordo:** Manuais de Hélice, Célula, Motor ou Itens Controlados devem ser mantidos íntegros e atualizados, porém não se deve exigir seu porte a bordo da aeronave. Sua apresentação à ANAC deve se dar mediante solicitação formal, com prazos e motivos definidos.
8. **Simplificação do Processo de Autorização:** A autorização deve estar válida a partir do momento em que o relatório de autorização para operação estiver emitido por um Ente Qualificado e tiver sido encaminhado à ANAC. Se nenhuma alteração na aeronave tiver ocorrido, autorizações já concedidas não devem precisar ser reemitidas.

9. **Experiência Recente do Piloto:** reproduzindo o que já está definido no RBAC 61, um piloto deve poder manter sua experiência recente na aeronave experimental portadora de autorização ou em qualquer outra aeronave, seja ela experimental ou homologada, de categoria equivalente ou superior à autorizada.
10. **Tratamento administrativo para desvios inadvertidos:** no espírito da regulação responsiva e da cultura de diálogo e confiança, eventuais processos administrativos ou sanções decorrentes de desvios inadvertidos às instruções dessa IS devem ser sempre iniciados com advertências formais, com explicações de como se deve proceder. A comunidade e a ANAC estarão ao longo dos próximos anos aprendendo a lidar com uma nova IS, erros podem ocorrer e serão muito mais facilmente corrigidos se o aprendizado sempre ocorrer primeiro com advertências e instruções.

Além desses tópicos, a AOPA Brasil sugeriu à ANAC que diversos ajustes ao texto, de modo a torna-lo mais simples. Quanto mais simples o texto, melhor seu entendimento e adesão aos procedimentos sugeridos.

A AOPA Brasil recomenda a seus associados que participem da Consulta Setorial.

Todo o público interessado deve participar.



Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – AOPA Brasil
Desde 1972, pela aviação geral brasileira

Conselho de Administração
Diretoria de Segurança Operacional