

Associação pede que a venda de aviões experimentais seja proibida

O acidente envolvendo o ex-presidente da mineradora Vale do Rio Doce Roger Agnelli, sua família e seus genros, no último sábado (19/3), incentivou o debate sobre o uso dos aviões experimentais no Brasil. O fato de não haver certificação devida nessas aeronaves traz ares de insegurança às pessoas e aos usuários desses modelos. A principal vantagem desses equipamentos em relação aos usados para o transporte do público é o preço menor, diretamente afetado pela falta de testes de segurança e reduzido número de certificações emitidas pelo governo.

Reprodução



Avião experimental modelo CA-9 caiu na zona norte de São Paulo no último sábado (19/3) com o ex-presidente da Vale Roger Agnelli e sua família.
Reprodução

No Brasil, a taxa de fiscalização de um projeto para a construção de um avião pequeno regular — com peso máximo de decolagem (PMD) menor que 5,7 mil kg — ou de um helicóptero de até 2,7 mil kg é de pelo menos R\$ 890 mil. Já o valor cobrado para aeronaves maiores, que possuem PMD maior que 30 mil kg, ou helicópteros acima de 4,5 mil kg de PMD chega a R\$ 4,4 milhões.

Um mês antes do acidente envolvendo o ex-presidente da Vale, a Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapavaa) impetrou ação na Justiça Federal do Distrito Federal pedindo que o poder público proíba a divulgação, a distribuição e a venda de aviões experimentais em todo o Brasil. Para a entidade, a comercialização dessas aeronaves fere a legislação consumerista e as normas da aviação civil.

"A classificação da aeronave como 'experimental' traz inúmeras consequências, sendo as principais a possibilidade de utilização em sua fabricação de materiais 'não aeronáuticos' e a não sujeição dessas aeronaves à certificação de sua aeronavegabilidade pela Anac [Agência Nacional de Aviação Civil]. Ou seja, as aeronaves 'experimentais' podem utilizar qualquer tipo de material em sua construção, não têm sua fabricação fiscalizada pela Anac, e seu projeto deve apenas indicar um 'engenheiro responsável', que normalmente é o próprio construtor, o qual será responsável pelo projeto, fiscalização do processo de fabricação, e pelo relatório final de inspeção", argumenta o advogado da Associação, **Rodrigo Gonzalez**, do escritório Espallargas, Gonzalez, Sampaio e Fidalgo.

Na petição, a Abrapavaa cita o artigo 6º do Código de Defesa do Consumidor, que coloca entre os direitos daquele que consome a proteção da vida, da saúde e da segurança contra os riscos resultantes de produtos e serviços considerados perigosos. Também usa como argumento o artigo 8º do CDC, que veda a comercialização de produtos ou serviços que trazem riscos à saúde ou segurança dos consumidores.

Em relação à legislação específica, o advogado da associação menciona os artigos 114 e 119 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que proíbem a concessão de autorização de voo para aviões sem aeronavegabilidade certificada. O primeiro dispositivo determina que “nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade”. Já o artigo 119 define que os aviões em processo de homologação, destinados à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação, e os produzidas por amadores estão sujeitos à emissão de certificados de autorização de voo experimental e de marca experimental.

Aviões experimentais

Consta no parágrafo 2º do artigo 67 do CBA que aviões experimentais são aqueles fabricados ou montados “por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior”. A legislação aeronáutica também delimita que a autoridade governamental é “responsável por regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores”.

Para diferenciar aeronaves experimentais das demais, a Anac impõe, como medida de segurança, que seja afixado no veículo uma placa de advertência com os seguintes dados: "Esta aeronave não satisfaz aos requisitos de aeronavegabilidade. Voo por conta e risco próprios, sendo proibida a sua exploração comercial". Segundo dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), no Brasil, entre 2011 e julho do ano passado, foram registrados 183 acidentes com aviões experimentais, 20 apenas no primeiro semestre de 2015. Esses incidentes resultaram em 63 mortes.

Outro dado alarmante é o tamanho do mercado da aviação experimental no Brasil, que é muito próxima a dos Estados Unidos, mesmo com todo o mercado brasileiro de aviação sendo 20 vezes menor que o dos EUA. Atualmente, no Brasil, existem 20 fabricantes experimentais e operam no país 6,4 mil aviões desse tipo, representando metade dos aviões particulares brasileiros, segundo dados do Registro Aeronáutico Brasileiro.

“A categoria ‘experimental’, que deveria ficar reservada a casos excepcionalíssimos, foi absolutamente

aviltada nos últimos anos, servindo de abrigo para uma infinidade de fabricantes de aviões de pequeno porte que reduziram drasticamente seus custos ao não submeterem suas aeronaves aos rigorosos e caros testes e controles de qualidade exigidos para a aviação certificada”, afirma a Abrapavaa.

Clique [aqui](#) para ler a peça.

Date Created

25/03/2016