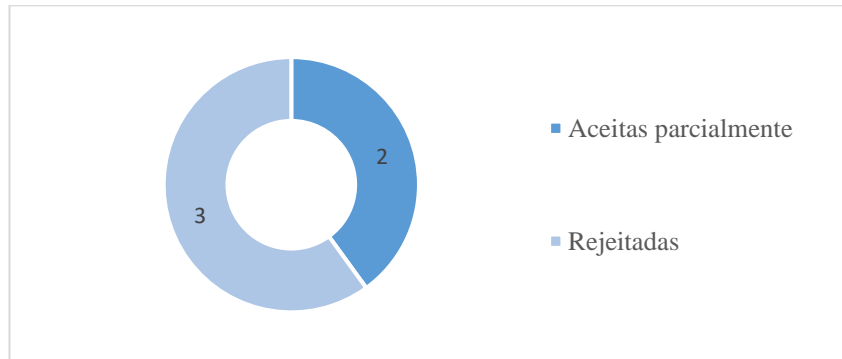




Contribuições referentes à Consulta Pública nº 05/2021

Proposta de resolução que aprova o programa de fomento à certificação de projetos de aviões de pequeno porte - iBR+

A Consulta Pública foi realizada no período de 08 de junho a 23 de julho de 2021, durante o qual foram recebidas **05 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições aceitas parcialmente ou rejeitadas:



Processo nº 00058.031232/2020-04

Julho/2021

CONTRIBUIÇÃO Nº 18075	
Identificação	
Autor da Contribuição: Shalon Ferreira De Melo Categoria: Piloto Instituição:	Documento: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Alterar prazo para início do programa a partir de dezembro de 2021, não revogando o programa IBR 2020,	
Justificativa: A justificativa, para as empresas que já estão participando do programa IBR 2020, pois a revogação da mesma, acarretaria em paralização dos cronogramas, de certificação de tipo, acarretando uma readequação, para o projeto proposto no programa que inclui, aeronaves, de 2 lugares, e até no máximo 5 lugares, sendo que o programa iBR+, seria apenas para aeronaves de entre 2 a 4 lugares.	
Resultado da análise: Proposta rejeitada	
Fundamento: Os atuais participantes do programa IBR2020 se encontram suspensos devido ao não cumprimento do cronograma previsto no Anexo à Resolução nº 506 de 18 de fevereiro de 2019. Dessa forma, a revogação do programa IBR2020 e as novas regras previstas para o programa IBR+ darão aos participantes melhores condições para a continuidade das atividades relacionadas ao processo de certificação.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 18078	
Identificação	
Autor da Contribuição: Gilmar Alves De Paula Júnior Categoria: Piloto Instituição:	Documento: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sobre o capítulo 2 - Regras de Entrada, Item 2.2 - Características dos projetos. Alterar o item a) para "Avião monomotor" ao invés de "Avião monomotor a pistão", permitindo assim alternativas para o tipo de propulsão tais como o avião elétrico.	
Justificativa: O Programa de Fomento à Certificação de Projetos de Aviões de Pequeno Porte é uma oportunidade ímpar de fomento da cadeia de desenvolvimento e certificação de aeronaves. O elemento inovação é essencial para a competitividade e viabilidade de novas tecnologias em prol da segurança e custo operacional. A propulsão e o modelo energético são áreas que tem recebido atenção e investimentos crescentes para que se encontre uma alternativa aos motores de combustão interna, menos dependente de combustíveis fósseis, como por exemplo os motores elétricos. Nesse sentido, o programa deve ser uma janela que permita a introdução destas alternativas de forma estruturada e formal. A propulsão elétrica tem sido destaque e foco dos investimentos na indústria automotiva e os avanços tecnológicos tanto no motor quanto nas baterias são bastante relevantes. Há na Europa e EUA desenvolvimentos também de aviões elétricos. Em especial na Europa com a Pipistrel possuindo aeronaves certificadas para instrução e uso privado. Esta é uma tendência em curso. Considero importante, dentro das possibilidades de projeto e objetivo deste programa, considerar essa possibilidade de uso de propulsão elétrica.	
Resultado da análise: Proposta aceita parcialmente	
Fundamento: A possibilidade do uso de propulsão elétrica permitirá que o programa iBR+ esteja mais bem adequado aos avanços tecnológicos, promovendo incentivo à inovação e reduzindo obstáculos ao desenvolvimento do setor. A redação do item 2.2a) do programa foi alterada para “Avião monomotor a pistão ou com propulsão elétrica;”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 18079	
Identificação	
Autor da Contribuição: Aerotime Escola De Aviação Civil Categoria: Outros Instituição:	Documento: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Tipo de Contribuição: Alteração Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Sobre o capítulo 2 - Regras de Entrada, Item 2.2 - Características dos projetos. Alterar o item a) para "Avião monomotor" ao invés de "Avião monomotor a pistão", permitindo assim alternativas para o tipo de propulsão tais como: Elétrica, Turbina, etc.	
Justificativa: O Programa de Fomento à Certificação de Projetos de Aviões de Pequeno Porte é uma oportunidade ímpar de fomento da cadeia de desenvolvimento e certificação de aeronaves. O elemento inovação é essencial para a competitividade e viabilidade de novas tecnologias em prol da segurança e custo operacional. A propulsão e o modelo energético são áreas que tem recebido atenção e investimentos crescentes para que se encontre uma alternativa aos motores de combustão interna, menos dependente de combustíveis fósseis, como por exemplo os motores elétricos. Nesse sentido, o programa deve ser uma janela que permita a introdução destas alternativas de forma estruturada e formal. A propulsão elétrica tem sido destaque e foco dos investimentos na indústria automotiva e os avanços tecnológicos tanto no motor quanto nas baterias são bastante relevantes. Há na Europa e EUA desenvolvimentos também de aviões elétricos. Em especial na Europa com a Pipistrel possuindo aeronaves certificadas para instrução e uso privado. Esta é uma tendência em curso. Considero importante, dentro das possibilidades de projeto e objetivo deste programa, considerar essa possibilidade de uso de propulsão elétrica. A aeronave com propulsão elétrica é uma alternativa se tornando realidade em outros países no Voo de Instrução.	
Resultado da análise: Proposta aceita parcialmente	
Fundamento: A possibilidade do uso de propulsão elétrica permitirá que o programa iBR+ esteja mais bem adequado aos avanços tecnológicos, promovendo incentivo à inovação e reduzindo obstáculos ao desenvolvimento do setor. No que se refere ao uso de motor à turbina, considera-se que tal proposta implica em maior nível de complexidade do projeto e conseqüentemente do processo de certificação de tipo demandando maiores custos, o que não se adequaria ao perfil de empresas ao qual o programa de fomento se destina, a saber, as elegíveis a obter seu primeiro certificado de tipo de aeronave conforme o RBAC 21. Assim, o programa é focado na categoria de entrada das aeronaves, com intuito de operação majoritariamente privada e de baixa complexidade. A redação do item 2.2a) do programa foi alterada para “Avião monomotor a pistão ou com propulsão elétrica;”.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 18080	
Identificação	
Autor da Contribuição: Shalon Ferreira De Melo Categoria: Piloto Instituição:	Documento: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Anexo à Resolução - Programa IBR+ Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo:
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Inclusão da participação de Startups	
Justificativa: Com o grande crescimento de Startups no Brasil, mesmo como futuras empresas, contribuem para pesquisa e desenvolvimento buscando soluções para o desenvolvimento aeronáutico, embora a aviação esteja mudando seus padrões, por conta do meio ambiente, muitas estão trabalhando em seus projetos para aeronaves elétricas, buscando uma certificação futura, e o programa iBR+, se encaixa perfeitamente para estas startups, da mesma forma que contribuem para buscar soluções, incluindo o quesito segurança, e a inclusão será diferenciada, pois a presente proposta veda as startups, porém será de grande incentivo para as mesmas, incluindo a redução da burocracia envolvida atual, para o CHT, pois a exemplo da FAA, se tem menos burocracia para certificação	
Resultado da análise: Proposta rejeitada	
Fundamento: A contribuição não indicou o que estaria impedindo no texto do programa iBR+ a participação das chamadas “startups”. Esclarecemos que o item 2.1 do programa iBR+ prevê apenas que o participante seja uma pessoa jurídica brasileira elegível a obter seu primeiro certificado de tipo de aeronave conforme o RBAC 21, sem restringir a natureza jurídica da empresa participante.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 18095**Identificação****Autor da Contribuição:** Jorge Kawachi**Categoria:** Fabricante de aeronave**Instituição:****Documento:** Anexo à Resolução - Programa IBR+**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Anexo à Resolução - Programa IBR+**Tipo de Contribuição:** Inclusão**Arquivo anexo:****Contribuição****Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

1. Necessidade de suporte da ANAC ao investimento privado ou estatal para o sucesso do programa iBR+;
2. Redução da TFAC para Certificação de Tipo no mesmo período do lançamento do programa iBR+;
3. Inclusão nas regras do programa iBR+ autorização para sobrevoos em áreas densamente povoadas para as aeronaves produzidas e comercializadas antes da Certificação de Tipo;

Justificativa:

Prezados senhores,

Primeiramente gostaríamos de cumprimentá-los pela edição do iBR+, que apresentou importante evolução ao programa que o antecedeu, o IBR2020.

Não obstante à notória evolução mencionada, temos algumas dúvidas, considerações e/ou sugestões a apresentar a V.Sas., conforme segue:

O objetivo do programa iBR+, conforme definido por esta Agência, é incrementar a capacidade da indústria aeronáutica nacional de desenvolver projetos de aeronaves de pequeno porte que tenham mais condições de obterem sucesso quando submetidas a uma certificação de tipo.

Embora a ANAC seja uma instituição com viés bastante técnico e regulatório, temos a convicção de que a criação, evolução, fortalecimento e crescimento físico e tecnológico da indústria aeroespacial brasileira, tanto na área civil, como na área militar, sejam anseios desta Agência.

O programa iBR+ é de extrema importância para o país, pois incentiva o desenvolvimento tecnológico e permite que entremos em áreas ainda, por nós, inexploradas e será bem-sucedido se, pelo menos, uma empresa, com, pelo menos, uma aeronave certificada, surgir deste programa, caso contrário, todos estes anos de investimentos serão inócuos, além de, certamente, haver redução na produção de aeronaves em nosso país, perpetuando o consumo de aeronaves importadas, gerando riqueza em outros países.

Pela definição do programa, poderão participar, em princípio, empresas que já produziam aeronaves experimentais, montavam kits deste tipo de aeronaves, ou empresas que estão iniciando atividades nesta área, já partindo para o segmento de aeronaves certificadas. Supostamente empresas de pequeno porte. Ocorre que o volume de investimentos necessários seja para migrar, seja para iniciar no segmento de aeronaves certificadas é bastante significativo. Fora da realidade da grande maioria destas empresas.

Entendemos e estamos plenamente de acordo que a ANAC não deva arcar com quaisquer custos, sejam associados ou não à produção, certificação e outros tantos investimentos necessários, mas a desconexão deste programa com uma política de fomento às empresas participantes reduz, significativamente, sua possibilidade de sucesso. Neste sentido, é de fundamental importância que a ANAC interceda junto a outros órgãos com vistas a permitir que o programa tenha uma política de funding às empresas que dele participem.

Ainda com relação ao aspecto financeiro do programa, destacamos que a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, paga pelo requerente para dar início ao processo de Certificação de Tipo de aeronaves de asa fixa, com PMD abaixo de 5.700 kg, tem o valor de R\$ 891.310,61.

Com a provável aprovação e divulgação da Medida Provisória (MP), que prevê a revisão dos valores de TFAC, há uma expectativa de redução significativa do valor desta taxa. Desta forma, entendemos ser muito importante que esta redução passe a vigorar no mesmo período do lançamento do Programa iBR+, previsto no plano do Programa Voo Simples para ocorrer em setembro/2021, já que as regras definidas no iBR+ preveem a adesão ao programa somente após a aceitação do requerimento para Certificação de Tipo pela ANAC, que entendemos ser possível somente após o pagamento da TFAC pelo requerente.

Outro aspecto a ser analisado, que entendemos ser de suma importância para o sucesso do programa, é explicitar em suas regras que as aeronaves participantes do iBR+ e comercializadas no período de produção de aeronaves não certificadas terão autorização da ANAC para realizar sobrevoos em áreas densamente povoadas.

Tal esclarecimento se faz necessário, devido às restrições definidas no RBAC 91, em seu parágrafo 91.319(c), que estabelece que somente é permitido operar uma aeronave com CAVE sobre áreas densamente povoadas se tal operação for autorizada pela ANAC. Desta forma, a comercialização das aeronaves poderia vir a ser de alguma forma prejudicada devido ao risco de haver algum questionamento quanto a possíveis limitações operacionais impostas às aeronaves produzidas neste período.

Por fim, a celeridade nas discussões e implementações decorrentes das eventuais sugestões apresentadas nesta consulta pública são de vital importância para as empresas que estão em compasso de espera para ingresso no processo de certificação de seus projetos e a OCTANS AIRCRAFT se coloca totalmente à disposição de V.Sas. no sentido de contribuir para que este importante e estratégico projeto para o país atinja todos os objetivos almejados.

Atenciosamente

Resultado da análise: Proposta rejeitada

Fundamento: Quanto à necessidade de investimento privado ou estatal para o sucesso do programa iBR+ e à redução do valor da TFAC para Certificação de Tipo esclarecemos que tais assuntos não estão relacionados ao processo normativo da ANAC pois dependem da atuação de órgãos privados e governamentais. No que se refere à autorização da ANAC para as aeronaves do programa realizarem sobrevoos em áreas densamente povoadas, esclarece-se que tal autorização está condicionada ao cumprimento pelo participante do item 5.5 b) do programa iBR+, a saber, demonstração de cumprimento com requisitos da base de certificação aplicável, que poderão ser selecionados pela ANAC com base nas normas consensuais para aeronaves leves esportivas, ou de outra forma definida pela ANAC.