



Clube Aero Boero
aeroboero.com



Julho de 2016



Clube Aero Boero
aeroboero.com

A situação dos aviões de instrução do Governo Federal

Das 553 aeronaves de propriedade da União cedidas para os aeroclubes brasileiros, 406 estão sem condições de voar. É um patrimônio estimado em mais de R\$ 100 milhões que está em avançado processo de deterioração em hangares de todo o país. Alterações no decreto 99.658/90 poderiam solucionar o problema, contudo, não existem expectativas para a resolução deste desperdício de patrimônio do povo brasileiro.

Por Leonardo Dutra¹

O governo brasileiro possui um total de 553 aeronaves² utilizadas principalmente para o treinamento de aviadores em diversas cidades do país. Todas as aeronaves foram cedidas para o uso das escolas de aviação, contudo, poucos aviões ainda estão em condições de voo.

Do total de aeronaves de propriedade da União Federal apenas 27% ainda estão operando nos aeroclubes do país, segundo dados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) de 2016.

Entre aviões clássicos e modernos, estima-se que as aeronaves possuam um valor médio unitário de aproximadamente R\$ 200 mil. Desta forma, em um cálculo ilustrativo, este patrimônio do povo brasileiro teria um valor superior a R\$ 100 milhões, caso todas as aeronaves estivessem em condições de voo.

¹ Aviador e professor universitário. Email: contato@aeroboero.com

² A conclusão sobre o número de 553 aeronaves, de propriedade do governo federal, cedidas para a operação dos aeroclubes, foi extraída de dados oficiais disponibilizados pela ANAC relativos ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). As informações estão disponíveis no endereço www2.anac.gov.br/rab/arquivos/baseDadosRab.xlsx e foram acessadas em 24/07/2016.

A partir da totalidade dos dados do RAB, a seguinte metodologia foi desenvolvida para a conclusão sobre a quantidade de aeronaves informada neste artigo:

- a. Do número total de aeronaves registradas em território nacional, foram selecionados os aviões de propriedade da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e do antigo Departamento de Aviação Civil (DAC);
- b. Entre as aeronaves encontradas no ponto (a), foram selecionados os aviões que são operados por aeroclubes, escola de aviação, ou instituições ligadas à instrução aérea ou ao lazer aeronáutico. São exemplos destas últimas instituições a Associação Brasileira de Acrobacia Aérea e a Federação Brasileira de Voo a Vela, entre outras. Igualmente, foram mantidas nesta base de dados as aeronaves de treinamento em que o Proprietário e o Operador são a própria ANAC;
- c. Por fim, foram excluídos da base de dados resultante dos pontos (a) e (b) as aeronaves de treinamento A-122-A e A-122-B doadas para a Força Aérea Boliviana, bem como, as aeronaves acidentadas ou imprestáveis para voo, segundo o campo “motivo” do RAB.



Clube Aero Boero
aeroboero.com

Neste contexto, entre as 406 aeronaves do governo que estão fora de operação, destaca-se o abandono de aviões com pouquíssimas horas de voo, conforme noticiado pela mídia nacional em 2012.³ Passados mais de quatro anos da denúncia sobre este desperdício de recursos públicos, tais aeronaves permanecem afastadas das operações de voo, segundo informações do RAB de 2016.

Contudo, enquanto aviões se deterioram em muitas escolas do país por falta de vontade ou condições destas instituições operarem estes equipamentos, diversos outros aeroclubes, principalmente aqueles distantes dos grandes centros, não possuem aeronaves suficientes para ensinar a voar.

O ponto-chave deste problema é o decreto 99.658, de 1990, que estabelece barreiras para a doação das aeronaves, hoje sem uso em alguns aeroclubes, para instituições que tenham interesse em restaurar e operar estes aviões.

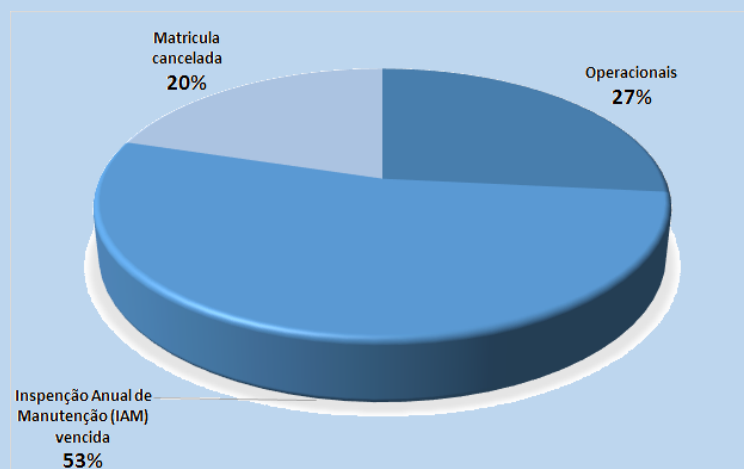
Trata-se de um problema complexo, rodeado por questões políticas, econômicas e jurídicas. Entretanto, tais aeronaves são de propriedade do povo brasileiro, e assim sendo, é razoável pensar sobre um melhor uso deste patrimônio aeronáutico do país.

Pois, ainda que seja grande a discussão sobre a necessidade de modernização das aeronaves de instrução no Brasil, é sensato concluir que nossos aviões teriam um melhor uso no treinamento de pilotos, em contraponto a estarem abandonados em hangares de todo o país. Em última análise, em uma situação que deteriora o patrimônio material e imaterial da aviação de treinamento brasileira.

A situação da frota de aeronaves do Governo Federal

Do total de 553 aeronaves de treinamento do governo federal, 294 aviões estão com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) vencida e 112 aviões tiveram a matrícula cancelada por diversos motivos, desta forma, apontando que 73% das aeronaves da União estão fora de operação.

Aeronaves de instrução do Governo Federal



³ Artigo do G1 de autoria de Tahiane Stochero: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/07/avioes-novos-da-anac-estao-abandonados-ha-dois-anos-no-rio.html>



Clube Aero Boero
aeroboero.com

Anualmente os proprietários e operadores de aeronaves precisam realizar uma verificação das condições de aeronavegabilidade de seus equipamentos junto à uma oficina homologada, de tal forma, gerando uma Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) que possui uma data de validade registrada no RAB. Aeronaves com IAM vencido significam aviões sem condições em permanecerem na operação aérea.

Neste cenário de desperdício de recursos públicos, diversas escolas de aviação do país não possuem equipamentos suficientes para realizar a instrução aeronáutica de seus alunos, desta forma, assinalando a demanda pela redistribuição dos aviões parados em diversas cidades brasileiras para as instituições que desejam restaurar e operar estas aeronaves.

Por outro lado, é importante apontar que outras instituições não podem ou não desejam operar muitos equipamentos de propriedade da União. Muitos aeroclubes brasileiros têm reduzido suas operações ou mesmo encerrado as atividades em decorrência de dificuldades econômicas.

Igualmente, algumas instituições em melhores condições financeiras optam pela operação de aeronaves triciclo, como o Cessna 152, em contraponto à operação de aeronaves com trem de pouso convencional, como os aviões Aero Boero de propriedade do governo federal.

Neste ambiente, enquanto algumas instituições demandam aeronaves e outras escolas não desejam mais utilizar esses equipamentos, o decreto 99.658/90,⁴ em seu artigo 15, impede que os aviões sejam redistribuídos e doados para instituições com interesse em voar essas aeronaves.



O referido artigo indica que materiais da União ociosos ou recuperáveis podem ser doados apenas para outro órgão ou entidade da Administração Pública Federal direta, autárquica ou fundacional, ou ainda, para outro órgão integrante de qualquer dos demais Poderes da União.

Esta parte do decreto impõe barreiras para a redistribuição de alguns aviões AMT-600, seminovos e com pouquíssimas horas de voo realizadas, que estão abandonados em alguns hangares brasileiros (foto ao lado)⁵.

Igualmente, o artigo 15 do decreto 99.658/90 estabelece que equipamentos da União que sejam irrecuperáveis podem ser doados apenas para instituições filantrópicas, reconhecidas de utilidade pública pelo Governo Federal, e para Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público.

Esta parte do artigo impede que muitas aeronaves AB-180 e AB-115 (foto ao lado),⁶ de fabricação argentina, que representam 66% da frota de aeronaves da União Federal, sejam redistribuídas.

O Aero Boero é a principal aeronave de treinamento de muitas escolas de voo do país, contudo, não pode ser doado



⁴ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D99658.htm

⁵ Imagem: ANAC - <http://www2.anac.gov.br/imprensa/fotosGuri/DSC00481.JPG>

⁶ Imagem: Aeroclube de Itápolis



Clube Aero Boero
aeroboero.com

para instituições que desejam operar os aviões abandonados por algumas escolas porque os aeroclubes brasileiros não são instituições filantrópicas.

Aviadores, aeroclubes e a própria ANAC pressionam o governo para que o referido decreto seja alterado, entretanto, o problema já se arrasta por anos, sem um prazo para resolução deste desperdício de recursos públicos.

A composição da frota de aviões de instrução da União

Boa parte dos aviões de propriedade do governo federal foi fabricada pela empresa argentina Aero Boero. Tratam-se dos modelos AB-115 e AB-180, adquiridos pela União entre os anos de 1987 e 1994, que hoje estão cedidos para diversos aeroclubes brasileiros.

A frota original de aviões Aero Boero comprada pelo governo federal era composta por 366 aeronaves, entretanto, apenas 128 ainda voam na instrução elementar de pilotos em todo o país.

Algumas aeronaves clássicas, como o principal ícone da história da aviação de treinamento mundial, também perecem em hangares do Brasil. Trata-se do Piper J-3 e de sua variação mais moderna, o Piper PA-18.

Neste contexto, o avião mais antigo de toda a frota de aeronaves do governo federal é um Piper J-3, fabricado em 1939, que está cedido para o Aeroclube do Espírito Santo. A aeronave está fora de operação desde 2004, contudo, o Aeroclube do ES tem mantido a aeronave em boas condições para uma eventual recuperação do avião.

O avião mais novo deste grupo de equipamentos é um AMT-600 de 2010 que praticamente não chegou a operar, já que está com o IAM vencido desde 2011. Foram comprados 21 aviões deste modelo entre 2003 e 2010, no entanto, apenas duas aeronaves, cedidas para o Aeroclube do Rio Grande do Norte, ainda estão em condições de voo



A frota de aviões brasileiros públicos de instrução também é composta por 89 planadores, entre eles, o AMT-200 (foto ao lado).⁷

Igualmente, esta frota pública é composta de um helicóptero cedido para Escola de Pilotagem de Marica, com IAM vencido desde 2005; aviões do modelo Paulistinha, utilizados para o treinamento básico de pilotos; e aeronaves Christen Eagle, utilizadas para acrobacias aéreas; entre outros modelos.

O futuro da frota de aviões da União

Assim como acontece em diversos outros setores da economia brasileira, o setor da aviação passa por sérias dificuldades. Embora a aviação civil do país historicamente sofra ciclos de retração seguidos de expansão, o mercado de trabalho para o pessoal aeronáutico está bastante restrito.

⁷ Imagem: Shahram Sharifi



Clube Aero Boero

aeroboero.com

Entretanto, apesar das sucessivas crises, a instrução aeronáutica consegue sobreviver, adaptando-se às exigências do mercado. Assim, escolas privadas disputam alunos com os aeroclubes que, algumas vezes sem um modelo de gestão profissional, têm perecido diante das dificuldades econômicas do setor.

Contudo, a paixão de milhares de brasileiros pela aviação alimenta a esperança de dias melhores no setor, bem como, sustenta a existência de muitas instituições aeronáuticas no país. Neste contexto, há espaço para a operação de um grande número de aeronaves que hoje estão paradas em elevado processo de deterioração em hangares de todo país.

Assim, é imperativo que a comunidade aeronáutica, bem como, a sociedade em geral exerça pressão sobre o governo com vistas à redistribuição deste patrimônio do povo do Brasil. Alterações no decreto 99.658/90 são urgentes, da mesma forma que é imprescindível que o desperdício destes recursos da União seja estancado, colocando novamente nossas aeronaves em seu devido lugar: no treinamento de pilotos.