

# Relatório sobre a situação dos aviões de instrução do Governo Federal

Clube Aero Boero

Ano 2, Versão 1: 2017

## Patrimônio Abandonado

Das 560 aeronaves de propriedade da União cedidas para os aeroclubes e associações aeronáuticas no Brasil, apenas 132 estavam em condições de voar no início de 2017.

Caso estivessem operacionais, as 428 aeronaves paradas valeriam mais de R\$ 60 milhões no mercado aeronáutico.

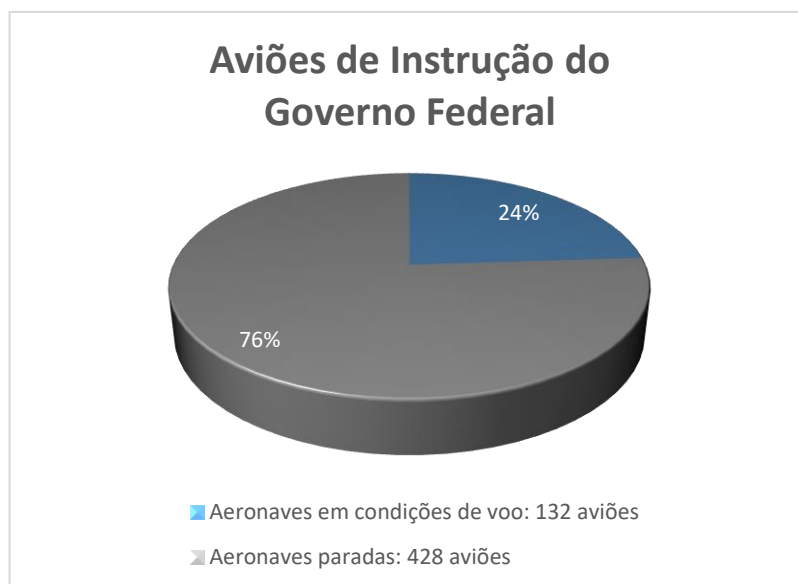
# Relatório sobre a situação dos aviões de instrução do Governo Federal

Por Leonardo Dutra.<sup>1</sup>

O governo brasileiro possui um total de 560 aeronaves<sup>2</sup> utilizadas principalmente para o treinamento de aviadores em diversas cidades do país. Todas as aeronaves compradas pela União foram cedidas para o uso das escolas de aviação e associações aeronáuticas, contudo, poucos aviões ainda estão em condições de voo.

Do total de aeronaves de propriedade da União Federal apenas 24% está operando nos aeroclubes do país, segundo dados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) de 2017.

Entre aviões clássicos e modernos, estima-se que as aeronaves possuam um valor médio unitário de aproximadamente R\$ 150 mil. Desta forma, este patrimônio público abandonado teria um valor superior a R\$ 60 milhões no mercado aeronáutico, caso as aeronaves paradas estivessem em condições de voar.



## A composição da frota de aviões de instrução da União

Grande 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 119 ainda voam na instrução elementar de pilotos em todo o país.

Igualmente, algumas aeronaves clássicas como o ícone da aviação de treinamento mundial – o Piper J-3 – também estão paradas em hangares do Brasil.



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 Espírito Santo 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. O RAB aponta que o governo federal possui 21 aviões deste modelo fabricados entre 2003 e 2010.

A frota de instrução aeronáutica também é composta por 89 planadores, 1 helicóptero cedido para Escola de Pilotagem de Marica (com IAM vencido desde 2005), alguns aviões “Paulistinha”, aeronaves “Christen Eagle”, entre outros.

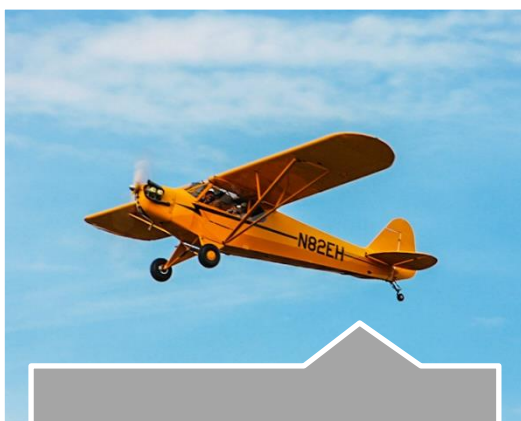
## O futuro da frota de aviões do Governo Federal

Assim como acontece em diversos outros setores da economia brasileira, a 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.

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.

No entanto, a paixão de milhares de brasileiros pela aviação alimenta a esperança de dias melhores, 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.



### PIPER J-3 CUB

Fabricado entre 1937 e 1947

É um dos mais populares aviões leves do mundo

Bastante procurado, custa mais de R\$ 150 mil nos EUA



### AERO BOERO

Modelos AB-115 e AB-180

Aeronave muito prestigiadas na Argentina

Chega a custar R\$ 200 mil naquele país

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

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

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, com pouquíssimas horas de voo realizadas, que estão abandonados em alguns hangares brasileiros.

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.

Assim, o diploma legal impede que muitas aeronaves AB-180 e AB-115, 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 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.

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.



Clube Aero Boero  
[www.aeroboero.com](http://www.aeroboero.com)

---

<sup>1</sup> Piloto comercial de avião, Doutor em Teoria Jurídico-Política e Relações Internacionais, Pós-doutorado em Relações Internacionais. É o fundador do Clube Aero Boero. E-mail: [contato@aeroboero.com](mailto:contato@aeroboero.com)

<sup>2</sup> A conclusão sobre o número de 560 aeronaves de propriedade do governo federal, cedidas para a operação das escolas de aviação do país, foi extraída de dados oficiais disponibilizados pela ANAC relativos ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB). As informações estão disponíveis no endereço

---

[http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/rab/base\\_dados\\_rab.xlsx](http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/rab/base_dados_rab.xlsx) e foram acessadas em 07/03/2017.

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.

Uma observação importante é a diferença entre o número de aviões divulgados pelo relatório de 2016 (553 aeronaves) para o documento de 2017 (560 aeronaves). A diferença de 7 aeronaves se deve a exclusão (por erro, em 2016) de 7 aviões A-122 que ainda permanecem registrados no Brasil.