# FEDERAÇÃO BRASILEIRA DOS AEROCLUBES
# FEBRAERO

# CONTRIBUIÇÃO INSTITUCIONAL AO PROGRAMA NACIONAL DE CAPACITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL

**Nota Técnica Nº 012/2026 Contribuição da FEBRAERO**

Porto Alegre, 02 de outubro de 2026

# SÍNTESE EXECUTIVA

A contribuição organiza-se a partir de sete premissas. Primeira: não existe no Brasil uma rede pública estatal de escolas práticas de pilotagem, nem faculdade pública que substitua a instrução prática e a habilitação aeronáutica exigidas para a licença de piloto civil. Existem cursos públicos relacionados à aviação, mas isso não equivale a uma rede estatal de formação prática de pilotos. Historicamente, essa lacuna foi preenchida por aeroclubes e, posteriormente, também por escolas privadas, embora tenham custo mais elevado e dificilmente ultrapassem 5 anos de vida.

Segunda: os aeroclubes cumpriram essa função histórica por mais de 8 décadas. Foram utilizados como rede local e regional de formação, interiorização, democratização, conexão entre a sociedade e a aviação, aerodesporto e difusão da cultura aeronáutica, apoio a aviação geral, contribuindo para a autossuficiência brasileira na formação de pilotos, para a construção de uma aviação civil de grande capilaridade e para a capacidade de fornecer profissionais ao mercado internacional. Essa contribuição histórica não significa atribuir exclusivamente aos aeroclubes todos os resultados da aviação brasileira, mas reconhecer que eles integraram de forma estrutural o modelo que permitiu ao País alcançar posição de destaque.

Terceira: o cenário atual é inverso ao de abundância de capacidade. Os levantamentos da FEBRAERO descrevem escassez de pilotos, mecânicos e instrutores, elevação de custos e concentração geográfica da formação. Paralelamente à queda da formação prática, o número de pilotos que deixaram a Força Aérea Brasileira para outros segmentos cresce exponencialmente, um sinal de que a redução da capacidade civil de formação e a pressão sobre quadros militares devem ser tratadas conjuntamente no planejamento da força de trabalho.

Quarta: a formação de profissionais começa antes da matrícula. Aeroclubes e escolas, clubes de voo, associações e clubes aerodesportivos, eventos aeronáuticos, demonstrações, voo a vela, aeromodelismo, visitas, voos panorâmicos com valores acessíveis e o acesso comunitário às áreas não restritas desses estabelecimentos que devem ter acesso próprio e estrutura para receber a população garantido e deve ser considerada como infraestrutura aeronáutica essencial, compõem o ecossistema que apresenta a aviação à população. Essa convivência também é infraestrutura de cultura de segurança: nela se aprendem disciplina operacional, meteorologia, manutenção, briefing, comunicação, limites, responsabilidade e gerenciamento de risco. Safety e outreach, portanto, são dimensões complementares.

Quinta: O Decreto-Lei nº 205/1967, a Portaria nº 05/GM-5/1975, o RBHA 140 e a Portaria nº 495/GM-5/1977 formavam uma arquitetura de qualificação, fiscalização e elegibilidade de entidades aptas para políticas públicas, e não simples conjunto de privilégios ou isenções;

Sexta: A retirada dessa camada administrativa que operacionalizava a execução da política pública sem sucessor funcional equivalente, contribuiu para insegurança institucional, perda territorial e desarticulação de uma rede que a PNAC determina que deveria ser promovida e desenvolvida, este Programa deve contemplar itens como este que foram estabelecidos no PNAC embora na prática tenha sido descontinuado.

Sétima: Qualquer política nacional de capacitação que pretenda recuperar rapidamente a capacidade brasileira deve restabelecer instrumentos administrativos funcionalmente equivalentes — novo regulamento de aeroclubes, critérios objetivos de qualificação, tratamento territorial/econômico compatível e mecanismos de fomento. Não é necessário reproduzir literalmente normas antigas, mas é indispensável recompor as funções que elas exerciam na qualificação de executores de política pública.

| Tema | Proposta |
|---|---|
| Áreas para infraestrutura essencial | Cota funcional em aeroportos públicos: em Classe I, até 10% da área útil destinada a hangares, dimensionada pela demanda qualificada; em Classe II ou superior, proteção das estruturas formativas já existentes e dos aeroportos posteriormente reenquadrados. |
| Aeroclubes | Cessão não onerosa como solução prioritária para áreas essenciais; subsidiariamente, preço social de referência de R$ 0,45/m² em área edificada e R$ 0,15/m² em área não edificada, com reajuste por índice oficial. |
| Escolas | Preço social de referência de R$ 4,00/m² em área edificada e R$ 1,45/m² em área não edificada, dentro da cota de formação e sujeito a critérios de capacidade e regularidade. |
| Aeroportos Classe I | **INSTRUÇÃO E AERODESPORTO** - Vedação a proibição, limite artificial de movimentos ou restrição genérica imposta pelo operador. Exceções somente com participação da SAC/ANAC por fundamento técnico de segurança, espaço aéreo, com devido processo legal, proporcionalidade e revisão.<br>**EVENTOS** -Incentivo a realização de eventos, protocolo nacional proporcional ao risco, com decisão motivada e procedimento simplificado em aeródromos de baixa complexidade. |
| Formação | Bolsas de horas de voo explicitamente inclusas, instrutores, simuladores e formação regional, utilizando aeroclubes, devidamente qualificados pelo conjunto DL205/67 + (nova regulação que substitua = RBHA140 + Portaria 05/75 + Portaria 495/77), para execução política pública. |
| Regulação | Novo RBAC 140, ARR retrospectiva 2013–2019, revisão do panorâmico/SAE autorizando toda CIAC e aeronave de instrução a realização de voos panoramicos e estudo e reavaliação dos efeitos da formação exclusivamente remota. |
| Custos | Modernização de frota, mecanismo cambial, crédito emergencial, linha para catástrofes e estudo tributário para combustível de instrução. Apoio de Seguradoras para renovação das frotas, com novos e modernos aviões. |
| Tecnologia | Rede de aeroclubes como polos regionais de drones/UAS, inovação e iniciação tecnológica. |
| Governança | Conselho Consultivo da Aviação Civil e Grupo Permanente de Formação Aeronáutica, com metas, indicadores públicos, participação setorial e reuniões trimestrais. |

# PREMISSAS ESTRUTURANTES

| # | Premissa | Consequência |
|---|---|---|
| 1 | Não existe rede pública estatal de formação prática de pilotos civis | O Estado não detém rede capilar de escolas de voo ou faculdades públicas prática de aviação. |
| 2 | Os aeroclubes historicamente preencheram a função do sistema público de ensino aeronáutico | A Rede associativa capilar, formação em escala, interiorização, cultura, esporte, emergências, democratização, inclusão e fornecimento de profissionais ao mercado. |
| 3 | Aeroclubes detém infraestrutura, capilaridade, conhecimento, pessoal pronto. | Para qualquer que seja a formação ou capacitação os aeroclubes são entidades com infraestruturas prontas para serem utilizadas, e foram historicamente utilizadas para execução de treinamento e capacitação de todas as áreas da aviação. |
| 3 | O problema atual é de escassez e erosão de capacidade | Queda da formação e da rede, aumento de custos, demanda por pilotos/MMAs e pressão de saída de pilotos da FAB exigem planejamento integrado. |
| 4 | Sociedade e aviação precisam permanecer conectadas | Aeroclubes, escolas, clubes de voo, entidades aerodesportivas, eventos, demonstrações e panorâmicos são portas de entrada e ambientes de cultura de segurança que devem ser preservadas, protegidas e expandidas. |
| 5 | DL205/67 + Portaria 05/75 + Portaria 495/77 + CBA + RBHA 140 formavam um sistema | A lei define a categoria; a regulação qualificava, fiscalizava e operacionalizava administrativamente; a política utilizava a qualificação para benefícios, áreas e fomento, ganhos econômicos, estruturais e sociais. |
| 6 | Aeroclube é a categoria de entidade apta a execução de política pública. | Com a lei do MROSCIP e o MROSC, os aeroclubes podem ser reconhecidos como OSCIP e são reconhecidos pelo IPEA como Organização da Sociedade Civil – OSC, seu estatuto foi padronizado desde sua fundação pois o Estado utilizou o sistema, leis e normas infralegais, para classificar o que eram os aeroclubes e normas infralegais para os aeroclubes executarem a política pública. O desmonte dessas normas infralegais rompeu com o sistema de classificação de quem executaria e quem fiscalizarias a execução da política pública, bem como descontinuou a própria política pública causando o desmonte do sistema público de formação aeronáutico utilizada por décadas e em alguns casos a utilização de infraestrutura pública em benefício próprio por alguns poucos diretores mal-intencionados. |
| 7 | A rede existente deve ser preservada, expandida e utilizada antes de se criar outra | A PNAC determina promover o adequado funcionamento de aeroclubes e escolas. Estruturas prontas devem ser mantidas, reguladas de forma especial, modernizadas e expandidas, não substituídas por rede paralela. |
| 8 | Restabelecer instrumentos equivalentes é condição mínima | Novo RBAC 140 ou equivalente, nova Portaria 495/77-Portaria05/75 ou política de áreas equivalente com cotas para formação, financiamento, proteção operacional, eventos e acesso social. |
| 9 | Simplificação e garantia mínima para rede formadora | A garantia de que a rede formadora não terá sua área segregada pela pressão imobiliária ou por concorrência econômica de área aeroportuária, que terá acesso próprio e infraestrutura mínima essencial para manter a porta aberta a população, que a poderá praticar os esportes aéreos, eventos aeronáuticos e instrução sem limitações, restrições e proibições ou perseguição do administrador aeroportuário. |

# CAPÍTULO I — NATUREZA JURÍDICA, FUNÇÕES LEGAIS E PAPEL SOCIAL DOS AEROCLUBES

## 1.1. Associação privada e categoria especial de Direito Aeronáutico

O aeroclube brasileiro possui natureza jurídica privada, mas não se esgota no regime geral das associações civis. A formulação juridicamente mais precisa é: pessoa jurídica de direito privado, organizada sob a forma de associação civil com estatuto regulado por órgão federal, "ANAC", submetida, na condição jurídica de aeroclube, a regime jurídico setorial especial de Direito Aeronáutico.

O Código Civil disciplina a personalidade jurídica. A legislação aeronáutica especial, DL205/1967, define quem é aeroclube, quem define seu estatuto, quem o fiscaliza, suas finalidades, funções, afetação de suas receitas vinculadas, territorialidade, fiscalização setorial e acesso histórico a instrumentos de fomento. A edição de legislação civil geral, o CBA, no seu art. 97 continuou reconhecendo a categoria.

A discussão contemporânea deve ser a necessidade de estabelecer, de maneira constitucional e atual, os requisitos pelos quais uma associação é reconhecida como aeroclube que historicamente foi classificado apto para fins de políticas públicas. A regulação setorial da categoria não transforma a entidade em órgão público e nem elimina sua personalidade privada.

*Fontes: Decreto-Lei nº 205/1967; CBA, art. 97; Lei nº 11.182/2005; LINDB, art. 2º, §2º;*

## 1.2. Funções legais e os cinco pilares sociais

| Pilar | Conteúdo |
|---|---|
| Ensino e formação | Ensino e prática da aviação civil; formação e adestramento de pessoal de voo e de pessoal da infraestrutura aeronáutica. |
| Esporte e aerodesporto | Recreio e desportos; voo a vela, paraquedismo, acrobacia e demais modalidades compatíveis com a certificação e o aeródromo. |
| Cultura, história e memória | Preservação de aeronaves, construções e arquivos históricos, tradições e formação da mentalidade aeronáutica inclusive de segurança de voo. |
| Urgência, emergência e interesse coletivo | Missões de emergência e de notório interesse da coletividade; apoio comunitário, defesa civil e calamidades quando possível. |
| Difusão e conexão com a sociedade | Eventos, portas abertas, aeromodelismo, primeiro contato com aeronaves e formação de vocações. |
| Capilaridade territorial | Vida e administração locais; serviços locais e regionais; presença em cidades médias e pequenas cidades onde empresas de ensino nunca irão atuar. |

O Ofício nº 29/2026 sintetiza essa atuação em cinco pilares — difusão, esporte, cultura e patrimônio, urgências/emergências e ensino — e destaca que a capilaridade permite executar políticas públicas onde estruturas comerciais de grande escala não seriam economicamente

viáveis. A política de formação deve reconhecer essa multifuncionalidade, e não exigir que todo valor público do aeroclube seja demonstrado apenas por número de alunos.

*Fonte documental: Ofício FEBRAERO nº 29/2026, item 2, pp. 2–3.*

## 1.3. Afetação das receitas e regime econômico finalístico

O art. 4º do Decreto-Lei nº 205/1967 vincula a totalidade das subvenções, doações, rendas das atividades aéreas e estadias de aeronaves particulares aos objetivos legais do aeroclube, além de impor destinação mínima de parte 50% das outras receitas. Essa disciplina distingue a entidade de empreendimento econômico que tem liberdade administrativa pode distribuir livremente resultados aos proprietários.

A afetação de receitas não significa que qualquer custo patrimonial seja juridicamente impossível; significa que a política pública precisa considerar que a cobrança de área, taxas e custos aeroportuários retira recursos de receitas que a própria lei direciona às finalidades institucionais. Essa é uma das bases para preço público diferenciado, cessão gratuita e contrapartidas não financeiras. Também fica claro que aeroclubes tem por lei imposições e limitações maiores que uma ONG, OSCIP ou OSC.

*Fonte: Decreto-Lei nº 205/1967, art. 4º;*

## 1.4. Territorialidade e infraestrutura funcional

O Decreto-Lei nº 205/1967 foi concebido sobre base local e regional. A presença aeroportuária não é acidental: hangar, pátio, acesso à pista, sala de aula, oficina, espaço de planadores e apoio operacional e acesso exclusivo são meios de execução das finalidades legais. Daí a necessidade de reconhecer “áreas essenciais” e impedir que a política territorial seja reduzida a uma disputa imobiliária pelo maior preço.

A territorialidade não deve ser confundida com propriedade perpétua sobre um lote específico. Obras e reconfigurações podem exigir realocação. O que deve ser protegido é a capacidade funcional: continuidade, acesso operacional, área equivalente, prazo de transição e recomposição dos investimentos.

## 1.5. Aeroclube, escola, entidade aerodesportiva, clube de voo, certificação CIAC e curso são categorias distintas

| Categoria | Distinção |
|---|---|
| Aeroclube | Categoria aeronáutica legal e institucional historicamente apta a executar política pública; associação privada; com funções sociais múltiplas; pode exercer instrução certificada e outras funções legais. |
| Escola | Organização de ensino, empresarial ou associativa. |
| Entidade Aerodesportiva | Associação voltada exclusivamente ao esporte aeronáutico. |
| Clube de Voo | Associação com objetivo de voo recretivo. |

| Categoria | Distinção |
|---|---|
| Certificação - CIAC | Certificação regulatória do RBAC 141 para ministrar cursos de aviação civil; pode ser titularizada por aeroclube ou escola empresarial. |
| Curso | Atividade educacional específica; não é personalidade jurídica. |

## 1.6. Aeroclubes como OSC e instrumentos do MROSC

Os aeroclubes desde sua fundação são constituídos como entidades privadas sem fins lucrativos com estatutos padronizados por regulação Federal desde a década de 30. Com a publicação do Marco Regulatório das Organizações da Sociedade Civil - MROSC, Lei nº 13.019/2014, passaram a ser classificados também como Organizações da Sociedade Civil – OSC, atendidos os requisitos deste Marco legal, sendo incluídos no Mapa das Organizações da Sociedade Civil/IPEA, o que é evidência institucional de sua inserção nesse universo do terceiro setor já estado preparados para parcerias públicas.

Cabe enumerar aqui que a parceria de interesse público e recíproco com OSC deve ser estruturada pelo MROSC — termo de colaboração, termo de fomento ou acordo de cooperação — e, quando a lei exigir, por chamamento público. Isso é diferente das licitações aos quais aeroclubes estão sendo impostos para se manter dentro do aeródromo que ajudaram a construir. Se houver compartilhamento patrimonial no acordo de cooperação, o art. 29 disciplina a necessidade de chamamento, ressalvadas as hipóteses legais de dispensa ou inexigibilidade. A qualificação como OSCIP é uma opção adicional aos aeroclubes, e não requisito geral

*Fontes: Lei nº 13.019/2014, especialmente arts. 2º, 23, 24, 29, 30 e 31; Mapa das OSC/IPEA; Lei nº 9.790/1999.*

## 1.7. Cessão gratuita ou especial de áreas públicas

O direito federal de bens públicos não estabelece uma regra universal de que toda entidade privada deva ocupar área pública mediante licitação pelo maior preço. O Decreto-Lei nº 9.760/1946 e a Lei nº 9.636/1998 admitem cessões ligadas a interesse público ou social, observados os requisitos e a competência patrimonial aplicável. O art. 18-B da Lei nº 9.636/1998 é ainda mais específico: imóveis da União ocupados por entidades desportivas de quaisquer modalidades antes de 5 de outubro de 1988 podem ser objeto de cessão em condições especiais, dispensado o procedimento licitatório, por prazo de até 30 anos, renovável.

Aeroclubes são por lei entidades desportivas, os que ocupem imóveis da União desde antes de 5 de outubro de 1988, a FEBRAERO propõe auditoria nacional imediata do enquadramento no art. 18-B. Para imóveis estaduais, municipais ou inseridos em concessões, é necessária

análise do titular, do contrato de concessão/delegação e da legislação local, sem perder de vista o regime aeronáutico e a função pública da atividade.

*Fontes: Lei nº 9.636/1998, arts. 18 e 18-B; Decreto-Lei nº 9.760/1946; CBA, arts. 38, 40, 42 e 97.*

# CAPÍTULO II — POLÍTICA PÚBLICA HISTÓRICA, PNAC, ANAC, FNAC E A FRAGMENTAÇÃO DE 2018–2019

## 2.1. A rede foi construída como política de Estado

Desde a década de 1930, o Brasil utilizou aeroclubes para interiorizar campos de aviação, formar pilotos e técnicos, difundir cultura aeronáutica e criar capacidade local. O modelo combinou apoio público, trabalho associativo, contrapartidas de alunos, aeronaves, equipamentos, áreas e regulação. Ao longo do tempo, o Estado reduziu subvenções diretas e passou a depender mais da autossustentação dessas entidades.

A Portaria nº 05/GM-5/1975 e a Portaria nº 495/GM-5/1977 operacionalizaram administrativamente essa política pública. A segunda não era apenas uma mera norma de isenção tarifária: integrava um sistema que buscava permitir autossustentação, preservar presença territorial e transformar aeroclubes em polos de desenvolvimento aerodesportivo, mantendo a execução descentralizada com baixo custo estatal.

*Fontes: Portarias nº 05/GM-5/1975 e nº 495/GM-5/1977;*

## 2.2. Inexistência de rede pública estatal equivalente de formação prática de pilotos civis

A FEBRAERO considera esta premissa indispensável. No Brasil não existe rede pública estatal capilar de escolas práticas de pilotagem que conduza regularmente o cidadão à experiência, às horas de voo e às habilitações necessárias à licença de piloto civil; tampouco há faculdade pública que, por si só, substitua essa formação prática regulada. A existência de cursos superiores públicos ligados à aviação não altera essa realidade: graduação acadêmica e licença/habilitação aeronáutica são objetos distintos. Na prática, a formação de voo foi historicamente executada por aeroclubes e, com a evolução do mercado, também por escolas privadas.

Isso modifica a análise de política pública. Quando o Estado deixa de preservar a rede formadora, não existe uma rede estatal equivalente pronta para absorver os alunos deslocados. O fechamento ou a inviabilização de uma entidade significa o fim do acesso democrático e de baixo custo a aviação, o fim da conexão entre a sociedade e o mundo da

aviação, o fim de uma entidade de apoio a defesa civil daquela população, o fim da única entidade de cunho social dentro do aeroporto e pode significar ainda que uma cidade ou região perca a única porta prática de acesso à carreira aeronáutica.

*Fonte documental: CBA, arts. 97 a 100.*

## 2.3. Resultado histórico: formação em escala, interiorização e capacidade de fornecer pilotos ao mercado

Historicamente os aeroclubes formam uma rede nacional capilar que, desde as décadas de 1930 e 1940, ajudou a criar campos de aviação, interiorizar a atividade aérea, formar gerações de pilotos, instrutores e mecânicos, comissários, pessoal de solo, fomentar o esporte e difundir cultura aeronáutica, apoiar a aviação geral, a defesa civil e a comunidade. O modelo combinava apoio estatal, apoio empresarial, trabalho associativo voluntário e autossustentação, alcançando localidades em que a implantação de escola puramente comercial não possuía escala econômica.

Essa estrutura permitiu ao Brasil formar uma rede de aeroportos que integrou o pais, formando internamente empresas de aviação e grande parte de seus profissionais, bem como fornecer pilotos ao mercado internacional. O ponto relevante para o Programa é a relação custo-capilaridade: o País de porte continetal construiu ao longo de décadas uma rede de infraestrutura predial, humana e cultural já amortizada socialmente.

## 2.4. DL 205/1967 + Portaria 05/1975 + RBHA 140 + Portaria 495/1977: sistema de qualificação e elegibilidade

O Decreto-Lei nº 205/1967 define a categoria “AEROCLUBE” e seus requisitos finalísticos.

A Portaria nº 05/GM-5/1975, posteriormente a NSMA 58-140 e o RBHA 140, operacionalizavam a identificação, autorização, organização, funcionamento e fiscalização da entidade “AEROCLUBE”.

A Portaria nº 495/GM-5/1977 utilizava essa qualificação administrativa — inclusive o Certificado de Atividade Aérea - CAA — como critério de elegibilidade para instrumentos específicos de permanência, autossustentação e desenvolvimento econômico, social e aerodesportivo.

A arquitetura era, portanto:

Lei define a categoria → Regulamento identifica e fiscaliza a entidade apta → Certificado/enquadramento comprova regularidade → Políticas Públicas específicas concedem áreas, equipamentos, aeronaves, subvenções ou outros instrumentos.

A redução da Portaria 495 a uma simples e mera 'isenção tarifaria' rompeu essa lógica. O benefício não era destinado indiscriminadamente a qualquer associação ou empresa; dependia da qualificação institucional criada pelo próprio Estado.

Esse ponto explica o vazio atual. O RBAC 141 responde se uma organização está certificada para ministrar determinado curso. **O RBAC 141 não responde integralmente quem é a instituição aeroclube a nível administrativo, como é seu estatuto, sua administração prestação de contas, quais funções não educacionais ele exerce e se atende aos requisitos para políticas específicas. Essas perguntas eram respondidas pelo RBHA 140.** Sem uma nova camada infralegal classificatória contemporânea que venha a substituir o RBHA 140, o Estado perde o instrumento que tem o objetivo de qualificar a nível operacional as regras que os "AEROCLUBES" definidos no DL205/1967 devem cumprir para receber benefícios e executar a política pública. Abrindo espaço para que alguns poucos dirigentes se desviassem dos objetivos legais, sendo utilizados como exemplos generalizados do que é um aeroclube, que não o são. Esses casos de desvios de finalidade pontuais são utilizados como causa para o fim da portaria 495, portaria 05 e RBHA140, quando na verdade são a consequência da falta de regras especificas e fiscalização dos aeroclubes.

## 2.5. PNAC: adequado funcionamento dos aeroclubes para garantir formação prática

A Política Nacional de Aviação Civil determina fomentar formação adequada às necessidades nacionais e regionais, ampliar recursos e parcerias e promover o adequado funcionamento dos aeroclubes e escolas de aviação para garantir a formação prática dos profissionais, aperfeiçoando instrumentos de repasse de recursos e equipamentos. A PNAC também prevê desenvolvimento da aviação geral e da aviação aerodesportiva. É notório que o PNAC também separa Aeroclubes de escolas pois entende a diferenças e especificidades de cada entidade. A revogação das portarias e do RBHA 140 não vão de encontro com o PNAC.

*Fonte: Decreto nº 6.780/2009 – PNAC.*

## 2.6. Lei da ANAC: regular, implementar política e fomentar

A Lei nº 11.182/2005 não atribui à ANAC apenas poder de polícia. O art. 8º conecta interesse público, desenvolvimento e fomento da aviação civil à implementação da política setorial. A lei trata aeroclubes, escolas e cursos separadamente. Isso reforça que a Agência precisa regular a atividade de forma segura sem apagar as categorias legais e os objetivos de desenvolvimento ainda mais se tratando de uma categoria de política pública histórica de 8 décadas.

*Fonte: Lei nº 11.182/2005, art. 8º.*

## 2.7. FNAC e demais instrumentos financeiros

O FNAC integra a arquitetura financeira do setor e pode apoiar desenvolvimento, infraestrutura e formação dentro de suas hipóteses legais e orçamentárias. A versão final propõe combinar FNAC, orçamento, MROSC, instituições financeiras, fundos garantidores, incentivos tributários e cooperação federativa. Cada instrumento deve ser desenhado segundo sua base jurídica; não se presume que todo gasto pretendido esteja automaticamente autorizado.

*Fonte: Lei nº 12.462/2011, art. 63 e alterações.*

## 2.8. O processo 2013–2019 e a participação da SAC na inaplicabilidade da Portaria 495/77

| Data | Documento | Relevância |
|---|---|---|
| 2014 | Notas técnicas da ANAC sobre consulta do DAESP | O debate nasce de tarifa de permanência e áreas de aeroclubes; áreas técnicas registraram a necessidade de analisar o regime integrado. |
| 2016 | Parecer PF/ANAC nº 00002/2016 | Afirmou que a solução não era apenas interpretação jurídica e poderia exigir definição de política pública. |
| 02/10/2017 | Memorando nº 125/2017/DPR/SAC | A SAC manifestou-se favoravelmente à revogação da regra de área da Portaria 495 a classificando não como política pública, mas sim como mera isenção tarifaria, com enfoque em eficiência, apontando como concorrência desleal e escassez de área. |
| 03/10/2017 | Ofício nº 139/2017/GAB-SAC | Encaminhou a manifestação à ANAC. |
| 27/04/2018 | 1743595 - Relatório de Análise de Contribuições Audiência Pública nº 04/2018 | Apresentou a maioria das contribuições contrarias a inaplicabilidade da portaria e alertando ao erro de enquadramento e suas consequências. |
| 27/04/2018 | 1764803 - FAPAN – Formulário de Análise para Proposta de Ato Normativo | Avaliou que a inaplicabilidade da portaria 495 não teria impacto negativo algum e que “Não há que se falar em monitoramento decorrente da aplicação das alterações normativas propostas.” |
| 11/12/2017 | NT nº 58/2017/GERE/SRA/ANAC | Propôs inaplicabilidade das Portarias 05 e 495; afirmou que a Portaria 05 poderia sair porque o RBHA 140 regulava aeroclubes. |
| 2018 | Resolução ANAC nº 482 | Declarou inaplicáveis as Portarias 05 e 495. |
| 2019 | RBAC 141 | Substituiu os RBHA 140 e 141 por regulamento centrado nos CIACs. |

A inaplicabilidade da Portaria 495/77 se deu através da requalificação de um instrumento de política pública de 50 anos como mera isenção tarifaria onde foi afirmado a ausência de impacto negativo da normativa e que **“Não há que se falar em monitoramento decorrente da aplicação das alterações normativas propostas”**. Inclusive utilizando como justificativa a existência do RBHA 140, premissa que desapareceu em 2019 com sua substituição pelo RBAC 141. Após esta normativa 22 aeroclubes foram despejados e outros 24 seguem em litigio, ou sob ameaça de despejo, inclusive os maiores do pais como Aeroclube do Amazonas, Aeroclube de São Paulo, Aeroclube de Canela e Aeroclube de Marília, o fundador da TAM.

## 2.9. Restabelecer funções administrativas equivalentes é condição mínima para recuperar a capacidade nacional

A FEBRAERO considera que o Programa deve assumir expressamente que a recuperação da capacidade formadora passa pelo restabelecimento das funções administrativas

anteriormente desempenhadas pela Portaria nº 05, Portaria nº 495 e pelo RBHA 140. Não se propõe repristinação automática ou retorno textual às normas revogadas. Propõe-se equivalência funcional: um novo regulamento que qualifique e acompanhe aeroclubes; um instrumento territorial/econômico que preserve áreas e autossustentação; e critérios públicos de elegibilidade para fomento.

Essa opção tende a exigir investimento público marginal, muito inferior ao necessário para criar do zero uma nova rede estatal nacional de atuação na firmação, de escolas de voo, hangares, aeronaves, oficinas, salas, instrutores e comunidades aeronáuticas, além de seu abandono significar a perda de investimento estatal que beira um século. A afirmação deve ser quantificada em estudo de custo-benefício, mas a lógica de política pública é imediata: preservar, modernizar e expandir capacidade pronta antes de substituí-la por infraestrutura nova.

### 2.10. Avaliação de Resultado Regulatório - ARR retrospectiva: medir o que faltou medir

- aeroclubes e escolas que perderam área, foram despejados, reduzidos ou realocados;
- efeito sobre horas de instrução, custo, evasão, distribuição regional e número de alunos;
- efeito sobre eventos, aerodesporto, cultura aeronáutica e primeiro contato com a aviação;
- efeitos concorrenciais efetivamente observados: entrada de novas escolas práticos, preços e oferta;
- efeitos de safety, security, restrições operacionais e credenciamento;
- efeitos sobre investimentos privados/associativos não amortizados e planos diretores;
- comparação entre resultados pretendidos da política de 2018–2019 e resultados observados.

## CAPÍTULO III — DIAGNÓSTICO ATUAL: REDE EM REDUÇÃO, DESPEJOS, CUSTOS E RESTRIÇÕES

### 3.1. Quadro territorial

O levantamento FEBRAERO atualizado em 1º de outubro de 2026 registra 46 aeroclubes despejados ou ameaçados, sendo 22 já despejados e 24 ameaçados, a dispersão geográfica e o número de casos demonstram que não se está diante de controvérsias isoladas, mas de desmanche sistêmico nacional.

*Fonte: levantamento FEBRAERO atualizado em 01/10/2026*

### 3.2. A oferta deve ser medida pela capacidade prática real

Contar todos os CIACs sem distinguir ensino teórico, EAD e capacidade prática de voo pode superestimar a oferta. CIACs EAD funcionam como grandes academias de ginástica onde o

negócio se baseia na aposta de que a grande maioria faz a matrícula e nunca frequenta. Assim são os resultados no ensino aeronáutico EAD, o aluno descontinua, e muitas vezes nem faz o exame e se faz a aprovação é baixíssima. Poro isso a necessidade de escolas práticas, com aeronaves reais para alunos viverem a aviação de perto e sentir que é possível. Atualmente os existem 107 aeroclubes no Brasil, dos quais 5 aeroclubes não contam com sede física, porém trabalham para existir, outros 15 aeroclubes detêm certificação para instrução teórica, CIAC tipo 1 ou estão buscando certificação de CIAC ou trabalhando com instrução de CPA. A grande maioria, 87 aeroclubes já são certificados pelo CIAC Tipo 2, aptos para dar instrução prática, representando 64% da capacidade nacional de formação prática. O Programa deve mapear aeronaves, instrutores, simuladores, cursos práticos, horas disponíveis, região, pista e continuidade operacional.

## 3.3. Tendências 2012–2025

O cenário nacional indica queda simultânea do número de aeroclubes ativos e de pilotos práticos formados. A terceira série do gráfico registra pilotos que deixaram a FAB a partir de 2019. As curvas demonstram a necessidade de planejamento integrado da força de trabalho e preservação de capacidade civil de formação.

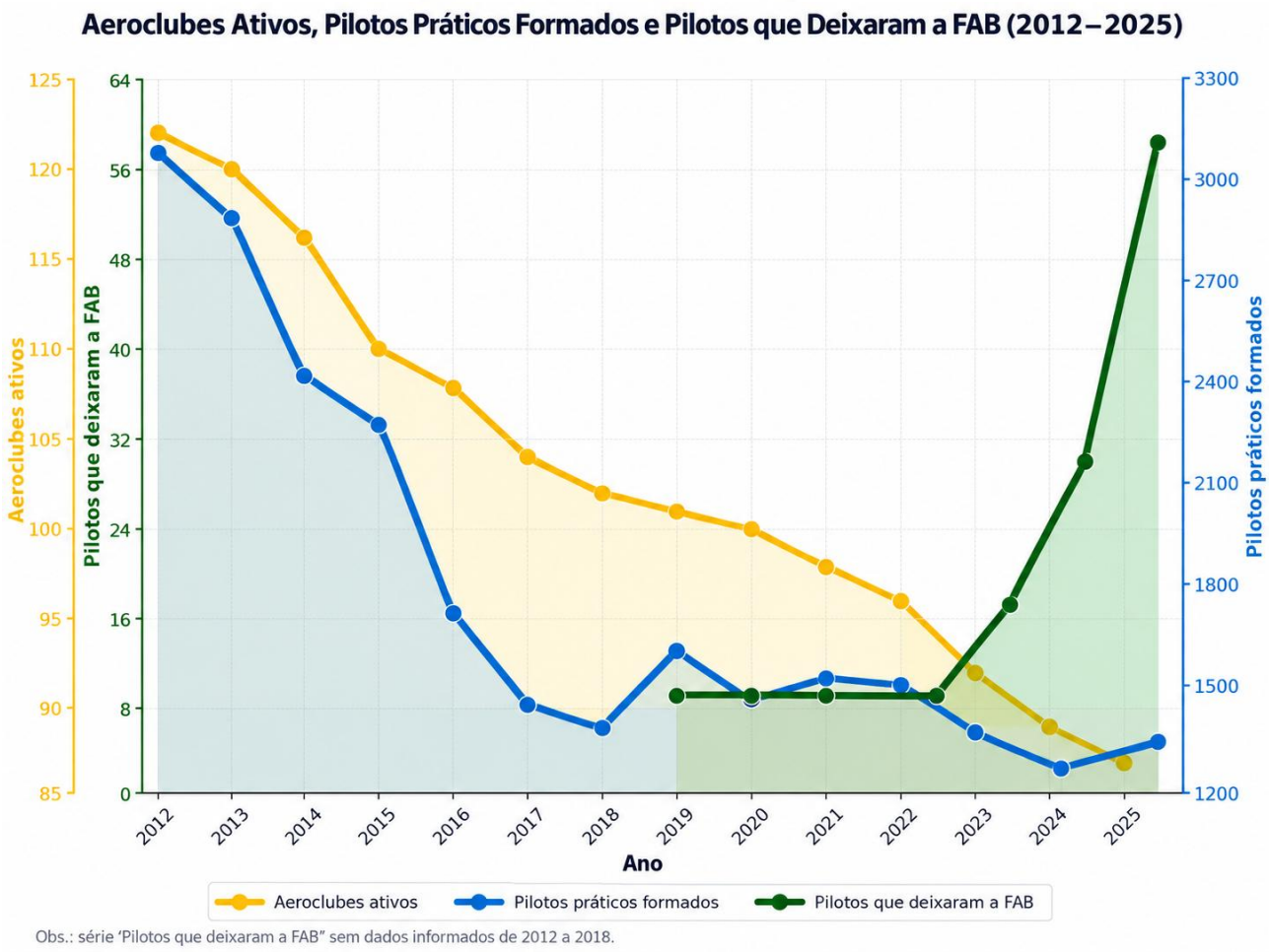



**Figura 1 — Aeroclubes ativos, pilotos práticos formados e pilotos que deixaram a FAB (2012–2025)**

*Fonte: consolidação institucional FEBRAERO;*

## 3.4. Escassez de profissionais, demanda civil e perda de pilotos militares

Existe registros de forte demanda reprimida por pilotos e Mecânicos de Manutenção Aeronáutica e o a gráfico acima demonstra a necessidade anual de aproximadamente 2.000 novos pilotos. Paralelamente, o gráfico mostra um problema de alocação nacional de capital humano: quando a formação civil se contrai, empresas competem mais intensamente por profissionais já formados em outros segmentos, inclusive pilotos militares formados pelo Estado, fatos que coincidem com o despejo e fechamento dos aeroclubes.

O Programa deve tratar a formação civil como instrumento também de proteção da capacidade militar pública: quanto maior e mais distribuída a base civil de pilotos, instrutores e técnicos, menor a necessidade de o mercado suprir sua expansão exclusivamente por migração interna de profissionais já escassos.

*Fontes documentais: contribuição do Conselho da FEBRAERO; série histórica FEBRAERO 2012–2025*

## 3.5. Restrições operacionais e comerciais

A FEBRAERO vem registrando a ANAC relatos de restrições à instrução em Bragança Paulista, planadores em Marília, Bebedouro e Bauru, dificuldades de acesso e credenciamento e alterações de planos aeroportuários com redução de áreas formativas. Também aponta casos em que a restrição de operação teria sido associada à intenção de evitar investimentos na infraestrutura ou no serviço de controle de tráfego. Por isso, a solução institucional é retirar do poder do operador do aeródromo de impor unilateralmente proibições estruturais sem o devido processo legal, direito de defesa do aeroclube e escola e do acompanhamento e controle técnico da SAC/ANAC pois incide resultado de política pública.

## 3.6. Eventos, cultura e primeiro contato

Restrições e proibições de eventos aeronáuticos, apresentações, atividades aerodesportivas e o encarecimento de voos panorâmicos afetam o primeiro contato da sociedade com a aviação. Aeroclubes e escolas, clubes de voo, associações aerodesportivas, museus, aeromodelismo, exposições, competições, portas abertas e voos de iniciação formam um ecossistema de aproximação. O Programa deve garantir que o cidadão possa acessar de forma autônoma e não discriminatória as instalações dessas entidades e atividades abertas ao público desses estabelecimentos, sem depender de relação comercial ou poder de veto do operador aeroportuário que vem barrando este tipo de evento. Naturalmente, o acesso a áreas operacionais restritas permanece sujeito a AVSEC, credenciamento e regras de segurança. A política de formação precisa cuidar também do momento anterior à matrícula.

## 3.7. EAD e afastamento do ambiente aeroportuário

A expansão de modelos exclusivamente remotos reduz convivência aeroportuária, vínculo cultural e integração teoria-prática. Propõe-se estudo técnico comparando retenção, desempenho, segurança, evasão e formação cultural, com possibilidade de exigência mínima de modelos híbridos que preservem benefícios tecnológicos e contato real com o ambiente aeronáutico.

## 3.8. Custos, câmbio, combustível e calamidades

Combustível, motores, peças, seguro e câmbio pressionam a hora de voo pois são praticados em dólar e sujeitos a flutuação levando na grande maioria das vezes a prejuízo financeiro operacional. Programas de bolsas sem atualização perdem capacidade rapidamente criando um setor com grande insegurança e capacidade de afastar investimentos pois as chances de prejuízos são grandes. Paralelamente, eventos naturais podem destruir hangar e diversas

aeronaves de instrução em um único episódio. Não raramente todos os anos temos algum aeroclube devastado por esse tipo de episódio, este ano o Aeroclube de Erechim e de Toledo sofreram esses impactos. O Programa precisa prever resiliência financeira, seguros plausíveis, linhas emergenciais e mecanismos de atualização de custos.

# CAPÍTULO IV — AEROCLUBES O PILAR DOS CINCO EIXOS ESTRATÉGICOS

| Eixo | Contribuição da rede |
|---|---|
| I – Formação Técnica | Bolsas de horas de voo; formação de pilotos e instrutores; simuladores; inglês aeronáutico; safety; avsec; oficinas e manutenção em parceria; drones/UAS; interiorização; formação de multiplicadores, infraestrutura disponível. |
| II – Governança e Gestão Aeroportuária | Conhecimento específico e necessário para participação técnica em planos diretores, planejamento de áreas, definição de qua áreas e que atividades não aeronáuticas podem acontecer no aeroporto, exercícios de emergência, convivência operacional, histórico do aeródromo, ruído, fauna, acessos e consulta de usuários, cultura de segurança, infraestrutura disponível. |
| III – Inovação, Transformação Digital e Sustentabilidade | OSC apta a convênios e chamamentos públicos, trabalho em parceria com escolas técnicas e universidades, simuladores, VR/AR, gestão digital de instrução, drones, sensoriamento, eficiência energética, manutenção preditiva, combustíveis, universidades/startups e resiliência climática, infraestrutura disponível. |
| IV – Diversidade, Acessibilidade e Experiência do Passageiro | Democratização do acesso a aviação, acesso de baixo custo, bolsas e iniciação para jovens de baixa renda; visitas de escolas públicas; orientação de carreira; acessibilidade; inclusão de grupos sub-representados; cultura de atendimento, voluntariado, infraestrutura disponível. |
| V – Atração, Retenção e Cultura da Aviação | Eventos, portas abertas, patrimônio, voo a vela, aeromodelismo, primeiro voo, mentoria, história, cultura e retenção de profissionais/instrutores, infraestrutura disponível. |

## 4.1. O ecossistema de entrada da sociedade na aviação

A pessoa que se torna piloto, mecânico, controlador, engenheiro ou gestor normalmente conhece a aviação antes de decidir investir em uma carreira. Esse contato ocorre em múltiplas portas: aeroclubes, escolas; clubes de voo; associações e clubes aerodesportivos; eventos e apresentações aeronáuticas; museus e acervos; aeromodelismo; voo a vela; visitas; voos panorâmicos; conversas com instrutores e profissionais. A política de atração de mão de obra deve proteger esse ecossistema como um todo, e não apenas o momento formal do curso.

O acesso físico e social é parte do mecanismo. Em aeroportos públicos, a população deve poder chegar aos estabelecimentos e às áreas abertas ao público de forma clara e independente, sem que segurança aeroportuária seja convertida em barreira comercial ou institucional. Isso não significa livre acesso ao lado ar: áreas restritas continuam submetidas ao regime AVSEC e aos controles aplicáveis.

## 4.2. Cultura de segurança também é formada por comunidade e convivência

A mesma rede que atrai vocações produz cultura de segurança. O aluno e o jovem aprendem antes e durante o curso ao conviver com briefing, meteorologia, inspeção pré-voo, manutenção, disciplina de rádio, regras de tráfego, investigação de ocorrências, limites operacionais e responsabilidade coletiva. Associações, clubes, eventos e encontros também são canais de circulação de boas práticas.

A experiência da FAA reforça essa leitura ao integrar gestão de risco, treinamento, safety promotion e outreach/engajamento, utilizando instrutores, associações aeronáuticas, type clubs e academia. Para o Programa brasileiro, isso significa que restringir injustificadamente a vida comunitária, eventos e esporte pode ter efeito contrário à segurança: elimina canais de socialização técnica que ajudam a transformar regras em cultura operacional.

A rede deve ser tratada como infraestrutura comunitária multipropósito. Aeroclubes e escolas não substituem operadores aeroportuários, universidades ou empresas aéreas; complementam-nos com presença local, ambiente operacional e capacidade de execução descentralizada.

# CAPÍTULO V — COTA NACIONAL DE ÁREA PARA FORMAÇÃO AERONÁUTICA E AERODESPORTO

## 5.1. Princípio: área aeroportuária também é infraestrutura de formação

A política pública de capacitação deve reconhecer que a formação prática depende de presença física no aeródromo. A área destinada a hangar, sala de aula, pátio, oficina, administração e acesso operacional não é mero imóvel comercial: é insumo da atividade formadora.

## 5.2. Cota Funcional de Formação e Aerodesporto

Propõe-se que os aeroportos públicos reservem parcela da área útil de implantação de hangares e estruturas aeronáuticas à formação e ao aerodesporto, segundo as seguintes regras:

- Nos aeródromos de uso público Classe I, conforme classificação vigente do RBAC 153, deverá existir Cota Funcional de Formação e Aerodesporto dimensionada pela demanda qualificada, limitada ao teto de 10% da área útil destinada à construção de hangares e instalações aeronáuticas. Havendo demanda qualificada e disponibilidade física, a

administração não poderá destinar integralmente essa cota à exploração imobiliária ou a atividades alheias à formação.

- Dentro da cota, devem ser preservadas prioritariamente as capacidades já instaladas e regulares. Novas áreas serão distribuídas por critérios técnicos de capacidade formadora, segurança, necessidade regional, continuidade operacional e função social, e não apenas por maior preço.
- Nos aeroportos Classe II ou superior, a norma deverá proteger aeroclubes e CIACs práticos já instalados na data de sua publicação e as entidades localizadas em aeroportos que posteriormente sejam promovidos a classe superior. Novas alocações serão definidas no planejamento aeroportuário conforme demanda e capacidade.
- Quando obra ou necessidade operacional comprovada exigir deslocamento, deverá ser assegurada realocação funcional equivalente, acesso à pista, prazo de transição, continuidade da certificação e tratamento dos investimentos não amortizados conforme o regime jurídico aplicável.
- A cota é destinada à atividade aeronáutica de formação e aerodesporto; eventual área excedente, ou atividade comercial não relacionada, poderá submeter-se ao regime ordinário do aeroporto.

Base: Ofício FEBRAERO nº 29/2026, itens 7.1 e 7.2; aperfeiçoamento proposto na versão final.

## 5.3. Regime A — cessão não onerosa para aeroclubes qualificados

A solução prioritária para aeroclubes sem fins lucrativos é cessão de uso não onerosa das áreas essenciais, por prazo de 10 anos, renovável por iguais períodos, sempre que o instrumento jurídico e patrimonial aplicável permitir. Nos aeroportos concedidos, a implementação deverá ocorrer por obrigação regulatória/contratual, ajuste do contrato ou mecanismo equivalente, com eventual reequilíbrio apenas se tecnicamente demonstrado.

Os regimes adotados para a elegibilidade e não reduzir a categoria aeroclube à condição de CIAC:

| Faixa | Critérios essenciais |
|---|---|
| Aeroclubes aptos a executar política pública - sem fins lucrativos – Certificado CIAC | Associação civil sem fins lucrativos; dirigentes não remunerados quando exigido pelo estatuto/regime; regularidade institucional; CIAC ativo; uso da área para atividades legais/estatutárias; aplicação das receitas conforme DL 205/1967. |
| Aeroclubes aptos a executar política pública - sem fins lucrativos – ainda não certificado CIAC | Associação reconhecida como aeroclube; atividade aeronáutica efetiva e mensurável em esporte, cultura, emergência ou difusão; regularidade e governança; área estritamente essencial às funções comprovadas, ainda que não ministre curso RBAC 141. |

A área não onerosa poderá abranger hangares, guarda de aeronaves, salas, oficinas autorizadas, administração, apoio às operações, pátio, acesso à pista e áreas necessárias a formação, esporte aéreo, cultura e apoio a emergências.

## 5.4. Regime B — preço público diferenciado pela função social

Subsidiariamente à cessão não onerosa para aeroclubes, e como regra de fomento para escolas empresariais dentro da cota funcional, propõe-se preço público nacional de referência. Os valores abaixo reproduzem o Ofício nº 29/2026 e devem ser tratados como valores de referência com data-base de 20 de agosto de 2026, sujeitos a validação econômico-regulatória e reajuste anual por índice oficial.

| Categoria | Área edificada | Área não edificada | Prazo |
|---|---|---|---|
| Aeroclubes aptos a executar política pública - sem fins lucrativos | R$ 0,45/m²/mês | R$ 0,15/m²/mês | 10 anos, renováveis |
| Escola empresarial de formação prática – Certificada CIAC | R$ 4,00/m²/mês | R$ 1,45/m²/mês | 10 anos, renováveis |

Para escola empresarial certificada CIAC, a elegibilidade deve exigir certificação RBAC 141 ou processo formal de certificação com prazo máximo de dois anos, uso efetivo da área para formação prática, regularidade operacional e administrativa e limitação do benefício às áreas relacionadas ao ensino. Atividades comerciais de terceiros não vinculadas à formação não integrarão a cota subsidiada.

Para aeroclubes, o preço diferenciado é subsidiário à cessão não onerosa e deve considerar sua natureza de OSC, não distribuição de resultados, destinação legal das receitas e funções múltiplas. A cobrança recairá apenas sobre área efetivamente disponibilizada, vedadas áreas comuns, faixas de segurança, áreas operacionais compartilhadas ou espaços cuja utilização decorra necessariamente da configuração do aeroporto.

## 5.5. Salvaguardas econômicas e procedimentais

- reajuste anual por índice oficial previamente definido;
- vedação à cobrança retroativa relativa a período anterior à formalização do instrumento, salvo obrigação já definitivamente constituída por fundamento jurídico próprio;
- levantamento conjunto e transparente da metragem efetivamente disponibilizada;
- direito de impugnação administrativa dos cálculos;
- vedação de cobrança por áreas comuns ou compartilhadas;
- vedação a tarifas, adicionais ou encargos artificiais que neutralizem indiretamente o teto social;
- aplicação uniforme da metodologia, respeitados os diferentes regimes patrimoniais e contratuais;
- publicação dos critérios de qualificação e seleção da cota;
- quando houver mais interessados que área disponível, seleção por critérios objetivos de capacidade formadora e interesse público, e não exclusivamente pelo maior preço.

## 5.6. Entidades desportivas pré-1988 e imóveis da União

A cota funcional não substitui direitos ou possibilidades mais favoráveis já previstos em lei. Aeroclubes desportivos que ocupem imóveis da União desde antes de 5 de outubro de 1988 devem ser auditados para eventual enquadramento no art. 18-B da Lei nº 9.636/1998, que prevê cessão em condições especiais com dispensa do procedimento licitatório por até 30 anos, renovável. Quando esse regime for aplicável, ele prevalecerá sobre a solução meramente tarifária mais onerosa.

## 5.7. MROSC, chamamento público e áreas compartilhadas

Quando a relação entre o Poder Público e o aeroclube for estruturada como parceria de interesse público e recíproco com OSC, aplica-se o MROSC. A seleção se dará por chamamento público quando exigido pela Lei nº 13.019/2014, inclusive nas hipóteses de acordo de cooperação que envolva compartilhamento patrimonial, ressalvadas dispensa e inexigibilidade. Isso não se confunde com concorrência comercial de área aeroportuária por maior oferta. Para escolas empresariais certificadas CIACs, a seleção de área seguirá o regime aeroportuário e patrimonial aplicável, mas a política pública poderá estabelecer cotas e preços sociais mediante critérios técnicos.

## 5.8. Concessões aeroportuárias e reequilíbrio

Nos aeroportos concedidos, a preservação de cota formativa deve integrar novos editais, revisões, planos de exploração e contratos. Nos contratos existentes, eventual reequilíbrio econômico-financeiro deverá ser demonstrado de forma individualizada, proporcional à área efetivamente afetada, ao período remanescente e ao impacto econômico real, evitando presumir que toda área histórica de aeroclube possuía receita comercial potencial equivalente.

O Ofício nº 29/2026 apresentou cálculo ilustrativo segundo o qual áreas de aeroclubes não superariam aproximadamente 0,5% do sítio aeroportuário e, em uma concessão de 30 anos, uma compensação puramente temporal poderia equivaler a cerca de 1 mês e 24 dias. A versão final preserva esse raciocínio como exemplo de proporcionalidade.

# CAPÍTULO VI — GARANTIAS OPERACIONAIS: INSTRUÇÃO, AERODESPORTO, EVENTOS E PRIMEIRO VOO

## 6.1. Garantia específica para aeródromos Classe I

O RBAC 153 classifica como Classe I o aeródromo de uso público com menos de 200 mil passageiros processados, segundo a classificação vigente em 2026. A FEBRAERO propõe que a baixa complexidade relativa dessa classe gere presunção regulatória favorável à coexistência de instrução e aerodesporto, sem eliminar análise concreta de segurança.

**Proposta normativa: em aeródromos públicos Classe I, o operador do aeródromo não poderá impor, por decisão unilateral, proibição geral, limite artificial de movimentos, restrição permanente de horários ou inviabilização de instrução de voo, planadores ou aerodesporto por razões meramente comerciais, imobiliárias ou para evitar investimentos associados ao crescimento da movimentação.**

Restrições excepcionais continuarão possíveis quando indispensáveis à segurança operacional, AVSEC, capacidade física, obra, emergência, meio ambiente ou regras do espaço aéreo. Nesses casos, deverão ser atendidos cumulativamente: ampla defesa, devido processo legal, participação do Aeroclube ou Escola, fundamento normativo; análise técnica e de risco; demonstração de necessidade e proporcionalidade; avaliação de alternativas de mitigação; prazo determinado ou revisão periódica; acompanhamento técnico da SAC/ANAC; e decisão motivada acessível aos interessados.

Antes de proibição, deverão ser examinados mecanismos menos restritivos: segregação temporal, CAOp, procedimento local, coordenação rádio/ATS, áreas de espera, janela operacional, reforço de comunicação, NOTAM, limitação pontual e outras mitigadoras. O operador não deverá utilizar safety ou security como fundamento abstrato para eliminar atividade legal sem demonstrar risco concreto. Sob pena de desmonte ou obstáculo para execução de política pública.

*Base documental: contribuição FEBRAERO à ANAC, item 4.10; classificação vigente do RBAC 153 – Emenda 11/2026.*

## 6.2. Eventos aeronáuticos

Propõe-se protocolo nacional para eventos aeronáuticos com matriz de risco, prazos, documentos padronizados e decisão motivada. Aeródromos Classe I e de baixa densidade operacional devem ter procedimento simplificado. A negativa somente deverá ocorrer por fundamento técnico específico, e não por política genérica do operador de impedir

aproximação da sociedade com o aeroporto. Eventos devem ser estimulados e suportados pelo operador do aeródromo.

## 6.3. Aerodesporto como atividade protegida pela política de desenvolvimento

A política deverá fomentar voo a vela, paraquedismo, acrobacia, aeromodelismo e demais modalidades dentro de suas regras próprias. O esporte é função legal dos aeroclubes e instrumento de formação de cultura, disciplina operacional e vocações. Nos aeroportos públicos, especialmente nos Classe I a compatibilização deve ser buscada e nunca a exclusão, esporte geral desenvolvimento econômico e estrutural, inclusão, conexão com a sociedade, integração da área aeroportuária com a sociedade, melhoria em todos os índices de desenvolvimento humano, bem como o aumento do interesse pela aviação.

## 6.4. Voo panorâmico, SAE e “primeiro voo”

É conhecimento gral que muitos profissionais da aviação começaram sua carreira fazendo seu voo panorâmico, atualmente a obrigação de certificação exclusiva para apanoramico, bem coo pagamento de taxas aeroportuárias na missão de panorâmico tornou o primeiro voo praticamente impossível ou economicamente inacessível, criando mais uma barreira para a conexão da sociedade com a aviação, fora a barreira para o turismo regional que encontra no voo panorâmico, forte apelo, visando a solução para este obstáculo a contribuição de maio de 2026 a ANAC propôs revisão da obrigatoriedade de SAE para voos panorâmicos realizados por CIACs e isenção tarifária equivalente à aplicada às missões de instrução. A versão final incorpora integralmente o objetivo e solicita AIR específica sobre: possibilidade de autorização simplificada diretamente ao CIAC; requisitos de piloto, manutenção, seguro e briefing; cadastro da aeronave sem perda indevida do tratamento tarifário de instrução quando a mesma aeronave alterne missões; e tarifa compatível com a função de difusão da cultura aeronáutica.

A FEBRAERO não pede redução de padrões de segurança. Uma Aeroclube ou escola certificada CIAC, com instrutor habilitado detém toda capacidade técnica para execução do voo panorâmico. Recomendamos que o custo regulatório e a burocracia sejam reduzidos e as regras de tarifas a aeronaves de CIAC que executem panorâmicos também, afinal o primeiro contato com o voo não pode continuar a ser economicamente inacessível para o Aeroclube, para a Escola e para os passageiros.

## 6.5. Formação teórica presencial, remota e híbrida

Propõe-se estudo regulatório sobre os efeitos do ensino exclusivamente remoto na retenção, assimilação teórica, segurança e vínculo com o ambiente aeronáutico. A solução poderá combinar EAD, avaliação robusta e atividades presenciais de integração obrigatórias, sem pressupor o retorno automático ao modelo anterior.

# CAPÍTULO VII — POSSÍVEIS ATUAÇÕES DOS AEROCLUBES NA POLÍTICA NACIONAL DE FORTALECIMENTO DA FORMAÇÃO AERONÁUTICA

## 7.1. Programa Federal de Formação Prática

Bolsas integrais e parciais, bolsas de horas de voo e financiamento estudantil em aeroclubes e CIACs credenciados, com critérios socioeconômicos, regionais, de mérito e de desempenho. Lembrado que todo candidato a bolsa deve passar por entrevista técnica e voo de análise de aptidão, sob pena de gastar dinheiro público sem obter o resultado proposto.

## 7.2. Formação e retenção de instrutores

Bolsas para instrutor de voo - INVA, atualização, padronização, multiplicadores regionais e incentivos para mudança de base operacional e retenção temporária em regiões carentes.

## 7.3. Renovação de frota, motores e simuladores

Crédito, leasing, garantia, recuperação de aeronaves públicas ociosas quando juridicamente viável, simuladores compartilhados, modernização de aviônicos e apoio à indústria nacional.

## 7.4. Atualização de custos e exposição cambial

Fórmulas de reajuste e compensação para o valor do dólar e da inflação americana para bolsas e contratos de formação que considerem as oscilações de combustível, manutenção, seguro e componentes dolarizados.

## 7.5. Linha emergencial para calamidades

Crédito reembolsável com carência, fundo garantidor e apoio à reconstrução de hangares, oficinas, salas e recuperação/substituição de aeronaves de instrução atingidas por evento natural severo com valores acessíveis.

## 7.6. Combustível de instrução

Estudo interministerial e federativo para isenção, redução, crédito, restituição ou mecanismo tributário equivalente sobre combustível usado em instrução homologada, com rastreabilidade por aluno, missão, diário de bordo e nota fiscal.

## 7.7. Aeroclube Jovem e Cultura

Visitas de escolas públicas, aeromodelismo, patrimônio, mentoria, bolsas de iniciação, eventos e primeiro contato com a aviação e cursos ministrados por Aeroclubes e Escolas de aviação para os jovens nas escolas públicas. Inclusão de aulas práticas de física e matemática do sistema publico em escolas de aviação e aeroclubes.

## 7.8. Drones/UAS

Polos regionais em aeroclubes para formação de operadores, multiplicadores de ensino e certificação, instrução e desenvolvimento de drones, iniciação tecnológica, competições, aplicações agrícolas/ambientais/emergenciais, pesquisa aplicada e cooperação com universidades, indústria e defesa civil.

## 7.9. Formação de mecânicos e outras profissões

Parcerias dos aeroclubes com institutos federais, SENAI/SEST-SENAT, universidades e organizações certificadas para práticas, oficinas, estágios e laboratórios.

## 7.10. Planejamento nacional da força de trabalho

Criação de banco de dados compartilhados e integrados de pilotos, instrutores, mecânicos, aposentadorias, demanda de empresas, evasão, capacidade civil e movimentos de transição de profissionais militares.

## 7.11. Benchmark internacional

A FAA combina gestão de risco, treinamento, promoção da segurança e outreach/engajamento com a comunidade de aviação geral. Em 2026, anunciou US$ 26 milhões em Aviation Workforce Development Grants para pilotos e técnicos de manutenção, com elegibilidade de escolas e organizações aeronáuticas sem fins lucrativos. A FEBRAERO utiliza a experiência apenas como referência metodológica: políticas maduras podem combinar regulação, financiamento, associações aerodesportivas e de voo, segurança e desenvolvimento de mão de obra.

### 7.1.1. Financiamento estudantil de longo prazo, inclusive modelo semelhante ao FIES

Além de bolsas, o Programa deve estudar financiamento educacional de longo prazo para formação aeronáutica, com carência e início de amortização após inserção profissional, nos moldes econômicos de programas como o FIES, sem pressupor aplicação automática de seu regime jurídico atual. O desenho poderá utilizar FNAC, instituições financeiras e garantias, com teto por aluno vinculado a oscilação do combustível, dólar e inflação americana, rastreabilidade de horas e pagamento direto ao executor credenciado.

### 7.3.1. Aeronaves leves esportivas nacionais, seguro e renovação tecnológica

A FEBRAERO propõe linhas favorecidas para aquisição de aeronaves ALE nacionais e equipamentos, aproveitando fabricantes brasileiros e motores modernos de menor custo. O Programa deve incluir seguro aeronáutico como componente de política de renovação: negociação coletiva, fundos garantidores, franquias compatíveis e incentivos à frota nova podem reduzir o risco de perda patrimonial e facilitar crédito.

### 7.6.1. MOGAS, logística e liberdade de escolha de fornecedor

Além do estudo tributário sobre AVGAS, deve ser avaliada, com ANP, fabricantes, ANAC e demais órgãos competentes, a ampliação segura do uso de MOGAS em aeronaves e motores aprovados para esse combustível, a expansão da oferta nacional e a logística regional. Aeroclubes e Escolas de Aviação que possuam instalação regular devem poder adquirir combustível de fornecedor legalmente habilitado de sua escolha, observadas as normas técnicas, de qualidade, ambientais, fiscais e aeroportuárias, evitando imposição de exclusividade comercial pelo operador do aeródromo que vem acontecendo hoje, elevando artificialmente o custo da instrução.

### 7.9.1. Formação de MMA, revisão curricular e integração com MROs e empresas aéreas

A escassez de mecânicos exige tratamento específico. O Programa deve acompanhar a modernização do RBAC 65 e de suas Instruções Suplementares, revisar currículos, ampliar laboratórios e práticas e estruturar parcerias de ensino médio, técnico e superior com MROs, oficinas, fabricantes e empresas aéreas. Aeroclubes com oficinas e infraestrutura apta podem participar como ambientes de vivência, sempre sob a certificação e supervisão aplicáveis.

## 7.12. Tecnologias educacionais: realidade virtual, aumentada e simulação distribuída

A FEBRAERO enxerga a RV/RA como ferramentas para treinamento. O Programa deve fomentar simuladores, realidade virtual e aumentada, laboratórios móveis e conteúdos digitais compartilhados, integrando tecnologia ao ambiente operacional real. A tecnologia deve reduzir custo e aumentar repetição segura de procedimentos, sem substituir indevidamente as competências práticas que exigem voo, oficina ou presença no aeródromo.

# CAPÍTULO VIII — NOVO RBAC 140, GOVERNANÇA, FISCALIZAÇÃO E CONSELHO PERMANENTE

## 8.1. Novo RBAC 140 – Aeroclubes

Instaurar processo regulatório para reconhecimento, organização e funcionamento da instituição aeroclube, distinto e articulado ao RBAC 141. O novo instrumento não é elemento acessório do Programa mas sim estruturante: ele recompõe a camada classificatória que permitia ao Estado saber quais associações efetivamente atendiam à categoria legal e estavam aptas a receber áreas, fomento, equipamentos, bolsas ou outras medidas. O regulamento deverá tratar identidade, requisitos institucionais, cadastro, atividade efetiva, governança, transparência, uso de bens públicos, aplicação das receitas, funções locais e regionais, acompanhamento e acesso a programas de fomento.

O novo regulamento deverá recuperar a capacidade estatal de identificar quais entidades realmente cumprem a categoria legal e evitar captura institucional para fins privados, sem confundir supervisão jurídico-aeronáutica com transformação do aeroclube em órgão estatal. Poderá prever modelo estatutário de referência, controles de integridade e requisitos de prestação de contas para entidades beneficiárias de recursos ou áreas públicas. Hoje os aeroclubes se encontram prontos para receber parcerias pelo eixo OSC/MROSC.

## 8.2. Instrumentos equivalentes às Portarias 05/1975 e 495/1977

O novo RBAC 140 ou instrumento equivalente deve cumprir a função classificatória antes exercida pela Portaria 05 e pelo RBHA 140. Após a edição desse elemento normativo fiscalizatório e classificatório e em paralelo, a política territorial e econômica deve cumprir a função instrumental que a Portaria 495 exercia: assegurar condições materiais para que entidades qualificadas tenha capacidade e estabilidade jurídica territorial para executar suas finalidades sem serem tratadas como simples exploração imobiliária expostas a concorrência

e licitação predatória  que não contempla política pública e ganho social, apenas o máximo lucro. Essa segunda camada poderá assumir forma de portaria interministerial, resolução, cláusulas de concessão, instrumentos patrimoniais, MROSC ou combinação desses mecanismos, conforme a titularidade do bem e a competência de cada órgão.

A FEBRAERO considera a reconstituição das duas camadas — qualificação e instrumentos de execução — requisitos mínimos do Programa. Financiar alunos sem preservar o executor, ou preservar área sem qualificar a entidade, reproduziria a fragmentação atual ou a possibilidade de beneficiar quem não trabalha em prol da política pública.

## 8.3. Conselho Consultivo da Aviação Civil e Grupo Permanente de Formação e Capacitação

Propõe-se conselho consultivo permanente com reuniões periódicas trimestrais envolvendo SAC/MPOR, ANAC, FEBRAERO, representantes de escolas de aviação, concessionárias, operadores, aviação geral, indústria, trabalhadores, SNA, SINDAG, entidades aerodesportivas e demais segmentos relevantes. No seu âmbito, um Grupo Permanente de Formação Aeronáutica deverá acompanhar formação de base, cultura, aviação geral, esporte e infraestrutura humana.

## 8.4. Construção de Cadastro Nacional e Indicadores

| Dimensão | Indicadores |
|---|---|
| Capacidade instalada | Aeroclubes e Escolas de aviação práticas; aeronaves; simuladores; instrutores; salas; oficinas; cursos; horas disponíveis; região. |
| Território | área ocupada; instrumento jurídico; cota utilizada; despejos; ameaças; realocações; tempo de solução; limitações e proibições operacionais e de acesso; |
| Formação | matrículas; concluintes; horas; custo; bolsas; evasão; tempo de formação. |
| Acesso social | renda, região, gênero quando legalmente adequado, escolas públicas atendidas, iniciação e eventos, trabalhos sociais executados; |
| Segurança | ocorrências, relatórios, ações de mitigação, treinamentos e indicadores de safety e avsec |
| Cultura/esporte | eventos, participantes, modalidades, patrimônio público preservado. |
| Inovação | simuladores, projetos digitais, drones, universidades e indústria. |
| Resiliência | entidades afetadas por catástrofes e tempo/custo de recuperação. |
| Defesa Civil | Atuação em calamidades, transportes de enfermos e órgão, urgências, combate a incêndios, ação de investigação policial e ações de interesse público |

# CAPÍTULO IX — ALTERAÇÕES PROPOSTAS AO PROGRAMA E AO PLANO DE AÇÃO

| Local | Ajuste proposto |
|---|---|
| Diretriz transversal, em todos os eixos. | Inserir que Aeroclubes tem presença nacional, capilar, e histórico de execução de política pública de quase um século, sendo reconhecidos como OSC e detentor de Infraestrutura física e humana que constituem capacidades existentes a serem priorizadas quando eficiente, especialmente para interiorização, formação prática, inovação, cultura e segurança. |

| Local | Ajuste proposto |
|---|---|
| Eixo I | Substituir “criação de centros regionais” por “autorização, regulação, criação, fortalecimento, modernização e aproveitamento e recuperação de centros regionais já existentes”, incluindo bolsas de horas de voo, instrutores e uso da rede existente. |
| Eixo II | Incluir cota funcional de área, consulta a usuários formativos em planos diretores e participação em processos que alterem área ou capacidade operacional. |
| Eixo III | Incluir aeroclubes como ambientes de simuladores, drones, digitalização, pesquisa aplicada e sustentabilidade. |
| Eixo IV | Incluir programas de iniciação, bolsas, visitas e acessibilidade às carreiras, não apenas experiência do passageiro já inserido no transporte aéreo. |
| Eixo V | Incluir expressamente eventos, esporte, patrimônio, primeiro voo, aeromodelismo e protocolo nacional de facilitação. |
| Governança | Criar Conselho/Grupo Permanente; publicar indicadores anuais; revisar a política de áreas e restrições operacionais. |
| Infraestrutura | Reconhecer áreas de aeroclubes como infraestrutura aeronáutica essencial funcional de formação e prever cota de até 10% em Classe I conforme demanda qualificada. |
| Financiamento | Prever FNAC, MROSC, crédito, bolsas, frota, simuladores, combustível e calamidades. |
| Regulação | Incluir novo RBAC 140, ARR 2013–2019, nova portaria 495/77, AIR de panorâmico/SAE e estudo de EAD/híbrido. |

## 9.1. Projetos de lei em Tramitação

Uma vez que a ANAC  não conseguiu garantir a estabilidade jurídica e territorial dos aeroclubes para manutenção desse instrumento de política pública,  embora a Lei nº 11.182/2005 (Lei de Criação da ANAC) confere expressamente à Agência Reguladora o dever institucional indeclinável de regular, fiscalizar e fomentar o desenvolvimento da aviação civil brasileira nos *Art. 2º e Art. 8º, incisos X, XX, XXI, XXXII, L - Estabelecem que cabe à ANAC adotar todas as medidas necessárias para o atendimento do interesse público, o fomento da infraestrutura aeronáutica, proteção aos direitos dos usuários e à integridade operacional do setor; compor, administrativamente, conflitos de interesses entre prestadoras de serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária;* regular e fiscalizar os serviços aéreos prestados por aeroclubes, escolas e cursos de aviação civil. Nos Art. 3º, inciso II e Art. 11, inciso VI - Atribuem à ANAC a competência técnica de estabelecer a modelagem e fiscalizar a execução das concessões aeroportuárias, aprovando minutas de editais, termos aditivos e a transição de exploração. E mesmo a Resolução CPPI nº 145/2020 e Decreto Federal nº 10.635/2021 - Designam a ANAC como autoridade responsável pela execução e acompanhamento de todas as medidas de desestatização de aeródromos federais

A FEBRAERO mobilizou a classe política e na ALESP hoje tramita o PL1306/2025 e no Senado PL6.144/2025 ambos buscam garantir a estabilidade territorial jurídica dos aeroclubes que é necessária para garantir a execução de suas obrigações legais.

## 9.2. Redação proposta para a cota funcional

**"Nos aeródromos públicos Classe I será assegurada parcela funcional da área útil destinada a hangares e instalações aeronáuticas para atividades de formação e aerodesporto, dimensionada pela demanda qualificada e limitada a 10% dessa área útil, com tratamento econômico compatível com a natureza do beneficiário. Os instrumentos de concessão, delegação e administração aeroportuária deverão preservar a capacidade instalada existente e prever realocação funcional equivalente quando necessária. Essas áreas serão classificadas como infraestrutura aeronáutica essencial de aeródromo destinada a formação"**

## 9.3. Redação proposta para a garantia operacional Classe I

**"Nos aeródromos públicos Classe I, a instrução de voo e o aerodesporto não poderão ser objeto de proibição geral ou restrição unilateral pelo operador do aeródromo. Eventuais limitações serão consideradas como últimas e medidas extremas, sendo desincentivadas e dependerão de não interferência em política pública, fundamento técnico específico, análise de risco, proporcionalidade, avaliação e execução de tentativas de alternativas mitigadoras previas, devido processo legal, participação do Aeroclube ou Escola e revisão pelo SAC/ANAC antes de sua publicação."**

## 9.4. Redação proposta para restabelecimento do regime de qualificação

"A SAC/MPOR e a ANAC promoverão a instituição de regime regulatório próprio para reconhecimento, organização, funcionamento, acompanhamento e qualificação dos aeroclubes, articulado às certificações operacionais aplicáveis, de modo a identificar objetivamente as entidades aptas a participar de programas de fomento, cessão de áreas, bolsas, modernização, cultura, esporte e demais instrumentos de política pública."

## 9.5. Redação proposta para acesso social e cultura de segurança

"O Programa reconhecerá aeroclubes, escolas, clubes de voo, entidades aerodesportivas, eventos aeronáuticos, atividades de primeiro contato com o voo e demais espaços comunitários da aviação como canais de atração, outreach e promoção da cultura de segurança, assegurando acesso público às áreas não restritas e procedimentos proporcionais para eventos e atividades, sem prejuízo das normas de AVSEC e safety aplicáveis."

# CAPÍTULO X — SOLICITAÇÕES CONSOLIDADAS DA FEBRAERO À SAC/MPOR

1. reconheça expressamente os aeroclubes como categoria especial de Direito Aeronáutico e instrumentos históricos de execução descentralizada de política pública, sem confundi-los com a mera certificação CIAC;

2. reconheça que aeroclubes são reconhecidos como OSC e que parcerias de interesse público e recíproco devem utilizar o MROSC e chamamento público quando exigível enquanto não houver normativa que classifique e operacionalize os aeroclubes novamente como executores de política pública.
3. inclua aeroclubes e escolas de aviação como parceiros nos cinco eixos estratégicos do Programa;
4. institua a Cota Nacional de Área para Formação Aeronáutica e Aerodesporto, com parcela de até 10% da área útil de hangares nos aeródromos Classe I, dimensionada pela demanda qualificada;
5. adote, como solução prioritária para aeroclubes qualificados por normativa aeronáutica ou por critério de OSC, cessão não onerosa das áreas essenciais por 10 anos, renovável, e, subsidiariamente, preço público social;
6. adote para escolas de aviação, dentro da cota, preço público diferenciado compatível com a função formativa, com os valores de referência do Ofício nº 29/2026 sujeitos a atualização e validação;
7. garanta que aeródromos Classe I não possam ter instrução ou aerodesporto proibidos ou estruturalmente restringidos por decisão unilateral do operador;
8. edite protocolo nacional para eventos aeronáuticos, com rito simplificado em aeroportos de baixa complexidade;
9. realize AIR específica sobre voo panorâmico/SAE, primeiro voo e tratamento tarifário das aeronaves de CIAC que alternem instrução e panorâmico;
10. estude os impactos da formação teórica exclusivamente remota e modelos híbridos de integração com o ambiente aeroportuário;
11. instaure processo para novo RBAC 140 – Aeroclubes, ou instrumento equivalente, articulado ao RBAC 141;
12. realize ARR retrospectiva do ciclo 2013–2019 e dos efeitos da retirada das Portarias 05/495 e substituição do RBHA 140 com edição de nova portaria interministerial equivalente a portaria 495/77;
13. crie Programa Federal de Formação Prática com bolsas de horas de voo, financiamento e formação de instrutores;
14. crie linhas de modernização de frota, motores, simuladores, oficinas e infraestrutura, com fórmula de atualização de custos e exposição cambial;
15. coordene estudo tributário com os entes competentes para combustível utilizado em instrução, com rastreabilidade e benefício vinculado à missão homologada;
16. crie linha emergencial para calamidades, queda/destruição de hangares e perda de aeronaves de instrução;
17. implante programa nacional de ensino, pesquisa e difusão de drones/UAS por meio da rede capilar de aeroclubes, em parceria com universidades, indústria e órgãos competentes;
18. crie política de fomento ao esporte aeronáutico, eventos, aeromodelismo, patrimônio e iniciação aeronáutica;
19. crie Conselho Consultivo da Aviação Civil e Grupo Permanente de Formação Aeronáutica;
20. institua cadastro nacional e indicadores públicos anuais da capacidade instalada e da formação prática;
21. realize auditoria dos aeroclubes que ocupem imóveis da União desde antes de 5 de outubro de 1988 para análise do art. 18-B da Lei nº 9.636/1998;
22. publique manual SAC/MPOR–ANAC–SPU sobre instrumentos de cessão, parceria, chamamento, uso de áreas, concessões e realocação de aeroclubes;
23. inclua cláusulas de preservação de áreas essenciais e cotas de formação nos novos contratos de concessão, revisões e planos de desenvolvimento aeroportuário;
24. implemente mecanismo de proteção transitória contra as medidas irreversíveis de remoção da capacidade formadora enquanto o cadastro, a ARR e a nova política territorial estiverem em construção, ressalvados risco comprovado, obra indispensável ou ordem judicial. **"O que se propõe é uma política de coexistência: preservar e fomentar aeroclubes, garantir safety, permitir exploração aeroportuária e impedir que a busca de receita imobiliária suprima a infraestrutura humana necessária à própria aviação."**
25. reconheça expressamente, no diagnóstico do Programa, que o Brasil não dispõe de rede pública estatal capilar de formação prática de pilotos civis equivalente à rede historicamente exercida pelos aeroclubes;

26. registre que a política histórica de aeroclubes contribuiu para a autossuficiência brasileira na formação de pilotos e para a capacidade de fornecer profissionais ao mercado internacional, e utilize essa experiência como ativo de política pública;
27. trate a escassez de profissionais e a saída de pilotos da FAB para o mercado civil como tema de planejamento integrado de força de trabalho;
28. inclua clubes de voo, associações e clubes aerodesportivos, eventos, apresentações, museus, aeromodelismo e voos panorâmicos na política de atração de vocações e promoção de cultura de segurança, conforme a competência regulatória de cada atividade;
29. assegure acesso comunitário e independente às áreas não restritas de aeroclubes, escola e demais estabelecimentos aeronáuticos localizados em aeroportos públicos, vedada utilização indevida de AVSEC como barreira institucional ou comercial, mantidos os controles das áreas restritas;
30. reconheça formalmente que DL 205/1967, Portaria 05/1975, RBHA 140 e Portaria 495/1977 constituíam camadas complementares de qualificação e execução de política pública e determine a criação de instrumentos contemporâneos funcionalmente equivalentes;
31. priorize a recuperação, modernização e expansão da rede de aeroclubes atualmente instalada antes da criação de novos centros estatais ou estruturas paralelas, mediante estudo comparativo de custo-benefício;
32. estruture financiamento estudantil de longo prazo para formação prática, inclusive estudo de modelo econômico semelhante ao FIES, com carência, garantias e pagamento rastreável;
33. crie linha específica de financiamento para aeronaves leves esportivas nacionais, motores, aviônicos e equipamentos de instrução, com mecanismos de seguro e garantia;
34. coordene com ANP e demais órgãos estudo sobre ampliação da disponibilidade de MOGAS para aeronaves/motores aprovados e liberdade de aquisição de combustível de fornecedores legalmente habilitados;
35. inclua revisão curricular e expansão de formação prática de MMA, com integração entre CIACs, institutos de ensino, MROs, oficinas, fabricantes e empresas aéreas;
36. inclua RV/RA, simuladores e laboratórios digitais distribuídos entre as tecnologias financiáveis pelo Programa;
37. determine que novas políticas, concessões e regulamentos sejam avaliados quanto ao impacto sobre o funil completo de formação: acesso social, vocação, cultura de segurança, teoria, prática, instrutores, manutenção, esporte e retenção.

# ANEXO — REFERÊNCIAS NORMATIVAS E DOCUMENTAIS

- Decreto-Lei nº 1.683/1939 – regime histórico dos aeroclubes.
- Decreto-Lei nº 205/1967 – organização, funcionamento, finalidades, receitas e regime institucional dos aeroclubes.
- Portaria nº 05/GM-5/1975 – Instruções para Organização e Funcionamento dos Aeroclubes.
- Portaria nº 495/GM-5/1977 – regime administrativo complementar, áreas e autossustentação.
- Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica, especialmente arts. 38, 40, 42 e 97.
- Lei nº 11.182/2005 – Lei da ANAC, especialmente art. 8º.
- Decreto nº 6.780/2009 – Política Nacional de Aviação Civil – PNAC.
- Lei nº 12.462/2011 – Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC.
- Lei nº 13.019/2014 – Marco Regulatório das Organizações da Sociedade Civil – MROSC.
- Lei nº 9.636/1998 – cessão de imóveis da União, especialmente arts. 18 e 18-B.
- Decreto-Lei nº 9.760/1946 – bens imóveis da União e cessão de uso.
- Lei nº 14.597/2023 – Lei Geral do Esporte, quando aplicável.
- RBHA 140 – Autorização, Organização e Funcionamento de Aeroclubes.
- RBAC 141 – Certificação e requisitos operacionais dos CIACs.

- RBAC 153 – Aeródromos – Operação, Manutenção e Resposta à Emergência, classificação vigente em 2026.
- Resolução ANAC nº 482/2018 – declaração de inaplicabilidade das Portarias 05 e 495.
- Parecer nº 00002/2016/PG/PFANAC/PGF/AGU.
- Memorando nº 125/2017/DPR/SAC; Ofício nº 139/2017/GAB-SAC; NT nº 58/2017/GERE/SRA/ANAC.
- Manifestações Favor Aeroclubes v 5.0
- NT-09/2026 – contribuição ao evento ANAC "Desafios da Aviação Civil para os Próximos 5 Anos".
- Levantamento FEBRAERO atualizado em 01/10/2026 – aeroclubes despejados e ameaçados.
- FAA – Aviation Workforce Development Grants - Melvin Cintron, Director, Western Hemisphere, FAA Intl. Affairs - – Labace 2026

Conclusão institucional consolidada: não haverá recuperação sustentável da capacidade nacional apenas com bolsas, cursos ou novos centros. É necessário reconstruir simultaneamente a rede, a qualificação jurídica, a permanência territorial, a liberdade operacional segura, o funil social de entrada na aviação e o financiamento. O Brasil já possui grande parte dessa infraestrutura; preservá-la e modernizá-la é o caminho de menor tempo de implantação e deve ser a primeira opção de política pública.

Atenciosamente,

Jolando Gatto
Presidente Federação Brasileira dos Aeroclubes
Porto Alegre, 02 de outubro de 2026