



## **BOLETIM FBVV – MAIO 2010**

Caros associados, novamente devemos agradecer a empresa OiTelecom/OiFuturo o apoio dado ao Projeto Santos Dumont, tivemos nas ultimas semanas um movimento recorde em todos os aeroclubes que aderiram ao projeto Bolsa Aluno. Teremos mais novidades nos próximos meses, é importante o apoio da comunidade a FBVV.

**TESOURARIA** A FBVV tem trabalhado muito para beneficiar a todos! O trabalho diário de bastidores muitas vezes não é percebido pelos associados, mas temos inúmeros desafios para podermos praticar nosso esporte e também trazer novos praticantes.

Temos hoje em 52 sócios competidores, 42 volovelistas e 14 aeroclubes.

A contribuição regular de todos é muito importante para a FBVV. O caixa tem se mantido estável, aumentando apenas com os patrocínios eventuais obtidos pela FBVV.

As contribuições devidas pelo uso das aeronaves da FBVV estão em dia. Todo o dinheiro arrecadado, pelo uso das aeronaves está sendo investido em uma poupança em um fundo de caixa para futuras revisões e/ou troca/compra de novas aeronaves. O saldo desta poupança no dia de hoje é de R\$ 2.963. Estamos fazendo uma alteração no sistema de pagamento das anuidades, com o objetivo de unificar todos os vencimentos no mês de maio de cada ano. Neste ano, as anuidades serão cobradas proporcionalmente, ou seja, quem tiver seu vencimento em junho pagará 11/12 avos da anuidade, quem tiver vencimento em julho, 10/12 avos da anuidade e assim por diante, de forma que no ano de 2011 todas as anuidades vençam no mês de maio. Com isto queremos facilitar nossos controles e custos de cobrança. Peça para seu aeroclube contribuir com a FBVV. A contribuição dos aeroclubes é fundamental para que a federação possa defender a todos perante as autoridades, além de buscar projetos e patrocínios que podem beneficiar a todos.

**BOLSA ALUNO** No fechamento do mês tivemos mais de 2000 fichas preenchidas com mais de 400 voos de avaliação realizados. Os relatos positivos dos aeroclubes mostraram que esta fase de avaliação foi bastante positiva nos aeroclubes, gerando maior conhecimento do vôo a vela com o aumento de freqüência de visitantes, além de maior numero de vôos. Aeroclubes como Varginha, Balsa Nova, APP-Jundiá realizaram mais de 70 voos de avaliação, número realmente muito bom.

Até o dia 20 de maio devermos soltar a lista dos 50 bolsistas, estes que deverão fazer o exame médico e teórico no prazo de 2 meses, para então iniciarem o curso. Em caso de reprovação, faremos uma segunda chamada.

**CAMPEONATO BRASILEIRO DE 2010** Temos confirmação dos empresários da região que irão auxiliar no custeio do campeonato. Será em Luis Eduardo Magalhães as Etapas Centro Oeste e Final.

Os eventos serão em Outubro:

Etapa Centro Oeste 3 a 7 de Outubro, domingo a quinta (5 dias), reserva dia 08



Etapa Final 09 a 15 de Outubro, sábado a sexta (7 dias), reserva dia 16,  
Vale salientar que dependemos ainda do sinal verde de patrocinadores locais para garantir que o campeonato tenha um subsídio significativo dos custos, incluindo acomodação, gasolina de automóvel, reboques, etc...

**DEBATE SOBRE O RBAC 141** Na visão da ANAC a estatística de acidentes e incidentes com aeronaves civis de pequeno porte nos últimos anos demonstra em geral um baixo nível na instrução, conforme dada nos pequenos provedores de serviços de aviação civil (PSAC), fazendo-se necessária a aplicação de um processo para certificação de vários cursos, profissionalizantes ou não, que possam ser dados nestes provedores os quais devem ainda adequar suas estruturas administrativas e operacionais criando funções e respectivos cargos cujos ocupantes receberão cursos de capacitação a serem ministrados pela ANAC. Entre as várias exigências ressalta, para os PSAC que tenham operações aéreas, a criação de um cargo equivalente a chefe de instrução/instrutores a ser ocupado por piloto com mais de 1.000 horas de vôo. Os poucos debates se deram em função da percepção de que uma grande parte dos 131 Aeroclubes ativos no Brasil, bem como cerca de 124 Escolas de Aviação Civil, terão grandes dificuldades de se adequarem às medidas, tanto pela falta de recursos humanos quanto pelos possíveis altos custos.

As sugestões e observações foram anotadas e ao final da reunião foi prometido pela SSO que as mesmas seriam levadas em consideração em uma possível revisão da minuta do RBAC 141.

**ASSUNTO "DISCUS"** ANAC via GER4 estava praticamente proibindo a operação dos Discus, por problemas meramente burocráticos. A visita ao RJ pelo Pontes, esclareceu todo o assunto. Nossas sugestões foram acatadas, concordaram que os termos da GER4 não foram adequados, e que não há qualquer disposição da ANAC em modificar a situação atual dos Discus. Esclareceu ainda que a atual política da ANAC não contempla para o futuro qualquer tipo de distribuição de material de vôo muito embora o órgão esteja administrando aeronaves da União as quais gradualmente serão cedidas a entidades com funcionamento regular.

**TBO DOS MOTORES CALENDÁRICA** No trabalho que já havia sido iniciado pela APPA, e acompanhado por nós, resolvemos enviar ofício a ANAC solicitando que a solução urgente do problema criado com a exigência de TBO dos motores que atingem 12 anos sem o uso de horas do motor. foi reforçado por nós. Em reunião no RJ, o Superintendente da ANAC reconheceu que a resolução inicialmente adotada foi inadequada. No prazo estimado de 60 dias deverá ser emitida nova IAC, que deverá seguir os padrões adotados nos EUA. Ou seja deverão ser seguidas as recomendações do fabricante do motor.



# FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VÔO A VELA



Para os aeroclubes que estão sem voar e necessitam de uma solução imediata, sugerimos entrar em contato com a APPA, uma vez que eles irão enviar uma lista de aeronaves paradas para liberação pela ANAC em regime especial.

**DIRETORIA ESPORTIVA** Continua trabalhando no Manual Esportivo e avaliando o registro de recordes e insígnias. Aproveitamos para salientar que para agilizar a avaliação de um recorde ou insígnia, o envio pode ser feito inicialmente por e-mail, diretamente para o Diretor Esportivo ([matheus\\_fontana@yahoo.com.br](mailto:matheus_fontana@yahoo.com.br)) contendo a digitalização do formulário devidamente preenchido junto do arquivo do(s) vôo(s). Provas de clube também poderão ser reivindicadas desta forma, garantindo a agilidade e facilidade do processo. Importante verificar a situação na tesouraria antes de solicitar o registro de recorde ou insígnia. Com o início da temporada na região centro-oeste esperamos avaliar dezenas de eventos !

## **CAMPEONATO MUNDIAL 2010**

Conforme a prática da FAI, este evento é dividido em 2 locais devido ao excesso de planadores, teremos representantes do Brasil nos campeonatos abaixo:

- Campeonato das classes 15/18m/Open: 20/7 a 07/08 [www.flatlandcup.hu/2010/](http://www.flatlandcup.hu/2010/)
- Campeonato das classes PW/Club/Std 3/7 a 18/7: [www.wgc2010.sk](http://www.wgc2010.sk)

**WEBSITE** Em fase final de desenvolvimento o novo site da FBVV terá além de alterações em seu conteúdo - novos itens e organização, novo visual - mais moderno e bonito. Desenvolvido em WordPress, um sistema de gerenciamento de conteúdo dinâmico, tornará mais fácil a atualização de seu conteúdo. Separem suas melhores fotos do vôo a vela, elas poderão deixar o nosso site ainda mais bonito! Enquanto isso, a divulgação do projeto Santos Dumont agitou os acessos do site atual, registramos em abril mais de 5000 visitantes!

**CARTEIRA FBVV** Seguramos as carteiras de papel este ano, porque estamos desenvolvendo a nova, que será de PVC, não sendo mais enviada anualmente, a idéia é que as insígnias, e validade estejam no site da FBVV.

**AVGAS E O CUSTO DOS REBOQUES** Aproximadamente 30% do custo de um reboque padrão (600 m), corresponde à gasolina consumida. Como a variação do preço pago pelos aeroclubes pela avgas é significativa, a FBVV está disposta a coordenar uma negociação coletiva com algum distribuidor de combustível para tentar conseguir uma redução. Esse tipo de negociação envolve compras em volumes maiores, entre 3000 e 5000 litros por aeroclube e pressupõe a posse ou propriedade de tanque e bomba. O tamanho ideal de tanque é 10.000 litros.

Com a pronta colaboração da maioria dos aeroclubes associados foi feito um diagnóstico para obter dados necessários para essa negociação. O principal dado é o



volume de consumo. Embora de maneira geral os volumes consumidos exclusivamente pelas nossas operações de reboque não sejam grandes o suficiente para entusiasmar os distribuidores, existem alternativas ou situações que permitem contornar isso:

- Aeroclubes que também oferecem cursos de pilotagem a motor;
- Aeroclubes que vendem gasolina para terceiros;
- Aeroclubes que estabelecem parceria com proprietários de aeronaves adquirindo o combustível em conjunto para ganhar volume.

RESUMO DO DIAGNÓSTICO			
Estado	Varição de Preço/L com tanque próprio adquirindo de distribuidor	Varição de Preço/L adquirindo de fornecedor no próprio aeroporto	Varição de consumo mensal em litros entre os aeroclubes
Pernambuco	-	R\$ 4,15	< 1000
Goiás	-	R\$ 3,50	< 1000
Minas Gerais	-	R\$ 4,35-4,50	< 1000
Rio de Janeiro	-	R\$ 3,75	< 1000
São Paulo	R\$ 3,20-3,35	R\$ 3,55-3,67	1000 a 3000
Paraná	R\$ 2,85-3,22	R\$ 3,60	1000 a 3000
Santa Catarina	R\$ 2,93	-	< 1000
Rio Grande do Sul	R\$ 2,89-3,30	-	1000 a 3000

A comparação de preços tem que ser feita por estado devido às diferentes alíquotas de ICMS cobradas. Neste ponto os estados do sul claramente estão em vantagem sobre os demais. É também evidente a vantagem significativa no preço obtida pelos aeroclubes com tanque próprio. A FBVV deverá se reunir com uma distribuidora ainda este mês. Além de uma redução no preço tentaremos também conseguir alguma facilidade na aquisição de tanques para os aeroclubes que tenham interesse.

**EMENDA PARLAMENTAR** Na esteira do Projeto de Lei 6961 do Presidente da República enviada em Março deste ano a Câmara dos Deputados, que modifica o transporte aéreo, estamos procurando a melhor forma de ingressar com emenda parlamentar para substituir no CBAer o artigo 15: *§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, asas voadoras e similares, assim como os vôos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica* por um texto mais adequado a prática atual do vôo a vela, com aeronaves de melhor performance, VHF, e futuramente algum sistema de identificação por radar.

São Paulo, 11 de maio de 2010

Thomas Milko - Presidente