

**Memória da 36ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação
Comercial – BCAST
Reunião online via Teams (com opção Presencial na ANAC de SP)**

15 de setembro de 2022.

Participantes listados no anexo.

Pauta prevista:

1. Revisão do ANEXO III - GRUPO DE MONITORAMENTO DE DADOS DE VOO do regimento interno do BCAST.
2. Análise sobre a implementação dos Safety Enhancements ou recomendações oriundas dos Grupos de Trabalho.
3. Eleição de novo coordenador do GT-REx
4. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho:
GRUPO CFIT – Coordenador: Marcelo Soares Leão (AZUL)
GRUPO LOC-I – Coordenador: Bruno Tauche (LATAM)
GRUPO MAC – Coordenador: Gabriel Casella (GOL)
GRUPO RE – Coordenador: Richard Kloth (GOL) ou o novo coordenador que seja definido.
5. Outros.

Por solicitação feita na reunião anterior, desta vez tivemos -novamente- opção de sala de reunião presencial na sede da ANAC em São Paulo.

1. Revisão do ANEXO III - GRUPO DE MONITORAMENTO DE DADOS DE VOO do regimento interno do BCAST

Tema proposto pelo Comte. Marcelo Marcusso (presidente do BCAST) para analisar a real aplicabilidade do previsto no Anexo III do regimento interno do BCAST (GRUPO DE MONITORAMENTO DE DADOS DE VOO) e a opinião do grupo sobre eventual ajuste nesse regimento ou criação de GT focado nesse assunto. Faz sentido esse grupo?

O Fabio (ANAC/ASSOP) apresentou um breve histórico das resoluções de criação do BCAST (2011) e posteriormente dos Grupos BAST (2016, revogando a anterior), explicando que os conceitos de “Grupo Técnico” e “Grupo Executivo” estavam focados “apenas” naquele grupo de trabalho específico.

RESOLUÇÃO Nº 189, DE 24 DE MAIO DE 2011.

Institui a Iniciativa Estratégica de Segurança Operacional para a Aviação Civil, cria o Grupo Brasileiro de Segurança Operacional e o Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial.

RESOLUÇÃO Nº 399, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2016.

Institui os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional - BAST;

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X, XX e XLVI, da mencionada Lei, e no Programa Específico para a Segurança Operacional da ANAC - PSOE-ANAC, aprovado pela Resolução nº 352, de 10 de fevereiro de 2015, e considerando o que consta do processo nº 00058.035073/2016-22, deliberado e aprovado na 25ª Reunião Deliberativa da Diretoria, realizada em 5 de dezembro de 2016,

RESOLVE:

Art. 1º Instituir os Grupos Brasileiros de Segurança Operacional - BAST, fóruns nacionais com o objetivo de promover melhorias para a segurança operacional da aviação civil brasileira:

I - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial - BCAST, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações com aeronaves de transporte aéreo público que realizam operações doméstica, de bandeira ou suplementares;

II - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros - BHEST, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asas rotativas;

III - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral - BGAST, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados às operações das aeronaves de asa fixas da aviação geral e das aeronaves que realizam operações complementares ou por demanda; e

IV - Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Infraestrutura Aeroportuária - BAIST, cujo objetivo é tratar dos assuntos relacionados à infraestrutura aeroportuária brasileira.

ANEXO III

GRUPO DE MONITORAMENTO DE DADOS DE VOO

Prefácio

O Grupo de Monitoramento de Dados de Voo deve subsidiar a criação e acompanhamento de indicadores de desempenho da segurança operacional, além do gerenciamento dessas informações e proposição de medidas pertinentes e melhores práticas.

Este documento, anexado ao Regimento do BCAST, mantém as disposições para o funcionamento do Grupo de Monitoramento de Dados de Voo aprovada pela Resolução nº 189, de 24 de maio de 2011, revogada pela Resolução nº 399, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

CAPÍTULO I

Art. 1º O Grupo de Monitoramento de Dados de Voo é um Grupo de ação formado por voluntários que buscam a cooperação mútua entre a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e os operadores aéreos, visando o intercâmbio de informações de segurança baseadas em tendências apresentadas em programas de monitoramento de dados de voo, bem como a proposição de ações e melhores práticas no âmbito da aviação civil brasileira.

Art. 2º O Grupo de Monitoramento de Dados de Voo tem por objetivo único a melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil brasileira.

Art. 3º A participação no Grupo de Monitoramento de Dados de Voo é por livre adesão de operador aéreo que possua um programa de monitoramento de dados de voo em funcionamento. Parágrafo único. A adesão será por meio de assinatura de um acordo de cooperação mútua entre o presidente do BCAST e o operador aéreo participante.

Art. 4º Cada operador aéreo participante comporá, obrigatoriamente, o Grupo Executivo e o Grupo Técnico assumindo a co-participação no contínuo desenvolvimento das soluções técnicas e definições dos limites do programa.

O Marcelo entende que poderia ser uma instancia para revisar tema de SO que as empresas estão compartilhando.

Francisco Gabão (ANAC/SPO): lembra da ideia inicial de que o BCAST e esse grupo tivessem estrutura própria para análise de dados. Trabalho permanente de análise dessas informações para detectar tendências/riscos de Safety. Todos terminam fazendo um pouco disso...

Marcelo: já há consenso sobre os indicadores, seria interessante ter um grupo de 3 ou 4 pessoas para analisar essa proposta

Mario Dias (ANAC/SPO): acompanhou a distancia o BCAST até o trabalho direto no GT Covid-19. Lembra da visão na época dessas resoluções e do grupo que deu origem ao BCAST, o *Commercial Aviation Safety Team (CAST)* (<https://www.cast-safety.org/>). Ao longo do tempo, esse grupo foi substituído pelo trabalho dos GTs do BCAST e da IATA dados do *Flight Data Exchange (FDX)*. Isso combinado com os dados de cada GT.

Menciona uma portaria que será publicada, eventualmente definindo novos indicadores (dados da ANAC, DECEA e CENIPA). Dessa forma ele vê essas 3 fontes de informação que podem se sobrepor em certos casos, mas que podem conviver juntas. Também a consulta pública sobre reporte mandatário.

Marcelo: concorda. Vê o BCAST mais como consumidor desses dados e não como gerador, preocupa o trabalho dos GTs que as vezes não se incorpora de forma efetiva.

Mario: pergunta se os dados de FDX continuam alimentando os trabalhos do grupo?

Gabão: faz tempo que não tem apresentação de dados de FDX nas reuniões do BCAST. Eles têm 4 reuniões por ano na sede da IATA em Miami.

Marcelo Leão (AZUL): comenta que os dados usados nos SE do GT foram coletados dados das empresas durante 3 anos. Comenta do cuidado com validade/consistência desses dados de FDX.

SGSO => dados que indiquem outros problemas, desafios das empresas (ex.: auditorias IOSA). Entende que caberia espaço para discutir isso.

Virgínio Corrieri (ALTA): comenta sobre o grupo PA-RAST, que as reuniões estavam sendo virtuais por causa da pandemia, retomadas desde fevereiro de 2022. Próxima reunião em Lima, Peru.

Fabio: lembra informações apresentadas pela Erica da ASSOP em reunião recente: a ANAC disponibiliza painéis de dados para consulta pública e relatório mensal que é publicado (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/seguranca-operacional>).

Gabão: pergunta quais seriam esses conjuntos de dados? Como e quem os analisaria?... há outros dados que poderiam ser analisados (CENIPA, reportes mandatários)

Marcelo Leão: apresenta ao Leonardo Silva que tem trabalhado com dados do FDX, ele menciona um evento recente de “*thick data and analytics*” e que os dados são cada vez mais volumosos. Sugere criar uma área de “*Data analytics*” => coleta e inteligência de dados para tomar decisões baseadas neles. Há “furos” em algumas dessas informações, pelo qual é necessário aprimorar os dados.

Fabio: Recomenda a todos ler o ANEXO III que está sendo discutido, pois várias das preocupações comentadas de alguma forma foram colocadas no texto do regimento desse grupo (Ex.: confidencialidade, objetivos específicos de trabalho, prazos, número de representantes por empresa/organização e forma de trabalho, etc.)

Marcelo: concorda que o gargalo está na análise, pois dados todo mundo tem. **Propõe que um grupo formado pelos coordenadores dos GTs, presidente e vice-presidente, e alguém da ANAC definam uma agenda de trabalho para apresentar na próxima reunião. O que fazer? Como? Quem?**

=> agendar reunião de trabalho

Membros do grupo:

Marcelo Marcusso (presidente)

Renato Achoa (vice-presidente)

Mario Dias (ANAC)

Felipe Eudes (Embraer)

Virgínio Corrieri (ALTA)

Julio Pereira (IATA)

2. Análise sobre a implementação dos *Safety Enhancements* ou recomendações oriundas dos Grupos de Trabalho.

Marcelo: comenta que o assunto surgiu de uma conversa prévia com o Gabão. Pergunta: falta divulgação ou é outro problema?

Sugere que os GTs fazem uma pesquisa para determinar porcentagem de implementação dos SE ou informação qualitativa sobre o porquê dessa porcentagem.

Gabão: explica como surgiu a ideia, os reportes de problemas que chegam e a coincidência desses problemas com alguns dos temas já trabalhados pelo BCAST a través de SE específicos. Isso mostra que só algumas empresas realmente implementam as recomendações dos SEs.

Como fazer que as empresas efetivamente “comprem”/implementem o definido nesses SEs?

Marcelo Leão: SE são relativamente novos em relação ao que era feito anteriormente. Muitas questões institucionais e de processo.

Os trabalhos feitos até agora de alguma forma “espelham” o que já foi feito no CAST lá fora e outros fóruns da indústria.

Marcelo (presidente): Tarefa para os GTs, fazer esse acompanhamento e ver formas de melhoria contínua. **Isso para os SE publicados a partir de 2022.**

Gabão: possível protocolo de acompanhamento para definir prazos (não precisa ser um processo complexo)

Marcelo Leão: **irá verificar com os outros coordenadores dos GTs uma possível proposta para fazer esse acompanhamento/monitoramento.**

3. Eleição de novo coordenador do GT-REx

Foi informado que o Richard Kloth não continua como coordenador, apenas como membro do BCAST, sendo dados os parabéns e reconhecimento pelo trabalho realizado no GT.

Marcelo (presidente): fez convite para que além das companhias aéreas também tenhamos coordenadores dos fabricantes.

Não havia participantes desse GT presentes, nem houve manifestação de voluntários.

Foi definido entrar em contato com os membros do GT para ver possível candidato. E reenviar convite ao grupo todo (Fabio).

Obs: na semana seguinte à reunião, foi definido via email (e aprovado pelo presidente do BCAST) o novo coordenador do GT REx: Virginio Corrieri (ALTA).

4. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho:

GRUPO CFIT – Coordenador: Marcelo Soares Leão (AZUL)

CFIT

Do Roadmap do GT CFIT

- Método de mapeamento de hotspots de alertas TAWS
- Proposta de RNP APCH para pistas visuais
- SE: IS para MEL sobre TAWS como item NOGO
- SE: TAWS DB com atualizações periódicas

CFIT

Próximos tópicos:

- Obstáculos no entorno de aeródromo: IS 121-005
- Manobras evasivas diante de alerta TAWS/EGPWS
 - Indicadores de alertas para acompanhamento do GT
 - Metas de redução dos alertas e de execução adequada de manobras

Foi feita uma avaliação de risco em torno dos aeródromos, a IS 121 foi apenas usada como referência.

Gabão: prevista uma IS de aeródromos especiais. Operadores devem avaliar onde operam e analisar/definir riscos.

- Implementação de comunicação celular via 5G no Brasil
 - Compartilhamento de AR e recomendações das empresas sobre o tema
 - Colaboração entre o GT CFIT e Safety Performance SAR da ANAC
 - Acompanhamento de consultas públicas da ANATEL sobre o tema

Apresentação dos SEs realizados pelo GT:

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------------------------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|--|---|--|
|  BCAST GRUPO BRASILEIRO DE SEGURANÇA OPERACIONAL DA AVIAÇÃO COMERCIAL | <h1>Safety Enhancement</h1> | | | | | | | | | | |
| BCAST SE 001 rev.00 Alteração de item GPWS/TAWS para item NO GO na MEL | | | | | | | | | | | |
| Ações do Safety Enhancement: | Estabelecer um processo para que o operador aéreo indique como item NO/GO na MEL o sistema TAWS para voos sob regras do RBAC 121 | | | | | | | | | | |
| Responsável(eis) pela implementação: | <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Empresas Aéreas</td> <td><input type="checkbox"/> Sindicatos</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Associações da indústria</td> <td><input type="checkbox"/> Fabricantes</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> BCAST</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> ANAC</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> DECEA</td> <td><input type="checkbox"/> Outro (especificar): IATA</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Organizações de pesquisa</td> <td></td> </tr> </table> | <input checked="" type="checkbox"/> Empresas Aéreas | <input type="checkbox"/> Sindicatos | <input checked="" type="checkbox"/> Associações da indústria | <input type="checkbox"/> Fabricantes | <input type="checkbox"/> BCAST | <input checked="" type="checkbox"/> ANAC | <input type="checkbox"/> DECEA | <input type="checkbox"/> Outro (especificar): IATA | <input type="checkbox"/> Organizações de pesquisa | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Empresas Aéreas | <input type="checkbox"/> Sindicatos | | | | | | | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Associações da indústria | <input type="checkbox"/> Fabricantes | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> BCAST | <input checked="" type="checkbox"/> ANAC | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> DECEA | <input type="checkbox"/> Outro (especificar): IATA | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Organizações de pesquisa | | | | | | | | | | | |
| Estudos da indústria e discussões entre os principais <u>stakeholders</u> do ambiente de transporte aéreo apontam que o advento dos sistemas embarcados de alerta de proximidade com o solo, comumente denominados TAWS (<u>Terrain Awareness and Warning System</u>) contribuiu para a redução | | | | | | | | | | | |



Safety Enhancement

BCAST SE 002 rev.01

Processo de atualização das bases de dados e software de sistemas TAWS

Ações do Safety Enhancement:

Estabelecer formalmente um processo de atualização das bases de dados e software de sistemas TAWS com limite de data de validade dos dados.

Responsável(eis) pela implementação:

| | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Empresas Aéreas | <input type="checkbox"/> Sindicatos |
| <input checked="" type="checkbox"/> Associações da indústria | <input type="checkbox"/> Fabricantes |
| <input type="checkbox"/> BCAST | <input checked="" type="checkbox"/> ANAC |
| <input type="checkbox"/> DECEA | <input checked="" type="checkbox"/> Outro (especificar): IATA |
| <input type="checkbox"/> Organizações de pesquisa | |

Estudos da indústria e discussões entre os principais stakeholders do ambiente de transporte aéreo apontam que o advento dos sistemas embarcados de alerta de proximidade com o solo, comumente denominados TAWS (Terrain Awareness and Warning System) contribuiu para a redução

Foram comentados casos específicos recentes em relação com este SE em POA e Governador Valadares.

Gabão: há uma previsão de modificar o regulamento, mas é um processo mais demorado. Levar em conta a próxima agenda regulatória, para quem quiser acompanhar e propor temas.

Marcelo (presidente): sugere ampliar os prazos das entregas previstas. O Marcelo Leão concorda e ficam definidas em 12 meses, ele fará os ajustes e -dada a aprovação- encaminhará ao Fabio para publicação na página do grupo:

<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/grupos-brasileiros-de-seguranca-operacional-bast/bcast/safety-enhancements>

GRUPO LOC-I – **Substituindo ao Coordenador** Bruno Tauche Pelon (LATAM) a apresentação foi feita pelo Pedro Almeida Melicias (AZUL)

Update SETEMBRO/22 LOC-I



Trabalhos do GT LOC-I 2022:

Foram realizadas cinco reuniões no ano (36ª, 37ª, 38ª, 39ª, 40ª):

- Reestruturação e definição da equipe participante;
- Conclusão de Temas pendentes de 2021;
- Publicação Pesquisa Voo Manual;
- Gap Analysis Go Around Scenarios.

TO BE DONE:

- Análise dos dados de LOC-I por Arremetida - (*Abnormal go Around*) com base na "SE198: Airplane State Awareness - Scenario-Based Training for Go-Around Maneuvers"
- Resultados de pesquisa com a Indústria sobre boas práticas e incentivo ao Voo Manual. O material foi baseado no documento da IATA "Aircraft Handling and Manual Flying Skills"
- Análise de Material PA-RAST (RSA -2013-0002, RSA 2012-0001)
- Avaliar Treinamentos de UPSET Recovery.



Aircraft Handling and Manual Flying Skills Report



5.1. Demographic Information

Question 1: is a background question to identify the respondents' position. A total of 5,850 participants responded to this question; 56% are Captains.

56% OF THE RESPONDENTS ARE CAPTAINS

Question 1: Please specify your position.

| | % of responses | # of Responses |
|---------------|----------------|----------------|
| Captain | 56.28% | 3,180 |
| First Officer | 43.72% | 2,470 |



Conclusões e Recomendações IATA:

3.1. Operators

- As the manual flying competency is essential for flight Safety, Operators should:
 - Consider whether their automation policies allow sufficient manual operation during line operations.
 - Monitor, in a non-punitive way, using Flight Operational Quality Assurance (FOQA) data, pilots' manual flying performance.
 - Analyze FOQA data to identify and correct deficiencies.
 - Give guidelines to their pilots regarding the minimum level of automation that must be used (considering manufacturers' requirements and operational context).
 - Encourage regular practice of manual flying skills, when appropriate, in order to reinforce the pilots' confidence in their manual flying capabilities.
 - Develop an integrated approach to manual handling into both line operations and simulator training (to include more time allocated to manual flying in the simulator sessions).
 - Ensure that the training objectives include the pilot's ability to manually control the aircraft using the relationship between aeroplane attitude, speed and thrust while monitoring and assessing the aircraft's energy state, and its anticipated flight path.
 - Ensure that flight crew maintain their ability to manage the flight path through manual control of pitch, bank, yaw and/or thrust. This may be conducted with or without the use of a flight directors, but demands pilot competency, ability, knowledge, and skills in the cognitive and motor areas.
 - Consult for further information with the different regulatory publications on promoting manual flight operations when appropriate. Examples of such documentations are the Safety Alert for Operators (SAFO 17007 issued on 5/4/17), EASA Safety Information Bulletin (SIB No.: 2013-05, Issued: 23 April 2013), and Transport Canada Advisory Circular (AC-600-06, Issued: 26 May 2015).
- The operator's training policies should include statements about the importance of maintaining situation awareness and, in particular, mode and energy awareness.
- Automation versus manual flying guidance rules should be based on a mature TEM approach (taking into consideration the four major threats identified in the survey: adverse weather, poor visibility, fatigue and traffic).

Go-Around Maneuver



VERSÃO 1.0

TOOLKIT LOC-I / N°1

TREINAMENTO BASEADO EM CENÁRIOS DE ARREMETIDA

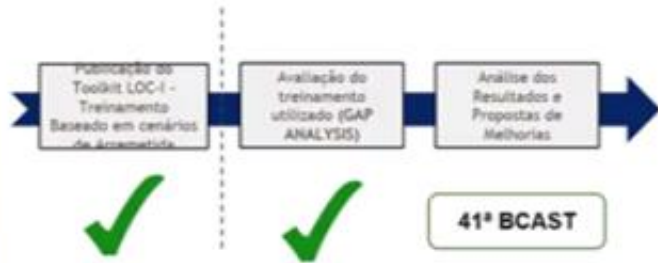
Agosto 2012

Gap analysis - Implementação do toolkit LOC-I n°1 (BCAST)

Link para o toolkit: https://portal.bcast.org.br/portal/1320522/toolkit_loc_i_n_1.pdf

“ Instruções ”

Responde prioritariamente com “Sim” ou “Não”, e, se necessário, caso queira complementar a resposta utilize o campo “Outros”.



PA-RAST



RSA2012-0001



RSA
RASG-PA SAFETY ADVISORY

Regional Aviation Safety Group-Pan America

Subject: Multi Awareness and Energy State Management Aspects of Flight Deck Automation

Date: 1 September 2012

RSA No: RSA 2012-0001

1. Purpose

This RASG-PA Safety Advisory is issued to encourage States and Industry to adopt practices to mitigate Multi Awareness and Energy State Management risks.

2. Background

A regional study undertaken by RASG-PA has identified risks associated with the subject issue. As part of a detailed implementation plan to mitigate these risks, RASG-PA is issuing this RSA to States and Industry.

This RSA is intended to reduce the risk of loss of control, which has been the predominant accident type in the Pan American region for the past ten years.

RSA2013-0002



RSA-2
RASG-PA SAFETY ADVISORY-2

December 2013

Regional Aviation Safety Group-Pan America (RASG-PA)

Closing of Detailed Implementation Plans (DIPs)

1. Introduction

1.1 The mission of the Regional Aviation Safety Group Pan America is to improve civil aviation safety and efficiency in the Pan American Region (North American, Central American, Caribbean (NAM/CAR), and South American (SASM) Regions) by applying the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) principles through a collaborative approach in partnership with all aviation stakeholders under the leadership of ICAO.

1.2 RASG-PA has become the focal point to ensure harmonization and coordination of safety efforts aimed at reducing aviation safety risks in the Pan American Region and promote implementation of existing safety enhancement initiatives by all stakeholders including ICAO, States/Territories, International Organizations and industry.

GRUPO MAC – Coordenador: Gabriel Casella (GOL)

Não teve reporte. Houve mudanças no grupo e não há membros presentes na reunião.

GRUPO RE – Coordenador até hoje: Richard Kloth (GOL) – Esperando novo candidato


O Richard informou que não poderia participar da reunião e encaminhou resumos dos trabalhos do GT (que foi encaminhado por email posteriormente a todos no grupo).

GT - RE

Reuniões do GT

- 13 reuniões realizadas em 2021
- 7 reuniões realizadas em 2022
- Última (54ª): ocorreu em 17/08/2022
- Próxima (55ª): prevista para 21/09/2022

GT - RE



Assuntos em discussão:

- 1. Benchmarking de Pistas Escorregadias**
 - Início de compartilhamento de dados entre os participantes do GT-Rex por meio da ferramenta *Microsoft Teams* em **MAI/22**. **Objetivo:** viabilizar uma fonte de consulta de pistas atualmente com status *Slippery* e/ou com PIREP de *Braking Action "Medium e Poor"*.
- 2. Veer-off**
 - Acompanhamento do tema pelo GT devido ao acontecimento de alguns eventos recentes em um curto espaço de tempo com muita similaridade entre os fatores contribuintes (perda de visibilidade / referências visuais durante o *flare*). Os participantes do GT iniciaram uma fase de coleta de dados sobre o assunto com vistas a produzir um boletim ou SE ainda em 2022. **Prazo:** OUT/22

Assuntos em discussão:

3. *Touchdown Zone*

- As empresas estão finalizando um levantamento interno em relação às localidades onde possivelmente os últimos pares de stripe de TDZ possam estar induzindo toques longos. Foi definido um envio parcial à ANAC dessa lista em nome do GT-Rex, com prazo até SET/22

4. Integração GT-REx e BAIST

- A estratégia de comunicação com o BAIST foi definida para se estabelecer um ambiente claro de colaboração entre os fóruns. Os Participantes do GT-REx estão verificando internamente os temas relacionados, e irão sugerir novos temas para o BAIST (Itens do SE-002, por exemplo, que façam sentido serem discutidos no âmbito de INFRA

PRÓXIMA REUNIÃO:

Foi reagendada para a seguinte semana devido a conflitos de agenda na data inicialmente prevista (que era no dia 17).

23/11/2022, (quarta-feira, das 14:00 às 16:00)

Lembrete: O *Safety Management Summit – SMS*, evento anual organizado pela ANAC em São Paulo, está previsto de 13 a 15 de dezembro.

Lista de Presença (assinada mediante formulário online) – 36ª Reunião do Grupo BCAST

| No | Carimbo de data/hora | Endereço de e-mail | Nome Completo | Empresa, Entidade ou Organização |
|----|-----------------------|------------------------------------|--------------------------------|---|
| 1 | 9/15/2022 13:58:55 | safetyasagol@asagol.com.br | Eduardo Carbonari Furlan | Associação dos Aeronautas da GOL - ASAGOL |
| 2 | 9/15/2022 14:00:51 | marcelo.leite@anac.gov.br | Marcelo H. M. Leite | ANAC-SAR |
| 3 | 9/15/2022 14:01:27 | mario.dias@anac.gov.br | Mário José Dias | ANAC |
| 4 | 9/15/2022 14:01:57 | safety@asagol.com.br | AMILTON CAMILLO RUAS | ASAGOL |
| 5 | 9/15/2022 14:03:13 | costadbc@fab.mil.br | Diego Bandeira da Costa | CENIPA |
| 6 | 9/15/2022 14:04:24 | felipe.fernandez@embraer.com.br | Felipe Eudes Pontes Fernandez | EMBRAER |
| 7 | 9/15/2022 14:05:40 | oscar.miyagi@anac.gov.br | Oscar Miyagi | ANAC |
| 8 | 9/15/2022 14:06:06 | vcorrieri@alta.aero | Virgínio Corrieri | ALTA |
| 9 | 9/15/2022 14:07:25 | fabio.catani@boeing.com | Fabio Catani | Boeing |
| 10 | 9/15/2022 14:09:58 | renan.frota@voeazul.com.br | Renan Menezes Frota | Azul Linhas Aéreas |
| 11 | 9/15/2022 14:16:04 | pedro.jose@voeazul.com.br | Pedro José D'Almeida Melícias | Azul Linhas Aéreas |
| 12 | 9/15/2022 14:16:11 | marcelo.leao@voeazul.com.br | Marcelo Soares Leão | Azul Linhas Aéreas Brasileiras |
| 13 | 9/15/2022 14:22:21 | carla.barbosa@anac.gov.br | Carla Cristine Santos Barbosa | ANAC |
| 14 | 9/15/2022 14:29:55 | mara.pirovani@modern.com.br | MARA REZENDE PIROVANI | MODERN LOGISTICS |
| 15 | 9/15/2022 14:30:57 | erica.cruz@anac.gov.br | ERICA JORDANA BENTO VIANA CRUZ | ANAC |
| 16 | 9/15/2022 14:49:27 | marcelo.maciel@modern.com.br | Marcelo Cesar Maciel | MODERN LOGISTICS |
| 17 | 9/15/2022 15:44:32 | analista.safety1@aeronautas.org.br | João Victor Ramos Lisboa | SNA |
| 18 | 9/15/2022 16:04:35 | francisco.monteiro@anac.gov.br | Francisco Gabão | ANAC |
| 19 | 9/15/2022 16:05:37 | fabio.castro@anac.gov.br | Fabio Padilla Castro | ANAC/ASSOP |
| 20 | Presencial na ANAC SP | | Marcelo Marcusso | LATAM |
| 21 | Presencial na ANAC SP | | Daniel Massini Jorge | IFALPA |

Obs.: Nesta ocasião tivemos -novamente- a opção de reunião presencial na sede da ANAC em São Paulo.