

**Memória da 35ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação
Comercial – BCAST
Reunião online via Teams**

15 de junho de 2022.

Participantes listados no anexo.

Pauta prevista:

1. Nomeação do novo vice-presidente do BCAST – Candidato proposto: Comte. Renato Alves Achoa (AZUL)
2. Resumo da reunião do grupo PA-RAST (24 e 25 de maio) – Francisco Gabão (ANAC/SPO)
3. Resumo da apresentação do BCAST no CNPAA (26 de maio) – Comte. Marcelo Marcusso
4. Apresentação sobre o Relatório anual de Segurança Operacional - RASO 2021 – Erica Viana Cruz (ANAC/ASSOP)
5. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho:
GRUPO CFIT – Coordenador: Marcelo Soares Leão (AZUL)
GRUPO LOC-I – Novo Coordenador: Bruno Tauche (LATAM)
GRUPO MAC – Novo Coordenador a confirmar: Gabriel Casella (GOL)
GRUPO RE – Coordenador: Richard Kloth (GOL)
6. Outros.

Obs.: antes de iniciar a pauta, foi anunciado o novo representante do CENIPA no BCAST, Maj. Costa.

1. Nomeação do novo vice-presidente do BCAST


Foi lembrado a todos que, segundo informado em email de 7 de abril, o novo presidente do Grupo BCAST é o Comte. Marcelo Marcusso – LATAM (após saída do Comte. Rubens) e que o candidato proposto pela AZUL para manter seu apoio ao grupo é o Comte. Renato Alves Achoa.

Não tendo recebido nenhuma manifestação de outro candidato interessado, foi formalizada a nomeação do candidato proposto como novo vice-presidente.

O Fabio (ANAC/ASSOP) agradeceu e deu as boas-vindas ao novo presidente e confirmou, através dos representantes da Azul na reunião: Renan Frota e Felipe Barbosa, a nomeação do vice-presidente.


2. Resumo da reunião do grupo PA-RAST (24 e 25 de maio) – Francisco Gabão (ANAC/SPO)

O Gabão comentou que o trabalho do BCAST está sendo visto como referência regional para trabalho colaborativo e promoção da segurança operacional, mencionou também que para RE estão usando o SE feito pelo BCAT.




Geral

- Primeira participação (PA-RAST 55, 23-24/05/2022)
- Primeiras reuniões presenciais após início da pandemia de COVID 19
- Presença de muitos participantes
- Discussões sobre gestão administrativa dos trabalhos
- Forte alinhamento quanto a importância da implementação de CST
- Muitas ofertas de suporte para tratamento de safety issues e implementação de CST (FAA, Boeing, Airbus)
- Reporte da reunião e working paper para o ESC ainda não foram finalizados



Administrativo

- Apresentação do novo co-chairman representando estados (Gerardo Hueto, FAA/CAST), e criação da figura do vice-co-chairman.
- Retomada do trabalho de secretariado do PA-RAST pela ICAO (Lima, Javier Puente).
 - Preservação de histórico de discussões.
 - Monitoramento de progresso (responsáveis, entregas, prazos).
 - Alinhamento com liderança da ICAO.
 - Descrição do workflow no termo de referência.
- Avaliação da metodologia de trabalho do BCAST como base para mudanças na metodologia do PA-RAST.
 - Não ficou muito claro qual é a necessidade do PA-RAST.
 - Realidade do BCAST, quando comparado ao CAST, é muito mais viável para países latinoamericanos que pretendem implementar um Collaborative Safety Teams (CST).



Safety – Additional Risk Categories

- Proposta (antiga) de tratamento de outros temas que não os High Risk Categories (HRC).
 - Temas de interesse dos estados ou oriundos de análise de dados dos estados ou da indústria.
 - Exemplos mencionados: turbulência, espaço aéreo do vale da CDMX, pavimento das pistas no Peru, proficiência linguística do ATC na região CAR/SAM. Existem outros temas antigos (aircraft misconfigurations, post go-around outcomes, surface misalignments, drone airspace integration).
- Ideia de tratamento pelo PA-RAST ou por grupos ad-hoc do PA-RAST, para determinação de necessidade de desenvolvimento de DIP ou outras formas de mitigação.

Safety – High Risk Categories



- Atualização dos trabalhos sobre HRC
 - **RE:** Está sendo usado o SE produzido pelo BCAST, e será feito um levantamento dos aeroportos nas Américas com voos internacionais e os respectivos cenários de risco de RE.
 - **MAC:** Estão trabalhando em investigar oportunidades de melhoria de safety no espaço aéreo superior, e dar visibilidade aos estados/ANSP sobre eventos ocorridos no seu espaço aéreo onde forem identificadas oportunidades de melhoria. A proposta é que os estados/ANSP participem do desenvolvimento de recomendações de safety, mitigações e do monitoramento do desempenho.

Safety – High Risk Categories



- Atualização dos trabalhos sobre HRC
 - **CFIT:** Estão trabalhando em um projeto IATA/ICAO apresentado durante o ESC/37 (<https://www.icao.int/SAM/Documents/2022-ESC37/ESC37%20WP08.pdf>). Em linhas gerais, tem como objetivo tornar o uso do EGPWS/TAWS mais efetivo. A ação mais imediata do trabalho é produzir uma recomendação sobre atualização de software e database de EGPWS/TAWS. As principais recomendações do projeto são:
 - Atualização de software/database
 - Usar GPS como fonte de posição para o EGPWS;
 - Implementar política de uso do terrain no display em fases críticas de voo;
 - Implementar treinamento sobre resposta a alertas de EGPWS;
 - Implementar procedimentos para garantir que o EGPWS esteja sempre ativado e operacional;
 - Notificação de autoridade/ATC sobre interferências na informação de posição/anomalias de GPS.
 - **LOC-I:** Sem reporte detalhado, estão trabalhando em definir uma estratégia de promoção de um guia sobre consciência de situação da aeronave, com base na RSA-01. (em aberto)

Implementação de CST



- Implementação de CST
 - Participantes concordaram com a importância dos CST na melhoria de segurança operacional, mas ainda existem problemas diversos que dificultam sua implementação organizada e consistente.
 - Foi acordado que o PA-RAST será responsável por fazer a análise de quais estados devem ter a implementação de CST priorizadas e apresentar suas recomendações ao ESC.
 - Caso o ESC concorde, o escritório regional da ICAO correspondente se responsabilizará por fazer uma aproximação com o estado e coordenar o emprego de um "go-team" do PA-RAST para suportar a implementação.
 - Foi acordado também a necessidade de atualização e simplificação do material de suporte a implementação de CST.

O Gabão colocou o Brasil e o BCAST à disposição para possível colaboração com outros países (o México é uma possibilidade).

3. Resumo da apresentação do BCAST no CNPAA (26 de maio) – Comte. Marcelo Marcusso

O Marcusso comentou sobre o desejo do CNPAA de aproximar esse comitê com o BCAST e outros grupos BAST, analisar temas em comum a trabalhar.

Pendência: ofício para formalizar participação do presidente do BCAST como representante no CNPAA.

 <p>Agenda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Histórico do BCAST • Estrutura do BCAST e Grupos de Trabalho • Principais avanços de 2021/22 • Onde encontrar os documentos do BCAST 	 <p>Os 4 Grupos BAST</p> <p>BRAZILIAN AVIATION SAFETY TEAMS</p> <p>Diagram showing BCAST, BAIST, BAST, and BHEST in a circular arrangement.</p>																
 <p>O que é o BCAST?</p> <p>Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (BCAST):</p> <p>O BCAST é um comitê composto por representantes dos PSAC e outros órgãos que possuem a capacidade de propor e promover melhorias na segurança operacional da aviação comercial, com profissionais dedicados à melhoria da segurança operacional da aviação civil brasileira.</p> <p>TRABALHO VOLUNTÁRIO</p> <p>ESTRUTURA FUNCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> Presidente – Marcelo Marcusso (LATAM) Vice-Presidente – Secretariado Executivo - Assessoria de Segurança Operacional da ANAC (ASSOP) <p>Períodos de 2 anos (RI) Cargo é da Empresa/Organização</p>	 <p>Regimento Interno do BCAST</p> <p>Flowchart showing the process: IDENTIFICAR (Problemas/Temas de Safety, Ocorrências mais frequentes, Perigos/Riscos/Cas) → AVALIAR OS RESULTADOS → IMPLEMENTAR/PUBLICAR (Relatórios, Boletins, Propostas, Ações mitigadoras, "Safety Enhancements") → AVALIAR (Propostas, Ações mitigadoras, Alertas/Informações/Boletins ou "Safety Enhancements") → back to IDENTIFICAR.</p> <p>Includes: Presidente, Vice-Presidente e Secretário Executivo; Subgrupos de trabalho (GTs) específicos → Análises; Reuniões Trimestrais; COLETA INFORMAÇÕES (Pesquisa, ANAC, CENIPA, ICAO, Operadores, Fabricantes, Cursos, etc.).</p>																
 <p>Estrutura do BCAST</p> <p>O BCAST conta hoje com os seguintes subgrupos de estudos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • GRUPO CFIT – Coordenador: Marcelo Soares Leão (AZUL) • GRUPO LOC-I – Coordenador: Marcelo Marcusso (LATAM) • GRUPO MAC – Coordenador: Pedro Gomes (GOL) • GRUPO RE – Coordenador: Richard Kloth (GOL) • GRUPO COVID-19 - Coordenador: Mário José Dias (ANAC/SPO) • GRUPO PAADV – Coordenador: Oscar Miyagi (ANAC/SPO) 	 <p>GT - PAADV</p> <p>Resultado atingido: entrega da proposta da IS 119-008A (publicada em 2022 pela ANAC), dentro do prazo estabelecido, com adoção das práticas correntes no mercado nacional e alinhado aos padrões utilizados por referências internacionais.</p> <p>Ganhos proporcionados pelo condução da iniciativa pelo BCAST:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proporcionou a interlocução com a autoridade (necessidade de atualização foi sinalizada à ANAC pelo BCAST); • Viabilizou a participação efetiva dos maiores interessados na construção do normativo (empresas, órgão regulador, sindicato e representantes das categorias); • Estabeleceu um ambiente neutro para alinhamento de conceitos, discussão de pontos críticos e apresentação sugestões; 																
 <p>Retomada das operações</p> <p>ANAC organizou grupos de trabalho de retomada das atividades (abr/2020)</p> <p>Subgrupo Medidas Regulatórias/Safety</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ações para mitigar os impactos da pandemia COVID-19 no setor de aviação • Composição inicial: <ul style="list-style-type: none"> • Aeroportos • Empresas aéreas • International Air Transport Association (IATA) • Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEEA) • Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) • Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) <p>Grupo sugere ao BCAST absorver elaboração de eventuais mitigações adicionais e o acompanhamento do impacto da pandemia na segurança operacional</p> <p>GT COVID-19</p>	 <p>GT COVID-19</p> <ul style="list-style-type: none"> • Início: jul/2020 • Coordenação: Francisco Gabão / Mário Dias • 45 pessoas passaram pela composição do GT • 43 reuniões de coordenação entre os membros do GT <p>Composição:</p> <table border="1"> <tr> <td>ABEAR</td> <td>IATA</td> </tr> <tr> <td>ANAC</td> <td>INFRAERO</td> </tr> <tr> <td>ASAGOL</td> <td>LATAM</td> </tr> <tr> <td>AZUL</td> <td>MODERN</td> </tr> <tr> <td>CENIPA</td> <td>PASSAREDO</td> </tr> <tr> <td>DECEA</td> <td>SIDERAL</td> </tr> <tr> <td>EMBRAER</td> <td>SNA</td> </tr> <tr> <td>GOL</td> <td>TOTAL</td> </tr> </table>	ABEAR	IATA	ANAC	INFRAERO	ASAGOL	LATAM	AZUL	MODERN	CENIPA	PASSAREDO	DECEA	SIDERAL	EMBRAER	SNA	GOL	TOTAL
ABEAR	IATA																
ANAC	INFRAERO																
ASAGOL	LATAM																
AZUL	MODERN																
CENIPA	PASSAREDO																
DECEA	SIDERAL																
EMBRAER	SNA																
GOL	TOTAL																



4. Apresentação sobre o Relatório anual de Segurança Operacional - RASO 2021 – Erica Viana Cruz (ANAC/ASSOP)

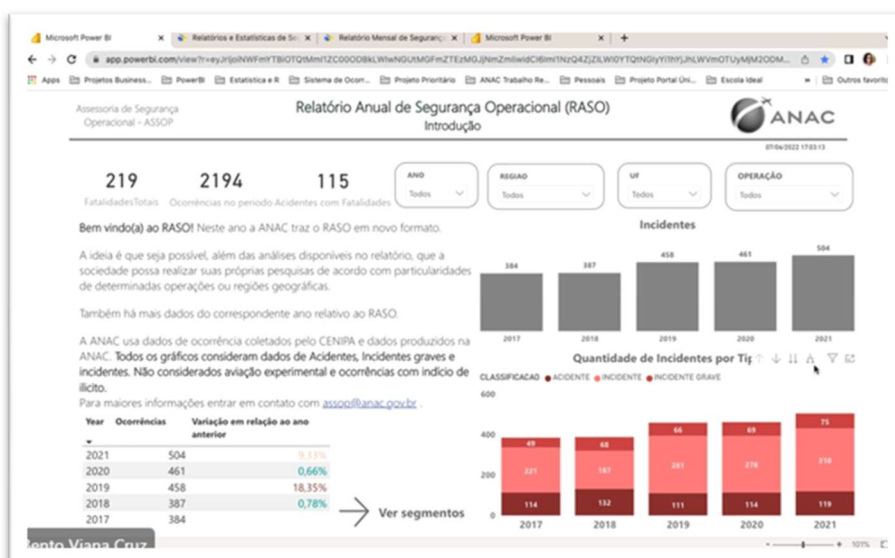
A Erica apresentou um resumo dos múltiplos gráficos (criados em Power BI) disponíveis no painel do RASO, com diversas opções de filtros. Em torno de 30 páginas disponíveis.

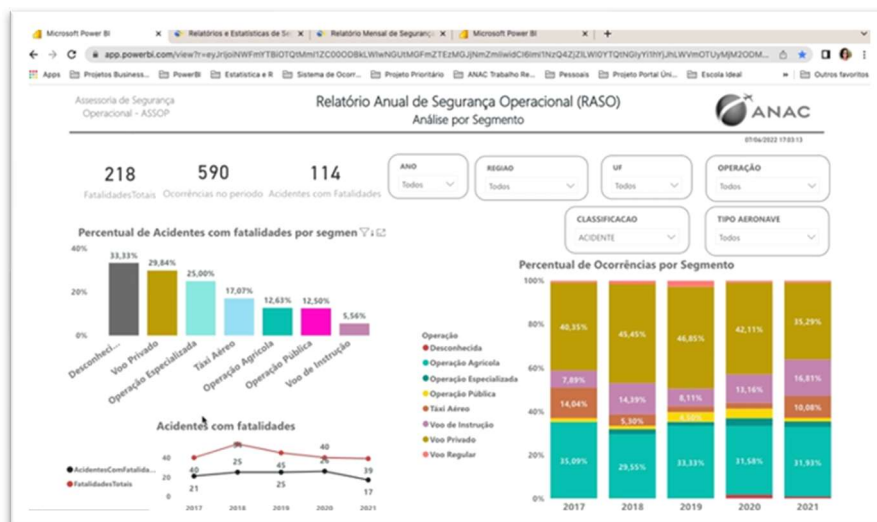
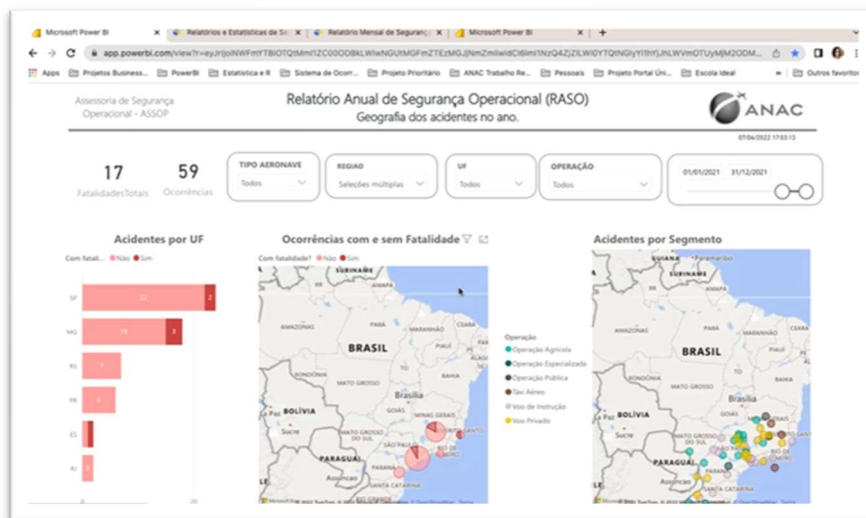
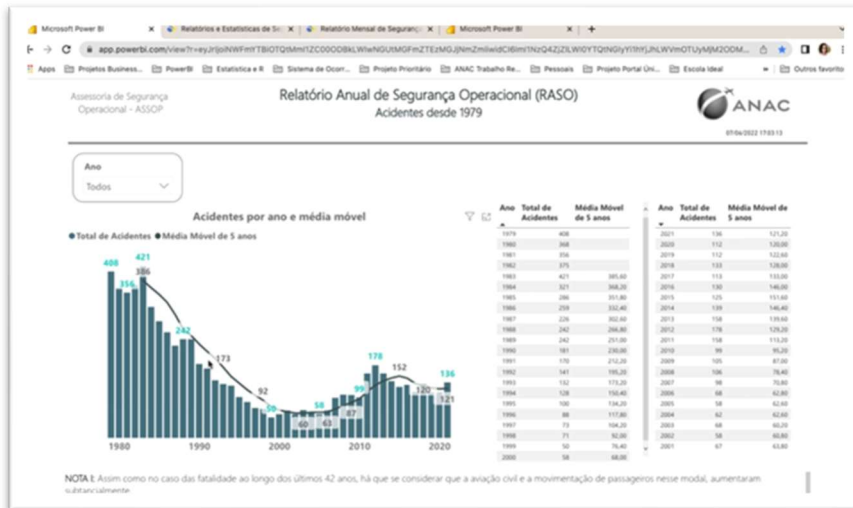
Foi feita uma descrição das fontes de dados.

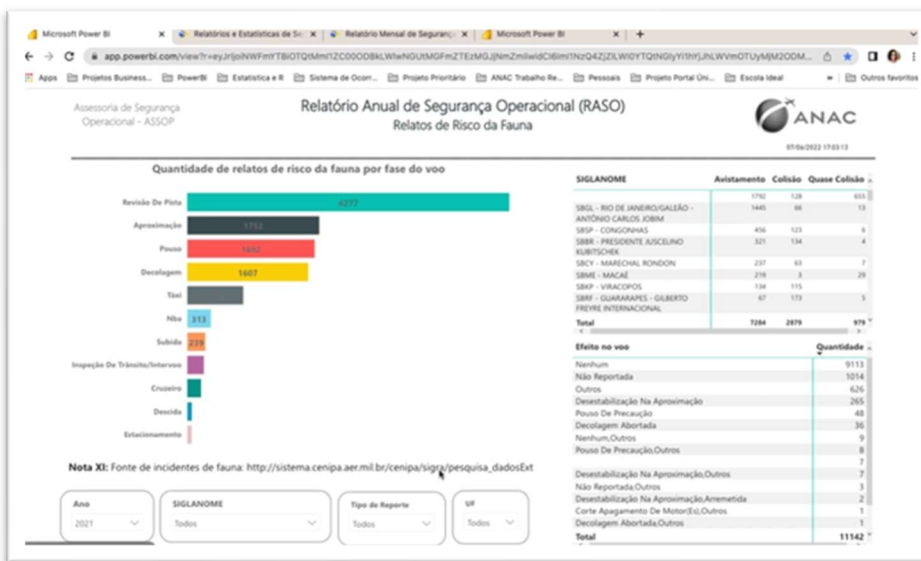
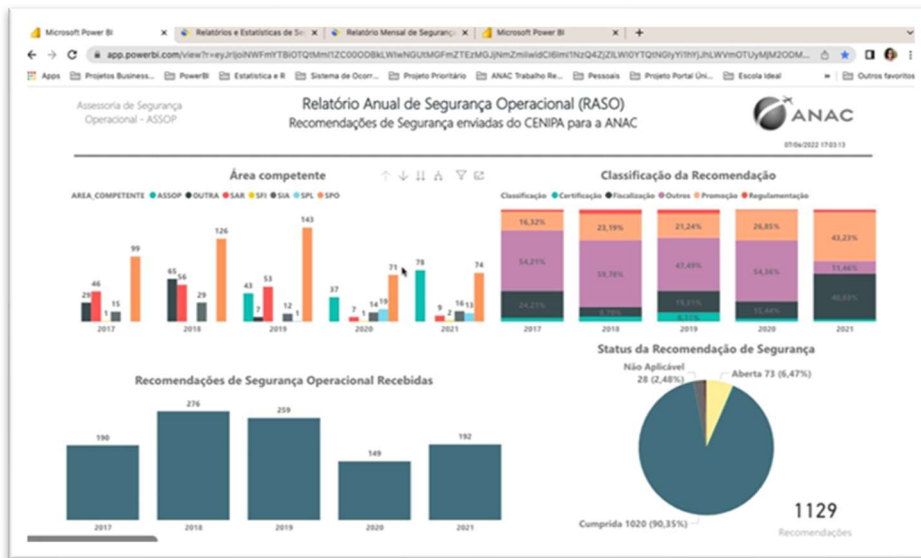
O Maj. Costa parabenizou pelo trabalho (participou da reunião junto com pessoal de estatísticas do CENIPA) e manifestou do interesse que há na América do Sul sobre como esses dados são levantados.

Há relatórios em pdf que podem ser complementados com esses dados interativos do painel.

A Erica comenta que parte do intuito do painel é que a própria sociedade ou a indústria usem e filtrem segundo seus interesses e aproveitem para desenvolver pesquisas próprias, sugerindo melhorias sempre que possível.







A Erica lembrou que boa parte desses dados estão disponíveis no Dados Abertos do CENIPA e da ANAC: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/dados-e-estatisticas/seguranca-operacional>

Assim que disponibilizarmos vamos informar os links nos grupos BAST.

5. Andamento/Reporte dos grupos de trabalho

GT CFIT – Coordenador: Marcelo Leão (AZUL):

CFIT

Do Roadmap do GT CFIT

- Método de mapeamento de hotspots de alertas TAWS** **OK**

- Publicação de Safety Enhancements para:**
 - Proposta de RNP APCH para pistas visuais** **AIC DECEA**

 - IS para MEL sobre TAWS como item NOGO** **ANAC**
IS 91-012A

 - TAWS DB com atualizações periódicas (ex. ciclo AIRAC)** **OK**

Documentos para publicação em junho de 2022

CFIT

SE drafts

Ações do Safety Enhancement	Responsabilidade pela implementação
Descrição	

BCAST
BRASILIAN COMMERCIAL AVIATION SAFETY TEAM

Safety Enhancement

BCAST SE 002 rev.00
Processo de atualização das bases de dados e software de sistemas TAWS

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

<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	

1. Compete às empresas aéreas garantir que:

- o Existe processo documentado de atualização das bases de dados e software utilizados por sistemas TAWS de suas aeronaves;
- o Em caso de modificação na região de operação, as atualizações devem ser incorporadas e sua frota em até 60 dias corridos, sendo a operação durante esse período condicionada a uma análise de risco;
- o Em caso de não-haver modificação na região de operação, as atualizações não devem exceder período de um ano;
- o A efetividade da base de dados seja validada e atualizada conforme necessidade em casos de alteração na região de...

CFIT

- 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**

Reunião da FAA com as empresas – Compartilhamento das análises de risco das empresas que estão no GT. A equipe do William (ANAC) irá acompanhar esses avanços a través do GT PAADV.

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

Fabio Catani (BOEING): manifesta que a BOEING está muito envolvida no assunto do 5G. Risk assessment ANAC – ANATEL, 2 consultas públicas recentes.

Comentou que a BOEING avaliou mais de 40 casos, a maioria deles confirmou que não teve interferência real do 5G (boa notícia em princípio). O que não significa que não há risco para o Brasil, “temos que seguir analisando e acompanhando”.

Ele compartilhou pelo chat informações sobre isso com o grupo (*working paper* sobre o 5G):

https://www.icao.int/APAC/Meetings/2022%20SRWG6/WP12_IATA_THA%20AI.7%20-%205G%20Interference%20to%20Aircraft%20Radio%20Altimeters%20r1.pdf

Marcusso: pergunta se precisamos de GT específico do 5G ou se basta lidar com ele como subtema do CFIT.

M Leão: por enquanto não vê necessidade dessa diferenciação, até agora temos boa participação e colaboração das empresas. Ainda não sabemos se o assunto pode ou não ficar mais complexo. Caso apareçam casos de interferência real, talvez seja recomendável criar o GT.

Julio Pereira (IATA): sobre a consulta pública (até o dia 22, prazo lembrado também pelo Nilo Machado) discussão interessante, 5G com potencias diferentes: Brasil vs EUA e Canadá. Possível *retrofit* de rádio- altímetros => implicações econômicas disso (?). Mesmo que as empresas quisessem, atualmente não têm no mercado.

Ele recebe a posição da IATA amanhã e irá compartilhá-la no grupo.

M Leão: menciona uma possível contribuição da AZUL. Sugere um possível posicionamento institucional da ABEAR

F Gabão: concorda que não precisa desse GT. Um dos triggers é o feedback de quem já está operando => começando a aparecer problemas lá => alerta para análises de um GT. Convida a todos a compartilhar informações, principalmente em casos confirmados de interferência.

O Gabão mencionou também as IS de mínimos operacionais (que ainda não tem número), mas o draft já foi compartilhado com as empresas aéreas. E a IS 121-015 sobre aeródromos especiais (ex.: Santos Dummont e Congonhas).

Empresas => como lidar com riscos associados aos aeródromos

Marcusso: Ambiente muito controlado lá fora, ainda com poucas antenas ligadas perto dos aeroportos => seguir acompanhando

J Pereira: Propõe reunião CFIT e grupo de RNAV visual. “A gente tende a pensar já na aviação 3.0”, procedimentos especiais, não-especiais.

Existe algum receio sobre treinamento para com essa nova IS por parte das tripulações => como implementar?

M Leão: vai fazer contato.

GRUPO LOC-I – **Novo Coordenador:** Bruno Tauche Pelon (LATAM)

Pesquisa - Pilot Monitoring

Utilizar documentação do FAA (120-71B Chapter 6) para avaliar o nível de cumprimento dos itens relacionados às funções do Pilot Monitoring:

- Edição da Pesquisa no GT ✓
- Resposta dos Operadores ✓
- Considerações e Benchmark ✓


Pesquisa - Treinamento (Pilot Monitoring)

5 respostas

[Publicar análise](#)

1. Pilots should be trained on the responsibilities of the PM to monitor the flightpath. In particular, pilots should be trained to recognize when the PF is not adequately controlling the flightpath or when the PM is not adequately monitoring the flightpath. This training should include pilot task loading and signs of diminished performance. Some examples include lack of communication, channelized attention, and failure to make required callouts.

1 respostas



Resposta	Porcentagem
SIM	100%
NÃO	0%

BCAST

Update JUNHO/22 LOC-I

Trabalhos do GT LOC-I 2022:

Foram realizadas três reuniões no ano (36ª, 37ª, 38ª):

- Reestruturação e definição da equipe participante;
- Conclusão de Temas pendentes de 2021;
- Próxima reunião agendada para 21/06/2022.

Temas em Andamento:

- Levantamento dos dados de LOC-I por Arremetida - (*Abnormal go Around*) com base na "SE198: Airplane State Awareness - Scenario-Based Training for Go-Around Maneuvers"
- Publicação 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" (In Progress)

Pesquisa - Voo Manual



Aircraft Handling and Manual Flying Skills Report

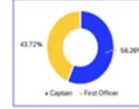


5.1. Demographic Information

Question 1: is a background question to identify the respondents' position. A total of 5,650 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



Go-Around Maneuver



VERSÃO 1.0

TOOLKIT LOC-I / nº1

TREINAMENTO BASEADO EM CENÁRIOS DE ARREMETIDA

Agosto 2020

Gap analysis - Implementação do toolkit LOC-I nº1 (BCAST)

Link para o toolkit: https://storage.googleapis.com/bcast-41888023/toolkit_loc_1_n1.pdf

** Instruções **
Responda prioritariamente com "Sim" ou "Não", entretanto, caso queira complementar a resposta utilize o campo "Outro"



Fabio Catani (BOEING): Comenta que o BCAST está sendo bem visto nos grupos regionais e dá os créditos do que vai apresentar para o Daniel Vieira.

Esclarece que os *regulatory affairs* estão a cargo de outra pessoa na Boeing. A seguir apresenta o que está sendo analisado:

PA-RAST Meeting Follow-up

The High-Risk Categories (HRC) projects:

- Controlled Flight Into Terrain (CFIT)
- Loss of Control In-Flight (LOC-I)
- Mid Air Collision (MAC)
- Runway Excursion (RE)
- Runway Incursion (RI)

The Additional Risk Categories (ARC) projects:

- Post Go-Around Outcomes (LOC-I)
- Aircraft Misconfigurations (LOC-I, RE)
- Surface Misalignments (NAV, RI)
- Severe Weather (TURB, WSTRW, RE, LOC-I)

- PA-RAST Working Group on LOC-I – Loss of Control In-Flight

Deliverable:	Develop a new RASG-PA Safety Advisory - Updated State Awareness Guidance Material
Rationale and objectives:	Revision of RSA-01 and RSA-02 LOC-I topics. A new RSA on LOC-I will prompt another round of promotion efforts while introducing ARC on Aircraft Misconfigurations and Go-Around Outcomes. Objectives include: <ul style="list-style-type: none">- Increase organizational awareness to "permanent attention topics"- Prevent increased rates of occurrences- New (specific) data collection for ARC studies
Development landmarks:	<ol style="list-style-type: none">1. Review RSA 001 [3 months] – <i>in progress</i>2. Review RSA 002 [3 months]3. Outline safety recommendations [3 months]4. Final RSA Draft [2 months]
Expected due time:	March/2023

- > Review current RSAs and introduce ARC on Aircraft Misconfiguration and Go-Around Outcomes.

- PA-RAST Working Group on LOC-I – Loss of Control In-Flight



RSA
RASG-PA SAFETY ADVISORY

Regional Aviation Safety Group-Pan America

Subject: Mode Awareness and Energy State Management Aspects of Flight Deck Automation
Date: 1 September 2012
RSA No. RSA 2011-001-R0

I. Purpose

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

- PA-RAST Working Group on LOC-I – Loss of Control In-Flight



GRUPO MAC – Novo Coordenador: Gabriel Casella (GOL)

Informa que há mudanças no grupo de trabalho e novo coordenador. Para hoje não há reporte.

GRUPO RE – Coordenador: Richard Kloth (GOL)

O Daniel Viera deixou a mensagem no chat: o Grupo seguiu a implementação do SE 002, as informações de pista escorregadia estão sendo complementadas e vamos tentar selecionar ao menos um Aeroporto para realizar a avaliação detalhada do desempenho de ponto de toque.

O Fabio (ANAC/ASSOP) fez a apresentação devido a outros compromissos dos membros do GT.

GT - RE

Reuniões do GT

- **13 reuniões** realizadas em 2021
- **5 reuniões** realizadas em 2022
- **Última (52ª):** ocorreu em 25/05/2022
- **Próxima (53ª):** prevista para 22/06/2022

Assuntos em discussão:

1. *Gap Analysis* SE216 (“*Flight Crew Training Landing*”)
 - Em MAIO/2022 concluímos o preenchimento da parte 4 - Treinamento em Rota. Os dados serão consolidados em planilha e apresentados até a reunião de AGO/22 para identificação e discussão dos possíveis “gaps”
2. *Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions* - FSF
 - Participantes do GT-RE estão analisando o documento, cada qual na sua área de atuação (operador aéreo, órgão regulador, fabricante, etc.), e irão verificar os “gaps” e prioridades, para que possamos em um futuro breve, estudar a possibilidade de ações por parte deste GT.
Prazo: JULHO/22

Assuntos em discussão:

3. *Benchmarking* de Pistas Escorregadias
 - Início de compartilhamento de dados entre os participantes do GT-Rex por meio da ferramenta *Microsoft Teams*. **Objetivo:** viabilizar uma fonte de consulta de pistas atualmente com status *Slippery* e/ou com PIREP de *Braking Action* “*Medium e Poor*”. **Prazo:** ASAP
4. *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 concordaram e iniciaram uma fase de coleta de dados sobre o assunto com vistas a produzir um boletim ou SE ainda em 2022. **Prazo:** JUNHO/22

6. Outros

- M Leão: agendar o webinar do BCAST

- M Marçusso: 2 temas:

- Propõe revisão de regimento interno e anexos para a próxima reunião. Lembra a todos da importância de manter os termos de adesão ao BCAST atualizados, especialmente para aqueles que tem membros novos no grupo.

Reuniões presenciais no segundo semestre (?...)

Renan Frota (Azul) gosta do presencial -> ganho na qualidade das discussões, propõe formato híbrido

- Fabio (ANAC/ASSOP) vai verificar possibilidades na sala da ANAC em São Paulo.

Todos concordam em ver a possibilidade presencial, inicialmente, apenas em São Paulo.

- Nilo Machado (ABEAR): tem sala de 12 a 14 lugares, dependendo da agenda, poderiam sim apoiar com a sala para a reunião.

PRÓXIMA REUNIÃO:

15/09/2022, (quinta-feira, das 14:00 às 16:00)

Lista de Presença (assinada mediante formulário online) – 35ª Reunião do Grupo BCAST

	Carimbo de data/hor	Endereço de e-mail	Nome Completo	Empresa, Entidade ou Organização
1	6/15/2022 13:59:57	nestor@can-aviationconsulting.com	Nestor Aguiar	CAN Aviation Consulting
2	6/15/2022 14:00:13	safetyasagol@asagol.com.br	Eduardo Carbonari Furlan	ASAGOL
3	6/15/2022 14:00:26	kleber@omnibrasil.com.br	KLEBER FERREIRA RANGEL	OMNI AVIATION
4	6/15/2022 14:01:48	francisco.monteiro@anac.gov.br	Francisco Augusto Gabão Monteiro	ANAC
5	6/15/2022 14:01:59	abreudefa@decea.mil.br	Edson Freitas de abreu	DECEA
6	6/15/2022 14:03:12	gocasella@voegol.com.br	Gabriel Oliveira Casella	Gol Linhas Aéreas S/A
7	6/15/2022 14:03:21	guilherme.fernandes@embraer.com.br	Guilherme Arioli Fernandes	Embraer
8	6/15/2022 14:03:30	marcelo.maciel@modern.com.br	Marcelo Cesar Maciel	Modern Logistics
9	6/15/2022 14:03:36	pereiraj@iata.org	Julio Cesar de Souza Pereira	IATA
10	6/15/2022 14:03:59	oscar.miyagi@anac.gov.br	Oscar Miyagi	ANAC
11	6/15/2022 14:05:12	daniel.soares@anac.gov.br	Daniel Vieira Soares	ANAC
12	6/15/2022 14:05:17	marcelo.leite@anac.gov.br	Marcelo Henrique Morales Leite	ANAC-SAR
13	6/15/2022 14:05:36	alvimar.costajunior@boeing.com	Alvimar de Lucena Costa Junior	Boeing Brasil - Regulatory Affairs
14	6/15/2022 14:06:25	fabio.catani@boeing.com	Fabio Catani	Boeing
15	6/15/2022 14:09:38	renan.frota@voeazul.com.br	Renan Menezes Frota	Azul Linhas Aéreas
16	6/15/2022 14:14:33	erica.cruz@anac.gov.br	ERICA JORDANA BENTO VIANA CRUZ	ANAC
17	6/15/2022 14:34:02	erica.oliveira@anac.gov.br	Erica Ramalho de Oliveira	ANAC - SIA
18	6/15/2022 14:35:53	mara.pirovani@modern.com.br	Mara Rezende Pirovani	MODERN Logistics
19	6/15/2022 14:35:59	andradaas@decea.mil.br	ADRIANO ANDRADE DOS SANTOS	DECEA (ASEGCEA)
20	6/15/2022 14:36:02	joaofreitash@outlook.com	João Henrique de Freitas	Membro ouvinte - PUCRS
21	6/15/2022 14:36:53	nilo.machado@abear.com.br	Nilo Sergio Machado de Azevedo	ABEAR
22	6/15/2022 14:37:05	rafael.trancoso@pucrs.br	Rafael Trancoso	Membro Ouvinte - PUCRS
23	6/15/2022 14:49:03	adam.olivetto@voepass.com.br	Adam Olivetto	VOEPASS
24	6/15/2022 14:55:13	consultivo1.juridico@aeronautas.org.br	Daniel Massini Jorge	IFALPA
25	6/15/2022 15:56:15	aurelio.santos@modern.com.br	Aurelio Agostinho dos Santos	Modern Transporte Aéreo de Carga S.A.
26	6/15/2022 16:02:04	marcelo.marcusso@latam.com	Marcelo Nascimento Marcusso	LATAM Airlines Brasil
27	6/15/2022 16:02:13	bruno.libio@aeronautas.org.br	Bruno Libio da Silva	Latam Airlines
28	6/15/2022 16:02:41	marcelo.leao@voeazul.com.br	Marcelo Soares Leão	Azul Linhas Aéreas Brasileiras
29	6/15/2022 16:10:20	fabio.castro@anac.gov.br	Fabio Padilla Castro	ANAC/ASSOP

Obs.: Também tivemos a participação do novo representante do CENIPA no BCAST: Maj. Costa.