

**Memória da 20ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial - BCAST**

São Paulo, 28 de junho de 2018.

**Entidades Participantes:**

ABEAR, AVIANCA, IATA, IFALPA, EMBRAER, AZUL, LATAM e ANAC.

**Resumo das discussões:**

A reunião ocorreu nas instalações do SRPV no aeroporto de Congonhas, São Paulo. Os assuntos abordados seguiram a estrutura proposta na pauta, distribuída anteriormente aos membros do grupo com os itens foram discutidos da seguinte maneira:

* **Participação da ALTA no Grupo, na pessoa do Sr. Fabrício Duarte.**

Foi feita apresentação da proposta de adesão da ALTA ao Grupo, tendo como representante o Sr. Fabrício Duarte. A votação foi em favor da participação da entidade, tendo sido dadas as boas-vindas ao representante. Foi entregue o Termo de Adesão à Secretaria do Grupo.

* **Acompanhamento das atividades dos subgrupos:**

GT-CFIT: o representante do grupo informou que os trabalhos estão em andamento.

Foi feita uma descrição da situação encontrada até o momento, sendo relatado um problema recorrente de atualização dos sistemas EGPWS/TAWS. Existem diferentes status nas frotas –. Como são diversificados, uma mesma frota pode ter equipamentos com diferentes versões/atualizações.

A IATA possui ISARP que exige um processo de atualização, mas não define recorrência mínima obrigatória para atualização de tais bancos de dados,. Será proposto que as atualizações sejam realizadas pelo menos uma vez por ano (ou outro período mínimo) ou quando forem iniciadas novas operações por parte dos operadores, havendo sido sugerido que a ANAC edite regulamentação a respeito.

Como próximos passos, foi explicado que se pretende desenvolver um SE com a obrigatoriedade de atualização anual dos bancos de dados nos equipamentos. Serão analisados os SE do CAST para verificação da validade/oportunidade de aplicação no país com a finalidade de aumentar a segurança operacional e serão sempre mostrados, nas reuniões do BCAST, mapas com os *hotspots* para melhorias (“mapa de eventos EGPWS/TAWS 2018”) e diminuição do risco de CFIT.

Foi exibido um mapa do país contendo os *hotspots* de *warnings* e *alerts*.

GT-RE: o representante do grupo, relatou a expansão do projeto piloto sendo realizado em SBUL para outros aeroportos e com a participação da ANAC e do DECEA (ver também SE 215 CAST).

Relatou também a necessidade de melhor monitoramento de toque e pós-toque.

Foram feitas análises de RE ocorridas no país nos últimos 10 anos (aviação regular) com a conclusão da presença de três fatores principais: pista molhada/contaminada, aproximações de não-precisão e meteorologia. O fator “aproximação não estabilizada”, embora existente, encontra-se em queda. O fator “atraso ou não-aplicação de dispositivos de frenagem” também foi verificado no estudo.

Será realizada um *gap analysis* do CAST SE 216 – *Flight Crew Training – Landing*.

Foram apresentados dados de toque e pós-toque em algumas pistas (referentes a um operador) e as discrepâncias levantadas (exemplo: dificuldade da definição de “zona de toque” e falta de padronização das marcações em pistas, ou mesmo a aplicação de marcações sem conformidade com a distância declarada, o que a afeta a análise dos dados levantados).

GT-MAC: o representante do grupo fez o seguinte relato das atividades do sub grupo:

Foram classificados eventos de TCAS RA e enviados ao DECEA conforme relatado em reuniões anteriores.

Sugestões de melhores práticas de *design* do espaço aéreo (objeto de futuro SE):

- Diminuir número de cruzamento nas terminais (potenciais *hotspots*).

- Evitar STARs fechadas/deslocadas.

- Evitar, sempre que possível, restrições nos FL 100 e 110.

- *Call-sign confusion rules* e sistema de validação de números de voos (o tema é o foco atual do GT, desenvolvendo-se uma metodologia para definição de tais números, com base em estudo da Eurocontrol. Serão realizadas simulações no ICEA).

Próximos passos: visita ao ICEA e análise do *ACAS Bulletin 23*.

GT – LOC I: a representante do grupo informou que formulários com questões foram enviados a cinco operadores e os dados coletados foram compilados. Foram realizadas reuniões com pilotos da LATAM com discussões sobre os CAST SE 193 e 198.

Como próximos passos foi relatado que serão realizadas pesquisas nos operadores sobre o SE 198 (SAFO 15004 – “*go-around training*”), bem como a análise do que não está prescrito no SE 198 (ameaças não-listadas) e que pode se tornar relevante.

GT de reformulação da IAC 119-1005: foi sugerido que o *benchmark* adotado para os padrões de dados de voo fosse o *CAA/UK Cp. 739*, com tradução e inclusão de itens não cobertos. Foi reenfatizada a necessidade de reformulação/atualização das normas a respeito do assunto.

* **Follow-up da participação do BCAST no Programa PSOE-ANAC**

O Sr. José Moisés Fagundes (ANAC), representante do Projeto 6 do Programa, realizou apresentação sobre a estruturação sendo desenvolvida na Agência para gerenciamento da segurança operacional e a criação de um *Risk Picture* que vai refletir e orientar as ações de melhoria da segurança operacional no sistema de aviação civil.

* **CENIPA – Painel SIPAER:**

Apresentação prejudicada em virtude do não comparecimento de representante do CENIPA.

* **Apoio do Secretariado e Infraestrutura necessária;**

Foram debatidas o possível registro de pessoa jurídica para o BCAST que, dentre outras possibilidades, pode viabilizar a arrecadação de recursos financeiros e de pessoal para o Grupo, bem como se tratou da necessidade de manter e estabelecer padrões para os documentos produzidos pelo Grupo (citando-se como exemplo os ofícios de encaminhamento do SE 1 para a ABEAR, DECEA e SPO/ANAC). Também foram abordadas as limitações atuais de pessoal por parte da Secretaria-Executiva dos grupos do BAST, papel que incumbe à ANAC, o que inviabiliza o apoio direto a cada grupo de trabalho instituído. Foi também esclarecido que a dificuldade de agendamento de datas para as reuniões dos grupos do BAST ao longo de 2018 deriva da indisponibilidade de salas simultâneas em Brasília, São Paulo e Rio de Janeiro, o que nem sempre coincide com as datas desejadas pelos grupos, especialmente nas situações de reagendamento.

* **Assuntos Gerais**

Serão disseminadas nos grupos do BAST o link <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/safety/obras>, que trata da página de monitoramento de obras, e da minuta do Manual de Melhores Práticas de *Ground Handling,* elaborada pela SIA, para coleta de contribuições.

As próximas reuniões estão agendadas para 27 de setembro e 22 de novembro, sendo que para o dia 27 de setembro será verificada a disponibilidade de salas na sede da ANAC em São Paulo ou na sede da ABEAR.

Atualização: a próxima reunião será no dia 26 de setembro de 2018, na sede da ABEAR. A data de 22 de novembro permanece reservada até o momento (na sede da ANAC-Congonhas).