

Carta ao leitor

Nesta edição, a Carta de Segurança Operacional traz artigos de técnicos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) com intuito de contribuir para promoção da segurança operacional da aviação civil brasileira.

O primeiro deles trata da segurança das áreas operacionais dos aeroportos quando da realização de obras e serviços de manutenção. O Report nº 131 do *Airport Cooperative Research Program* (ACRP) apresentou uma lista com 235 perigos inerentes à operação aeroportuária, dos quais 38% referem-se a situações temporárias de obras ou serviços de manutenção. O artigo foi escrito por especialistas da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária. Leia mais na página 2.

Outro artigo aborda nova regulamentação do aerodesporto. O [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 103 \(RBAC 103\)](#), publicado em 8 de junho de 2018, entrará em vigor dia 1º de janeiro de 2019. A norma é resultado do Projeto Prioritário Regulação de Aerodesportos, instalado a partir de uma análise do arcabouço regulatório atual e recorrentes demandas recepcionadas pela Agência acerca do tema. O projeto, ao estabelecer os objetivos e limites de atuação da ANAC, inaugura um novo cenário para a evolução da prática desportiva e para o acompanhamento das atividades pelos órgãos públicos, em prol da garantia da segurança. Leia mais na página 6.

No intuito de estimular o desenvolvimento da cultura da segurança operacional dos operadores da aviação geral e de promover melhorias no ambiente regulatório dos operadores de táxi aéreo, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) tem se concentrado em dois eventos específicos: os encontros setoriais com operadores de táxi aéreo e as Semanas *Safety*. Leia mais na página 4.

Por fim, esta edição da Carta apresenta a quinta etapa do projeto “SGSO para Todos” (página 8), e traz informações sobre o Prêmio InovANAC *Safety*, que pretende reconhecer e estimular ideias inovadoras na aviação brasileira em três modalidades: Operador Aéreo, Aeródromos e Aeronavegabilidade (página 13).

Boa leitura!



Obras e Serviços de Manutenção em aeródromos

Lucas Bernardino Travagin
Especialistas em Regulação de Aviação Civil

Virgílio de Matos Santos Castelo Branco
Especialistas em Regulação de Aviação Civil



As áreas operacionais dos aeroportos são ambientes de alta complexidade e que envolvem uma série de riscos. O *Airport Cooperative Research Program* (ACRP) apresenta, em seu *Report* nº 131, uma lista preliminar de perigos inerentes à operação aeroportuária. A lista conta com 235 perigos, sendo que aproximadamente 38% desses perigos são diretamente associados às situações temporárias de obras ou serviços de manutenção.

Essa proporção mostra que, apesar de não ocorrerem na maior parte do tempo, as condições temporárias de obras podem incrementar significativamente o risco, uma vez que representam situações com as quais os *stakeholders* envolvidos nas operações não estão familiarizados.

Assim, a execução de atividades de monitoramento, a manutenção e a conservação da infraestrutura próxima à área movimento das aeronaves podem degradar a segurança operacional. O correto planejamento e a devida coordenação de tais atividades devem, no entanto, minimizar a perturbação nas operações e evitar situações que comprometam a sua segurança.

É pensando nesse impacto à segurança operacional que a ANAC vem aumentando seus esforços para atuar de maneira mais eficiente sobre a aprovação e monitoramento das obras nos aeroportos brasileiros.

Os operadores de aeródromo classe II a IV – que processam mais de 200 mil passageiros por ano – devem, antes da execução de obras ou serviços de manutenção, realizar uma Análise de Impacto sobre a Segurança das Operações (AISO) e estabelecer os Procedimentos Específicos de Segurança Operacional (PESO) com as medidas para eliminação ou mitigação dos riscos às operações.

Dentre as obras ou serviços de manutenção que oferecem risco às operações aéreas desenvolvidos pelo operador de aeródromo, os mais críticos são aqueles nas áreas adjacentes à passagem de aeronaves, sobretudo na faixa de pista, ou aqueles que geram grande impacto às operações regulares. Com isso, desde a publicação da Emenda 01 do [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 153](#) (RBAC 153), a ANAC restringiu apenas às situações acima aquelas em que os operadores de aeródromo devem enviar o conjunto AISO/PESO para anuência da Agência, focando, assim, apenas nas obras mais críticas em termos de possíveis impactos à segurança operacional.



Relatório de Obras em Aeroportos

Neste ano, a ANAC passou a divulgar à comunidade aeroportuária as informações referentes às obras programadas e em andamento, além de averiguar, nos casos mais críticos, o cumprimento dos procedimentos específicos aprovados. A publicação das informações se dá por meio do Relatório de Obras em Aeroportos, disponível na [página de obras no site da ANAC](#) (clique no link para acessar), dentro do tema “Planejamento de Obras”.

A página consolida também informações importantes para o correto planejamento e execução de obras e serviços de manutenção a fim de se elevar o nível de segurança operacional dos aeroportos brasileiros, em especial em situações críticas como a realização de grandes obras, e minimizar o impacto operacional resultante de suas execuções. ✈

Cultura de segurança operacional e melhoria do ambiente regulatório em foco

Marcus Vinicius Fernandes Ramos

Gerente de Operações de Aviação Geral (GOAG/SPO)



A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), no intuito de promover o desenvolvimento da cultura da segurança operacional dos operadores da aviação geral e de promover melhorias no ambiente regulatório dos operadores de táxi aéreo, vem promovendo dois eventos específicos: os Encontros Setoriais com operadores de táxi aéreo e as Semanas *Safety*.

Encontros Setoriais

Os Encontros Setoriais com operadores de táxi aéreo foram iniciados em novembro de 2017 e têm por objetivo o mapeamento das dificuldades operacionais encontradas pelos operadores da atividade no Brasil e de possíveis soluções regulatórias. Os Encontros Setoriais são organizados pela Gerência de Operações da Aviação Geral (GOAG) e contam com a presença de representantes do Sindicato Nacional de Empresas de Táxi Aéreo (SNETA), da Associação Brasileira de Táxi Aéreo e Empresas de Manutenção Aeronáutica (ABTAER).

O primeiro Encontro Setorial teve por objetivo definir lista com as principais dificuldades operacionais encontradas pelas empresas e a priorização para o tratamento destas dificuldades. O rol definido estabelece a necessidade de tratamento conjunto de assuntos como o treinamento de instrutores e examinadores credenciados, o treinamento de tripulantes, o credenciamento de examinadores e a desburocratização de processos. Vale ressaltar que alguns dos itens da pauta de trabalho já faziam parte do escopo da proposta da SPO de atualização do [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 135](#) (RBAC 135).

A prioridade estabelecida pelo grupo foi o tratamento de assuntos relacionados ao treinamento de instrutores e examinadores e ao credenciamento de examinadores. O estudo desses pontos gerou propostas técnicas endereçadas pelas empresas de táxi aéreo que foram avaliadas pela GOAG e pela SPO. A maior parte das propostas foi acolhida e deu origem à revisão das Instruções Suplementares que versam sobre o Credenciamento de Examinadores ([IS 135-001](#)) e sobre o Programa de Treinamento Operacional ([IS 135-003](#)).

As alterações desses normativos encontram-se em fase final de consolidação pela GOAG. Finalizada essa etapa, as alterações serão disponibilizadas para análise e envio de contribuições por parte do SNETA e da ABTAER. Esse trabalho terá continuidade durante o ano de 2018 e pretende-se, com isso, não apenas atender às demandas do setor com também deixar cada vez mais clara a política técnica de padrões operacionais e a rotina regulatória da ANAC.



SEMANA *Safety*

Semanas Safety

As Semanas *Safety* são eventos que englobam os Encontros de Segurança Operacional, os Seminários Técnicos de Aeronavegabilidade (SAERTECs, amplamente divulgados e já objeto de artigo desta Carta de Segurança Operacional) e iniciativas de outras áreas técnicas da Agência que possam surgir. A adesão ao evento conjunto contribuirá para fortalecer a iniciativa da GOAG para promover a cultura da segurança operacional e esclarecer rotinas técnico-operacionais relacionadas às análises de petições e execução de ações de vigilância continuada.

Durante as Semanas *Safety*, a fim de atender aos objetivos de promoção da cultura de segurança operacional e de estreitamento do relacionamento entre ANAC e regulados, são promovidas ações de comunicação com o objetivo de disseminar de boas práticas operacionais, divulgar de procedimentos técnico-operacionais para realização das atividades da GOAG e viabilizar debates entre os regulados e representantes da SPO. Da mesma forma, outras áreas técnicas, como a Superintendência de Aeronavegabilidade (SAR) e de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), terão a oportunidade de apresentar temas e de estar em contato direto com os regulados.

As Semanas *Safety* foram desenhadas para ter duração entre dois e três dias. Em relação às ações da SPO, estão estruturadas da seguinte forma: no primeiro dia, o espaço é do Encontro de Segurança Operacional, sendo dedicado à exploração de aspectos relacionados à promoção da cultura de segurança operacional; no segundo dia, a GOAG foca no esclarecimento de rotinas técnicas associadas a procedimentos de autorização e vigilância continuada relacionados aos operadores da aviação geral, incluindo aí Unidades Aéreas Públicas; por fim, no terceiro dia, a GOAG trabalha questões técnicas relacionadas, exclusivamente, a demandas de certificação e vigilância continuada associadas a operadores de táxi aéreo.

A primeira Semana *Safety* ocorreu em Curitiba entre os dias 22 e 24 de maio de 2018 e contou com 116 participantes. A segunda edição aconteceu em São Paulo, nos dias 20 e 21 de junho. O evento é gratuito e os interessados devem se inscrever no [Portal de Capacitação](#) da ANAC. Participe! ✈



Veja a programação com a data de realização das próximas edições da Semanas Safety

Cidade	Data
Manaus	24 a 26 de julho
Goiânia	21 a 23 de agosto
Porto Alegre	23 e 24 de outubro
Salvador	27 a 29 de novembro

Regulação de *Aerodesportos*



O novo marco regulatório do aerodesporto no Brasil

Diego Muniz Benedetti

Especialista em Regulação de Aviação Civil

Breno Lucas Alvarenga

Técnico em Regulação de Aviação Civil

Os esportes aeronáuticos existem desde os primórdios do voo e a prática dessas atividades representa um desafio à regulação e à ação dos órgãos de controle da aviação civil. Embora seja fonte de fomento à cultura aeronáutica e ao desenvolvimento tecnológico e social, a prática inadequada dessas atividades pode expor a risco a sociedade e o sistema de aviação civil. Ainda, por serem praticadas de forma extremamente pulverizada em todo o território nacional, o alcance da fiscalização de tais atividades acaba sendo muito limitado.

Uma análise do arcabouço regulatório atual e recorrentes demandas recepcionadas pela Agência acerca do tema levaram a ANAC a reestruturar o modelo regulatório do setor. Para tanto, foi estabelecido o projeto prioritário “Regulação de Aerodesportos”. Ao estabelecer os objetivos e limites de atuação da ANAC, o projeto inaugura um novo cenário para a evolução da prática desportiva e para o acompanhamento das atividades pelos órgãos públicos, em prol da garantia da segurança.

A base do modelo regulatório adotado é a proporcionalidade dos requisitos em relação ao nível de integração que cada modalidade apresenta com o sistema de aviação civil. Esse fundamento resultou na divisão de dois universos operacionais básicos: a operação segundo o [Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 91 \(RBHA 91\)](#), em que estão incluídas as modalidades com maior integração ao sistema de aviação civil e que apresentam características de atividades típicas da aviação geral; e a operação segundo o [Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 103 \(RBAC 103\)](#), que engloba as modalidades tipicamente desportivas que apresentam baixo impacto ao sistema de aviação civil.

O novo [RBAC 103](#), que entrará em vigor a partir de 1º de janeiro de 2019, vem substituir o RBHA 103A trazendo alterações estruturais e conceituais. O [RBAC 103](#), assim como seus paralelos internacionais, tem como princípio o objetivo exclusivo de garantir a segurança de terceiros não envolvidos na atividade e do sistema de aviação civil. Ou seja, o voo sob as regras do [RBAC 103](#) ocorre por conta e risco dos praticantes, que são os únicos responsáveis por sua própria segurança. Além disso, o universo de aplicação do regulamento é restrito à operação de pequenas aeronaves e de balões tripulados em áreas segregadas específicas, sendo ainda proibido o sobrevoo de áreas densamente povoadas e aglomeração de pessoas.

Importante ressaltar que a ANAC não habilita aerodesportistas praticantes das atividades do [RBAC 103](#) nem certifica aeronaves sob a égide desse Regulamento. A regulação da Agência foca, tão somente, na contenção dos riscos referentes às externalidades da prática sob tais regras. Nesse intuito, as obrigações documentais se restringem ao cadastro dos praticantes, mediante comprovação de conhecimento mínimo das regras aplicáveis, e ao cadastro das aeronaves motorizadas e dos balões tripulados, de forma que se possa identificar o operador quando necessário.

As aeronaves maiores, que anteriormente eram abarcadas pelo RBHA 103A, passam a operar segundo as regras do [RBHA 91](#) e demais regulamentos aplicáveis à aviação geral. Para essas modalidades, também ocorreram modificações relevantes no sentido de simplificar o acesso ao desporto e o cumprimento das normas. A extensão de prazos de revalidação de habilitação e a simplificação da instrução são exemplos de alterações que darão o devido tratamento diferenciado às atividades com finalidade desportiva.

Adicionalmente, dois novos mecanismos de atuação estão sendo implementados em prol da organização do setor. O primeiro, na esteira do que foi desenvolvido para as aeronaves remotamente pilotadas, trata da utilização do apoio das forças de segurança pública na fiscalização das atividades. Tal solução se mostra como medida efetiva de controle, frente ao desafio de fiscalizar atividades aéreas que independem de uma base específica de operação. O segundo trata do fortalecimento da organização própria da comunidade praticante, por meio do credenciamento de associações e representações aerodesportivas. Com base na nova subparte E do [RBAC 183](#), tais associações terão prerrogativas de instrução, de aplicação de exames e de efetivação de cadastros em nome da ANAC. Tal abordagem se mostra eficiente em diversos países e tem potencial de elevar o nível técnico da comunidade praticante, cooperando com o aumento da segurança e com a adesão à regulamentação.

Neste momento, a ANAC prepara uma campanha de divulgação do novo modelo, que conta com a distribuição de cartilhas informativas especificamente destinadas a cada estrato da comunidade aerodesportiva, bem como inaugura a página temática de aerodesportos no Portal da Agência na internet. Mais informações sobre a regulamentação dos aerodesportos podem ser consultadas no endereço www.anac.gov.br/aerodesporto. ✈

Clique nas imagens para acessar as cartilhas



Piloto Desportivo



Infrações no Aerodesporto



Associação Desportiva



Aerodesportista

SGSO para todos Organizações de Manutenção

Projeto “SGSO para Todos” entra em sua quinta etapa

Henri Salvatore Bigatti

Gerente de Coordenação da Vigilância Continuada (GCVC/SAR)

No mês de junho, o projeto “SGSO para Todos” avançou para sua quinta fase. As novidades desta quinta etapa envolvem a definição do Indicador de Desempenho de Segurança Operacional das Organizações de Manutenção (IDSO), que as Organizações de Manutenção deverão comunicar à ANAC periodicamente, um cartaz indicativo voltado à promoção do SGSO e uma nova versão, revisada e ampliada, do Manual do SGSO (MGSO). Todos os documentos estão disponíveis na [página do projeto SGSO para Todos, no Portal da ANAC](#) (clique no link para acessar).

Indicador de Desempenho da Segurança Operacional e Índice de Retrabalho

A quinta fase do projeto “SGSO para Todos” introduziu o Indicador de Segurança Operacional (IDSO), que deve ser informado pelas Organizações de Manutenção (OM) à ANAC. O IDSO foi estabelecido pela [Revisão B da Instrução Suplementar \(IS\) 145.214-001B](#) e deverá ser monitorado pelas organizações de manutenção de produto aeronáutico certificadas segundo o RBAC 145 localizadas no Brasil. A partir dos dados coletados, a Agência poderá determinar um índice para o conjunto de Organizações de Manutenção Aeronáutica que servirá de referência para as OMs brasileiras.

O indicador que deverá ser utilizado é o **Índice de Retrabalho (IR)**, que consiste no número total de retrabalhos devido a reclamações e devoluções do cliente relativos aos serviços que tiveram aprovação para retorno ao serviço pela própria OM, dividido pelo total de aprovações para retorno ao serviço no período considerado (que é de um mês).

$IR = \frac{r}{APRS} \times 100\%$	onde IR = índice de retrabalho r = número de retrabalhos aferidos no mês de referência APRS = número de aprovações para retorno ao serviço aferido no mesmo período
------------------------------------	--

O **IR** é um aspecto importante em termos de segurança operacional. Considerando que um serviço de retrabalho se refere a uma manutenção destinada a corrigir um problema que aconteceu em um artigo que passou previamente por um serviço de manutenção e à sua aprovação para retorno ao serviço, o **IR** indica o número de erros ou de falhas de manutenção que poderiam ter sido evitados pela OM na prestação do serviço. Cabe ressaltar que o retrabalho considerado para este indicador consiste apenas no retrabalho após a aprovação para retorno ao serviço do artigo. Assim, se durante a inspeção final (após a execução do serviço) for detectada alguma discrepância, sendo necessário corrigir o serviço executado, o fato não deverá ser considerado como retrabalho para o este indicador, já que o artigo ainda não foi considerado aprovado e a inspeção do serviço é parte do processo da empresa.

Para que haja uma melhor avaliação desse indicador, a OM poderá segregar internamente os dados no intuito de determinar os diversos sub-indicadores. Pode-se, por exemplo, calcular internamente uma taxa para cada tipo de instrumento: um indicador para os serviços executados nos indicadores de *turn-bank* e um indicador para os serviços executados nos giros direcionais (ao invés de um indicador para todos os serviços executados nos instrumentos Classe 3 constantes das Especificações Operativas), ou um indicador para cada classe (um indicador para todos os modelos de motor Classe 1 e outro indicador para todos os modelos de motor Classe 2 constantes das Especificações Operativas). É importante ressaltar, no entanto, que deve existir pelo menos um indicador que considere todos os serviços executados pela OM, sendo este o indicador que deverá ser apresentado à ANAC.

O cálculo do **IR** deve ser realizado a cada mês do ano; já os resultados mensais devem ser comunicados à ANAC a cada três meses, sempre nos meses de abril (para os cálculos de janeiro, fevereiro e março), julho (para os cálculos de abril, maio e junho), outubro (para os cálculos de julho, agosto e setembro) e janeiro (para os cálculos de outubro, novembro e dezembro). O **IR** deverá ser enviado à ANAC até o dia 15 do mês de referência para a comunicação, em conjunto com os três últimos resultados apurados caso haja retificação nos valores devido a informações tardias dos clientes quanto aos retrabalhos. Além do **IR**, a organização deverá informar também os valores totais de retrabalho (**r**) e do número de aprovações para retorno ao serviço (**APRS**) no período.

O envio dos dados à ANAC deve ser realizado por meio de formulário específico constante do Sistema Eletrônico de Informações da Agência (SEI) a partir de um processo criado pela ANAC e enviado por e-mail às OMs juntamente com as orientações para preenchimento do formulário. É importante ressaltar que o acompanhamento do indicador das organizações pela ANAC não possui caráter punitivo e que os valores não serão divulgados de forma individualizada.

Além disso, é recomendável que a OM também acompanhe os processos do Sistema de Controle de Qualidade da OM ([RBAC 145.211](#)) através de indicadores pois, tendo conhecimento do desempenho dos processos deste Sistema, a organização será capaz de compreender o comportamento do **IR** ao longo do tempo, fato que contribuirá na tomada de decisões sobre eventuais ações corretivas.

Versão revisada e ampliada do Manual do SGSO

Outro documento disponibilizado na quinta etapa do projeto “SGSO para Todos” é uma nova versão, revisada e ampliada, do Manual do SGSO (MGSO) para as organizações de manutenção. A nova versão traz melhorias em seu conteúdo e inclui as seções que faltavam no documento anterior. A partir do modelo oferecido pela Agência, as empresas que participam do projeto poderão atualizar seus manuais (ou criar sua primeira versão, se for o caso), sendo necessário promover apenas pequenas adequações para a realidade da organização.

[Acesse a nova versão do Manual do SGSO](#) (clique no link para fazer o download).



Indicador utilizado em ações de promoção do SGSO

Com o objetivo de incentivar e auxiliar nas campanhas de promoção do SGSO voltadas à cultura de segurança organizacional e ao engajamento de todos na melhoria contínua da segurança operacional, a Agência elaborou uma proposta de cartaz para divulgação nas dependências das organizações de manutenção. O cartaz apresenta, de forma clara e intuitiva, a quantidade de dias em que a empresa (ou setor) trabalha sem a necessidade de retrabalho.

O cartaz é de utilização voluntária e serve como indicador adicional, dando publicidade aos resultados das organizações de forma simples e direta. [Acesse o modelo de cartaz](#) (clique no link para fazer o download). ✈

“SGSO para Todos”

Lançado em maio de 2016, o projeto “SGSO para Todos” tem como objetivo realizar ações de disseminação da cultura da segurança operacional e de boas práticas de gerenciamento de segurança operacional junto a Organizações de Manutenção (OM). Com essa iniciativa, a ANAC tem a intenção de auxiliar na construção de um ambiente não punitivo para o compartilhamento de informações e dados relativos ao gerenciamento dos riscos inerentes às atividades de manutenção aeronáutica, além de ajudar organizações que estejam enfrentando dificuldades no planejamento ou condução do processo de implementação do SGSO.

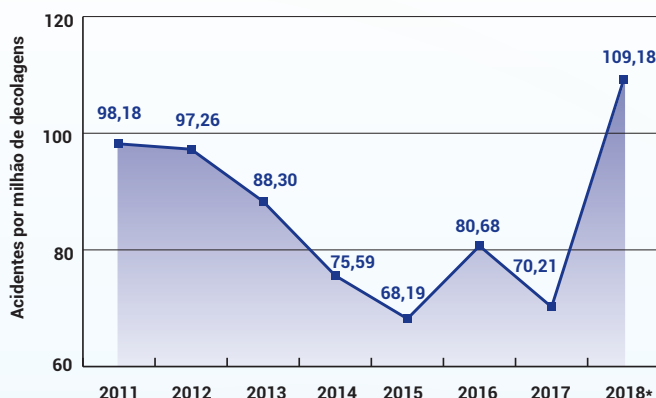
[Visite a página do projeto SGSO para Todos, no Portal da ANAC.](#)

Indicadores de Desempenho de Segurança

Indicadores de desempenho de segurança operacional de acompanhamento prioritário da Agência, de acordo com a Instrução Normativa nº 91, de 5 de novembro de 2015, e a Portaria nº 215, de 4 de fevereiro de 2016.

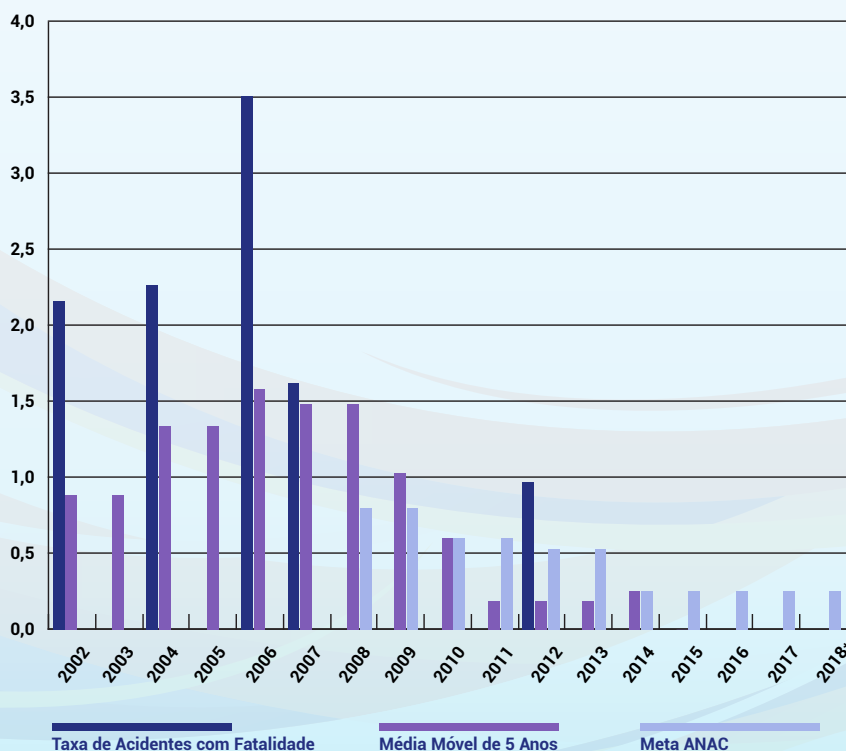
Indicador 1 – Taxa de Acidentes: expressa a relação entre o número total de acidentes da aviação civil brasileira para cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes Totais da Aviação Civil Brasileira



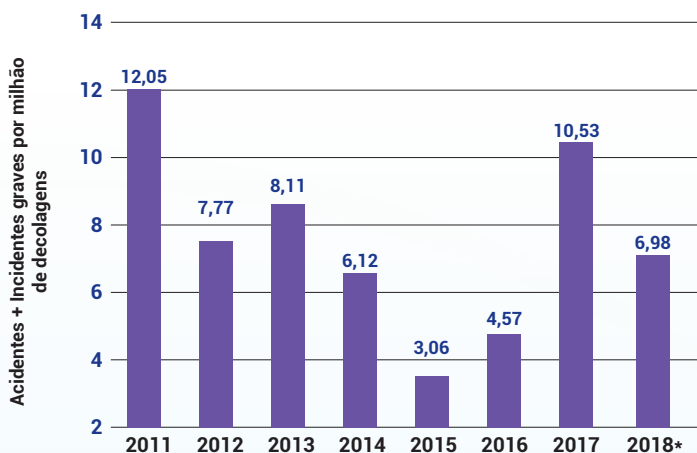
Indicador 2 – Taxa de Acidentes com Fatalidade na Aviação Regular: trata-se da média móvel dos últimos cinco anos do número de acidentes com fatalidade registrados por empresas brasileiras em voos regulares por cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes com Fatalidade - Aviação Regular



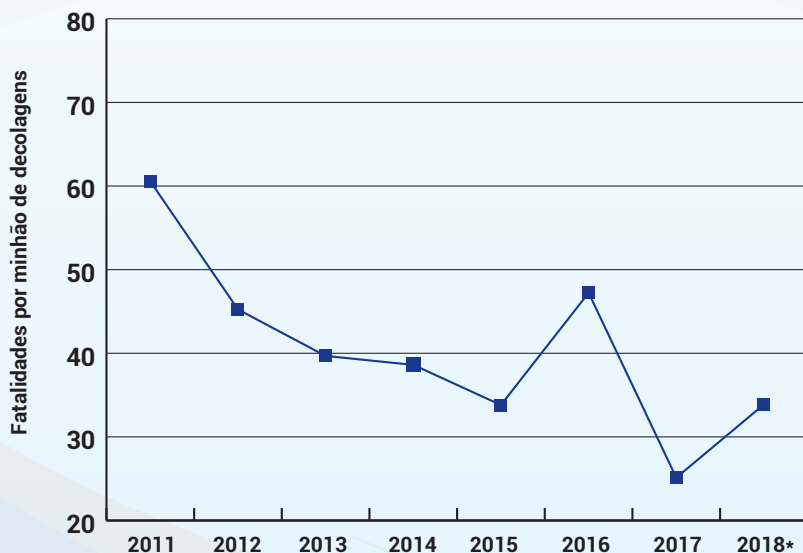
Indicador 3 – Acidentes e Incidentes Graves na Aviação Regular: expressa a relação entre a soma de acidentes e incidentes graves ocorridos na aviação regular por cada milhão de decolagens registradas.

Taxa de Acidentes + Incidentes Graves na Aviação Regular



Indicador 4 – Taxa de Fatalidade: expressa a relação entre o número total de fatalidades registradas em decorrência direta de acidentes na aviação civil brasileira por milhão de decolagens registradas.

Taxa de Fatalidades na Aviação Civil Brasileira



*Dados de 2018 contabilizados até o mês de abril, em 13 de junho de 2018.

Nota

Os dados de decolagens oriundos do sistema DCERTA sofreram ajustes que foram replicados em toda a série histórica e, por essa razão, os valores das taxas aqui apresentadas podem divergir daqueles apresentados em publicações anteriores.



ANAC lança 1ª edição do Prêmio InovANAC Safety com três modalidades

Com o objetivo de estimular a inovação na aviação civil brasileira, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) lançou a premiação InovANAC Safety. De abril a junho, foram lançados três editais para as modalidades “Aeródromos”, “Operador Aéreo” e “Aeronavegabilidade”. O prazo para inscrição em qualquer das três modalidades se encerra às 23 horas e 59 minutos do dia 26 de outubro de 2018. Já as premiações serão no dia 7 de dezembro de 2018, durante evento a ser realizado em Brasília (DF).

Veja detalhes sobre cada uma das modalidades do Prêmio InovANAC Safety:



Prêmio InovANAC Safety - Aeródromos

O edital da 1ª edição do Prêmio InovANAC Safety na modalidade Aeródromos foi lançado no dia 19 de abril de 2018. A premiação tem como objetivo estimular a geração de novas ideias e a disseminação de melhores práticas na gestão aeroportuária, contribuindo para incentivar a cultura da inovação na aviação civil. O prêmio será concedido em duas categorias: ações de inovação implementadas por operadores de aeródromos; e ideias inovadoras relativas à segurança operacional em aeródromos. Os interessados em participar devem preencher o [formulário eletrônico](#) disponível na página do [Prêmio InovANAC - Safety Aeródromos](#).



Prêmio InovANAC Safety - Operador Aéreo

O edital do Prêmio InovANAC Safety - Operador Aéreo foi publicado no Diário Oficial da União em 6 de junho de 2018. O prêmio também será concedido em duas categorias: ações de inovação implementadas por operadores aéreos; e ideias inovadoras relativas à melhoria da segurança operacional nas atividades de operação aérea. A modalidade “Operador Aéreo” tem por objetivo estimular a geração de novas ideias e a disseminação de melhores práticas entre operadores aéreos, contribuindo para incentivar a cultura da inovação na aviação civil. As inscrições devem ser feitas pelo [formulário eletrônico](#) disponível na página do [Prêmio InovANAC - Safety Operador Aéreo](#).



Prêmio InovANAC Safety - Aeronavegabilidade

O terceiro edital da premiação InovANAC Safety - Aeronavegabilidade foi divulgado dia 19 de junho de 2018. Nesta modalidade, a premiação busca conferir notoriedade e disseminar ideias e práticas inovadoras que sirvam de inspiração ou de referência para outras iniciativas de promoção da segurança operacional nas organizações de manutenção aeronáutica e em operadores aéreos, bem como valorizar cidadãos que atuam de forma criativa e proativa buscando o desenvolvimento da aviação civil. Na modalidade Aeronavegabilidade, a premiação será concedida em uma única categoria, que abrange desde ações de inovação implementadas por organizações de manutenção aeronáutica e por operadores aéreos a ideias inovadoras relativas à melhoria da segurança operacional em organizações de manutenção aeronáutica e em operadores aéreos. Para participar, basta preencher o [formulário eletrônico](#) disponível na página do [Prêmio InovANAC - Safety Aeronavegabilidade](#).

Dúvidas sobre a 1ª edição do Prêmio InovANAC Safety podem ser encaminhadas, exclusivamente, para o endereço eletrônico inovasafety@anac.gov.br. ✈

Produção: Assessoria de Comunicação Social - ASCOM
e Assessoria de Articulação com o SIPAER - ASIPAER

Sugestões, dúvidas e críticas: asipaer@anac.gov.br

Mais informações: em www.anac.gov.br

“As opiniões emitidas em artigos desta publicação são de exclusiva e de inteira responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista da ANAC.”