



# BCAST

GRUPO BRASILEIRO DE  
SEGURANÇA OPERACIONAL  
DA AVIAÇÃO COMERCIAL

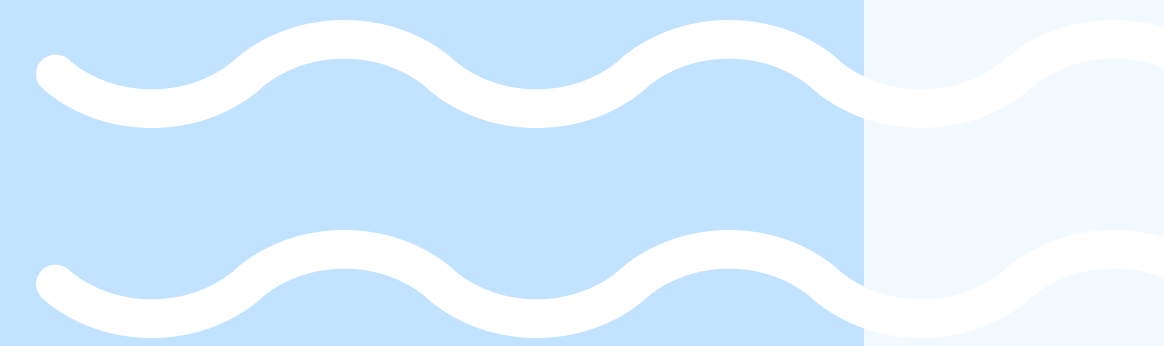
VERSÃO 1.0



**BOLETIM BCAST LOC-I / nº1**

# Non-Revenue Flight Procedures

Setembro/2021



OPERAÇÕES/PILOTOS



# BCAST

GRUPO BRASILEIRO DE  
SEGURANÇA OPERACIONAL  
DA AVIAÇÃO COMERCIAL

BOLETIM BCAST LOC-I / nº 1

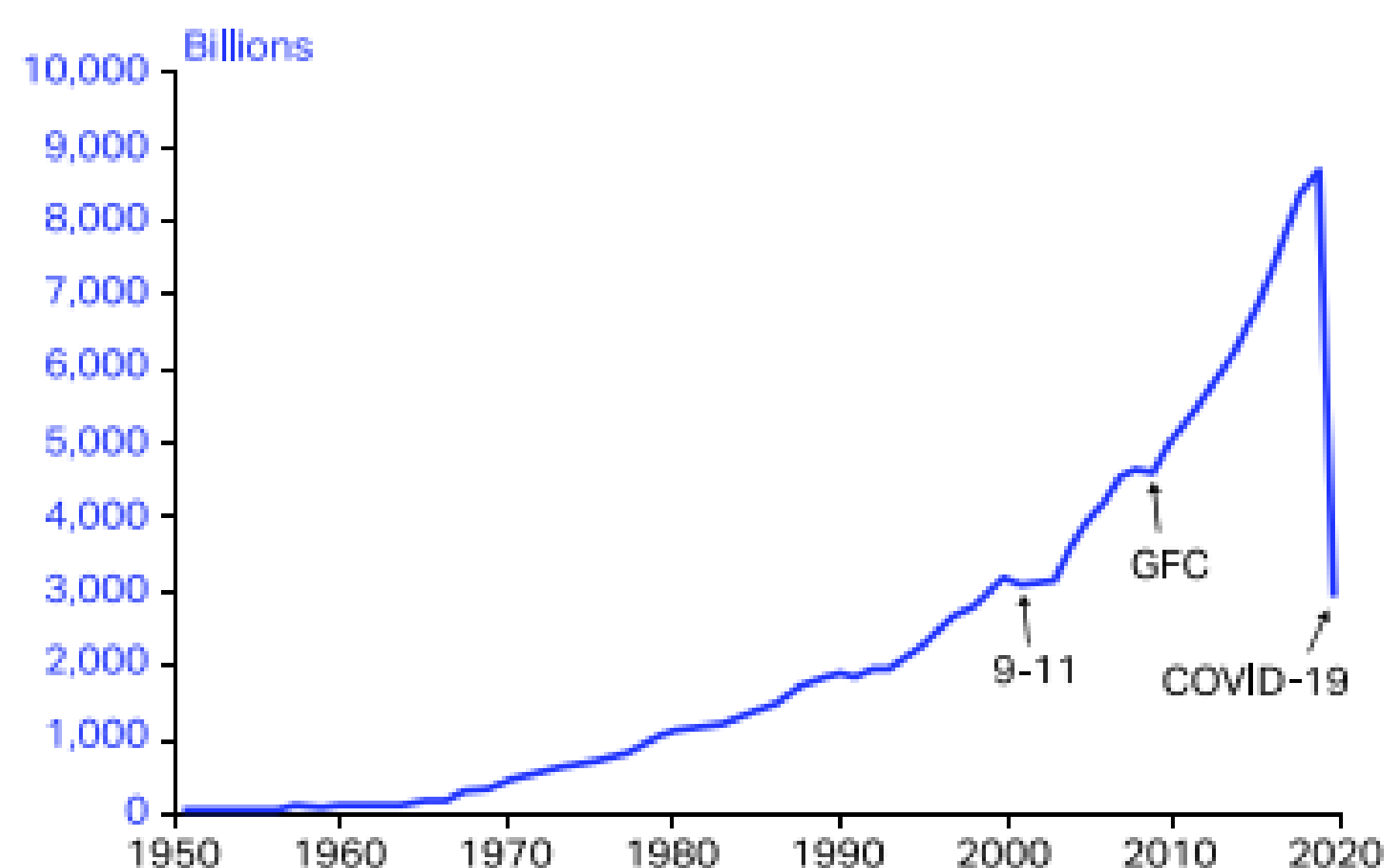
## Introdução



Em 2020, a pandemia COVID-19 gerou o maior choque para as viagens aéreas e a indústria da aviação desde a Segunda Guerra Mundial. Anteriormente, os impactos adversos sobre a aviação, dos ataques terroristas de 11 de setembro e de 2007-08 (crise financeira global) foram considerados dramáticos. Entretanto, nenhum teve um impacto que se compare ao que é estimado para um declínio de 66% na receita global de passageiros por quilômetro (RPKs) em 2020.

### Worldwide revenue passenger kilometers (RPKs) flown annually

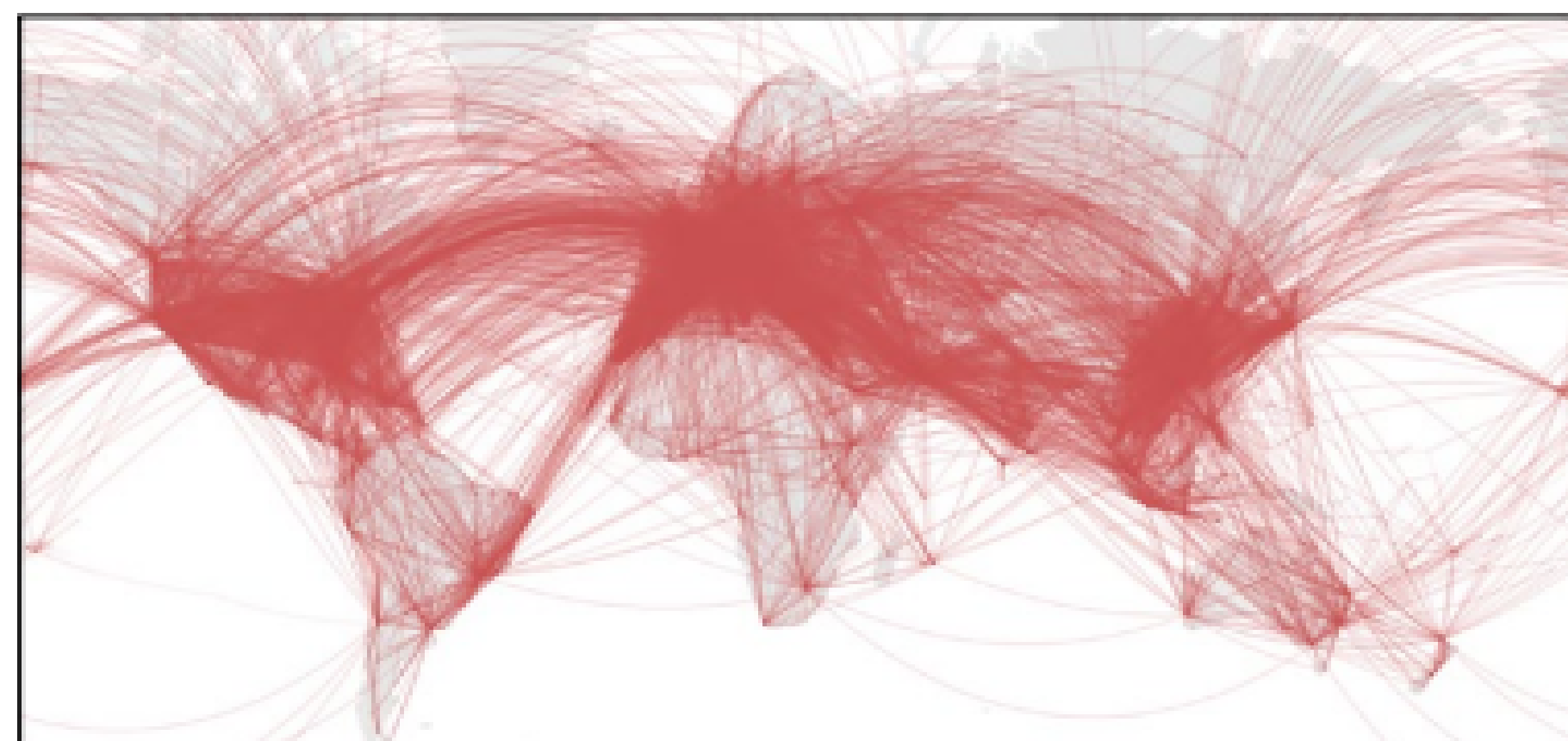
Source: IATA Economics, using data from IATA and ICAO



As consequências das restrições de viagens do setor de aviação civil, em abril, foram amplamente sentidas. Os serviços de conexões aéreas entre cidades em todo o mundo colapsaram. A maioria das conexões intercontinentais programadas entre as cidades desapareceram. O que se observou neste período, foi uma quantidade enorme de aeronaves em “ground” e pilotos impossibilitados de voar.

### City pair connections in April 2019

Source: IATA Economics, using data under license from Flight Radar 24



### City pair connections in April 2020

Source: IATA Economics, using data under license from Flight Radar 24





# BCAST

GRUPO BRASILEIRO DE  
SEGURANÇA OPERACIONAL  
DA AVIAÇÃO COMERCIAL

BOLETIM BCAST LOC-I / nº 1

## Objetivo

Considerando o cenário atual, bem como as expectativas de retomada das operações frente ao aumento da demanda, motivado pelas soluções de saúde adotadas pelos governos e pela indústria da aviação civil no mundo, aeronaves e pilotos retornarão as suas atividades de voo.

Conforme destacado pelo “Functional Check Flight Compendium” da Flight Safety Foundation, voos "non revenue" têm uma maior probabilidade de se envolver em um acidente ou incidente do que voos de receita. O maior risco pode ser atribuído a voos "non revenue", que não possuem a mesma estrutura e procedimentos definidos como os voos de receita.

Sendo assim, este boletim tem como finalidade o aumento da consciência situacional dos pilotos e das áreas de operações das companhias aéreas frente aos voos "Non Revenue", relacionados ao regresso das operações.

Em seguida, recomendamos algumas ações para esse tipo de voo:



# Recomendações

Existem várias maneiras de mitigar os riscos associados a voos "non revenue". Eles incluem:

1. Os voos "non revenue" devem ser realizados o mais próximo possível dos voos comerciais definidos com SOPs. Se um operador decidir realizar algum voo "non revenue" de forma diferente dos voos comerciais, este deve indicar especificamente como serão os procedimentos operacionais e quais informações e serviços serão providos para que o voo seja realizado com segurança.

2. Uma análise prévia para a missão deve ser realizada por todos os envolvidos antes de qualquer voo "non revenue".

Esta análise deve considerar os perigos potenciais, bem como as ações a serem adotadas para mitigar os riscos de cada situação levantada.

3. Para cada tipo de voo "non revenue":

- O manual de operações deve conter um resumo complementar que cubra o tipo de operação;
- Tempo adicional apropriado deve ser planejado para a realização de briefing pré-voo, considerando os cenários previamente levantados na etapa anterior;
- Deve-se considerar a possibilidade de utilização de grupo dedicado com treinamento específico (tripulantes técnicos);
- Qualquer situação de perigo não prevista ou anormalidade, deve ser reportada ao departamento de segurança operacional da organização.