

Memória da 15ª Reunião do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Geral – BGAST

São Paulo, 14 de novembro de 2019 (com videoconferência para Rio de Janeiro e Brasília).

Presentes em São Paulo:

Nome	Organização	e-mail
Wagner de Souza Moraes	ANAC	Wagner.souza@anac.gov.br
Mário José Dias	ANAC	Mario.dias@anac.gov.br
Eduardo A Campos Fº	ANAC/SAR	eduardo.campos@anac.gov.br
Raul Marinho	IPSP/ABAG	raulmarinho@yahoo.com
Luciana Carpena	SNA	luciana.carpena@ig.com.br
Eduardo H. C. Braghetto	ANAC	eduardo.braghetto@anac.gov.br
Pablo Dominique Santos Lima	ANAC	Pablo.lima@anac.gov.br
Vinicius Figueiredo	ANAC	vinicius.figueiredo@anac.gov.br
Alberto Keigi Sugimoto	TAM Executiva	alberto.sugimoto@tamexecutiva.com.br
Marco A S M Castro	TAM Executiva	marco.castro@tamexecutiva.com.br
Thales F Coutinho	AERoclube DE TATUI	safety.aeroclubedetatui@gmail.com
Rodrigo N. Moraes	ANAC	Rodrigo.moraes@anac.gov.br

Presentes em Brasília:

Nome	Organização	e-mail
Fabio Padilla Castro	ANAC/ASSOP	fabio.castro@anac.gov.br

Presentes no Rio de Janeiro:

Nome	Organização	e-mail
Fábio Kruschewsky Lemos	ANAC	fabio.kruschewsky@anac.gov.br
Vitor Panetto	ANAC	vitor.nascimento@anac.gov.br

Estrutura representativa:

- Presidência: Eduardo A Campos Fº (ANAC)
- Vice-Presidência: Humberto Gimenes Branco (AOPA Brasil)
- Subgrupo LOC: Vinicius Figueiredo Nunes Rosa (ANAC)
- Subgrupo Falha de Motor em Voo: Vitor Panetto do Nascimento (ANAC)
- Subgrupo CRM: Raul Marinho Gregorin (IPSP/ABAG)

Assuntos:

1. Assuntos gerais:

Difusão e Efetividade da comunicação do grupo:

O Eduardo (ANAC) comenta que é preciso melhorar a difusão do que o grupo faz, SEs e similares para verificar o impacto. Sugeriu pensar em novas estratégias complementares para difundir (os SE por exemplo) em eventos e com o pessoal da aviação geral.

O Wagner (ANAC/ASSOP) menciona que está bem ter trabalho coordenado com a ASSOP, mas lembrando que “o grupo não é a ANAC”, então não devemos confundir. O ideal é que no longo prazo o grupo tenha uma identidade jurídica independente e cita como exemplo o BCAST, que é um dos grupos mais avançados nesse sentido (eles também estão tendo uma discussão sobre a efetividade do que está sendo postado).

Por outra parte, o Wagner comentou sobre a possibilidade que agora temos de disponibilizar as reuniões via Skype, para facilitar a participação virtual e complementou lembrando que a lógica do grupo é a colaboração, compartilhando informações sobre *safety* com o objetivo de mitigar riscos e sem precisar necessariamente de normas para isso.

O Vinicius propõe que cada participante do grupo se envolva ativamente nessa divulgação.

Foi discutido o eventual papel do Fernando Berthole (Canal AERO) nessa divulgação, e como fazer com cada SE.

A Luciana Carpena (SNA) disse que é importante ter certeza de que a informação chegue à comunidade aeronáutica, “a maior parte das pessoas com quem a gente conversa desconhece a existência do grupo”. Assim que eles souberem, o acompanhamento das informações vai ser natural.

Foram mencionados 2 eventos (Manaus e Rio de Janeiro) que podem ajudar para essa divulgação.

Foi comentado que na aviação geral se tem menos meios formais de implementação de alguns processos, pois muitas coisas dependem do piloto. Foi contemplada a possibilidade de enviar e-mails usando as bases de dados da ASCOM.

Participação no *Safety Management Summit SMS – Brazil*

O Wagner explicou que esse ano, em razão da participação no evento de outros grupos (RASG e ICG) teremos menos tempo para a apresentação dos grupos BAST (serão só 10 minutos) e será necessário coordenar com os presidentes e vice-presidentes dos outros grupos BAST para fazer uma única apresentação sucinta e conjunta dos grupos brasileiros de segurança operacional.

2. TRABALHOS DOS SUBGRUPOS

2.1 Subgrupo CRM:

Foi comentado que a primeira experiência de treinamento EAD em CRM está acontecendo atualmente no Comando da AFA (cadetes).

A Luciana Carpena, comenta que foi da Azul para Passaredo e que parte do treinamento recente foi EAD. Mesmo considerando bom esse treinamento, ela pensa que a parte de experiência com contato pessoal é importante.

2.2 Subgrupo Falha de Motor em Voo:

Após o SE de da Bomba, agora o grupo está trabalhando no de Magneto. Trabalho desenvolvido nas últimas 2 semanas.

Foi comentado que no futuro próximo teremos módulos que substituirão o magneto, mas ainda temos muitas aeronaves com esse componente. Isso está sendo analisado.

Seguindo a mesma linha dos outros SE, foram elencados 20 itens relacionados a manutenção do magneto – nem todos diretamente relacionados (ex.: excesso de óleo no seguidor de came do platinado). A Referência Primária sempre são os manuais do fabricante.

Foi lembrado, mais uma vez, a importância da divulgação.

2.3 Subgrupo LOC-I:

Após a aprovação do SE LOC-I 01 - Aproximação Estabilizada, na última reunião, o subgrupo passou a trabalhar nos próximos SE a serem publicados: SE LOC-I 02 – Instalação de sistema de Ângulo de Ataque (AoA) e SE- LOC-I 03 – Reações a situações adversas. Em paralelo, os membros do subgrupo têm se dedicado a entender de melhor forma o fenômeno LOC-I, para tal, trabalham em duas frentes: (i) construir *bow-ties* – o primeiros deles é do aviação agrícola, em construção, com o auxílio do Eduardo Braghetto e (ii) acompanhar a pesquisa de mestrado em engenharia do João Paulo Macedo (USP-São Carlos), que esta testando quais são as combinações de precursores/variáveis verificados.

2.4 Apresentação do Novo Índice:

O Wagner (ASSOP) apresentou os resultados e proposta para o novo índice baseado em HV, IAM e outros dados.

Ele apresentou uma taxa que permitiria comparar com outros países que publicam essas informações.

Não vai ter um número “cravado”, pois tem algumas incertezas que a gente conhece, portanto, não podem ser feitas afirmações categóricas. Tem-se dados até outubro de 2018, pois o ciclo atual ainda não fechou.

Dados oficiais de IAM (declarados para a ANAC) => Consumo por cada matrícula => Frota

A Análise entrega uma Lógica de consumo médio com uma incerteza aceitável.

A ANAC vai fazer uma projeção desses dados para ter informações mais atualizadas e cruzando com outros dados (ex.: BIMTRA). Quando estivermos mais confortáveis com a qualidade dos dados, eles serão disponibilizados no site da ANAC. Além dos números é importante ver a tendência da curva.

Lembrete Importante: a ideia dos grupos BAST é coletar dados/informações as quais a gente não teria acesso como agência, aproveitando a natureza colaborativa do grupo e o compromisso de sigilo assinado por todos. Por isso é muito importante trazer dados e mais informações ao grupo sobre os “hotspots” para poder agir com dados da “realidade”.

O Eduardo lembrou de uma discussão previa sobre outras formas de obter dados além dos relatórios de acidentes. Ex.: aplicativo para avaliar risco (a AOPA apresentou, mas não teve continuidade).

O Vinicius (ANAC) lembrou dos possíveis dados adicionais que poderiam ser obtidos dos GPS. No mesmo sentido o Wagner mencionou os operadores com rastreadores de frota.

A Informação voluntária e a cultura de “não punição” são um novo caminho a ser aberto.

TAREFAS DEFINIDAS:

- Prospectar iniciativas para coletar dados com os membros do BGAST.

Data da próxima reunião: 12/03/2020