

Memória da Reunião Extraordinária do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional de Helicópteros BHEST

Local e data: Participantes em várias cidades do Brasil
outubro 30 de 2025 (Reunião online via Teams)

PAUTA:

O tema que gerou a convocação desta reunião extraordinária, tinha sido informado nos emails de convite, está relacionado com o aumento da frota de helicópteros bimotores (principalmente na perspectiva *onshore*), os riscos associados com esse aumento das operações e eventuais propostas para voos por instrumentos e noturnos. O trecho de texto desse item, tal como foi publicado na ata de reunião de 28/08/2025, está disponível também aqui, no **Anexo 1**.

A reunião iniciou com o Fabio Castro (Anac/Assop) dando as boas-vindas os novos membros do grupo.

- Maj. Vieira - DECEA
- Hilton Gordilho - HGordilho Projeto e Consultoria
- Capitão Mírian Inês Selch - Divisão de Operações Aéreas do CBMRS

- O Presidente, Reynaldo Ribeiro, agradeceu a todos pela participação na reunião extraordinária e destacou a pertinência e preocupação com relação ao tema proposto. Lembrou que o assunto é sobre o aumento da frota de helicópteros bimotores e os desvios operacionais (recursos não oficiais) que o pessoal acaba usando como meios de navegação IFR.

- O Fabio apresentou um vídeo curto enviado pelo Felipe Koeller (desde a Guiana), quem trouxe o assunto como preocupação para o Grupo BHEST, onde ele faz uma breve introdução ao que entende como um problema que merece ser analisado.



RESUMO:

“alguns anos atrás, você tinha muito poucos helicópteros bimotores IFR no Brasil, e os que havia, eles eram voltados para aviação offshore. A parte de voo pelo instrumento da aviação offshore está bastante organizada, o DECEA já tem toda uma parte de trabalho para a bacia de Santos, para a bacia de Rio e de Campos também. A grande questão é, os helicópteros executivos, os helicópteros de segurança pública e defesa civil, eles não operam offshore, mas operam onshore e não existe uma infraestrutura adequada para utilizar essas aeronaves e podem acontecer acidentes. Meu foco principal aqui é a prevenção de acidentes através do estímulo ao DECEA e aos demais players interessados em desenhar um espaço aéreo IFR para helicópteros sem conflito com os aviões e adequado a realidade operacional dos helicópteros (velocidade baixa, raio de curva apertado e voo bem mais baixo que os aviões, autonomia e alcance bem menor).

Então, uma região que pode ter uma adequada cobertura de aeroportos, e de instrumentos para avião, pode não ser a mesma coisa para helicóptero, porque a alternativa pode estar muito distante.

Por outro lado, antigamente você tinha que ter o procedimento de instrumento atrelado a um auxílio a rádio de navegação. Hoje em dia, com os procedimentos de GNSS, isso já não é mais necessário. Isso flexibiliza muito e abre oportunidades para desenhar procedimentos, tanto de rota quanto de descida e de subida, onde não existiria ócio e rádio de navegação.

Obviamente que, seria um estudo preliminar, é importante a gente entender a frota, onde ela se encontra, quais são as rotas que são necessárias, adequadas para se começar um projeto desses, qual seria o interesse e quais são os pontos adequados de pouso que podem receber um procedimento de instrumentos. Nem todo helideck ou heliponto comporta receber um procedimento de descida”.

- Reynaldo: comentou sobre o evento SMS da semana passada, onde o BCAST mencionou alguns RAs (*Resolution Advisory*) na final de Congonhas, em função de voo com helicóptero. Isso, mais aquele acidente que teve nos Estados Unidos, há pouco tempo com Black Hawk e com militares, ratifica a importância dessa Reunião e de a gente tentar encontrar meios para melhorar essa parte de navegação e de conflito de tráfego aéreo.

- Maj. Vieira (Decea): comentou que conhece ao Felipe Koeller, sobre sua experiência de voo como piloto de helicóptero, e sobre o eixo Rio-São Paulo, com a Serra do Mar como fator complicador, que às vezes, com mau tempo, o piloto voa com perfis de aerovia usando o mínimo da carta.

Destacou que o DECEA funciona sob a demanda do usuário, sendo um prestador de serviço à comunidade aeronáutica. Conforme dito no vídeo, esses eventos precisam ser mapeados para que sejam passados ao Decea: qual é a demanda da comunidade aeronáutica? o que eu preciso de aerovias? em qual região? onde vai ser mais demandado esse fluxo?... porque há toda uma infraestrutura que deve ser modificada ou ajustada para que essas aerovias sejam criadas. Precisam ser mapeados quais aeródromos e quais aeroportos que sejam necessários e tenham essa utilização de instrumento para que a gente possa adequar a realidade e a necessidade da comunidade aeronáutica.

Isso deve ser formalizado, enviado para o DCEA para que a gente possa iniciar um grupo de estudos e viabilizar ou suprir essa demanda.

Para fechar, se colocou à disposição, informou que no fim do ano sairá do Decea e será substituído aqui no Grupo BHEST, mas que vai deixar encaminhado para que esse estudo e essa implementação não fique estagnada. Recebendo a demanda, ela vai ser tratada com a maior celeridade possível.

- O Fabio destacou a importância da participação frequente do Decea nas reuniões do Grupo BHEST.

- Victor Freire (Anac/SIA), se apresentou como representante da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA), da ANAC, da gerência técnica que cuida da infraestrutura de helipontos e heliportos, e quaisquer outras infraestruturas dedicadas às aeronaves de asas rotativas.

- Reforçou o comentado pelo Reynaldo, sobre o evento SMS e uma apresentação que foi feita sobre o compartilhamento de infraestrutura entre aeronaves de asa fixa e asa rotativa, informando que foi publicado recentemente um guia de boas práticas para esse compartilhamento, em relação direta com o tema tratado, convida a todos a conhecerem os documentos:

[Guia de Boas Práticas para Operações de Helicópteros em Aeroportos](#) e o [Manual de Orientações de Infraestrutura de Helipontos](#), ambos elaborados pela Agência.

- Sobre o tema do vídeo do Felipe, do ponto de vista da infraestrutura de solo e em linha com o manifestado pelo Decea, manifestou que eles dependem da indústria / operadores.

As características operacionais e físicas dos helipontos e heliportos dependem do próprio operador. Então, dentro desse grupo de trabalho que foi proposto, **temos interesse em participar também para o mapeamento dessa necessidade**, até para que a gente possa envolver os operadores aéreos e os operadores da infraestrutura, que são aqueles que devem demandar qualquer tipo de alteração de tipo de operação, não só do ponto de vista de procedimentos, mas também daqueles que são requeridos para a infraestrutura estar habilitada a receber esse tipo de operação.

- Thyago Hermeto (Petrobras):

“Acredito que o tema é extremamente relevante ainda mais que temos essa quantidade de voos de helicóptero no Brasil como um todo bem alta e, no futuro, teremos outras aeronaves que vão demandar talvez a mesma tratativa, que é o eVTOL. A Petrobras vem trabalhando com o Decea há muitos anos para desenvolver isso ou solicitar o desenvolvimento de soluções de navegação aérea nas bacias petrolíferas.

Então eu acho que um dos documentos que é o nascedouro desse tipo de demanda é a necessidade operacional, aquilo que a gente quer que seja resolvido pelo Decea (NOP). A fim de ajudar esse grupo a estruturar o projeto, eu posso disponibilizar aqui uma NOP que é pública, do projeto da PFF008, porque ali vai ser interessante a equipe ler porque tem exatamente a envoltória do problema.

Qual é a área de interesse, quais são as aeronaves, do ambiente offshore eu acho que é muito fácil fazer isso porque a gente sabe o que tem embarcado na aeronave, quais são as aeronaves, a Petrobras sabe até as matrículas contratadas, então o ambiente, vamos dizer, é mais controlado, mas nesse ambiente tem mais atores, mais modelos de aeronave, talvez um estudo piloto com uma localidade mais bem definida, seria possível construir uma solução inicial e, depois, uma solução ampliada. Entendo que o BHEST tem uma visão ampla, mas as soluções são muito particulares.

Empreendimento PFF-008

PFF008 - EVOLUÇÃO DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA NAS BACIAS PETROLÍFERAS (ÁREAS OCEÂNICAS)

Projeto que compõe o Programa Estratégico do DECEA (Programa SIRIUS), o Empreendimento PFF-008 (Evolução dos Serviços de Navegação Aérea nas Bacias Petrolíferas – Áreas Oceânicas) é gerenciado pelo Maj Esp CTA Ricardo **David** Benedictis, do Subdepartamento de Operações (SDOP). Dentre os diversos objetivos, estão o incremento da Segurança Operacional e a estruturação do espaço aéreo na Bacia Petrolífera de Santos, Bacia de Campos, região de Campos Sul e Bacia do Espírito Santo, visando atender a crescente demanda Offshore e o desenvolvimento desta estratégica região econômica do pré-sal brasileiro.



Arquivo ATM: foto em uma missão feita por militares da ATM

Aí é possível também que as pessoas entendam os tempos e movimentos depois da NOP, tem outros estudos como requisito operacional, então é um estudo que exige uma sequência bem estruturada. Entendo que tem uma

parte de infra de helipontos, que é de responsabilidade da Anac e do Decea, pelo menos a parte do Decea, esse projeto da PFF ajuda bastante o pessoal a entender como ele pode ser trilhado”.

Link da PFF008: [Empreendimento PFF-008 - CINDACTA II](#)

Link da NOP: https://drive.google.com/file/d/1Rr4DZfscjOJpA_Huf1vwEonp0LASCTWr/view?usp=sharing

Os demais documentos de referência estão disponíveis na página para consulta.

- o Reynaldo perguntou para o Decea, visando o grupo de trabalho que será criado, qual seria a forma como deveriam ser estruturadas as informações a serem enviadas ao Decea para iniciar o processo? (o que deveria conter essa solicitação)
- o Maj. Vieira comentou que, baseado nessa solicitação, precisa ser criado um grupo de estudo no Decea para analisar a viabilidade do projeto, eventualmente sendo necessárias algumas reuniões prévias, para que essa necessidade operacional seja inicialmente delineada e o grupo (no Decea) comece os estudos.
- O Fabio perguntou ao Decea se seria possível receber um e-mail ou comunicação com essas informações, de forma a apoiar o início desse grupo de trabalho e orientar melhor o que deve ser feito para que, eventualmente, o BHEST encaminhe uma proposta nesse sentido.
- O Decea concordou e foram informados no chat o email do BHEST (bhest@anac.gov.br) e do Fabio Castro para esse envio.
- Robson Vieira (Convoe e Coordenador do GT SGSO do BHEST): Lembrou da importância de focar na base, o tráfego aéreo, a estrutura do operador aéreo e os treinamentos. A gente tem uma deficiência muito grande de treinamento em pilotos por instrumentos e a tendência natural dos nossos pilotos, por formação, por cultura, é o “visamento”. os relatórios do Cenipa têm indicado isso e com a chegada dessas aeronaves multimotores equipadas para instrumento, a gente tem essa deficiência. Considerando inclusive o advento dos eVTOL também, é interessante a gente considerar tudo isso, a gente precisa de uma parte mais normativa em relação a isso, mais específica, focada no voo por instrumento de helicóptero, dentro do ecossistema, estrutura de UTM, estrutura física aeroportuária e a parte de treinamento.
- Vinicius Bretas (Anac/SPL): Se manifestou como profissional do segmento de asas rotativas, esclarecendo que sua opinião não necessariamente é a mesma do seu setor na Agência ou da Anac.
“Eu sou examinador de pilotos e trabalho mais especificamente na área de centro de treinamento. Nós temos na Anac desde 2017, 2018 formas de facilitar a validação de centro de treinamento de estrangeiros, Isso aumentou o número de treinamentos lá fora e, como um inspetor dessa área, eu percebo que os donos de bimotor no Brasil são os mais assíduos no ambiente classe, que não é obrigatório fazer esse treinamento.
Os que são detentores de treinamento de tipo, a gente não precisa entrar nessa área porque eles são obrigados a buscar o seu treinamento”.
- Comentou que, no ambiente de aeronaves classe, percebe a maioria dos pilotos bimotores, indo para fora. Mas muitos deles usam a oportunidade só para fazer o treinamento e optam por não checar.
Ele percebe algumas limitações nesse treinamento quando vai fazer a avaliação, o cheque na própria aeronave: o piloto não se sente confortável para usar o modo de treinamento, ou para fazer simulação de emergência numa aeronave bimotor. Assim, o cheque de bimotor acaba sendo mais focado no instrumento do que no equipamento. Sugere dividir treinamentos de bimotores tanto na parte do equipamento como na parte IFR, buscando alternativas para treinamento e cheque, talvez usando dispositivos de treinamento. Sabendo que aqui no Brasil a

gente não tem tantos dispositivos disponíveis, por isso uma possibilidade é o treinamento em FTD, seguindo o que outras autoridades no mundo têm feito.

Comenta também que hoje a limitação da aeronave também bate com o que foi falado anteriormente, na falta de infraestrutura. Para fazer um treinamento IFR ou fazer um cheque IFR, há dificuldade, pouca disponibilidade de aeroportos que aceitam a realização desses procedimentos em treinamento ou cheque.

- No chat foram publicados os helipontos IFR do Brasil:

<input type="checkbox"/>	Código	Tipo	Nome	Cidade	UF	DAMDT	
<input type="checkbox"/>	SJJZ	Heliponto	HELPN Ilha de Terrapleno	Rio Grande	RS	19/07/18	
<input type="checkbox"/>	SBFS	Heliponto	Farol de São Tomé	Campos dos Goytacazes	RJ	10/07/25	
<input type="checkbox"/>	SBPW	Heliponto	Porto do Açu	São João da Barra	RJ	10/07/25	

Obs.: - Um dos helipontos cadastrados para operação VFR/IFR é militar. Assim, temos 2 Heliportos IFR (SBFS e SBPW) e um Heliponto Privado (SIFG).

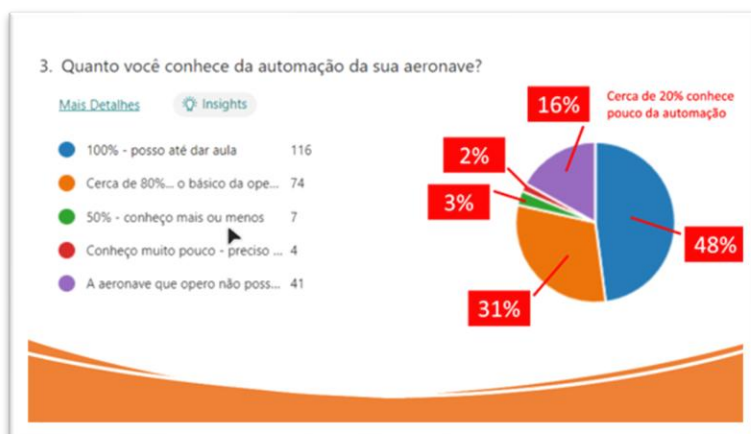
- o Hilton se apresentou, piloto de avião, helicóptero e arquiteto urbanista, prevendo a eventual necessidade de fazer um levantamento topográfico ou projeto comentou sobre a experiência da empresa dele (aerovias, rotas, helipontos, planos de zona de proteção, etc.), comentou que poderiam estar contribuindo, mas falou em custos.

Destacou a necessidade de incentivar mais os aeródromos e helipontos para que sejam registrados.

Na opinião dele, os proprietários não regularizam o aeroporto na aeronáutica e isso deixa aeroportos com obstáculos de volta, o aviador às vezes fica sem condição de reivindicar junto ao proprietário do aeroporto, uma segurança maior.

- o Reynaldo compartilhou um slide da pesquisa feita pelo Grupo BHEST um tempo atrás:

[Pesquisa do Grupo BHEST sobre “Entrada Inadvertida em Condições Meteorológicas por Instrumentos \(IIMC\)” fev-mar 2024](#)), para destacar as dificuldades em relação com automação dos helicópteros:



“Quanto que você conhece da automação da sua aeronave? se a gente for considerar em termos de falta de conhecimento, mais de cinquenta por cento. Tem uns que conhecem só o básico, tem uns que conhecem cinquenta por cento, assim, só para corroborar com essa informação, eu acho que é muito importante essa parte de treinamento”.

- Audir Assunção (Anac/SAR): “Gostei muito da explanação do Robson, que colocou isso como um ecossistema, ou seja, a questão em si envolve muita coisa, né? Envolve treinamento, envolve talvez a questão de tráfego aéreo, né? Com o pessoal do Decea, talvez a questão mais cultural (algum grau de violação, né?) As pessoas entrando em condição IMC, mesmo sabendo que não pode entrar. Talvez o GT tem que fatiar esses microtemas para poder endereçar e, por exemplo, tratar o assunto da questão de tráfego aéreo junto ao da Decea num mini-fórum dedicado para que as ações aconteçam.

Algumas ações são mais longo prazo, outras de médio e outras de curto prazo. O Bretas trouxe uma situação aqui pode implicar mudança de regulação. Esse é um ciclo muito mais longo que entra no ciclo regulatório da Anac. Ou seja, às vezes não consegue ser implementada num curto, médio prazo. Mas, por um outro lado, algumas ações relativas à cultura aeronáutica e outras ações, talvez, relativas à interação com o Decea, criar essa proposta e etc. são mais curto prazo. Importante o GT ter esse cuidado, só para não ficar com um tempo muito grande com o GT aberto e sem estar saindo algum resultado concreto”.

Sugere ir entregando coisas menores, “mini soluções” que já ajudam e colaboram e no sentido de alinhar o discurso e ir esclarecendo a perspectiva do que deve ser feito no longo prazo.

- Milton Lima (Comissão de Segurança de Voo na Manutenção): chamou a atenção para a questão de treinamento, principalmente treinamento e emergências, considera interessante a criação do grupo de trabalho, mas também sugere, para dar conhecimento e uma melhor amplitude e participação no grupo, o BHEST ou a Anac pensar em um fórum para operadores de helicóptero.

“Eu sei que tem vários espalhados aí, pelo Brasil, tem algum congresso, alguma empresa se propõe a fazer, mas que a Anac gerasse, através do BHEST, esse fórum”, talvez aproveitando a maior população de asas rotativas em São Paulo. Então fazer não uma Reunião do BHEST, mas um congresso ou seminário para que a população toda de helicóptero participe e fique ciente do que o BHEST está fazendo. Ele entende que haveria outras sugestões e possíveis fontes de orçamento ou até patrocínios, para que realmente essas questões de treinamento fossem bem desenvolvidas e com a ciência de todos.

- o Fabio confirmou que a ideia desta reunião é exatamente definir as ações que podem ser feitas do ponto de vista do BHEST, que seja criado um grupo de trabalho, para o qual são listados a seguir as pessoas que se ofereceram como voluntários:

VOLUNTÁRIOS para o Novo GT.

Nome preliminarmente sugerido: **GT - IFR e Melhorias de Safety para helicópteros bimotores**

- Luis Eduardo Pombo Celles
- Bruno Santos Picinatti
- Thyago Hermeto
- Audir Assunção (Anac/SAR)
- Robson Vieira dos Santos (Convoo)
- Fernanda Siniscalchi
- Felipe Koeller (Omni)
- Hilton Gordilho
- Representante da SIA/GCOP/GTPI – Matheus Melo (confirmado em data posterior à reunião)

Foi colocada novamente uma pergunta para conferir com o grupo: todo mundo concorda em que dá para criar esse grupo de trabalho -dentro do BHEST- para tratar desse assunto e que daí seja estruturada uma proposta ou solicitação (para o Decea, a Anac, o segmento de asas rotativas... etc.)?... ou entendem que o âmbito dessa análise deveria ser outro?

Ninguém manifestou desacordo, portanto, damos prosseguimento à criação do novo GT.

- Thyago: “do ponto de vista Petrobras, sabemos que o treinamento para qualquer atividade complexa como é a da aviação é necessário, mas o que temos feito é buscar referências tanto nacionais como internacionais para aumentar o grau de exigência do requisito. Nós como contratantes acho que fica fácil fazer isso, a gente estabelece por exemplo uma quantidade de horas mínimas para *pilot flying* ou *not flying*.

Isso para que a equipe pense nessa possibilidade. Se é tão difícil talvez ter esse treinamento em curso, então que tenham uma quantidade de horas mínimas para essa aeronave que é bipilotada e com multitoror, muito mais complexa do que outra aeronave. Com carga de trabalho dividida.

Para onde eu tenho que melhorar? É no requisito do piloto ou no requisito de manutenção? Vai ficar mais caro? A vida não tem preço. Onde a gente pode talvez calibrar um requisito para que a segurança seja atendida?...

Como é um grupo de trabalho que pode endereçar essas questões, também acho que seria uma oportunidade, pelo menos, de refletir. Vale a pena pensar a respeito”.

- o Fabio fará essa coordenação inicial do grupo de trabalho, mediante envio e agendamento da primeira reunião e com a elaboração detalhada da ata de reunião de hoje para servir como base para definir objetivos e entregas do GT. Lembrando que um dos objetivos dessa reunião inicial é definir um coordenador do GT.

A data proposta para a 1ª reunião do GT é 25/11/2025, um dia antes da reunião trimestral do BHEST.

Ficou aberto o convite ao Vinicius Bretas para fazer parte do GT e/ou enviar um email baseado nos temas e sugestões de melhoria para o treinamento de pilotos que comentou hoje. Dada a importância do assunto (no qual vários concordaram), essa poderia ser uma fonte de informação inicial bastante interessante para focar algumas das atividades (micro temas) desse grupo de trabalho.

- Maj. Vieira: perguntado pela possibilidade de o Decea fazer parte desse GT, o Maj. expressou que poderiam num segundo momento. Enfatizou a importância de que o Decea primeiro receba a demanda, com a devida formalidade (ofício). Feito isso, será criada essa demanda dentro do Decea que -eventualmente- vai se transformar num projeto a ser analisado e tratado pela instituição.

- o Fabio Fagundes (Anac/SPO) Lembrou do evento da Anac: **Semana Safety em São Paulo, nos dias 17, 18 e 19 de novembro**. E deixou o convite aqui para todos os operadores de asas rotativas que estejam em São Paulo ou que tenham a possibilidade de se deslocar até lá, vai ser na faculdade Anhembí Morumbi, na Mooca. No último dia ele e outros colegas da Anac vão estar numa ação com a Petrobras.

A reunião foi concluída entendendo que o novo GT dará andamento aos assuntos aqui descritos:

Pendências: Realce amarelo

Itens definidos ou feitos: Realce verde.

ANEXO 1 – TRECHO DO ITEM 9 DA REUNIÃO DE 28/08/2025, ONDE O TEMA DE PAUTA FOI APRESENTADO

Outros.

- O Felipe Koeller trouxe um assunto para análise do grupo:

Tem a ver com o aumento da frota de helicópteros bimotores tanto na segurança pública e apoio à saúde como na aviação executiva, com o qual os multimotores (comuns no segmento *offshore*) estão aumentando em *onshore*. Isso, segundo o Felipe, vem implicando mais acidentes em voos por instrumentos e noturnos.

Destacou a grande diferença na infraestrutura de apoio ao voo por instrumentos, ampla e desenvolvida na aviação de asa fixa, mas bastante restrita para helicópteros. Mencionou que o único heliponto no Brasil com procedimento para aproximação por instrumentos é o Farol de São Tomé, RJ (SBFS).

Comentou as implicações de Infraestrutura física relacionadas com a aprovação desse tipo de procedimento pelo Decea.

(Obs. do BHEST.: infelizmente o DECEA não participa com frequência das reuniões do BHEST).

(Obs do Victor: citou no chat o Heliporto Porto do Açu (SBPW), em São João da Barra (RJ), que é IFR)

Na prática isso implica desvios dos regulamentos e rotas não oficiais. Citou alguns acidentes e ocorrências relacionados e a perspectiva de aumento desses casos (Ex.: descer de SP para o litoral de Santos em IMC sem uma aerovia para isso).

Assim, o assunto envolve, pilotos, helipontos, infraestrutura de tráfego aéreo e operadores. Com uma gestão de risco "irregular" e falta de "alguém " que integre essas perspectivas e conhecimento e o transforme em ações ou recomendações das autoridades e entidades envolvidas.

- O Beni: mencionou alguns casos similares envolvendo governos de estado, política e desafios de gestão, de planejamento de frota e de custos envolvidos. Particularmente o custo de combustível e como são "vendidos" em certos casos os IFR multimotores. (na perspectiva dos fabricantes).

Citou o acidente do Arcanjo, as horas requeridas para o piloto em comando nesse caso, e outros exemplos, reforçando que é uma discussão muito séria que envolve vários interesses e temas complexos, concorda na percepção da tendência em comprar aeronaves bimotor, não sendo claro -por tudo isso- se é no âmbito do BHEST que pode ser resolvido.

- O Carlos Peçanha (Anac/SAR) comentou também a complexidade do assunto e a eventual necessidade de envolver várias áreas técnicas da Anac e outras instituições. Precisando de muita análise antes de decidir para onde direcionar a eventual ação e qual seria a mais apropriada.

Dada a relevância do assunto, o Reynaldo propôs marcar uma reunião extraordinária para analisar em mais detalhe a possível contribuição do BHEST e como coordenar o desenvolvimento de uma proposta. Tentar convidar também ao DECEA e gerar um plano de ação. O Felipe vai tentar alguns contatos nesse sentido e avisa ao Fabio para enviar o convite de reunião.

Obs. do BHEST: A Associação Brasileira de pilotos de helicóptero - Abraphe, que também foi mencionada neste assunto pelo Felipe, faz parte do grupo BHEST e recebe todos os emails e convites de reunião. Infelizmente não participa com frequência.

DATA PROPOSTA PARA REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO BHEST

Outubro 30, Quinta-feira, 14-15h.

Até lá, fica o compromisso dos envolvidos de analisar mais, levantar mais dados e trazer propostas de ação.

LINKS que vale a pena lembrar:

- Para acesso ao **grupo informal do BHEST no Whatsapp**, solicitar no chat de uma reunião informando o número de WhatsApp, ou enviar email para bhest@anac.gov.br

- Para seguir o canal "ANAC Safety" no WhatsApp:

<https://whatsapp.com/channel/0029VaW7gMQJuyAJyASG0J45>

Próxima reunião do Grupo BHEST: 26/11/2025 (quarta-feira 14 – 16h)

ANEXO 2

Lista de presença (assinada mediante formulário online e via chat da reunião) –**Reunião Extraordinária do Grupo BHEST (30/10/2025).**

No	Carimbo de data/hora	Endereço de e-mail	Nome Completo	Empresa, Entidade ou Organização
1	10/30/2025 13:59:34		Wagner Ferreira Flores	HELIBRAS
2	10/30/2025 13:59:55		THYAGO SILVA HERMETO	PETROBRAS
3	10/30/2025 14:00:11		Reynaldo Ribeiro	Helipark
4	10/30/2025 14:00:26		Cynthia Mathias	Anac
5	10/30/2025 14:01:18		Matheus Luiz Maganha e Pinto de Melo	ANAC
6	10/30/2025 14:01:57		Ana Claudia D M Galvao	TAM Executiva
7	10/30/2025 14:02:04		Kleber Ferreira Rangel	OMNI TAXI AÉREO
8	10/30/2025 14:02:20		Conrado Klein	ANAC
9	10/30/2025 14:03:30		Audir Mendes de Assunção Filho	Anac
10	10/30/2025 14:04:11		Victor Melo Freire	Anac
11	10/30/2025 14:08:12		Lucas Leal Caldeira Junior	EFAI - ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL
12	10/30/2025 14:27:56		Fabio Fagundes dos Santos	ANAC
13	10/30/2025 14:28:42		Maria Clara da Costa Teixeira	CDNO/GTNO/SPL/ANAC
14	10/30/2025 14:28:54		Bruno Vieira Passos	Força Aérea Brasileira
15	10/30/2025 14:29:56		Livia Camargos Rodrigues de Oliveira	ANAC
16	10/30/2025 14:30:40		Paulo Henrique de Carvalho	Vinci Aircraft Inspections
17	10/30/2025 14:32:53		Clebio Felipe Abreu da Silva	ANAC
18	10/30/2025 14:34:56		Fernanda de Melo Siniscalchi	Advanced Air Mobility Institute
19	10/30/2025 14:36:21		ROBSON VIEIRA DOS SANTOS	CONVOO CONSULTORIA AERONÁUTICA
20	10/30/2025 14:37:24		HENRIQUE LIMA SOLIS	OMNI TAXI AEREO
21	10/30/2025 14:40:20		Luis Cordeiro	COMAER
22	10/30/2025 15:00:50		Carlos Schonhardt	Schon MANAGEMENT SOLUTIONS
23	10/30/2025 15:07:12		Bruno Santos Picinatti	PETROBRAS
24	10/30/2025 15:07:14		Felipe Koeller Rodrigues Vieira	BRASI / OMNI
25	10/30/2025 15:07:47		Rogério Possi Junior	ANAC-SAR
26	10/30/2025 15:07:53		Érica J. B. Viana Cruz	ANAC
27	10/30/2025 15:07:53		Mirian Inês Selch	Divisão de Operações Aéreas - CBMRS
28	10/30/2025 15:08:09		Fabio Padilla Castro	ANAC/Assop
29	10/30/2025 15:08:16		Hilton Gordilho Teixeira de Freitas	HGordilho Projeto e Consultoria