



AEROCLUBE DO PLANALTO CENTRAL

Manual de Gerenciamento da
Segurança Operacional

MGSO

Sumário

TERMO DE APROVAÇÃO	4
CONTROLE DE REVISÕES	5
DIVULGAÇÃO DO MGSO	6
1. IDENTIFICAÇÃO DO PEQUENO PROVEDOR DE SERVIÇO DA AVIAÇÃO CIVIL	7
2. DESCRIÇÃO DO SISTEMA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	8
RESPONSABILIDADES DOS ENVOLVIDOS NO SGSO	10
3. POLÍTICA E OBJETIVOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	11
3.1 Declaração de Compromisso	12
3.2 Responsabilidade do Gestor de Segurança	13
3.3 Descrição das Diretrizes e Intenções	15
3.4 Identificação das Responsabilidades dos Membros da Alta Gerência	18
3.5 Provimento de Recursos Humanos e Financeiros	19
3.6 Comprometimento com a Comunicação dos Eventos de Segurança Operacional (ESO) à ANAC	20
3.7 Fundamentação Legal	21
4. PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	22
5. DOCUMENTAÇÃO DO SGSO DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	23
6. GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	24
6.1. Identificação dos Perigos	24
6.2. Relatos da Aviação Civil (RAC)	25
6.2.1. Compromisso Contra Ações Punitivas	27
Conduas aceitáveis e Inaceitáveis	28
Monitoramento e Medição do NADSO	28
6.2.2. Processamento e Controle Estatístico	28
6.2.3. Divulgação das Medidas Mitigadoras Implantadas	29
6.3. Vistorias de Segurança Operacional	30
6.4. Programas Específicos Relacionados com o Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional	31
6.4.1 Programa de Gerenciamento de Recursos de Equipe (Corporate Resources Management – CRM)	31
6.4.2 Programa de Incursão em Pista	33
6.4.3 Programa de Transporte de Cargas Perigosas em Aeronaves	34
7 GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	43
7.1 Auditorias de Segurança Operacional	43
7.2 Gerenciamento da Mudança	44
8 PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL	47
8.1 Eventos Promocionais da Segurança Operacional	47
8.2 Eventos e Atividades de Conscientização em Segurança Operacional	48
8.2.1 Eventos Obrigatórios	50
8.2.1.1 Incursão em Pista	50
8.1.1.2 Recuperação de Atitudes Anormais	50
8.1.1.3 Prevenção Contra Utilização de Drogas, Medicamentos e uso abusivo de Álcool	51
8.1.2 Eventos Recomendados	52
9 RELATÓRIOS PERIÓDICOS	54

11.	LISTA DE ANEXOS:.....	55
ANEXO I	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	56
ANEXO II	PLANEJAMENTO PARA A IMPLANTAÇÃO DO SGSO EM FASES PI-SGSO DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL.....	57
ANEXO III	– PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	66
ANEXO IV	- MODELO RELATÓRIO DE PREVENÇÃO – RELPREV.....	84
ANEXO V	– RELATÓRIO INICIAL DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA (RIRE)	86
ANEXO VI	- REGISTRO E EVENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (ESO)	88
ANEXO VII	– RELATÓRIO SEMESTRAL	90
ANEXO VIII	– MODELO DE RELATÓRIO BIMESTRAL.....	94
ANEXO IX	– GERENCIAMENTO DO RISCO	95
ANEXO X	– RELATÓRIO DE VISTORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL	101
ANEXO XI	SETOR VISTORIADO DATA:	101





TERMO DE APROVAÇÃO

Aprovo a versão 02 do presente Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional desenvolvido e atualizado pelo aeroclube com validade indeterminada, a partir de 30 de janeiro de 2020, determinando que todos os diretores colaboradores, alunos e instrutores tomem conhecimento.

Formosa-GO, 30 de janeiro de 2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente



CONTROLE DE REVISÕES

O controle das revisões do MGSO será realizado na tabela abaixo e assinado pelo Gestor de Segurança Operacional.

Revisão #	Data	Capítulos afetados	Data da inserção	Responsável
Original	11/07/2011			Gestor de Segurança Operacional.
01	01/11/2014			Gestor de Segurança Operacional.
02	30/01/2020			Gestor de Segurança Operacional.

DIVULGAÇÃO DO MGSO

A lista de distribuição abaixo indica os detentores deste manual e o número da cópia controlada.

Cópia #	Detentor
01	GGAP – Gerência Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional
02	Diretor Presidente
03	Diretor de Segurança de Voo
04	Consulta interna (sócios alunos e colaboradores)
05	Gestor de Segurança Operacional

A versão aprovada e em vigor deste manual será disponibilizada na sala de *Briefing* do Aeroclube.



1. IDENTIFICAÇÃO DO PEQUENO PROVEDOR DE SERVIÇO DA AVIAÇÃO CIVIL

Nome:	Aeroclube do planalto central	
Localização:	Aeroporto de Formosa-GO Caixa Postal, 172 Formosa-GO CEP: 73801-970 SWFR – Aeroporto Municipal de Formosa-GO Localização: 15° 33' 19,98"S/47° 20' 43,71"O Elevação 959m	
Executivo Responsável:	Fabiano Aroeira Almeida	
Contato:	e-mail: fabiano.aroeira@gmail.com	Tel: (61)9847-6303
Gestor de Segurança Operacional:	Saulo Vidal Negreiros de Souza	
Contato:	e-mail: saulovidalns@yahoo.com.br	Tel: (83)9922-9796
CPF:	408.229.904-15	
E-mail do aeroclube:	contato@aeroclubeplanalto.org	
Site:	www.aeroclubeplanalto.org	

Número de horas previstas para o período de 2020	1000 horas
---	------------

O Aeroclube do Planalto Central opera com os seguintes equipamentos:

Prefixo	Pr. Esp.	Tipo	Marca/Modelo
PP-FLS	LS	Avião Monomotor	AERO BOERO 180
PP-FTC	50	Planador	KW-1 Quero-Quero
PP-FTD	AP	Planador	KW-1 Quero-Quero
PP-GLJ	LJ	Avião Monomotor	AERO BOERO 180
PT-PPF	SF	Planador	SZD-50-3 Puchacz
PT-CVA	23	Planador	L-23 Blanik
PT-ZZH	33	Planador	L-33 Blanik Solo
PP-FSD	SD	Planador	IPE-02B
PP-XSV		Planador	PW-5
PT-PJF	D7	Planador	G103 TWIN II
		Guincho	SKYLAUNCH 2



RESPONSABILIDADES DOS ENVOLVIDOS NO SGSO

A Segurança Operacional do Aeroclube do Planalto Central é responsabilidade de todos seus empregados, bem como das demais pessoas que ali trabalham. O Gestor de Segurança Operacional possui responsabilidades diretas no gerenciamento do risco das operações dessa organização, devendo manter este MGSO atualizado em relação às atividades realizadas.

Os procedimentos estabelecidos neste documento devem ser obedecidos por todos, sejam empregados, gestores, contratados ou prestadores de serviço, que estejam direta ou indiretamente envolvidos na prestação do serviço no Aeroclube do Planalto Central.





3. POLÍTICA E OBJETIVOS DE SEGURANÇA OPERACIONAL DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

O Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central, como responsável pela garantia da segurança operacional do Aeroclube do Planalto Central, declara seu compromisso perante a ANAC com a implantação, operação e manutenção de seu SGSO aqui estabelecido, visando a melhoria contínua da segurança operacional das atividades realizadas pelo Aeroclube.

Declara, ainda, conhecer as normas brasileiras aplicáveis ao gerenciamento de segurança operacional e se dispõe a contribuir com o Estado Brasileiro na promoção de uma cultura de segurança operacional na aviação civil.

Assume-se as seguintes diretrizes:

1. Encorajar os empregados a relatar questões que afetem ou possam afetar a segurança operacional;
2. Implantar um sistema de relato de aviação civil não punitivo;
3. Gerenciar a segurança operacional com a mesma importância da gestão financeira;
4. Estabelecer um sistema de identificação de perigos, que permita o gerenciamento de risco reativo, proativo e preditivo;
5. Estabelecer padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis pela ANAC;
6. Estabelecer indicadores de desempenho da segurança operacional, metas de desempenho da segurança operacional e requisitos compatíveis com a complexidade de sua operação;
7. Buscar a melhoria contínua do nível de segurança operacional;
8. Rever periodicamente o MGSO para assegurar que permaneça relevante e apropriado ao Aeroclube do Planalto Central;
9. Assumir a responsabilidade pela segurança operacional de serviços ou produtos, contratados ou adquiridos, de outras organizações; e
10. Continuar com outras diretrizes julgadas necessárias para sua operação dentro de um nível aceitável de segurança operacional.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente

3.1 Declaração de Compromisso

Eu, **Fabiano Aroeira Almeida**, Executivo Responsável do Aeroclube do Planalto Central, através deste ato declaro meu compromisso com a garantia da Segurança Operacional e das atividades desenvolvidas nesta organização, o que inclui:

- a) Continuar a implantação do SGSO de forma compatível com o tamanho, natureza e complexidades das operações desenvolvidas, conforme planejamento formal enviado à ANAC e considerando as necessidades de alterações em decorrência de mudanças no ambiente de nossas operações ou regulamentos aplicáveis;
- b) Gerenciar os riscos associados à Segurança Operacional das atividades desenvolvidas de forma padronizada e contínua, fazendo uso de abordagens reativas, proativas e preditivas à identificação de perigos, conforme a complexidade dessas operações;
- c) Encorajar os colaboradores e demais usuários de nossos serviços a relatar situações que afetem ou possam afetar a Segurança Operacional, assegurando a preservação das fontes, o cunho da não-punitividade aos autores dos Relatos da Aviação Civil (RAC) e o estabelecimento de uma Cultura Justa na organização;
- d) Estabelecer formalmente padrões organizacionais e comportamentos aceitáveis, garantindo sua divulgação a todos os colaboradores, independente de vínculo.
- e) Identificar claramente as linhas de imputabilidade e responsabilidades da gerência e demais colaboradores com respeito ao desempenho da Segurança Operacional
- f) Comunicar à Agência Nacional de Aviação Civil, através do endereço eletrônico ocorrencias.ggap@anac.gov.br, sobre qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que possa vir a ocorrer durante a realização de nossas atividades;
- g) Melhorar continuamente o nível de Segurança Operacional

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente

3.2 Responsabilidade do Gestor de Segurança

O Gestor de Segurança desta organização é imputável e responsável por:

- a) Coordenar a implantação, desenvolvimento e manutenção do SGSO;
- b) Acompanhar e reportar ao Executivo Responsável as ações estabelecidas no Planejamento formal de implantação do SGSO;
- c) Assegurar que os processos necessários ao funcionamento do SGSO sejam estabelecidos, implantados e mantidos;
- d) Acompanhar e reportar diretamente ao Executivo Responsável sobre o desempenho do SGSO;
- e) Reportar diretamente ao Executivo Responsável qualquer necessidade de aplicação de recursos para a implantação das medidas mitigadoras;
- f) Assegurar a promoção da Segurança Operacional em toda a organização;
- g) Coordenar o processo contínuo de identificação de perigos, análise e gerenciamento de riscos;
- h) Monitorar a implantação das ações de eliminação/mitigação adotadas dentro do processo de gerenciamento de risco;
- i) Fornecer ao Executivo Responsável, de forma independente, subsídios para tomadas de decisão sobre assuntos de Segurança Operacional;
- j) Assistir às demais áreas funcionais da organização na matéria de Segurança Operacional;
- k) Elaborar e manter atualizado o MGSO;
- l) Divulgar o MGSO em âmbito interno e externo (organizações envolvidas nas ações integradas de gerenciamento da Segurança Operacional na mesma localidade);
- m) Auditar periodicamente as atividades da organização quanto ao cumprimento dos requisitos estabelecidos de Segurança Operacional;
- n) Prover os relatórios obrigatórios previstos nos regulamentos da ANAC sobre o desempenho da Segurança Operacional;

- o) Ser o interlocutor entre esta organização e a ANAC em assuntos de Segurança Operacional;
- p) Manter a documentação da Segurança Operacional, conforme critérios definidos neste MGSO; e
- q) Planejar, organizar, controlar e avaliar a eficácia do treinamento de Segurança Operacional.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Saulo Vidal Negreiros de Souza
Gestor de Segurança Operacional



3.3 Descrição das Diretrizes e Intenções

O efetivo gerenciamento da Segurança Operacional nesta organização se fundamenta sobre os seguintes princípios:

- a) Impessoalidade para a tomada de Decisões relacionadas à Segurança Operacional, priorizando sempre a melhoria do nível de Segurança Operacional sobre objetivos de produção quando conflitantes;
- b) Inaceitabilidade de condutas ou atos que representem violação às normas internas de Segurança Operacional, regulamentos da autoridade de aviação civil e demais legislações pertinentes;
- c) Identificação proativa de condições latentes que possam comprometer o desempenho da Segurança Operacional;
- d) Redução do risco operacional a um nível tão baixo quanto racionalmente praticável;
- e) Participação de todos os colaboradores para consolidação de uma cultura de Segurança Operacional;
- f) Valorização do relato voluntário como ferramenta de identificação de perigos às operações;
- g) Melhoria contínua do desempenho da Segurança Operacional.

Para o gerenciamento da Segurança Operacional nesta organização, estabeleço as seguintes Diretrizes:

- a) Integração da Segurança Operacional de forma sistemática a todas as atividades desenvolvidas nesta organização;
- b) Alocação de forma equilibrada dos recursos (humanos e financeiros) entre as ações para consecução dos objetivos de Produção e de Proteção (Gestão da Segurança Operacional);
- c) Planejamento formal da implementação do SGSO dentro da organização, estabelecendo mecanismos para acompanhamento sistemático dessa implantação;
- d) Gerenciamento dos riscos associados às operações de forma padronizada e contínua, fazendo uso de abordagens reativas, proativas e preditivas à identificação de perigos, conforme a complexidade dessas operações;
- e) Procedimentos, padrões e demais elementos necessários para a Garantia da Segurança Operacional em níveis aceitáveis para a organização e para o Estado Brasileiro;
- f) Programa de instrução em Segurança Operacional contínuo a fim de garantir a capacitação necessária para o desenvolvimento das atividades dentro de níveis aceitáveis de Segurança Operacional;

- g) Atribuições e responsabilidades de cada função dentro da organização no que tange à Segurança Operacional;
- h) Elaboração de uma estrutura organizacional formal com adequada à demanda de serviço relativa às questões de Segurança Operacional;
- i) Requisitos para supervisão dos serviços prestados por terceiros visando a garantia da Segurança Operacional das operações;
- j) Promover o uso do Relato de Aviação Civil (RAC) como ferramenta de identificação de perigos e garantir a confidencialidade e o caráter de não-punitividade aos autores;
- k) Não utilização de relatos de Segurança Operacional com outra finalidade que não a melhoria da Segurança Operacional;
- l) Consolidação de todos os requisitos, padrões e procedimentos definidos para o estabelecimento do SGSO em um Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional, revisando sistematicamente a fim de manter sua atualização e adequabilidade à realidade de nossas operações e regulamentos aplicáveis; e
- m) Promoção de um efetivo fluxo de comunicação relacionado à Segurança Operacional, incluindo a coleta de dados e informações, a divulgação de recomendações de Segurança Operacional e do conteúdo deste Manual para todos os colaboradores da organização.

Perante nossos clientes, colaboradores, Autoridade de Aviação Civil e demais partes interessadas, assumo as seguintes intenções globais:

- a) Envidar todos os esforços para a garantia da Segurança Operacional de nossas atividades, priorizando a alocação dos recursos disponíveis para essa finalidade;
- b) Garantir que todos os nossos colaboradores, independentemente de vínculo, cumpram o disposto nos regulamentos emitidos pela autoridade de aviação civil e o disposto neste Manual e seus apêndices. Serão consideradas inaceitáveis quaisquer violações às normas internas de Segurança Operacional ou às estabelecidas pela Autoridade de Aviação Civil;
- c) Manter este Manual atualizado e repassar à ANAC quaisquer alterações processadas no menor intervalo de tempo praticável;
- d) Revisar anualmente a política e os objetivos de Segurança Operacional para assegurar que permaneçam relevantes e apropriados à nossa organização;
- e) Encorajar os colaboradores e demais usuários de nossos serviços a relatar situações que afetem ou possam afetar a Segurança Operacional, assegurando a preservação das fontes, o cunho da não-punitividade aos autores dos Relatos da Aviação Civil (RAC) e o estabelecimento de uma Cultura Justa na organização;



Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO

- f) Motivar todos os colaboradores no sentido de buscar a melhoria contínua da Segurança Operacional em nossas atividades, reconhecendo que cada um possui sua parcela de cooperação nos resultados operacionais e no desempenho da Segurança Operacional;
- g) Fornecer à Agência Nacional de Aviação Civil dados e informações relacionados ao desempenho de nossas atividades, colaborando para o incremento do nível de Segurança Operacional Brasileiro.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente



3.4 Identificação das Responsabilidades dos Membros da Alta Gerência

As responsabilidades e as imputabilidades estão interligadas na Segurança Operacional. Ao tempo em que todos os membros da organização são individualmente responsáveis por seus atos, eles também podem ser chamados pelos seus superiores a responder por suas ações referentes ao desempenho da Segurança Operacional em suas funções.

Apesar de todos serem imputáveis por suas próprias ações, gerentes e supervisores são imputáveis pelo desempenho de todo o grupo subordinado a eles. A imputabilidade é uma via de mão-dupla. Gestores também são imputáveis por assegurar que seus subordinados possuem os recursos, treinamento e experiência necessários para o desempenho seguro de suas atribuições.

Para o efetivo funcionamento de nosso SGSO e efeitos legais, fica estabelecido que responde pela Segurança Operacional da organização o seu Executivo Responsável. O Executivo Responsável é imputável pelo Gerenciamento da Segurança Operacional no âmbito desta organização e responsável especificamente por:

- a) Aprovar a Política de Segurança Operacional;
- b) Aprovar o planejamento de implantação do SGSO e suas revisões;
- c) Aprovar os Indicadores e Metas de Segurança Operacional;
- d) Aprovar o Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- e) Alocar os recursos (humanos e financeiros) requeridos para a condução das operações desenvolvidas pela organização;
- f) Garantir que a organização cumpra com todos os regulamentos aplicáveis e a legislação vigente; e
- g) Garantir o comprometimento em todos os níveis da organização com a Segurança Operacional.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente

3.5 Provimento de Recursos Humanos e Financeiros

Os Recursos Humanos desta organização são responsáveis pelo sucesso do SGSO. É vital que os profissionais desta organização possuam conhecimentos de SGSO, desenvolvam a Cultura de Segurança Operacional e tenham atitudes proativas para atingir o êxito em suas atividades.

O Gestor de Segurança Operacional é o responsável pelo levantamento inicial de todos os recursos financeiros e humanos necessários para a implantação do MGSO desta empresa, bem como uma revisão periódica a cada seis meses, para a manutenção de seu cumprimento. Após cada levantamento, encaminhará ao Executivo Responsável pela organização as suas necessidades para o cumprimento do MGSO.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente



VOO À VELA
Aeroclube do Planalto Central

3.6 Comprometimento com a Comunicação dos Eventos de Segurança Operacional (ESO) à ANAC

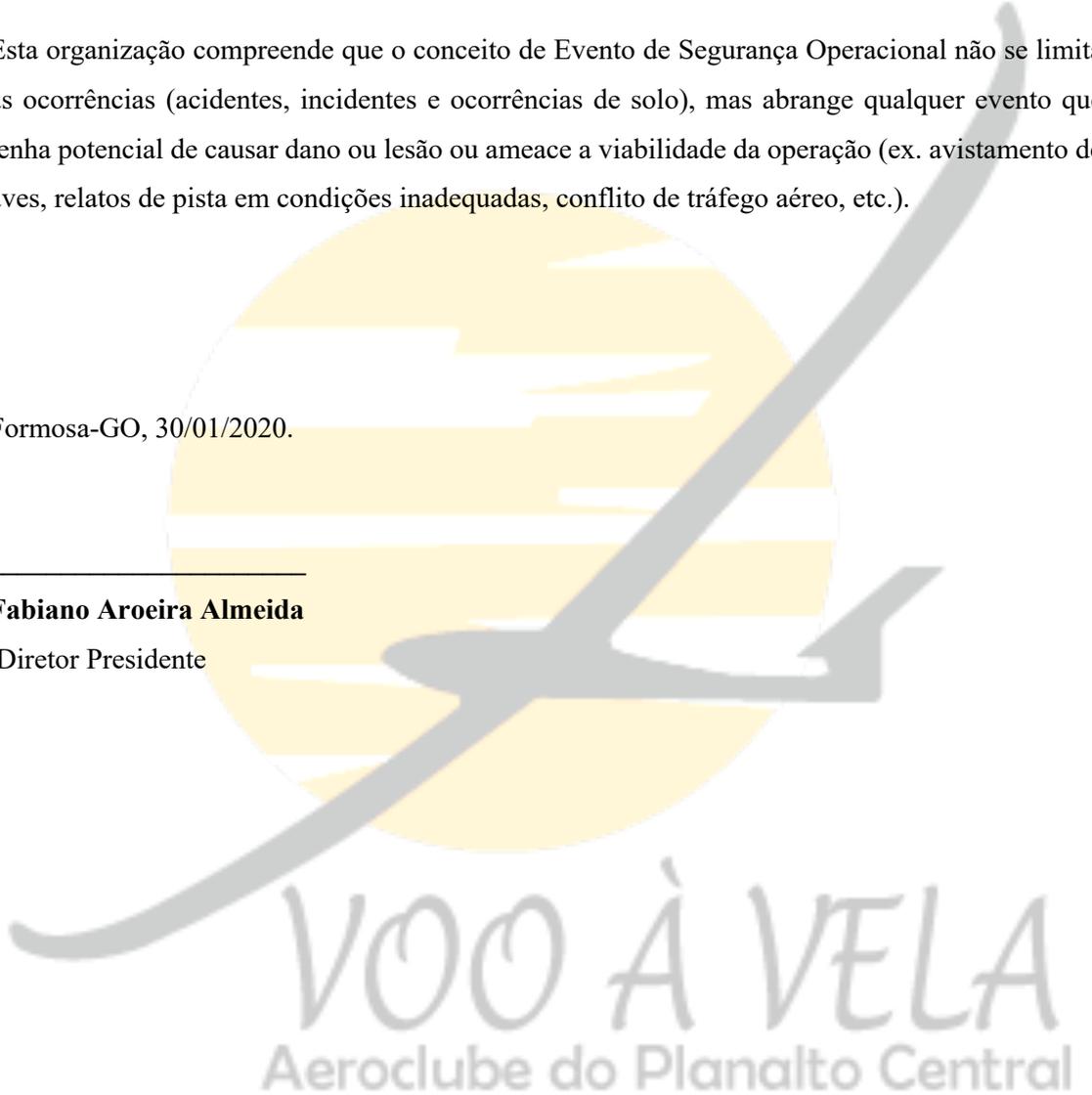
A comunicação dos Eventos de Segurança Operacional tem por objetivo cumprir a legislação, visando à identificação dos perigos. A motivação desta organização em informar tais eventos reflete o nosso compromisso de cumprir os requisitos regulamentares e contribuir de forma reativa e proativa para a melhoria contínua da Segurança Operacional do Estado Brasileiro.

Esta organização compreende que o conceito de Evento de Segurança Operacional não se limita às ocorrências (acidentes, incidentes e ocorrências de solo), mas abrange qualquer evento que tenha potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação (ex. avistamento de aves, relatos de pista em condições inadequadas, conflito de tráfego aéreo, etc.).

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente

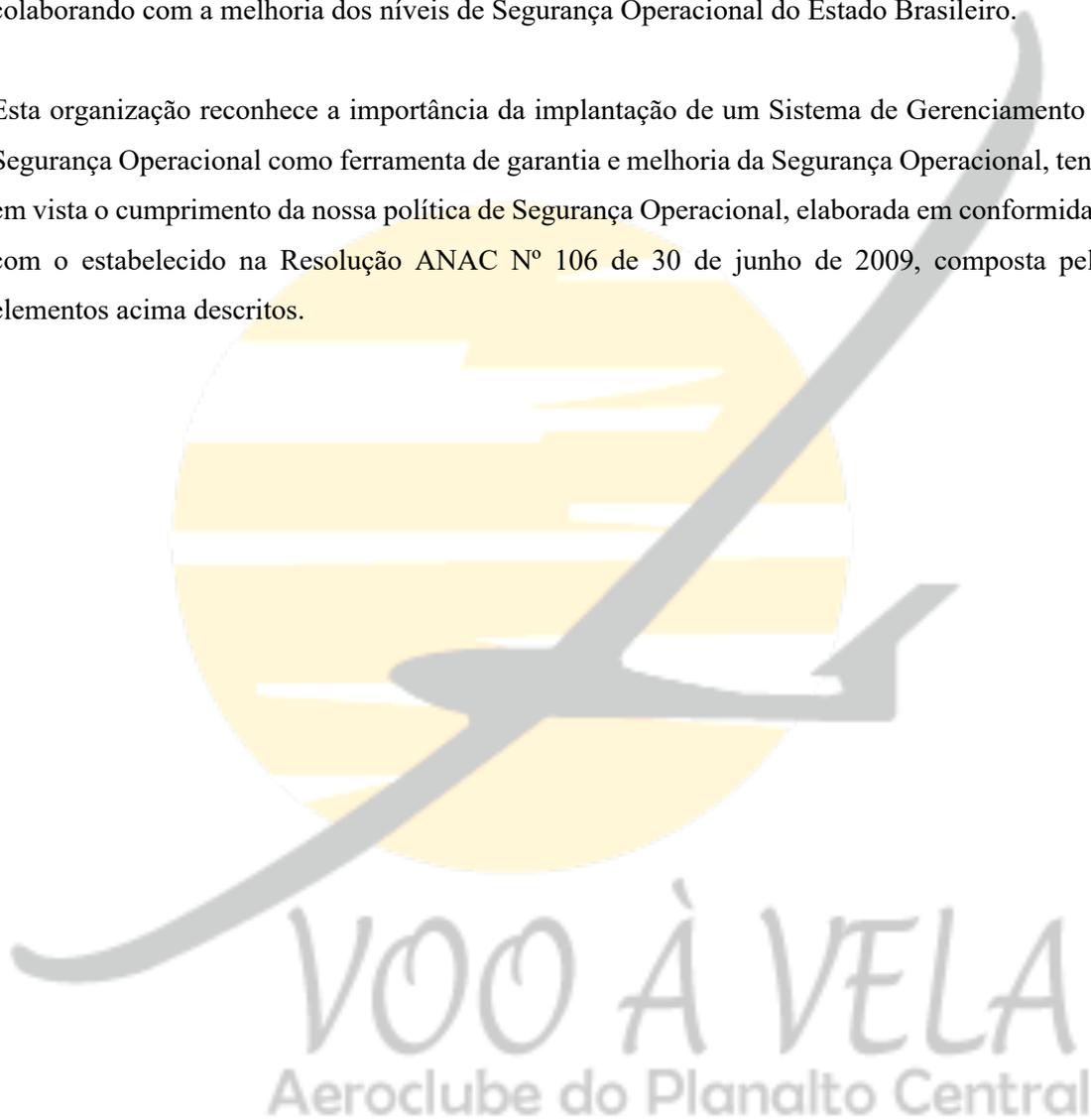


VOO À VELA
Aeroclube do Planalto Central

3.7 Fundamentação Legal

A política de Segurança Operacional do Aeroclube do Planalto Central compreende os princípios, diretrizes e intenções estabelecidos e declarados por nossa organização para o gerenciamento da Segurança Operacional. Aplica-se a todos os nossos gestores e colaboradores visando servir de orientação para a condução de nossas atividades de forma a se atingir a melhoria contínua da Segurança Operacional, respeitando os padrões nacionais e internacionais estabelecidos, colaborando com a melhoria dos níveis de Segurança Operacional do Estado Brasileiro.

Esta organização reconhece a importância da implantação de um Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional como ferramenta de garantia e melhoria da Segurança Operacional, tendo em vista o cumprimento da nossa política de Segurança Operacional, elaborada em conformidade com o estabelecido na Resolução ANAC Nº 106 de 30 de junho de 2009, composta pelos elementos acima descritos.



4. PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIAS DO AERoclube DO PLANALTO CENTRAL

O Aeroclube do Planalto Central desenvolveu e deverá manter, como uma das atividades de garantia de segurança operacional, processos formais de resposta a emergências, organizados no formato de um Plano de Resposta a Emergências – PRE .

Considera-se uma emergência qualquer evento que possua a potencialidade de causar grandes danos, desordem, paralisar ou impactar de forma significativa as atividades do Aeroclube do planalto central por período considerável de tempo, podendo envolver situação econômica, política, social, conjuntural ou de qualquer outra natureza.

A finalidade do PRE do Aeroclube do Planalto Central é garantir que haja:

- a) Transição tranquila e eficiente das operações normais para as de emergência;
- b) Delegação de autoridades e responsabilidades pela emergência;
- c) Definição de competências daqueles envolvidos com a resposta à emergência;
- d) Autorização da alta gerência para o acionamento das medidas contidas no plano;
- e) Coordenação de esforços com outras organizações para se lidar com a emergência; e
- f) Continuação segura das operações ou retorno às operações normais assim que possível.

O Aeroclube do Planalto Central assegura que seu PRE está respaldado por recursos operacionais, comprometendo-se a realizar treinamentos e exercícios simulados, a cada 24 meses, no mínimo. Sempre que o Aeroclube do planalto central acionar seu PRE em função de ocorrência aeronáutica, enviará à GGAP um relatório do funcionamento do Plano por meio de um Relatório Inicial de Resposta a Emergência – RIRE (Anexo 05).

O PRE será amplamente divulgado a todos os colaboradores, sendo que um treinamento mais específico será dado aos integrantes a serem acionados nas emergências.

O PRE encontra-se no Anexo 05 do MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

5. DOCUMENTAÇÃO DO SGSO DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

O Aeroclube do Planalto Central se compromete a manter em arquivo os documentos considerados fundamentais ou relevantes para a garantia da segurança de nossas operações, bem como outras informações relacionadas aos requisitos regulatórios brasileiros e às melhores práticas da indústria.

O Gestor de Segurança Operacional é o responsável pela manutenção do sistema de controle dos documentos relacionados com o SGSO do Aeroclube do Planalto Central.

As informações serão guardadas em papel e em arquivos digitais, utilizando-se um sistema estruturado que permite comprovar sua legitimidade, datas originais, bem como sua rastreabilidade.



6. GERENCIAMENTO DO RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL PELO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

Perigo é toda condição, objeto ou atividade que potencialmente pode causar lesões às pessoas ou danos aos bens. Um perigo está naturalmente presente na operação e são as possíveis consequências de sua existência que devem ser monitoradas.

Risco é a análise das consequências do perigo, expressa em termos de probabilidade e severidade, tomando-se como referência sempre a pior situação possível.

Gerenciamento do Risco é a identificação, análise e eliminação, e/ou mitigação dos riscos, que ameaçam as capacidades de uma organização, a um nível significativo. Indica a alocação equilibrada dos recursos, visando enfrentar todos os riscos e realizar um controle e mitigação viáveis dos mesmos.

O Aeroclube do Planalto Central realizará a coleta de dados relativos à segurança de suas operações aéreas e, em consequência, desenvolverá e manterá um banco de dados de segurança operacional e sistemas de processamento que forneçam a identificação de perigos e tendências, assim como as análises e avaliações dos riscos associados, permitindo o planejamento de atividades que busquem mitigar os riscos de segurança operacional.

6.1. Identificação dos Perigos

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá meios formais de coletar, armazenar, reagir e gerar *feedback* sobre os perigos das operações, combinando métodos reativos, preventivos e preditivos de obtenção dos dados de segurança operacional, que incluem Recomendações de Segurança Operacional, sistemas de reporte mandatórios e confidenciais, Relatos da Aviação Civil - RAC, Vistorias e Auditorias de Segurança Operacional.

É considerada como perigo potencial a ocorrência de situações específicas em sua operação, tais como aumento incomum de Eventos de Segurança Operacional (ESO) ou de infrações, previsão de importantes mudanças operacionais ou períodos de mudanças organizacionais significativas.

Os processos de identificação de perigos incluem os seguintes passos:

- a) Identificação de perigos, eventos ou fatos relacionados à segurança operacional;
- b) Coleta e armazenamento de dados de segurança operacional;
- c) Análise dos dados de segurança operacional; e

- d) Distribuição de informações de segurança operacional, obtidas a partir dos dados coletados e analisados.

As ocorrências que indiquem desempenho deficiente da segurança operacional no Aeroclube do planalto central, como dificuldades de serviço, ocorrências anormais, ocorrências de solo, incidentes e acidentes aeronáuticos, consideradas como Eventos de Segurança Operacional - ESO serão reportadas à ANAC/GGAP, independentemente de outras comunicações exigidas em regulamento específico. A comunicação será feita preferencialmente através do endereço eletrônico ocorrencia.ggap@anac.gov.br, ou, na indisponibilidade deste, por outro meio cabível. Acidentes e incidentes serão reportados imediatamente. As demais ocorrências serão reportadas em prazo não superior a sete dias.

As fontes para a identificação de perigos a segurança operacional incluem principalmente os Relatos de Aviação Civil e as Vistorias de Segurança Operacional.

A identificação dos perigos consiste em analisar os tipos de operações realizadas pela entidade e diagnosticar os perigos em potencial que as mesmas possam trazer a pessoal, equipamentos e propriedades.

Tipo de Operação	Perigo Específico	Perigo Genérico
Instrução de Voo Elementar.	Pouso e Decolagem.	Descontrole de Aeronave no Solo.
Voo de Sócios.	Pouso e Decolagem.	Rotação antes da VR, Pouso placado.
Reboque de Planador.	Decolagem.	Coordenação falha entre as aeronaves.
Voo de Planador.	Pouso.	Julgamento equivocado na aproximação.
Lançamento por Guincho.	Decolagem.	Demora nas avaliações da velocidade e da tendência a queda de asa.
Lançamento por Guincho.	Decolagem e recolhimento do cabo.	Presença de pessoas durante o lançamento e recolhimento do cabo.

6.2. Relatos da Aviação Civil (RAC)

Os Relatos da Aviação Civil permitem que qualquer pessoa relate situações de perigo, real ou potencial, observadas ou que delas teve conhecimento, facilitando a identificação reativa e proativa dos perigos à segurança operacional.

O Relato da Aviação Civil será incentivado dentro no Aeroclube do Planalto Central, possibilitando a adoção das ações corretivas adequadas o mais cedo possível, de forma a eliminar ou mitigar os riscos decorrentes dos perigos identificados. O formulário adotado será o Relatório de Prevenção, conforme anexo 04.

O RELPREV é uma das ferramentas mais eficazes para a PREVENÇÃO de acidentes e incidentes aeronáuticos, bem como para se evitar situações de risco durante as operações realizadas em solo, conhecidas como Ocorrências de Solo. O formulário padrão (frente e verso) do RELPREV pode ser encontrado em vários locais de fácil acesso, como na caixa SIPAER, situada na sala de brífim.

Seu preenchimento é muito fácil. O Relatório de Prevenção é do interesse do Aeroclube, do Sistema de Aviação Civil e do SIPAER – Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Todos os que lidam direta ou indiretamente com a atividade aérea, podem e devem preenchê-lo, sempre que tomarem conhecimento ou forem protagonistas de um ato ou de uma situação de perigo ou risco potencial.

É muito importante ressaltar que ninguém, em hipótese alguma, sob nenhum argumento ou pretexto, será punido por preencher um RELPREV. Muito pelo contrário, será apoiado, encorajado e sua iniciativa servirá de exemplo aos demais. O RELPREV também não precisa ser assinado, porém, se for, quem o preencher receberá sempre um feedback sobre as providências preventivas adotadas ou em fase de implementação.

Uma vez preenchido e encaminhado ao Gestor de Segurança Operacional, o mesmo será analisado e processado, e o ensinamento extraído representará, através das Recomendações de Segurança Operacional expedidas, um efetivo trabalho de prevenção, para que a situação de perigo e/ou de risco potencial narradas sejam identificadas, eliminadas ou mitigadas, evitando que as mesmas voltem a acontecer. O preenchimento do RELPREV contribui para a elevação dos níveis de Segurança Operacional do Aeroclube do Planalto Central.

O Aeroclube do Planalto Central desenvolve um sistema de Relato da Aviação Civil que seja voluntário, confidencial e não punitivo, no que diz respeito a erros não premeditados ou inadvertidos, exceto em casos que envolvam negligência ou violação intencional.

O sistema de Relato da Aviação Civil adotado pelo Aeroclube do Planalto Central assegurará as condições necessárias para a efetiva comunicação de Eventos de Segurança Operacional, incluindo as condições aplicáveis de proteção contra ações disciplinares e/ou medidas administrativas (ações punitivas).

O sistema de RAC adotado pelo Aeroclube do Planalto Central incentivará a sua utilização para eventos internos de incidentes e condições de perigo, considerando tanto os fatos relativos à própria entidade como a terceiros.

O Aeroclube do Planalto Central incentivará também o uso do Relato da Aviação Civil externo constante no portal da ANAC (www.anac.gov.br), inclusive durante os seus eventos de promoção da segurança operacional.

O Relato da Aviação Civil poderá ser preenchido anonimamente ou com a identificação da fonte. Em ambos os casos será dada ampla divulgação das medidas mitigadoras implantadas em decorrência do mesmo. Caso seja identificado, o Aeroclube do Planalto Central enviará ao autor do relato informações com relação às medidas corretivas tomadas para a mitigação do risco relatado.

O Aeroclube do Planalto Central assegurará, no seu âmbito de atuação, a proteção da fonte contra ações punitivas, disciplinares e/ou medidas administrativas, condição fundamental para assegurar a efetiva comunicação de eventos relacionados à segurança operacional através de Relato da Aviação Civil. O preenchimento de Relato da Aviação Civil não substitui a realização de outros procedimentos previstos para a mesma situação no âmbito da ANAC.

O Aeroclube do Planalto Central irá divulgar os Relatos da Aviação Civil sobre as ocorrências a ele afetas sempre que entender que os ensinamentos podem ajudar a outras organizações e operadores.

O Aeroclube do Planalto Central manterá o registro dos relatos reportados, além de proteger a fonte das informações contra a publicação de suas informações pessoais.

6.2.1. Compromisso Contra Ações Punitivas

O Aeroclube do Planalto Central possui uma cultura de cooperação, sendo as relações de trabalho pautadas pela confiança mútua, com raízes em valores extremamente sólidos. A cultura do

aeroclube é também considerada flexível, pois as pessoas têm espaço para sugerir adaptações em procedimentos existentes, objetivando sempre a melhoria de processos.

Os Diretores do Aeroclube colaboram para que seja uma cultura justa, onde o profissionalismo e a honestidade fazem parte da sua essência, e uma cultura de aprendizado, onde, além dos investimentos constantes em treinamentos, as pessoas são incentivadas a participar do processo de construção do conhecimento da organização.

Os Diretores entendem que pessoas são passíveis de erros e tais erros devem ser gerenciados. As correções e tratativas para erros não-intencionais não possuem caráter punitivo.

Condutas aceitáveis e Inaceitáveis

Os padrões organizacionais e definição de comportamentos aceitáveis e inaceitáveis devem seguir o Regimento Interno do Aeroclube do Planalto Central.

Monitoramento e Medição do NADSO

O NADSO (Nível Aceitável do Desempenho da Segurança Operacional) será medido e computado com base na análise de risco dos perigos latentes encontrados na instituição, e após as auditorias de segurança operacional, utilizando-se a doutrina ALARP (As Low As Reasonable Possible), mantendo as operações em um nível aceitável de risco ou tolerável com implementação de ações mitigadoras.

Seu monitoramento será constante, com base nas vistorias, reportes gerenciais, RAC e observação diária do comportamento das operações.

6.2.2. Processamento e Controle Estatístico

O Gestor de Segurança Operacional do Aeroclube recebe via e-mail (segoperacional_apc@hotmail.com), pessoalmente ou verbalmente os relatórios de prevenção e coleta o mesmo na caixa SIPAER.

Após o recebimento e transferência, se necessário, para o formulário específico (Vide Anexo 04) o Gestor de Segurança Operacional deve proceder da seguinte maneira:

1. Numerar o RELPREV de acordo com o número da planilha.

2. Digitalizá-lo e convertê-lo no formato PDF.
3. Lançar na planilha.

Tratando-se de situações relacionadas ao âmbito do Aeroclube, o encaminhamento e providências cabíveis são realizados pelo próprio Gestor de Segurança Operacional do Aeroclube do Planalto Central.

Tratando-se de situações ocorridas além do âmbito do aeroclube, o relatório de prevenção deve se encaminhado, ao Elo SIPAER da organização responsável.

Todas as informações referentes ao RELPREV, RSO, seu cumprimento e estatísticas, são armazenadas, monitoradas pelo Gestor de Segurança Operacional, através de planilha Excel.

O texto de uma RSO deve ser claro e objetivo na forma e no conteúdo, de modo que a interpretação conduza ao seu cumprimento eficaz. Para efeito da sua confecção, deverá contemplar o destinatário, a ação e o prazo estabelecido, quando for o caso.

Caso o responsável pelo cumprimento da RSO julgue que a mesma se mostre inviável, deve informar ao Gestor de Segurança Operacional, através de e-mail, assim que recebê-la, para que o Gestor de Segurança Operacional possa avaliar essas colocações e despachar com o Diretor Presidente.

6.2.3. Divulgação das Medidas Mitigadoras Implantadas

O relator do RELPREV poderá, no ato do preenchimento, identificar-se ou não. Caso o colaborador não se identifique, o RELPREV deverá ser encaminhado via malote, ou então depositado nas caixas coletoras de RELPREV.

O colaborador que se identificar receberá um feedback sobre todas as ações mitigadoras adotadas, visando fechar o ciclo de prevenção.

6.2.3.1. Medida mitigadora

Tendo estabelecido os perigos às operações, se faz necessário a quantificação quanto a probabilidade e a severidade do risco relativos aos perigos detectados. Com esta análise concluída se torna necessário a mitigação dos riscos que se julguem toleráveis. Caso o risco se evidencie inaceitável, uma mudança operacional deve ser realizada.

Perigo	Severidade/ Probabilidade	Risco	Mitigação
Descontrole de aeronave no solo	2C	Aceitável com mitigação	Instrutor capacitado para o exercício da função e clareza no <i>briefing</i> de troca de comandos
Rotação antes da VR	3D	Aceitável com mitigação	Conhecimento do envelope da aeronave, peso e balanceamento antes dos voos
Pouso placado	3C	Aceitável com mitigação	Voos de repasse constantes com instrutor habilitado
Incorreta coordenação entre as aeronaves	2C	Aceitável com mitigação	Ênfase na comunicação e treinamento
Mau julgamento na aproximação	1B	Aceitável	
Demora nas avaliações da velocidade e da tendência a queda de asa.	3A	Inaceitável sob as circunstâncias existentes	Instrutor capacitado, <i>briefing</i> de panes, operador do guincho capacitado.
Presença de pessoas durante o lançamento e recolhimento do cabo.	3A	Inaceitável sob as circunstâncias existentes	Operador do guincho capacitado, avisos de operação e passagem de cabo.

6.3. Vistorias de Segurança Operacional

A forma mais simples de verificação de segurança operacional envolve a realização de vistorias em todas as áreas operacionais da organização. Conversar com os funcionários e supervisores, testemunhar as práticas correntes de trabalho, dentre outras atividades, de maneira informal, proporciona percepções valiosas sobre o desempenho da segurança operacional.

O Gestor de Segurança Operacional realizará Vistorias de Segurança Operacional regularmente no Aeroclube do Planalto Central, objetivando a identificação de perigos e tendências de segurança operacional e avaliar o cumprimento de requisitos, planos e procedimentos organizacionais.

As Vistorias de Segurança Operacional devem ser realizadas, no mínimo, duas vezes por ano em cada setor do Aeroclube do Planalto Central. Conforme as circunstâncias, um intervalo menor de tempo pode ser adotado.

Considerando-se as peculiaridades da organização, a Vistoria de Segurança Operacional deve ser abrangente e ter a profundidade suficiente para determinar as condições reais existentes de modo que possam ser detectadas todas as condições e atos inseguros existentes nos setores vistoriados.

Uma vez identificadas as áreas deficientes, o Gestor de Segurança Operacional planejará medidas corretivas exequíveis, adequadas e aceitáveis, colocando-as em prática.

Após a realização de Vistorias de Segurança Operacional, o Gestor de Segurança Operacional, como responsável pela vistoria, elaborará um Relatório de Vistoria de Segurança Operacional, contendo os perigos observados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.

Os Relatórios de Vistoria de Segurança Operacional devem ser guardados por cinco anos e estar disponíveis sempre que solicitados pela ANAC.

6.3.1. Programação das Vistorias Anuais de Segurança Operacional Ano 2020

Setor	Data	Responsável
Operações	Maio	Saulo Vidal Negreiros de Souza
Hangar	Junho	Saulo Vidal Negreiros de Souza
Operações	Novembro	Saulo Vidal Negreiros de Souza
Hangar	Dezembro	Saulo Vidal Negreiros de Souza

6.4. Programas Específicos Relacionados com o Gerenciamento do Risco à Segurança Operacional

6.4.1 Programa de Gerenciamento de Recursos de Equipe (Corporate Resources Management – CRM)

Nos primórdios da aviação, os treinamentos operacionais se dirigiam apenas aos tripulantes técnicos, preocupando-se, quase que exclusivamente, com os aspectos técnicos relacionados ao seu desempenho individual durante o voo.

Pesquisas com base em investigações das causas de acidentes e incidentes aeronáuticos, ocorridos com aeronaves de empresas aéreas comerciais, mostraram aspectos que tiveram o elemento humano como fator contribuinte.

Tais constatações suscitaram o consenso entre as empresas aéreas, indústria aeronáutica e governo quanto à necessidade de incrementar Programas de Treinamento em Fatores Humanos, com o objetivo de melhorar a coordenação e o gerenciamento de toda a tripulação de voo.

Assim, foi implementado o Treinamento em Gerenciamento de Recursos da Cabine (*Cockpit Resources Management - CRM*), visando à minimização do erro humano como fator contribuinte para acidentes e incidentes aeronáuticos, sendo ministrado, a princípio, apenas à tripulação técnica, como parte integrante do Treinamento de Operações de Voo.

Posteriormente, o termo *Cockpit* (Cabine) evoluiu para *Crew* (Tripulação), passando o Treinamento de Gerenciamento de Recursos da Tripulação (*Crew Resources Management - CRM*) a buscar uma melhor coordenação dos tripulantes envolvidos com a operação da aeronave em prol da otimização da Segurança de Voo.

Atualmente, apesar de serem utilizadas denominações variadas do referido Treinamento (Gerenciamento de Recursos da Companhia / Equipes - *Company / Corporate Resources Management*) por algumas organizações, estas não são ainda consagradas universalmente.

Os conceitos de *CRM* estão baseados na premissa de que um elevado grau de proficiência técnica é essencial para que as operações aéreas sejam seguras, eficientes e eficazes. O conhecimento de conceitos de *CRM* nunca compensará a falta de proficiência técnica. Da mesma forma, uma elevada proficiência técnica não garantirá operações seguras sem que haja a coordenação de toda a equipe.

A experiência tem demonstrado que os conceitos de *CRM* não podem ser absorvidos num curto espaço de tempo, por melhor que seja a qualidade do Treinamento em *CRM*, requerendo um reforço contínuo.

Atualmente, há vários métodos úteis utilizados no Treinamento em *CRM*, sendo que alguns são de caráter universal, cujos fundamentos abaixo relacionados são altamente recomendados: O Treinamento em *CRM* deve enfatizar o trabalho de equipe, e não a competência técnica individual, visando a eficiência e a eficácia no desempenho operacional.

O Treinamento em *CRM* deve criar oportunidades para que o grupo ponha em prática e desenvolva os conceitos de liderança e trabalho de equipe, de acordo com a sua real função.

A inclusão de situações que envolvam operações de rotina, no Treinamento em *CRM*, tem um forte efeito positivo nos participantes, devido aos exercícios ali vivenciados, contribuindo para a redução do estresse em momentos de alta carga de trabalho. A contínua prática de *CRM* permite, também, um desempenho satisfatório do grupo durante situações de emergência, quando a pressão do tempo exige uma resposta rápida.

O Treinamento em *CRM* se define pelas seguintes características:

- a) Consiste na aplicação dos conceitos de Fatores Humanos para a melhoria do desempenho da equipe;
- b) Engloba todo o pessoal envolvido com a atividade aérea;
- c) Deve fazer parte de todo tipo de treinamento de voo;
- d) Está focado nas atitudes e comportamentos das equipes e seus impactos na Segurança de Voo;
- e) Requer a participação de todos; e
- f) Oferece a oportunidade para que cada indivíduo e seu grupo analisem suas próprias atitudes e promovam as mudanças apropriadas, com a finalidade de otimizar sua capacidade de trabalho em equipe e tomada de decisão.

A correta aplicação dos conceitos nas sessões de Prática de *CRM* representa um meio extremamente eficaz para desenvolver e fortalecer as atitudes ditadas pela Filosofia de *CRM*.

O êxito no treinamento em *CRM* depende do compromisso por parte da alta administração, dos facilitadores e dos participantes, em suma, de toda a organização no comprometimento com a filosofia de *CRM*.

6.4.2 Programa de Incursão em Pista

Toda ocorrência em aeródromo constituída pela presença incorreta de aeronave, veículo ou pessoa na zona protegida de uma superfície designada para o pouso ou para a decolagem de uma aeronave é considerada uma *incursão em pista*.

O número de *incursões em pista* tem aumentado nos últimos anos e apesar de a maioria das *incursões* não caracterizar incidente de tráfego aéreo, existe potencial de perigo para que isto aconteça ou possa gerar as condições para a ocorrência de um acidente aeronáutico.

Considerando que há um crescimento do movimento de tráfego aéreo nos aeródromos brasileiros, pode-se inferir que haverá um aumento do potencial de perigo para as incursões em pista se não forem adotadas medidas preventivas capazes de reduzir a recorrência dessas condições indesejáveis. Dessa forma, devem ser observados procedimentos para prevenir as ocorrências de incursão em pista nos aeródromos brasileiros.

Grande parte das incursões em pista, inclusive aquelas que redundaram em incidentes de tráfego aéreo e até mesmo em acidentes aeronáuticos de grandes proporções, ocorreram, entre outros fatores contribuintes, por erro no entendimento das mensagens ATS.

As falhas mais comuns são caracterizadas por abreviações das autorizações, numerais usados em grupo, omissão de indicativos de chamada e frases que incluam "certo", "okey" e "positivo". Dessa forma, é necessária a utilização da fraseologia aeronáutica conforme explicitada nas regras vigentes, inclusive o cotejamento, quando requerido, para evitar recorrências de incursão em pista.

Será executado periodicamente pelo Aeroclube do Planalto Central um treinamento com seus usuários enfatizando o uso da fraseologia padrão. O uso aleatório de termos não previstos na fraseologia deve ser evitado, pois proporciona erros e compromete a eficiência de um órgão ATS.

O Aeroclube do Planalto Central compromete-se a informar à administração aeroportuária local e à ANAC toda ocorrência de incursão em pista envolvendo suas operações aéreas, e ainda sobre a presença de animais, pássaros e objetos nas pistas dos aeródromos civis brasileiros.

6.4.3 Programa de Transporte de Cargas Perigosas em Aeronaves

Desde 1953, vem crescendo, no mundo, o transporte aéreo de artigos e substâncias contendo propriedades perigosas, que podem afetar a segurança das operações aéreas. Experiências em outras modalidades de transporte demonstram que muitos desses materiais podem ser seguramente transportados, desde que, bem embalados, manuseados e em quantidade limitada. Usando esta experiência, aliada ao conhecimento da indústria do transporte aéreo, foi desenvolvida pela Organização de Aviação Civil Internacional - OACI (Anexo 18), Associação Internacional dos Transportadores Aéreos - IATA (Resoluções 618 e 619) e ANAC (RBAC 175 – Transporte de Artigos Perigosos em Aeronaves Civis, de 08/12/2009), a regulamentação sobre o transporte de carga perigosa por via aérea.

Os riscos envolvidos nesse tipo de transporte são significativos. Entretanto, podem e devem ser minimizados, através da formação e do treinamento para todos aqueles que lidam com carga perigosa nos operadores aéreos envolvidos no gerenciamento e processamento de carga, bem como da educação e orientação aos seus funcionários.

Deve, também, haver um intercâmbio de informações entre expedidores, agências de carga aérea e os operadores que a transportam. O expedidor, através das agências de carga, possui responsabilidades com a identificação, classificação, embalagem e documentação, de acordo com a regulamentação vigente. Os operadores são responsáveis pela aceitação, estocagem, carregamento e inspeção da carga perigosa.

O Gestor de Segurança Operacional do Aeroclube do Planalto Central conduzirá o processo de gerenciamento do risco quanto a esse aspecto e assume o compromisso de comunicar à ANAC as discrepâncias encontradas, que afetem ou possam afetar a segurança operacional das atividades aéreas, realizando uma avaliação criteriosa da sistemática que envolve toda a manipulação da carga, desde o seu controle no recebimento e armazenamento até o seu transporte.

De acordo com o RBAC 175, o operador aéreo está proibido de transportar artigos perigosos, a menos que sejam aceitos, manuseados e transportados de acordo com o RBAC 175 e com a Parte 7 do DOC. 9284-AN/905.

São obrigações do operador aéreo ou de qualquer pessoa que execute atividades relacionadas à aceitação, manuseio, carga e descarga de artigo perigoso:

- (1) informar à ANAC qualquer diferença mais restritiva relacionada ao DOC. 9284-AN/905;
- (2) possuir e utilizar exemplar físico ou eletrônico atualizado do DOC. 9284-AN/905 ou regulamentação equivalente;
- (3) somente aceitar artigos perigosos mediante aprovação por meio de lista de verificação (*check-list*) e dentro das especificações previstas na Parte 7 do DOC. 9284-AN/905;
- (4) armazenar os artigos perigosos em área pré-definida e delimitada, identificada com os dizeres “ARTIGOS PERIGOSOS”. Esta área deve conter um quadro com as etiquetas de risco e de manuseio e a tabela de segregação de artigos perigosos – TABELA 7-1 do DOC. 9284-AN/905 – atualizados e em dimensões adequadas para visualização;
- (5) carregar a aeronave obedecendo a Tabela de Segregação de Artigos Perigosos;
- (6) inspecionar os carregamentos e descarregamentos nas aeronaves e nos Terminais de Carga Aérea;
- (7) responder às emergências necessárias, no caso de incidentes/acidentes com artigos perigosos, tanto em voo quanto em solo, como dentro do Terminal de Carga Aérea;

- (8) possuir o Manual de Artigos Perigosos - MAP aprovado pela ANAC e atualizado;
- (9) encaminhar, mensalmente, à ANAC o Relatório de Transporte de Artigos Perigosos;
- (10) exigir, do expedidor, a entrega da Declaração do Expedidor para Artigos Perigosos em português, para embarque doméstico, ou da Declaração do Expedidor para Artigos Perigosos em inglês, para embarque internacional, devidamente preenchidas, conforme modelo definido pela ANAC;
- (11) exigir, do expedidor, ou realizar, a pedido deste, o preenchimento do conhecimento aéreo de acordo com o regulamento da ANAC;
- (12) visando a preservar a segurança da aeronave, dos tripulantes e dos passageiros, o operador deve garantir que nenhum passageiro embarque junto a seu corpo ou em sua bagagem artigos perigosos proibidos para o transporte aéreo;
- (13) garantir que nenhuma carga contendo artigo perigoso seja embarcada sem o conhecimento da tripulação;
- (14) arquivar os documentos previstos para o embarque de artigos perigosos pelo período mínimo estipulado pela ANAC. Esses documentos devem estar disponíveis assim que solicitados pela ANAC; e
- (15) assegurar que os passageiros sejam notificados, por qualquer meio, e no momento do procedimento de embarque, de forma verbal e visual, sobre os artigos proibidos de serem levados na bagagem.

As informações visuais devem ser legíveis e redigidas na língua portuguesa e traduzidas, no mínimo, para o idioma inglês.

O proprietário ou explorador de aeronave que transportar artigos perigosos sem a documentação necessária ficará sujeito às penalidades previstas na Lei, podendo ter a aeronave interditada.

A autorização para embarque não exime o operador de transporte aéreo da co-responsabilidade de verificar se o artigo perigoso pode ser transportado por via aérea. Presume-se que, ao aceitar a carga, o operador de transporte aéreo estará cumprindo fielmente estas instruções.

Os embalados e as sobre embalagens que contenham artigos perigosos serão carregados e movimentados à aeronave em conformidade com as disposições do Doc. 9284-AN/905 e demais requisitos estabelecidos pela ANAC. No caso dos contêineres de carga que contenham material radioativo, deverão ser observadas, adicionalmente, as normas nacionais emitidas pela CNEN.

O responsável do operador de transporte aéreo pelo despacho deve incluir no Manifesto de Voo o tipo de carga a ser transportada e qual a sua posição na aeronave.

No caso de transporte aéreo internacional, o operador de transporte aéreo deve cumprir a regulamentação específica de cada país que irá sobrevoar e/ou pousar, devendo observar o previsto.

6.4.4 Programa de Recuperação de Atitudes Anormais

Diversos acidentes ocorreram, em diferentes tipos de avião, devido à entrada, não intencional, em situação de atitude anormal e à demora ou inabilidade dos pilotos em iniciar uma recuperação. A inabilidade pode, na realidade, ser dividida em dois aspectos: a não identificação do que de fato estava ocorrendo ou o uso de técnicas incorretas de recuperação, por falta de treinamento ou pela falta de hábito de lidar com esta situação.

Entre os motivos que podem levar um avião a entrar em uma situação de atitude anormal destacam-se:

- a) desorientação espacial do piloto;
- b) distração;
- c) formação de gelo;
- d) falhas de comandos de voo, seus automatismos ou ação oposta comandada pelo piloto;
- e) falhas de piloto automático (ou seu desengate não percebido);
- f) “vortex”;
- g) esteira de turbulência;
- h) falha de instrumento (ou a interpretação errada do mesmo); e
- i) falha de motor em momento de baixa energia e grande ângulo de ataque.

O treinamento para lidar com essas situações é fundamental, pelo alto risco de expor os aviões e seus ocupantes às forças excessivas que tais manobras podem gerar. Os instrutores deverão, conforme as características do avião, iniciar a entrada em atitude anormal com os treinandos, temporariamente, sem a visão dos indicadores de atitude.

É importante o trabalho do Gestor de Segurança Operacional no gerenciamento do treinamento na recuperação de atitudes anormais e orientação aos pilotos quanto às ações a serem tomadas – e aquelas a serem evitadas – quando ocorrerem as referidas atitudes.

6.4.5 Programa de Conservação da Audição

Este Programa tem o objetivo de preservar a audição de todo o pessoal que trabalha exposto ao ruído de motores de aeronaves ou de equipamentos de manutenção, bem como aqueles do ambiente de trabalho, visando à conservação da saúde, através de uma conscientização da importância do cumprimento efetivo de normas e procedimentos estabelecidos como meio de preservar a capacidade auditiva.

Através deste Programa, o Aeroclube do Planalto Central desenvolverá seus próprios instrumentos para conscientizar tripulantes e demais funcionários quanto à importância do cumprimento das normas concebidas como meio de preservar a sua audição, procurando atribuir, também, responsabilidades para a execução das tarefas previstas.

Deve ser realizado, inicialmente, um levantamento dos níveis de ruído nas diferentes áreas de trabalho, a fim de ser determinado o equipamento de proteção necessário. Para tanto, pode ser solicitado o apoio técnico de um órgão capacitado para tal. Em seguida, a tarefa deverá ser a de motivação e a de supervisão de um efetivo cumprimento das medidas de prevenção adotadas.

O Gestor de Segurança Operacional tem o compromisso de esclarecer aos tripulantes e funcionários do Aeroclube do Planalto Central as circunstâncias e as condicionantes de um ambiente salutar de trabalho, no concernente ao ruído, devendo preferivelmente contar com a participação de um médico.

É necessário que haja um acompanhamento da efetividade desse Programa. No caso de não serem atingidos os objetivos propostos, todo o processo deverá ser analisado, aplicando-se as correções julgadas cabíveis e estabelecendo-se uma rotina de supervisão efetiva em todas as áreas de operação.

6.4.6 Programa de Prevenção de F. O. D. – *Foreign Object Damage*

Além do alto potencial de risco de causar acidentes fatais, os danos causados às aeronaves em decorrência da ingestão ou colisão com objetos estranhos, que caracterizam o denominado “Foreign Object Damage” (FOD), têm tido crescente elevação nos custos diretos (reparo ou substituição de componentes) e indiretos (despesas de alimentação, hospedagem, conexões de passageiros, etc.), das operações aéreas, chegando a milhões de dólares anualmente.

Este subprograma tem por objetivo esclarecer sobre a incidência da ocorrência de F.O.D., suas origens mais prováveis e a metodologia de prevenção.

No planejamento das ações preventivas, devem ser considerados os seguintes aspectos:

- Áreas de maior risco;
- Meios disponíveis para a adoção de medidas corretivas;
- Setores administrativos e operacionais envolvidos;
- Motivação do pessoal;
- Participação geral da organização;
- Orientação quanto às técnicas/procedimentos a empregar; e
- Divulgação de recursos economizados.

Para que os objetivos sejam atingidos, é necessário que todo o pessoal do aeródromo seja esclarecido sobre a importância, a gravidade do assunto, os procedimentos específicos, a participação e a responsabilidade de todos para com a Segurança Operacional, através deste Programa.

Deve ser estabelecida uma sistematização de procedimentos que vise o controle efetivo de todos os pequenos itens que podem vir a se tornar potenciais de risco de F.O.D., não apenas na manutenção (ferramentas, parafusos, arames de freio, etc.) e na conservação de pátios e pistas (pedras e lascas de pavimentação), inclusive nos setores administrativos (canetas, crachás, papéis, etc.).

As ocorrências de F.O.D. devem ser reportadas à ANAC, que analisará e realizará o controle estatístico, além de definir as linhas de ação pertinentes. É necessário que haja um acompanhamento pela administração do aeródromo, para que a supervisão se faça presente em todo o processo.

6.4.7 Programa de Gerenciamento do Risco de Colisão com a Fauna

Os aeroportos brasileiros, sobretudo aqueles localizados em regiões metropolitanas, foram ou estão sendo gradativamente cercados pela malha urbana, processo que resulta diretamente do crescimento numérico da população.

Os bairros densamente povoados e menos favorecidos do ponto de vista de infraestrutura de saneamento básico são aqueles que usualmente trazem maiores preocupações à administração aeroportuária. O resultado é a proliferação de depósitos de lixo a céu aberto, que se espalham por terrenos baldios ou nas margens de estradas, rios, canais e lagoas. Vale mencionar que, em

situações extremas, porém não incomuns no Brasil, o lixo é lançado para dentro do sítio aeroportuário.

A carência de infraestrutura urbana aliada à quase ausência ou ausência completa de serviços básicos de limpeza torna-se, portanto, uma das fontes primárias de problemas para a segurança aeronáutica no Brasil.

Algumas poucas espécies de aves beneficiam-se da proliferação de pontos de descarte de lixo a céu aberto e sem tratamento. Dentre todas as aves observadas nestas circunstâncias destaca-se o urubu-comum, frequente sobretudo em áreas urbanas e cuja distribuição geográfica é ampla, ocorrendo em todas as regiões do Brasil.

Sítios aeroportuários são também frequentados por diversas outras aves, que, juntas, em alguns casos, podem somar mais de 70 espécies. Tamanha diversidade se explica pela presença de ambientes naturais, os quais são apropriados para alimentação, descanso, refúgio contra predadores, para beber água ou mesmo reprodução. Os ambientes aeroportuários podem, dessa forma, exercer forte atração para aves e mesmo para outros grupos animais, como mamíferos e répteis, estruturando cadeias alimentares por vezes complexas e extensas.

Em áreas densamente urbanizadas, em que os espaços verdes são escassos, os aeroportos desempenham uma função especial para a vida silvestre, o que os torna referência para aves que se adaptam muito bem a ambientes criados e/ou modificados pelo homem.

Esse Programa tem como objetivo a redução do número de incidentes e acidentes aeronáuticos decorrentes da colisão de aeronaves com aves e outros animais. As ações do Programa se aplicam aos sítios aeroportuários, onde são implementadas medidas para a redução/eliminação de fatores ambientais que atraem a fauna. A administração aeroportuária deve buscar parcerias com diferentes atores sociais da esfera pública e privada, que possam contribuir para a redução dos focos de atração de aves.

Podem ainda ser contratadas de instituições de pesquisa e ensino ou empresas de consultoria para suporte aos programas ambientais nos aeródromos.

As principais linhas de ação serão:

- a) Diagnósticos sobre o perigo aviário em aeródromos;
- b) Participação em Seminários de Perigo Aviário no Brasil;

- c) Discussão e elaboração de políticas nacionais para o controle do perigo aviário em conjunto com o CEMAVE/IBAMA.

Este sistema permitirá visualizar, analisar e efetuar o cruzamento de informações de natureza ambiental que apresentem interfaces com a gestão aeroportuária. Dessa forma, possibilita que sejam identificados e mapeados pontos de implantação de atividades cuja natureza torna-a foco de atração de animais no entorno dos aeroportos, facilitando a ação das administrações aeroportuárias.

6.4.8 Programa de Segurança em Pátio de Manobras

A segurança no pátio de manobras é parte integrante e fundamental para a segurança operacional, mormente nos operadores de aeródromos, sejam eles administrados por empresas públicas ou privadas.

O Aeroclube do Planalto Central buscará seguir as seguintes diretrizes:

- a) De um modo geral, o tráfego de superfície em todas as áreas utilizadas por aeronaves deve restringir-se ao essencial.
- b) A movimentação de aeronaves, pessoas e veículos nos pátios e estacionamento de aeronaves, deverá limitar-se às necessidades requeridas pelo tráfego.
- c) A movimentação desordenada de pessoas e veículos em torno de aeronaves, antes de seu completo estacionamento, bem como durante a partida, constitui um perigo em potencial, envolvendo sérios riscos de acidente.
- d) A fim de evitar a possibilidade de serem causados danos em pessoas, aeronaves, edificações ou equipamentos, a movimentação no pátio e estacionamento deverá obedecer a orientação de procedimentos básicos estabelecidos nas presentes instruções e na IMA 100-12 do DECEA.
- e) Os veículos usados na área de movimento dos aeroportos deverão observar a regulamentação da sinalização e pintura estabelecida na Norma NBR 8919, de Jun/85, da ABNT.

6.4.9 Investigação de Acidentes e Incidentes

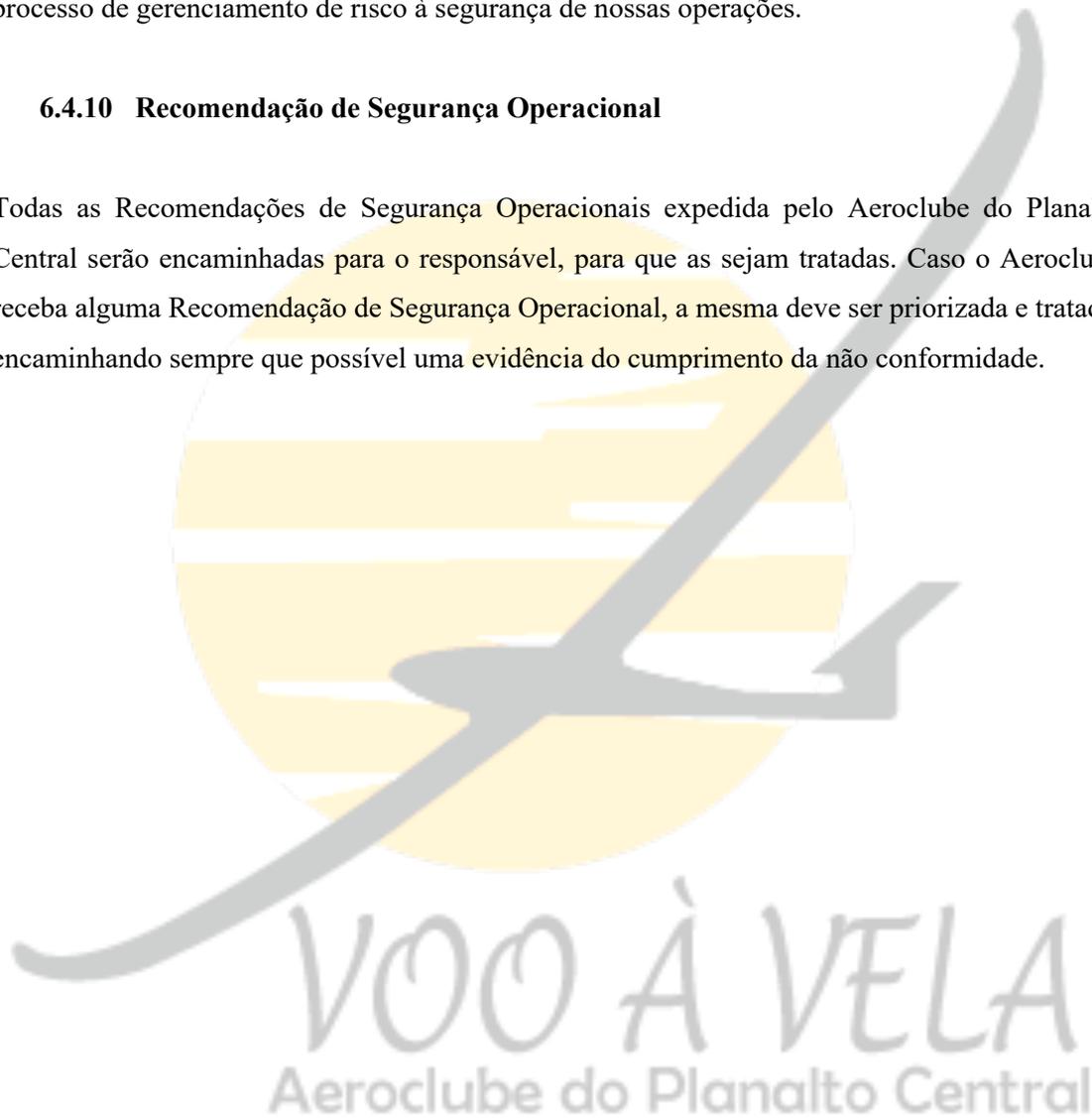
No Aeroclube do Planalto Central, sob a responsabilidade do Gestor de Segurança Operacional, investiga acidentes, incidentes e pequenas violações, visando à implantação de um controle de risco mais efetivo. Essas investigações não têm por objetivo encontrar culpados, mas identificar os processos que precisam ser melhorados. Neste sentido temos encontrado a colaboração de

todos os envolvidos nos casos investigados até agora, permitindo que sejam descobertas as condições latentes em nossa operação.

A maioria desses incidentes não se enquadra nos critérios de investigação de nossas autoridades reguladoras. Entretanto, podem servir como indicadores de perigos potenciais graves que não seriam revelados até que algo ocorra. Os resultados dessas investigações são tratados e incluídos em nosso sistema de dados pelo Gestor de Segurança Operacional, devendo ser tratados pelo processo de gerenciamento de risco à segurança de nossas operações.

6.4.10 Recomendação de Segurança Operacional

Todas as Recomendações de Segurança Operacionais expedida pelo Aeroclube do Planalto Central serão encaminhadas para o responsável, para que as sejam tratadas. Caso o Aeroclube receba alguma Recomendação de Segurança Operacional, a mesma deve ser priorizada e tratada, encaminhando sempre que possível uma evidência do cumprimento da não conformidade.



7 GARANTIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL PELO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá processos de garantia de segurança operacional visando assegurar que as metodologias de controle dos riscos de segurança operacional, desenvolvidas em consequência da identificação de perigos e atividades de gerenciamento de risco, atinjam seus objetivos e metas determinados.

Os processos de garantia da segurança operacional serão aplicados independentemente das atividades e/ou operações em que estão sendo realizadas internamente ou externamente ao Aeroclube do Planalto Central, seja por terceirização ou outra forma de delegação.

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá os meios necessários para verificar o desempenho de segurança operacional, em comparação com a política aprovada, seus objetivos e metas, visando ainda validar a efetividade das metodologias de controle de riscos de sua operação.

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá processos formais para identificar as causas de desempenho insatisfatório de seu SGSO, determinando as implicações em sua operação, e retificando situações que envolvam desempenho abaixo do padrão, de maneira a assegurar a contínua melhoria de sua segurança operacional.

A melhoria contínua da segurança operacional do Aeroclube do Planalto Central incluirá:

- a) Levantamentos proativos e reativos de facilidades, equipamentos, documentações e procedimentos, para verificar a efetividade das estratégias para o controle de riscos de segurança operacional; e
- b) Levantamentos proativos de desempenhos individuais, de maneira a verificar o devido cumprimento das responsabilidades de segurança operacional.

7.1 Auditorias de Segurança Operacional

O Aeroclube do Planalto Central realizará Auditorias de Segurança Operacional como uma atividade básica do controle da segurança operacional, oferecendo um meio de se avaliar sistematicamente como a organização está seguindo seus objetivos de segurança operacional.

O Aeroclube do Planalto Central realizará Auditorias de Segurança Operacional, no mínimo, uma vez por ano em cada setor da organização. Conforme as circunstâncias, um intervalo menor de tempo poderá ser adotado.

A avaliação feita por meio de auditoria fornece uma evidência do nível de desempenho da segurança operacional que está sendo atingido. Nesse sentido, é uma atividade preventiva que proporciona um meio de se identificar potenciais problemas antes que eles comprometam a organização atingir as metas estabelecidas na política.

As Auditorias de Segurança Operacional assegurarão uma revisão detalhada do desempenho, processos, procedimentos e práticas de cada unidade ou seção com responsabilidades pela segurança operacional.

Uma vez identificadas às áreas deficientes, o Aeroclube do Planalto Central planejará e implantará ações corretivas concretas, abrangentes e definitivas, de forma a atingir as metas estabelecidas. Após a realização das Auditorias de Segurança Operacional, o Gestor de Segurança Operacional elaborará um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional, contendo os perigos e condições latentes observados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.

7.1.1 Cronograma das Auditorias de Segurança Operacional

As Auditorias de Segurança Operacional serão realizadas de acordo com seguinte cronograma, devendo assegurar uma revisão do desempenho operacional nos setores auditados do Aeroclube do Planalto Central.

Ano 2015

Setor	Data	Responsável
Operações de voo	Abril/2020	Sr. Saulo Vidal N. de Souza
Manutenção	Abril/2020	Sr. Saulo Vidal N. de Souza

7.2 Gerenciamento da Mudança

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de sua segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais.

O Gestor de Segurança Operacional é o responsável por desenvolver e manter um processo formal para o gerenciamento da mudança, como forma de garantir a qualidade de nossa segurança operacional em períodos de significativas mudanças organizacionais e/ou operacionais.

Os nossos processos formais de gerenciamento da mudança incluem uma possível troca do próprio Gestor de Segurança Operacional, visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução dos procedimentos estabelecidos neste MGSO. O Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central se compromete a comunicar a troca imediata e formalmente à ANAC/GGIP.

7.2.1 Processo Formal de Gerenciamento da Mudança

O processo formal de gerenciamento da mudança do Aeroclube do Planalto Central será desenvolvido para, no mínimo:

- a) Identificar mudanças na organização nas quais os processos e serviços estabelecidos possam ser afetados;
- b) Descrever as medidas a serem tomadas para assegurar o desempenho da segurança operacional antes de implantar as mudanças;
- c) Eliminar metodologias de controle de risco que não sejam mais necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da organização; e
- d) Modificar ou desenvolver novas metodologias de controle de risco que sejam necessárias devido às mudanças no ambiente operacional da organização.

Dentre seus processos formais de gerenciamento da mudança, o Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e executará um processo formal para gerenciar uma possível troca de seu Gestor de Segurança Operacional, visando assegurar uma transição segura e planejada, assim como a contínua execução de seu SGSO. Esta troca, quando realizada, será comunicada imediata e formalmente, pelo Aeroclube do planalto central à ANAC/GGAP.

7.2.2 Medidas Corretivas de Condições Inseguras

As não conformidades detectadas durante auditorias devem ser tratadas pelo aeroclube ou pela empresa (vistorias externas) de forma a:

- Eliminá-las para garantir que não possam afetar o sistema; e

- Investigar suas causas e implementar correções e/ou ações corretivas ou preventivas para eliminar estas causas.

7.2.3 Divulgação das Medidas Implantadas

Após a realização de Auditorias de Segurança Operacional, o responsável pela vistoria deve elaborar um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional, contendo os perigos observados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.

7.2.4 Medidas Mitigadoras Implantadas

Os riscos provenientes de cada perigo identificado são analisados em termos de probabilidade e severidade de ocorrência, e avaliados de acordo com sua tolerabilidade.

Para cada perigo identificado, cujo risco associado estiver em nível não aceitável, o Gestor de Segurança Operacional de nossa organização é responsável por definir as ações mitigadoras para reduzir os riscos identificados, considerando os dados históricos levantados e as características da operação.

Essas ações mitigadoras, bem como as metas a serem alcançadas na redução dos riscos avaliados em nossa operação estão consolidadas nos programas específicos do MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

8 PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

O Aeroclube do Planalto Central, como parte das atividades previstas em seu SGSO, desenvolverá e manterá um calendário formal de eventos de conscientização em segurança operacional, além de atividades promocionais, de maneira a criar um ambiente no qual os objetivos e metas de segurança operacional possam ser atingidos. Este calendário incluirá no mínimo, um evento anual para cada programa adotado.

A promoção da segurança operacional tem como objetivo a divulgação e a padronização dos processos de segurança operacional do Aeroclube do Planalto Central.

O Aeroclube do Planalto Central garantirá a participação dos (funcionários, pilotos, sócios, alunos, etc.) responsáveis pelos diferentes setores no planejamento da promoção de sua segurança operacional.

O Aeroclube do Planalto Central irá incluir em seus eventos de conscientização e atividades de promoção da segurança operacional o incentivo ao uso do formulário de Relato da Aviação Civil constante do portal da ANAC (www.anac.gov.br).

A Promoção da Segurança será realizada de acordo com o seguinte calendário:

Eventos Promocionais	Previsão
Publicação de Periódicos	Julho
Plano de Resposta a Emergência (PRE)	Julho
Recuperação de Atitudes Anormais	Julho
Transporte de Cargas Perigosas	Julho
Corporate Resources Management (CRM)	Setembro
Incurso em Pista	Setembro
Prevenção de FOD (Foreign Object Damage)	Setembro

8.1 Eventos Promocionais da Segurança Operacional

O programa desenvolvido pelo Aeroclube do Planalto Central, como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, contém os meios formais de divulgação da segurança operacional, sendo assumidos os seguintes compromissos:

- a) Assegurar que todos da organização estejam cientes de seu SGSO;

- b) Transmitir informações críticas relacionadas à segurança operacional;
- c) Motivar a adoção das ações relativas à segurança operacional;
- d) Explicar por que determinados procedimentos de segurança operacional são introduzidos ou alterados; e
- e) Transmitir informações genéricas acerca da segurança operacional.

Os eventos promocionais do Aeroclube do Planalto Central serão adequados ao seu ambiente organizacional, incluindo os seguintes meios de divulgação da segurança operacional:

- a) Procedimentos e políticas de segurança operacional;
- b) Campanhas de mobilização;
- c) Publicação de periódicos;
- d) Boletins informativos;
- e) Anúncios; etc.

Assim, o aeroclube irá elevar a consciência situacional, dos diretores, alunos, instrutores dentre outros.

Uma importante parte de nossa promoção é a renovação ou mudança de comportamento dentro do nosso aeroclube, sendo considerada indispensável para reavivar conceitos ou para alertar o público-alvo para procedimentos que devem ser adotados, aperfeiçoados ou modificados.

Os programas, atividades ou ações relacionadas à promoção da segurança operacional, tais como: meios, internos e externos, de divulgação de informações de segurança operacional relacionadas à segurança operacional; treinamentos previstos; palestras etc., encontram-se no calendário de eventos de conscientização e eventos promocionais.

8.2 Eventos e Atividades de Conscientização em Segurança Operacional

O Aeroclube do Planalto Central desenvolverá e manterá como parte de suas atividades de promoção da segurança operacional, um programa de eventos de conscientização que assegure que o seu pessoal é adequadamente informado sobre as tarefas de seu SGSO.

Os eventos de conscientização têm por finalidade a renovação ou mudança de comportamento dentro do Aeroclube do Planalto Central, sendo indispensáveis para reavivar conceitos ou para alertar o público-alvo para procedimentos que devem ser adotados, aperfeiçoados ou modificados.

O planejamento dos eventos de conscientização obedecerá aos critérios de viabilidade, circunstância, interesse ou urgência, de acordo com os dados levantados ou quando as circunstâncias assim o exigirem.

O Aeroclube do Planalto Central indicará os responsáveis para ministrar os eventos de conscientização. Eventualmente, poderá ser contratado um instrutor externo. Contudo, o Aeroclube do Planalto Central assegura que o conteúdo a ser transmitido será adequado às particularidades de suas operações, tendo como ênfase a maneira como os processos de segurança operacional são desenvolvidos e o seu SGSO.

O Gestor de Segurança Operacional estabelecerá anualmente uma programação que contemple os setores da organização responsáveis direta ou indiretamente pela segurança operacional, desde a fase de elaboração até a de supervisão das ações implantadas.

A Promoção da Segurança será realizada de acordo com o seguinte calendário:

Eventos de Conscientização	Previsão
Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional	Maio
Programas Brasileiros de Segurança Operacional	Maio
Incentivo aos Relatórios de Aviação Civil	Maio
Prevenção Contra a Utilização de Drogas, Medicamentos e Uso Abusivo de Álcool	Maio
Incursão em Pista	Maio
Recuperação de Atitudes Anormais	Maio

Os seguintes aspectos serão levados em consideração no planejamento, análise e na elaboração da programação:

- a) Objetivo;
- b) Atribuições, prazos e responsabilidades;
- c) Temas de maior preocupação da organização;
- d) Elaboração de cronogramas de campanhas;
- e) Divulgação dos objetivos, atribuições e consequências do Programa a todos os envolvidos;
- f) Resultados esperados e obtidos;
- g) Técnicas adequadas;
- h) Ações programadas e atribuições específicas.

8.2.1 Eventos Obrigatórios

8.2.1.1 Incursão em Pista

A “runway incursion” pode ser motivada tanto pela entrada ou presença inadvertida de uma aeronave na pista, quanto um veículo, máquina, pessoa, animal ou objeto (F.O.D.). A incursão é definida quando uma aeronave em aproximação para pouso, ao encontrar-se a 1 milha da cabeceira, inicia ou é orientada pela TWR a iniciar uma arremetida, em função da presença de aeronave, veículo, máquina, pessoa, animal ou objeto (F.O.D.) na pista.

É considerado incidente de solo, se a aeronave nas mesmas condições, encontrar-se a mais de 1 milha da cabeceira. No caso de aeronaves iniciando a decolagem, é considerado uma incursão, quando for observado ou informado sobre a presença de aeronave, veículo, máquina, pessoa, animal ou objeto (F.O.D.) na pista, requerendo imediata abortiva da manobra. É considerado incidente de solo, quando a aeronave mantendo posição para decolagem na cabeceira, é surpreendida pela presença ou pela informação da TWR, sobre a presença de aeronave, veículo, máquina, pessoa, animal ou objeto (F.O.D.) na pista.

O Aeroclube do Planalto Central, preocupado com os crescentes índices mundiais de “runway incursions”, passou a implementar uma série de medidas, visando à divulgação do fenômeno junto ao seu grupo de voo, no intuito de prevenir a ocorrência de tais eventos no âmbito de suas operações, a saber: Distribuição de folders via e-mail e emissão de Alertas de Segurança para os alunos e instrutores.

8.1.1.2 Recuperação de Atitudes Anormais

É importante o treinamento, que deverá ser feito em simuladores de voo, pelo alto risco de expor os aviões e seus ocupantes às forças excessivas que tais manobras podem gerar. Os instrutores deverão, conforme as características do avião simulado e os recursos do simulador, iniciar os treinamentos com a entrada em atitude anormal, temporariamente, sem a visão dos indicadores de atitude.

É importante o trabalho do E.C. - Elemento Credenciado, no gerenciamento do treinamento na recuperação de atitudes anormais e orientação aos pilotos quanto às ações a serem tomadas – e aquelas a serem evitadas – quando ocorrerem as referidas atitudes.

8.1.1.3 Prevenção Contra Utilização de Drogas, Medicamentos e uso abusivo de Álcool

Continua sendo uma preocupação da Agência Nacional de Aviação Civil o número crescente de situações inseguras provocadas pela utilização de drogas e o uso abusivo de álcool por tripulantes e funcionários de terra das empresas aéreas, entidades aerodesportivas, de serviços especializados, de operação aérea policial e/ou de defesa civil, escolas de aviação e administrações aeroportuárias, cujo desempenho técnico é imprescindível para a segurança de voo.

O objetivo deste subprograma é conscientizar os usuários, pilotos, alunos e instrutores envolvidos sobre as implicações orgânicas, mentais e psíquicas decorrentes do uso de substâncias que causem dependência química, associando esse aspecto à qualidade do seu desempenho funcional e operacional, orientados sobre a possibilidade de determinação da causa do uso dessas substâncias em fatos passados na sua vida e até em parentes de gerações anteriores, através de sua herança genética.

O desenvolvimento desse programa, em uma primeira fase, será implementado através de palestras, abordando os principais aspectos envolvidos com a origem e os motivos que levam ao uso dessas substâncias, a formação da dependência e as condições dela decorrentes, sob o ponto de vista fisiológico e psíquico, associados à perda de desempenho funcional e operacional.

É importante comentar um conceito bastante presente em nossa cultura: o natural é sempre seguro e saudável. Muitos afirmam não se aproximar da cocaína, da heroína e do ecstasy porque são 'químicos', enquanto a maconha é uma erva, é natural. Se isso fosse totalmente verdadeiro não haveria venenos naturais. Ser da natureza não confere inofensividade a ninguém.

Além disso, o organismo interpreta os alimentos e substâncias ingeridos sob a óptica química. Ele absorve moléculas, que uma vez em seus receptores geram determinados efeitos, muitos deles capazes de causar dependência. Não interessa ao corpo se saíram de uma planta cultivada com adubos biológicos ou de uma caixa de medicamento. O tabaco é uma planta de venda lícita. Nem por isso deixa de causar problemas ao organismo e conseqüentemente à segurança de voo.

Embora possam reconhecer que seu padrão de uso de álcool leva a certos perigos ou riscos, os jovens que bebem excessivamente podem ser incapazes de reduzir seu consumo, a menos que consigam desenvolver estratégias para contrabalançar as pressões que os motivam a beber.

As ações preventivas podem auxiliar esses jovens a desenvolver habilidades específicas para modificar seu comportamento de alto risco que é ingerir bebida alcoólica.

- Alguns momentos do desenvolvimento contribuem para o beber excessivo, como, por exemplo, o início de uma nova fase na vida escolar e o afastamento da família.
- Os fatores que mantêm o comportamento de beber excessivamente nos jovens são diferentes dos que mantêm esse comportamento nos adultos.
- Fatores pessoais (como mitos sobre o álcool), e fatores sociais (pressão do grupo, convivência com amigos que bebem muito) contribuem para o uso excessivo de bebidas alcoólicas, e devem ser levados em conta no delineamento de ações preventivas.
- As metas definidas pelos próprios jovens em relação ao seu comportamento de beber são mais efetivas do que os objetivos estabelecidos ou cobrados pelos outros.
- A redução dos riscos associados ao uso abusivo de álcool é, em si mesma, um objetivo válido para uma intervenção preventiva.

8.1.2 Eventos Recomendados

8.1.2.2 Corporate Resources Management – CRM

Os conceitos de *CRM* estão baseados na premissa de que um elevado grau de proficiência técnica é essencial para que as operações aéreas sejam seguras, eficientes e eficazes. O conhecimento de conceitos de *CRM* nunca compensará a falta de proficiência técnica. Da mesma forma, uma elevada proficiência técnica não garantirá operações seguras sem que haja a coordenação de toda a equipe.

A experiência tem demonstrado que os conceitos de *CRM* não podem ser absorvidos num curto espaço de tempo, por melhor que seja a qualidade do Treinamento em *CRM*, requerendo um reforço contínuo.

Atualmente, há vários métodos úteis utilizados no Treinamento em *CRM*, sendo que alguns são de caráter universal, cujos fundamentos abaixo relacionados são altamente recomendados: O Treinamento em *CRM* deve enfatizar o trabalho de equipe, e não a competência técnica individual, visando à eficiência e a eficácia no desempenho operacional.

A correta aplicação dos conceitos nas sessões de Prática de *CRM* representa um meio extremamente eficaz para desenvolver e fortalecer as atitudes ditadas pela Filosofia de *CRM*.

O êxito no treinamento em *CRM* depende do compromisso por parte da alta administração, dos facilitadores e dos participantes, em suma, de toda a organização no comprometimento com a filosofia de *CRM*.



É importante o trabalho do Facilitador em CRM, no gerenciamento do treinamento quanto às ações a serem tomadas – e aquelas a serem evitadas – quando ocorrerem as referidas atitudes.



9 RELATÓRIOS PERIÓDICOS

9.1 Relatórios Bimestrais

O Gestor de Segurança Operacional envia, bimestralmente, um relatório relacionando os acidentes, incidentes e ocorrências anormais ocorridos no último período, contendo data, hora, local, aeronave (se for o caso) e a descrição do fato, bem como as ações mitigadoras adotadas, os respectivos cronogramas e os responsáveis por sua implantação.

Estas informações são incluídas em formulário padrão e enviadas à GGIP, através do endereço eletrônico ocorrencia.ggip@anac.gov.br, ou, na indisponibilidade deste, por outro meio disponível. O formulário padrão para o Relatório Bimestral pode ser encontrado no portal da ANAC (www.anac.gov.br).

Os Relatórios Bimestrais devem ser encaminhados até o quinto dia útil do mês subsequente ao período em questão.

9.2 Relatórios Semestrais

O Gestor de Segurança Operacional envia, semestralmente, dados relativos à segurança operacional e ao cumprimento das atividades planejadas, em formulário padrão, à GGIP através do endereço eletrônico ocorrencia.ggip@anac.gov.br, ou, na indisponibilidade deste, por outro meio disponível. O formulário padrão para o Relatório Semestral pode ser encontrado no portal da ANAC (www.anac.gov.br).

Os Relatórios Semestrais devem abranger os semestres de janeiro a junho e julho a dezembro. Estes devem ser encaminhados até o dia 15 do mês subsequente ao semestre documentado.

11. LISTA DE ANEXOS:

Anexo 1 – Estrutura Organizacional do Aeroclube do Planalto Central.

Anexo 2 – Planejamento para a implantação do SGSO em fases PI-SGSO do Aeroclube do Planalto Central

Anexo 3 – Plano de Resposta à Emergência (PRE)

Anexo 4 – Modelo Relatório de Prevenção – RELPREV

Anexo 5 – Modelo RIRE

Anexo 6 – Modelo ESO

Anexo 7 – Modelo de Relatório Semestral

Anexo 8 – Modelo de Relatório Bimestral

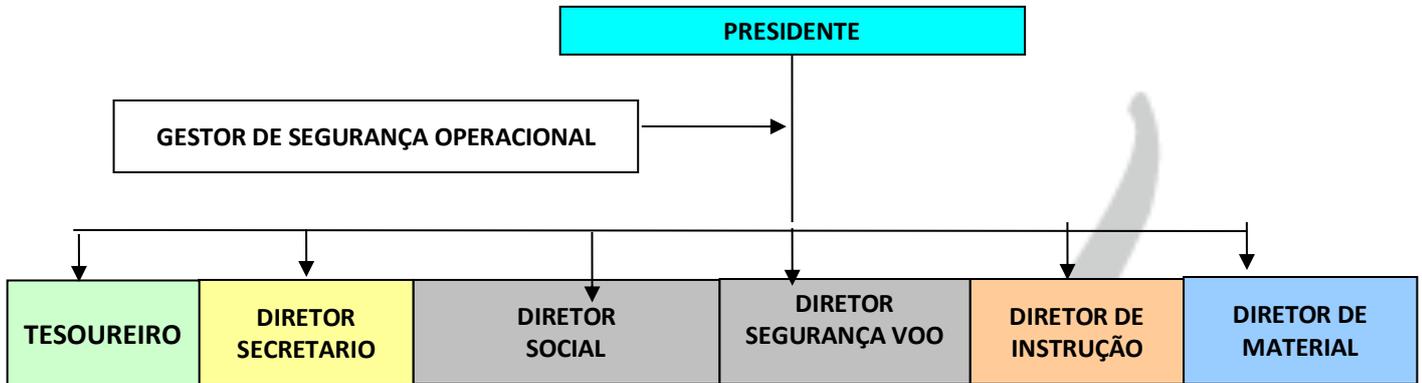
Anexo 9 – Gerenciamento do Risco

Anexo 10 – Relatório de Vistoria de Segurança Operacional/Auditoria.

Certificado do Curso de SGSO e Identificação



ANEXO I ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DO AEROCULUBE DO PLANALTO CENTRAL



ANEXO II PLANEJAMENTO PARA A IMPLANTAÇÃO DO SGSO EM FASES PI- SGSO DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

1. COMPROMISSO DA ALTA DIREÇÃO

O planejamento de implantação do SGSO P-PSAC é parte fundamental do compromisso assumido pelo Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central em relação à segurança operacional de suas atividades perante ANAC.

Uma vez assinado pelo Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central se torna parte da documentação de nosso MGSO, devendo ao Gestor de Segurança Operacional, controlar e garantir sua implantação.

Caso seja identificado o descumprimento do planejamento ora aprovado, fica o Sr. Gestor de Segurança Operacional, obrigado a apresentar em 30 dias um levantamento dos motivos que levaram a esse não cumprimento, bem como as ações que devem ser empreendidas com o objetivo de que nossa organização volte ao acordado com a ANAC.

Se o Gestor de Segurança Operacional identificar que as deficiências poderão comprometer a segurança operacional acima dos níveis aceitáveis e acordados com a ANAC para nossa organização, deve apresentar em 30 dias um novo planejamento a ser submetido à Agência, visando adequar o planejamento original ao novo planejamento.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroeira Almeida

Diretor Presidente

2. OBJETIVO

Este Planejamento de continuação da implantação do SGSO (PI-SGSO) do Aeroclube do Planalto Central reflete os objetivos de implantar, operacionalizar e manter um SGSO que seja adequado à complexidade de nosso aeroclube.

3. DESCRIÇÃO DAS FASES DE IMPLANTAÇÃO DO SGSO

Considerando as mudanças que devemos fazer em nossa cultura atual para a segurança operacional e os estudos conduzidos pelo Gestor de Segurança Operacional, este planejamento será implantado em 4 fases, não ultrapassando o limite de quatro fases estabelecido pela ANAC.

3.1 1ª FASE – PLANEJAMENTO E ORGANIZAÇÃO DO SGSO

Nesta 1ª Fase realizamos o planejamento básico e a alocação das responsabilidades. Definimos que o Gestor de Segurança Operacional é o responsável pela Análise do Faltante, onde deverá identificar a situação atual dos processos de gerenciamento de segurança operacional. A partir desse diagnóstico o Gestor de Segurança Operacional deve propor o desenvolvimento dos processos restantes, que será endossado pelo Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central.

Dentre os estudos que o Gestor de Segurança Operacional deve apresentar aos Diretores do Aeroclube é a maneira pela qual nosso Aeroclube pretende cumprir os requisitos do SGSO estabelecidos pela ANAC na regulação em vigor Resolução nº106 de forma integrada às atividades de trabalho do Aeroclube do planalto central, incluindo a estrutura de responsabilidades.

Data de Início: 28/02/2015

Data de Conclusão 27/05/15

VOO À VELA
Aeroclube do Planalto Central

ATIVIDADES DA 1ª FASE

1. DESCRIÇÃO DO SISTEMA

O Sistema foi descrito no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

2. ANÁLISE DO FALTANTE

A análise do faltante foi desenvolvida pelo Gestor de Segurança Operacional e é parte integrante do MGSO.

3. PLANEJAMENTO DE IMPLANTAÇÃO

O planejamento de implantação será desenvolvido no primeiro momento da implantação do MGSO, foi planejado aulas para serem ministradas, vistorias e auditorias de segurança operacional, todos os cronogramas estão no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

4. DOCUMENTAÇÃO

Toda a documentação será arquivada no Aeroclube do Planalto Central, lista de presença, relatório de auditorias e vistorias de segurança operacional, toda a documentação pertinente será arquivada em pasta suspensa.

5. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

A promoção da segurança operacional será desenvolvida através de palestras e de folders, destinado a alunos, instrutores e comunidade local.

3.2 2ª FASE – IMPLANTAÇÃO DOS PROCESSOS REATIVOS DO SGSO

Uma vez aprovado o planejamento de implantação do SGSO em nossa organização, passaremos à segunda fase, envolvendo a correção das deficiências conhecidas a partir da adoção de práticas e processos de gerenciamento de segurança operacional.

De acordo com o planejamento elaborado pelo Sr Gestor de Segurança Operacional o processo reativo de nossa organização considerará como fonte de perigo as/os relatórios de inspeção e de auditorias e de investigação de acidentes e incidentes.

Com o objetivo de realizar esses processos de modo sistemático, o Sr Gestor de Segurança Operacional fica responsável pela disponibilização das informações básicas de segurança operacional, bem como da estruturação dos processos.

É nossa meta que ao final dessa, a maior parte da estrutura essencial de gerenciamento e das funções básicas de segurança operacional estejam em funcionamento. Entretanto, uma vez que a análise prospectiva do sistema e das atividades não foi realizada, o sistema ainda está funcionando no modo reativo.

Data de Início: 06/06/15

Data de Conclusão 05/08/15

ATIVIDADES 2ª FASE

1. PROCESSOS REATIVOS - GERENCIAMENTO DAS INFORMAÇÕES E PROCESSOS

Todas as informações pertinentes a segurança operacional serão lançadas em uma planilha contendo os relatórios de prevenção recebidos. Em uma outra planilha será lançada todas as comunicações recebidas. Esse processo está descrito no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

2. GERENCIAMENTO REATIVO DE RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL (GRSO)

O Gerenciamento reativo de risco à segurança operacional será a identificação de perigo à segurança operacional, avaliação e mitigação de risco será realizado pelo Gestor de Segurança Operacional, conforme descrito no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

3. RELATO VOLUNTÁRIO

Todos os relatórios de prevenção recebidos no Aeroclube do Planalto Central serão lançados em planilha Excel e depois tratados, para que possamos mitigar os riscos.

4. DOCUMENTAÇÃO (Documentação relevante para o plano de implantação do SGSO e para os componentes do GRSO - processo reativo)

Toda a documentação será arquivada no Aeroclube do Planalto Central, lista de presença, relatório de auditorias e vistorias de segurança operacional, e as tratativas dos relatórios de prevenção também serão arquivados.

5. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

A promoção da segurança operacional será desenvolvida através de palestras e de folders, destinado a alunos, instrutores e comunidade local. Esse planejamento está descrito nos cronogramas do MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

3.3 3ª FASE – IMPLANTAÇÃO DOS PROCESSOS REATIVOS DO SGSO

Nesta fase é compromisso do Aeroclube do Planalto Central iniciar as análises de nossos sistemas e tarefas. Os resultados dessas análises, por sua vez, devem ser utilizados na análise de Perigo à Segurança Operacional (PSO), visando definir os problemas potenciais nos processos operacionais, suas documentações, treinamento, etc, que poderiam resultar em riscos à segurança operacional. Nesta fase o Aeroclube começa a tratar gerenciamento de segurança operacional de forma proativa, caminhando para o preditivo.

O Gestor de Segurança Operacional se responsabiliza por passar os resultados dessas análises pelo processo do GRSO definido na fase anterior, incluindo o desenvolvimento de qualquer controle de risco e redesenho dos processos associados que podem ser julgados necessários. O gerenciamento das informações e os processos analíticos serão refinados, caso necessário. A realização de análises dos sistemas e das tarefas para toda a organização é um projeto de longo prazo que deve ser conduzido de acordo com a programação aprovada pelo Diretor Presidente do Aeroclube.

Data de Início: 08/08/2015

Data de Conclusão 07/10/2015

ATIVIDADES 3ª FASE

1. PROCESSOS PRÓ-ATIVOS E PREDITIVOS - GERENCIAMENTO DAS INFORMAÇÕES E PROCESSOS

O desenvolvimento e a implantação do gerenciamento das Informações Básicas e dos Processos Analíticos será realizado pelo Gestor de segurança operacional, conforme descrito no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

2. GERENCIAMENTO REATIVO DE RISCO À SEGURANÇA OPERACIONAL (GRSO)

A identificação de perigo à segurança operacional, avaliação e mitigação de risco será realizada pelo gestor de segurança operacional nos relatos recebidos no aeroclube e auditorias e vistorias de segurança realizadas.

3. PROCESSOS DE ANÁLISE DO SISTEMA E DAS TAREFAS NO GRISO PARA INCORPORAR OS PROCESSOS PRÓ-ATIVOS E PREDITIVOS

A análise será realizada em todos os relatórios através da avaliação e mitigação do risco.

4. GARANTIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

A garantia de segurança operacional será realizada através da realização de auditorias, conforme descrito no capítulo MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

5. DOCUMENTAÇÃO (Documentação relevante para o plano de implantação do SGSO e para os componentes do GRISO - processo pró-ativos e preditivos)

Após a realização de Auditorias de Segurança Operacional, o responsável pela vistoria deve elaborar um Relatório de Auditoria de Segurança Operacional, contendo os perigos observados, a análise dos riscos e as ações mitigadoras recomendadas.

6. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

A promoção da segurança operacional será realizada conforme descrito no MGSO do Aeroclube do Planalto Central.

3.4 4ª FASE – GARANTIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL E MELHORIA CONTÍNUA

Esta é a fase de amadurecimento de nosso SGSO. Nesta fase, o Gestor de Segurança Operacional fica responsável pela avaliação, de forma continuada, da segurança operacional no Aeroclube do Planalto Central.

É proposta do Aeroclube a implantação de um programa periódico de auditorias, retroalimentação e ações corretivas contínuas, visando manter os controles de riscos existentes, bem como desenvolver as adaptações do sistema operacional necessárias para o atendimento das mudanças identificadas.

Data de Início: 10/10/2015

Data de Conclusão: 09/12/2015

ATIVIDADES 4ª FASE

1. PROGRAMA DE GARANTIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

À medida que nosso SGSO evolua, nossas auditorias no Sistema de Controle da Qualidade serão absorvidas em nosso SGSO, de forma a incluir todas as funções do programa de qualidade que já desenvolvemos.

2. NÍVEIS ACEITÁVEIS DE SEGURANÇA OPERACIONAL (desenvolver e estabelecer)

Esses níveis aceitáveis de segurança operacional, serão desenvolvidos a partir da implementação do SGSO e da manutenção do mesmo.

3. INDICADORES DE DESEMPENHO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (IDSO) e METAS DE DESEMPENHO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (MDSO)

No MGSO do Aeroclube do Planalto Central está sendo desenvolvidos indicadores e metas de desempenho que devem ser avaliados anualmente.

4. DOCUMENTAÇÃO

A documentação relevante para a garantia da segurança operacional será arquivada (relatório de prevenção, relatório de auditorias e vistorias).

5. PROMOÇÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL (treinamento dos Componentes Relevantes para a garantia de segurança operacional)

O treinamento dos componentes relevantes para a garantia de segurança operacional está descrito no cronograma de palestras e atividades educativas.

CRONOGRAMA DO PI-SGSO DO AEROCLUBE DO PLANALTO CENTRAL



Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO

Este cronograma representa o compromisso do Aeroclube do Planalto Central com a implantação, operação e manutenção do SGSO, conforme o programa estabelecido em nosso MGSO de 4 fases.

Uma vez elaborado e aprovado pelo Sr. Presidente do Aeroclube do Planalto Central o nosso PI-SGSO, ou cada uma de suas atualizações, passa a fazer parte integrante do MGSO do Aeroclube do Planalto Central como Apêndice.

O acompanhamento dos prazos aqui estabelecidos é responsabilidade do Gestor de Segurança Operacional, que reportará ao Presidente sempre que ocorrerem fatos que possam levar ao não cumprimento do aqui estabelecido.

Todos os envolvidos com a segurança operacional do Aeroclube do Planalto Central devem tomar conhecimento desse planejamento aprovado, se comprometendo com o seu cumprimento, de acordo com sua área de atuação.

Formosa-GO, 30/01/2020.

Fabiano Aroira Almeida

Diretor Presidente

VOO À VELA
Aeroclube do Planalto Central

CRONOGRAMA DO PI-SGSO DO AEROCULUBE DO PLANALTO CENTRAL

Nº	Componente / Elemento	1ª Fase				2ª Fase				3ª Fase				4ª Fase					
		De 28/02 a 27/05/15				De 06/06 a 05/08/15				De 08/08 a 07/10/15				De 10/10 a 09/12/15					
1	Planejamento																		
1.1	Descrição do Sistema																		
1.2	Análise do faltante																		
1.3	Planejamento da implantação																		
2	Política e Objetivos																		
2.1	Alocação e Responsabilidade																		
2.2	Metas de Desempenho de Segurança Operacional																		
2.3	Gerenciamento das Informações e Processos																		
2.4	Política de relatos																		
2.5	Documentação																		
3	Gerenciamento de Risco à Segurança Operacional																		
3.1	Processos reativos																		
3.2	Processos pré-ativos e preditivos																		
3.3	Indicadores de Segurança Operacional																		
4	Garantia de Segurança Operacional																		
4.1	Auditorias Internas e externas																		
4.2	Gestão da mudança																		
5	Promoção da Segurança Operacional																		
5.1	Divulgação interna dos componentes do SGSO																		
5.2	Eventos de conscientização em SGSO																		
5.3	Capacitação o SGSO																		

ANEXO III – PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL

Visão geral

Esta orientação é fornecida como referência para instrutores de plantão, pilotos de rebocadores e pilotos de plantão no infeliz caso de acidentes ou incidentes envolvendo operações de voo no Aeroclube do Planalto Central. Este documento descreve os requisitos do clube para a ação imediata e informação das pessoas do clube, além de contatos-chave e números de telefone.

Definições importantes

O seguinte conselho é importante; essas definições não apenas delimitam a gravidade das ocorrências, mas também invocam diferentes níveis de resposta necessária. De acordo com as normas, é obrigatório relatar todos os acidentes, incidentes graves, incidentes e ocorrências envolvendo operações de aeronaves civis e aeronaves registradas no Brasil.

Acidente - Uma ocorrência associada à operação de uma aeronave, que ocorre entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de voar até que todas essas pessoas tenham desembarcado, em que:

1. Qualquer pessoa sofre morte ou ferimentos graves.
2. A aeronave incorra em danos substanciais ou falha estrutural.
3. A aeronave está desaparecida ou inacessível.

Incidente grave - Uma ocorrência associada à operação de uma aeronave que afeta ou pode afetar a segurança da operação da aeronave ou que envolva circunstâncias indicando que um acidente quase ocorreu. Exemplos incluem quase colisões, pousos longos graves, incapacidade do piloto e ocorrências semelhantes.

Incidente - Uma ocorrência, além de um acidente ou incidente grave, associada à operação de uma aeronave que afeta ou pode afetar a segurança da operação da aeronave. Na prática, esta definição é amplamente interpretada e o sistema de relatórios de incidentes aceita quaisquer relatórios, pedidos, reclamações e sugestões relacionados com a segurança da aviação.

Embora o foco deste documento seja sobre acidentes, incidentes graves e ocorrências envolvendo operações de aeronaves e planadores, também é possível que eventos desagradáveis, acidentes e incidentes possam ocorrer no aeródromo no que diz respeito às operações terrestres, veículos, máquinas e instalações, infra-estrutura terrestre ou perigo natural. Os mesmos princípios aplicam-se no que diz respeito à resposta de emergência, com estes requisitos adaptados às exigências da situação.

PRIORIDADES E RESPOSTAS IMEDIATAS

1. SEGURANÇA DA VIDA

- Verifique se é seguro se aproximar do local do acidente/acidente.
- Prestar primeiros socorros imediatos.
- Ligue para os Serviços de Emergência (193) se necessário ou se em qualquer dúvida - Polícia, Bombeiros, Ambulância
- Fornecer resposta imediata de combate a incêndios
- Se necessário para evitar mais lesões, remova para um local seguro claramente livre de perigos imediatos
- Garanta que os membros do público e os membros do clube não sejam expostos a novos perigos
- Se transportado por via aérea, informe e lembre ao instrutor de plantão responsável pela segurança operacional e supervisão de operações

2. AUXILIAR OS SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA

- Acelere seu acesso ao local do acidente/incidente e a qualquer pessoa falecida ou ferida
- Escoltar os serviços de emergência, se necessário, garantindo que eles não entrem em pistas em uso.
- Ajude na preservação da cena do acidente.
- Observe as instruções da polícia

3. GARANTIR O TÉRMINO SEGURO DAS OPERAÇÕES DE VOO

- Lembre-se que tem aeronaves e planadores no ar
- Forneça conselhos sobre os requisitos de pouso, áreas bloqueadas da pista
- Gerencie as comunicações de rádio e as operações terrestres de forma segura
- Encerrar as operações terrestres sem interferência na resposta de emergência

NOTAS -

- Estas prioridades e respostas imediatas são primordiais e devem ter precedência sobre as respostas de mais baixas prioridade descritas abaixo.
- Quando ocorre um acidente ou incidente grave, as pessoas ficarão estressadas e tenderão a reagir instintivamente, às vezes concentrando-se em questões de baixa prioridade.
- Restaurar uma sensação de calma e disciplina é muito importante.
- É muito importante delegação clara de tarefas para indivíduos.
- As pessoas responderão positivamente à liderança calma e segura.
- O instrutor da escala é, em última análise, responsável pela gestão da resposta a um acidente ou incidente grave, como ele / ela é responsável pela segurança operacional e supervisão das operações.
- Se no ar, outro instrutor pode agir em seu nome.
- Na falta disso, o piloto do reboque ou piloto de plantão deve agir em seu nome até que o instrutor retorne.

ALTAS PRIORIDADES E RESPOSTAS

Tendo assegurado que as prioridades e respostas imediatas estão sendo ou foram cumpridas, deve-se prosseguir com as seguintes ações de alta prioridade.

Registros:

- preparar e recolher relatos do acidente ou incidente, além de dados e imagens relevantes o mais rápido possível e preparar para coletar declarações escritas de testemunhas independentes e aqueles que participam da cena, tendo informado-os sobre a importância de registrar suas próprias observações e ações, com discussão mínima com os outros – O formulário está anexado
- tirar e reter fotografias
- fazer medições e preparar diagramas
- reter impressões e dados de previsão meteorológica

Nota: Se os policiais retiverem quaisquer registros e documentos, recomenda-se delegar a alguém que acompanhe os policiais à delegacia para coletar fotocópias desses documentos.

Garantir a preservação das provas físicas:

- ajudar a polícia e as autoridades de investigação
- aeronaves ou destroços podem ter que permanecer no local ou na pista, se não houver mais perigo de segurança
- fotografias são importantes antes que qualquer evidência física seja movida
- cobrir ou proteger as provas pode ser necessário

Nota: As provas físicas podem ser recolhidas pela polícia ou por outras autoridades. Se isso ocorrer, mantenha um inventário de quais evidências são coletadas.

Informe ao Operações do Clube e ao Presidente ou os seus adjuntos:

- detalhes de contato estão anexados
- eles vão ajudar nestas respostas e podem mobilizar ajuda para o pessoal de plantão na cena

Se houver fatalidade, informe ao CENIPA:

- detalhes de contato estão anexados
- ou instrutor de plantão, ou o presidente deve fazer isso

Se a aeronave estiver atrasada ou a localização desconhecida, ligue para o SAR

- detalhes de contato estão anexados
- coletar contatos ou extratos dos últimos movimentos conhecidos, transmissões de rádio
- considere o uso de rebocadores e outros planadores no ar como ativos de pesquisa ou retransmissão de rádio
- garanta a escuta na frequência de emergência 121.5MHz
- garanta que os números de telefone e celular do clube estejam funcionando e estão sendo monitorados

Gerenciar membros do público, limitar o acesso

- segurança dos membros do público presente no campo é primordial
- os membros do público que são testemunhas devem ser cuidadosamente interrogados e informações de contato mantidas para contato de acompanhamento

- delegar um membro do clube para permanecer no portão do aeródromo para limitar o acesso apenas às pessoas essenciais, educadamente recusar o acesso aos espectadores e curiosos, a fim de ajudar a tripulação de plantão e serviços de emergência a gerenciar a cena, reduzir o movimento de provas físicas, limitar a exposição a perigos e melhor gerenciar o estresse ou o trauma das pessoas afetadas
- se houver uma fatalidade, mídia e público devem ser avisados de que é uma questão de investigação da Polícia

Nota: Se houver uma fatalidade, o aeródromo será fechado e tecnicamente se torna uma cena de crime. A polícia exigirá controles rigorosos de acesso.

Gerenciar o acesso ou consultas da mídia, limitar comentários públicos

- se a mídia está presente no momento, certifique-se de que eles são escoltados por um membro do clube em todos os momentos e encaminhá-los para o instrutor de plantão
- adiar comentário aos funcionários do clube, o Ponto de Contato designado - para falar sobre um acidente ou incidente operacional grave, será normalmente o chefe dos instrutores
- se o tempo permitir, elaborar um resumo muito curto dos principais fatos sobre o acidente ou incidente
- se houver uma fatalidade, não divulgue nomes das vítimas
- se há uma fatalidade, mídia e público devem ser avisados de que é uma questão de investigação pela Polícia

Gerenciar os membros do clube presentes no campo

- concentrar-se nos principais fatos, tentar evitar ou limitar a especulação
- afirmar que assistência será prestada para lidar com qualquer estresse ou trauma
- afirmar que é normal que as emoções fortes estejam presentes, que possam exigir expressão e conforto
- obter declarações por escrito de membros do clube presentes sobre o que eles fizeram ou não viram, quais foram suas ações
- obter uma lista completa de membros presentes e informações de contato

NOTAS:

- Estas respostas são importantes, mas devem ser sempre de menor precedência do que as Prioridades e Respostas Imediatas, que podem exigir atenção e supervisão contínuas enquanto estas respostas estão sendo abordadas.
- Quando ocorre um acidente ou incidente grave, as pessoas ficarão estressadas e tenderão a reagir instintivamente, às vezes concentrando-se em questões de menor prioridade.
- Após as respostas essenciais iniciais, as pessoas vão querer expressar suas emoções e procurar explicações.
- Manter o foco nos fatos-chave e nas ações mais importantes, enquanto se incute a sensação de calma e disciplina é muito importante.
- A delegação clara de tarefas aos indivíduos é muito importante, não é difícil que muitas atividades aqui devem ocorrer em paralelo.
- As pessoas responderão positivamente à liderança calma e segura.
- Se houver uma fatalidade, os policiais terão autoridade sobre muitas questões no aeródromo, mas como não-aviadores exigirão aconselhamento especializado e aconselhamento sobre quais ações são apropriadas. O instrutor de plantão deve, portanto, estabelecer uma relação direta e clara com o policial encarregado no local. O aeródromo deve ser fechado e seu acesso controlado.
- Em caso de dúvida, procure aconselhamento e apoio do chefe dos instrutores e do Presidente do Clube, conforme apropriado.

ACOMPANHAMENTO DAS AÇÕES

No estágio seguinte após um acidente ou incidente grave, haverá uma transição do foco de atividades em campo supervisionadas pelo instrutor de plantão, para a gestão de respostas de todo o clube, dentro e fora do aeródromo.

As prioridades e respostas de acompanhamento serão exclusivas de cada evento, mas a seguinte lista de verificação deve ser tomada para orientação e alocação de responsabilidades de peso. Algumas não são ações essenciais, mas lembretes de questões a serem consideradas.

Estas não estão em ordem de precedência.

- "Rápido Debriefing" - o mais rapidamente possível realizar um interrogatório de todos os membros e visitantes envolvidos em no incidente
- Prepare um briefing para a reunião do clube
- Análise de acidentes e incidentes com o corpo de instrutores e o Comitê de Segurança.
- Prestação de aconselhamento e apoio ao estresse ou trauma
- • Ponto de contato com a mídia, Relações públicas (normalmente chefe dos instrutores, apoiado pelo Presidente)
- Ligação com as famílias de pessoas afetadas
- Respostas a seguros e gestão de sinistros
- Ligação com a polícia legista
- Compilação do Relatório de Acidentes
- Compilação do Relatório de Acidentes do CENIPA
- Manutenção de registros
- Riscos legais e representação
- Hospital / família / atendimento funeral
- • Relatório de acompanhamento de incidentes - Operações - Gestão de Segurança, outros sócios
- Alterações de documentos no Sistema de Gestão de Segurança
- Apoio contínuo às pessoas afetadas
- Gestão de reputação, mídia e relações com a comunidade local
- Fluxo de informação e contenção da especulação

- Organizar a verificação do status ou revisão do status de operações
- Revisão e alteração do Plano de Resposta a Emergências
- Fornecimento de outras ajudas e recursos para a tripulação de plantão

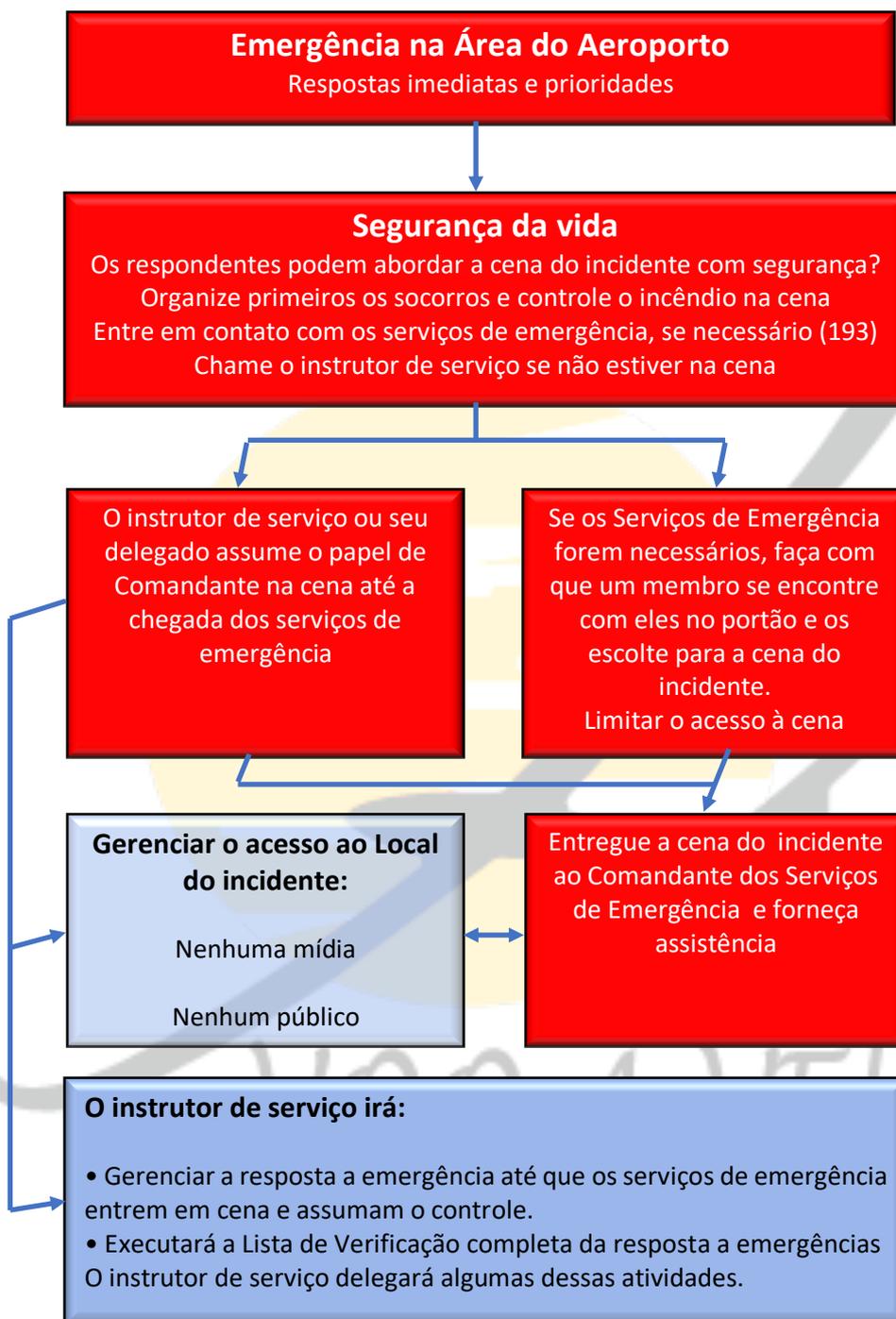


Lista de verificação de documentos

Lista de documentos em apoio conhecidos como apêndice

Apêndice	Nome do documento	Número da revisão	Data de emissão	Revisão e Data
A	Gráfico de fluxo de resposta a emergência	0		
B	Lista de verificação de resposta a emergência	0		
C	Lista de verificação dos aviões atrasados	0		
D	Registro das ações de resposta a incidentes	0		
E	Números de contato de emergência do aeródromo de Formosa	0		
F	Lista de testemunha	0		
G	Formulário para declaração de testemunha	0		

APÊNDICE A – AO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL - FLUXOGRAMA



APÊNDICE B – AO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AEROCUBE DO PLANALTO CENTRAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA

Aeroclube do Planalto Central

Lista de verificação para resposta a emergências

Comandante em cena

NO PONTO DE PARTIDA

1. Criar uma equipe de incidentes de 4 pessoas e dar a cada um a orientação para
 - a. **Proteção do local,**
 - b. **Controle de multidões,**
 - c. **Ligação com a mídia**
 - d. **Coordenação de Testemunhas** [+ lista de testemunhas do incidente].
2. Alerta os serviços de emergência para o local do acidente. Diga-lhes que alguém estará esperando (fornecer um local **inequívoco**) para orientá-los.
3. Envie um membro para esperar pelos serviços de emergência.
4. Diga aos instrutores para suspenderem as operações momentaneamente.
5. **Pegue o Kit de Primeiros Socorros.**

NA CENA

1. Ajude os socorristas prestando ajuda aos feridos.

2. Se houver uma fatalidade, informe aos órgãos competentes.
3. Coordenar os serviços de emergência no local e monitorar a equipe de incidentes.
4. Diga ao operador do aeródromo para fechar o aeródromo para todas as aeronaves, se a segurança for comprometida.
5. Notificar o instrutor chefe e o Presidente do Clube do incidente.
6. Comece a anotar horários e ações no **Registro de Incidente** em preparação para um debriefing.

Guia para resposta a emergência

Comandante em cena

AMBULÂNCIA/POLÍCIA/CORPO DE BOMBEIROS 193
(Emergência do aeródromo)

BUSCA e SALVAMENTO (SAR) (61) 3365-1212

(Aeronave em atraso ou onde há busca antes do resgate)

CENIPA (61) 3364-8800

Aeroclube do Planalto Central.

Orientação para resposta a emergências

Coordenador de testemunhas

PAPEL: Gerenciar a coleta de declaração de testemunha escrita.

1. Identifique testemunhas e anote seus nomes na lista fornecida.
2. Dê-lhes formulários de testemunha / canetas para registrar o que eles observaram.
3. Diga-lhes para não falarem uns com os outros antes de completarem a sua declaração.
4. Acesso seguro a qualquer evidência fotográfica que possa ter sido coletada.
5. Ofereça apoio se eles parecem estar traumatizados.
6. Recolher os formulários de testemunha e mantê-los até o interrogatório, altura em que você irá entregá-los para o comandante da cena.

USE ESSAS DECLARAÇÕES COMO UM GUIA.

"Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação.

Por favor, fale com o instrutor do clube."

SE houver uma fatalidade, aja assim:

Como houve uma fatalidade, este acidente é agora uma questão de investigação policial.

Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação."

Aeroclube do Planalto Central.

Orientação para resposta a emergências

Proteção do site

PAPEL: Minimizar a interrupção na cena do acidente e preservar/ registrar todas as evidências físicas.

1. Se apropriado, mova os feridos para evitar mais lesões.
2. Fique com os feridos no local do acidente até que os serviços de emergência cheguem.
3. Preserve a cena, mantenha os curiosos longe, se eles não estiverem ajudando.
4. Preserve as provas físicas.
5. Não mova destroços de aeronaves a menos que represente um perigo para a segurança.
6. Tire fotografias antes que qualquer evidência física seja movida.

USE ESSAS DECLARAÇÕES COMO UM GUIA.

"Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação.

Por favor, fale com o instrutor do clube."

SE houver uma fatalidade, aja assim:

Como houve uma fatalidade, este acidente é agora uma questão de investigação policial.

Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação."

Aeroclube do Planalto Central.

Orientação para resposta a emergências

Ligação com a mídia

FUNÇÃO: Gerenciar o acesso ou consultas da mídia e limitar os comentários feitos pelos membros.

1. Adiar o comentário para o instrutor de plantão ou altos funcionários do clube: use declaração sobre página.
2. Aconselhe os membros a não responder a nenhuma pergunta da mídia, mas adiar para o instrutor de plantão.
3. Providencie para que qualquer pessoa da mídia seja escoltada por um membro do clube o tempo todo.
4. Se o acidente é um fatal, **não libere nomes** a qualquer um.
5. No caso de uma fatalidade, aconselhar a mídia eo público que esta era agora uma questão coronial investigação pela Polícia.
6. Prepare um resumo muito curto dos principais fatos sobre o acidente ou incidente.

USE ESSAS DECLARAÇÕES COMO UM GUIA.

"Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação.

Por favor, fale com o instrutor do clube."

SE houver uma fatalidade, aja assim:

Como houve uma fatalidade, este acidente é agora uma questão de investigação policial.

Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação."

Aeroclube do Planalto Central.

Orientação para resposta a emergências

Controle de multidões

FUNÇÃO: Gerenciar a segurança de todos na cena, mantendo-os longe.

1. Defina um ponto a alguma distância da cena e direcione as pessoas a permanecerem atrás dela.
2. Encaminhe aquele que testemunhou o acidente para entrar em contato com o **Coordenador de Testemunha**.
3. Delegue a um membro do clube o portão do aeródromo para limitar o acesso apenas a pessoas essenciais.
4. Se o acidente é fatal, **não forneça nomes** a qualquer um.
5. No caso de uma fatalidade, aconselhe a todos que agora é uma questão de investigação pela Polícia.
6. Nota: Se houver uma fatalidade, o aeródromo será fechado e tecnicamente se torna uma cena de crime. A polícia exigirá controles rigorosos de acesso.

USE ESSAS DECLARAÇÕES COMO UM GUIA.

"Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação.

Por favor, fale com o instrutor do clube."

SE houver uma fatalidade, aja assim:

Como houve uma fatalidade, este acidente é agora uma questão de investigação policial.

Lamento não poder responder às suas perguntas ou dar-lhe qualquer informação."

APÊNDICE C – AO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL – LISTA DE VERIFICAÇÃO DOS AVIÕES ATRASADOS

1. Avaliar relatório de aeronaves em atraso

As aeronaves estão atrasadas ou não foram contabilizadas? - a maioria dos relatórios de atraso deve-se à falta de comunicação entre o piloto e aqueles que estão cuidando deles.

2. Verificar

- Com membros do clube
- Estacionamento de automóveis
- Alojamento

3. Recolher os seguintes detalhes: O SAR irá pedir-lhe

Tipo e matrícula dos aviões - uma foto se você tiver	
Número de pessoas a bordo:	
Nome, Idade, celular	
Nome, Idade, celular	
Ponto de partida	
Hora da partida	
Intenções do piloto	
Última posição conhecida e tempo.	
Equipamentos de sobrevivência e comunicação transportados (incluindo rastreadores GPS)	
Tempo no momento do relatório	
Meteorologia atual	

O SAR assumirá a gestão do incidente, no entanto, será necessário manter linhas abertas de comunicação para cruzar as informações e acompanhamento de sua inteligência e planejamento de pesquisa.

4. Notificações

Consulte a Lista de Contato de Emergência (Anexo D)

- Chefe dos instrutores
- Presidente/Vice-Presidente
- Gerente de Segurança do Clube.

APÊNDICE E – AO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL – NÚMEROS DE CONTATO DE EMERGÊNCIA DO AERÓDROMO DE FORMOSA

NÚMERO DE CONTATO PARA EMERGÊNCIAS

ATUALIZADO EM 30/01/20

Telefone de Emergência - 193	Esteja preparado para fornecer informações na seguinte ordem: <ul style="list-style-type: none"> Quem você é - Incluindo um número de telefone de contato Onde você está (Inserir localização aeródromo) Situação ou qual é o problema Resposta necessária
Whatsapp - XXXXX	
Celular - XXXX	
Esteja preparado para permanecer na linha para ajudar os socorristas de emergência	

Contatos telefônicos de contato de emergência adicionais

Delegacia de Polícia	(61) 3631-2037
Serviço de Ambulância Local	192 (61) 3981-1070
Bombeiros	193 (61) 3631-2663
Polícia Florestal	(61) 3631-4879
SAR	(61) 3365-1212

Aeroclube

Presidente do Aeroclube	
Secretaria do Aeroclube	(61) 3631-6379
Gerente de Segurança do Aeroclube	
CENIPA	(61) 3364-8800



APÊNDICE F – AO PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA DO AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL – LISTA DE TESTEMUNHAS

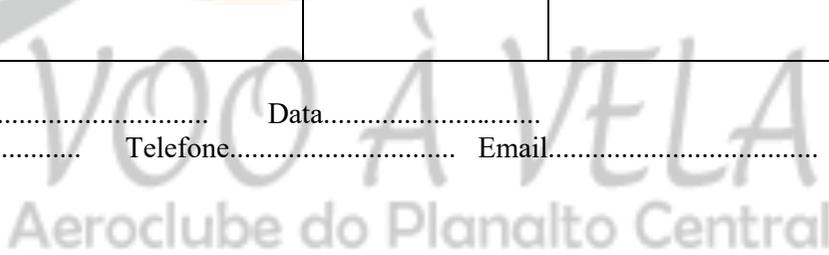
Incidente..... Data..... Hora.....

Esta é uma lista de testemunhas que foram convidadas a fornecer relatórios de testemunhas por escrito

Nº	Nome da testemunha	Endereço	Telefone nº	Email	Formulário de declaração	
					Entregue	Recebido

Coordenador de Testemunhas Data.....
Posição..... Telefone..... Email.....

Página ___ De





ENCAMINHAMENTO DO ELO-SIPAER (TO BE FILLED BY BRAZILIAN SAFETY PERSONNEL)		<input type="text"/>
		NUMERO ELO-SIPAER ANO
DO: _____	PARA: _____	DATA: ____/____/____
		_____ ASSINATURA
PARECER DO SETOR RESPONSÁVEL:		
		_____ ASSINATURA
AÇÕES CORRETIVAS RECOMENDADAS PELO ELO-SIPAER:		
AVALIAÇÃO DO RISCO:		
<input type="text"/>		_____ ASSINATURA

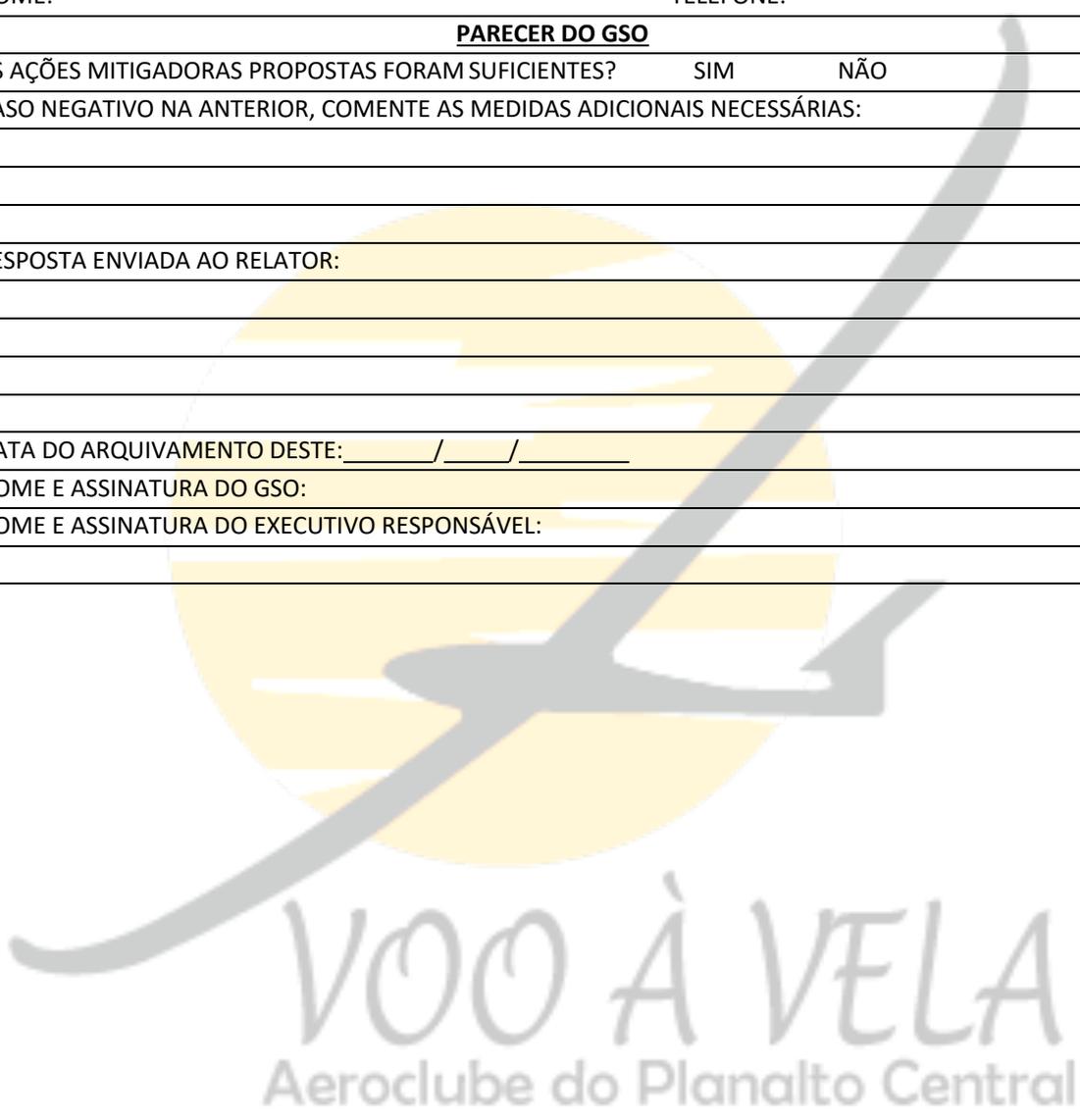
ANEXO V – RELATÓRIO INICIAL DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA (RIRE)

O Relatório Inicial de Resposta a Emergência (RIRE) tem por objetivo descrever, sucintamente, a emergência ocorrida, assim como o funcionamento do Plano de Resposta a Emergência do Aeroclube do Planalto Central (PRE-APC). Este relatório está disponível na secretaria do aeroclube facilitando assim seu preenchimento por instrutores e funcionários envolvidos.

RELATÓRIO INICIAL DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA (RIRE) – AEROCULUBE DO PLANALTO CENTRAL	
1- IDENTIFICAÇÃO DO P-PSAC	
NOME:	
CÓDIGO OACI:	
LOCALIZAÇÃO:	
OPERADOR:	
EXECUTIVO RESP:	
CONTATOS:	
GSO:	
CONTATOS	
2- QUANTO À ATIVAÇÃO DO PRE-AEROCULUBE DO PLANALTO CENTRAL	
2.1- QUEM INFORMOU A EMERGÊNCIA AO AEROCULUBE OU AEROPORTO	
2.2- DATA E HORA DA OCORRÊNCIA	
DATA; ____/____/____	HORA; ____:____
2.3- TIPO DE SITUAÇÃO INFORMADA	
2.4 – EM QUAIS CONDIÇÕES O PRE FOI ATIVADO (DE QUE FORMA INICIOU)	
2.5 – EXISTIAM EXEMPLARES DO PRE DISPONÍVEIS PARA TODOS OS ENVOLVIDOS?	
SIM NÃO	
2.6 – OS EXEMPLARES DISPONÍVEIS DO PRE ESTAVAM ATUALIZADOS?	
SIM NÃO	

3 – QUANTO AO GESTOR DE SEGURANÇA OPERACIONAL – GSO	
3.1 – COMO O GSO FOI ACIONADO PARA TAL OCORRÊNCIA?	
3.2 – AS INFORMAÇÕES E OS MEIOS DISPONÍVEIS ATENDERAM AS NECESSIDADES DESTA OCORRÊNCIA?	
	SIM NÃO
3.3 – EM CASO NEGATIVO NA 3.2, COMENTE AS DEFICIÊNCIAS ENCONTRADAS;	
3.4 – HOUVE ACIONAMENTO DE ÓRGÃOS EXTERNOS PREVISTOS NO PRE- AERoclUBE DE CAXIAS DO SUL?	
	SIM NÃO
4 – QUANTO AO EVENTO	
4.1 – HOUVE DERRAMENTO DE ALGUM COMBUSTÍVEL NO LOCAL DA OCORRÊNCIA?	
	SIM NÃO
4.2 – A PISTA FOI INTERDITADA?	
	SIM NÃO
4.3 – POR QUANTO TEMPO A PISTA FOI INTERDITADA?	
4.4 – HOUVE PARALISAÇÃO DAS OPERAÇÕES DO P-PSAC?	
	SIM NÃO
4.5 – EM QUANTO TEMPO AS OPERAÇÕES DO P-PSAC VOLTARAM AO NORMAL?	
	SIM NÃO
4.6 – OS RECURSOS DISPONÍVEIS NO PRE OU PLEM-SBCX FORAM SUFICIENTES PARA A DESINTERDIÇÃO?	
	SIM NÃO
4.7 – EM CASO NEGATIVO EM 4.6 COMENTE AS DEFICIÊNCIAS ENCONTRADAS;	
5 – OUTRAS INFORMAÇÕES	
5.1 – FOI DISPONIBILIZADO ACOMODAÇÃO AOS FAMILIÁRES DOS ENVOLVIDOS? (SE NECESSÁRIO)	
	SIM NÃO
5.2 – COMO FOI FEITA A EVACUAÇÃO DOS TRIPULANTES/PASSAGEIROS? (SE NECESSÁRIO)	
5.3 – HÁ ALGUMA INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR PERTINENTE?	

INFLUE.MEIO AMBIE.	INSTRU.DEFICIENTE	POUCA EXPERIÊ.	MANUT.DEFICIENTE
SUPERVI.DEFICIENTE	PLANEJ.DEFICIENTE	POUCO PESSOAL.	ASPECTO FISIOLÓ.
JULGAM.DEFICIENTE	MANUSEIO DE MATER.	COORD. CABINE	FABRICAÇÃO
IMPERÍCIA	INDETERMINADO	OUTRO: _____	
RESPONSÁVEL PELO REPORTE DESTE ESO			
NOME: _____		TELEFONE: _____	
RESPONSÁVEL PELA ANÁLISE E RESPOSTA DESTE ESO			
NOME: _____		TELEFONE: _____	
PARECER DO GSO			
AS AÇÕES MITIGADORAS PROPOSTAS FORAM SUFICIENTES?		SIM	NÃO
CASO NEGATIVO NA ANTERIOR, COMENTE AS MEDIDAS ADICIONAIS NECESSÁRIAS:			
RESPOSTA ENVIADA AO RELATOR:			
DATA DO ARQUIVAMENTO DESTE: ____/____/____			
NOME E ASSINATURA DO GSO: _____			
NOME E ASSINATURA DO EXECUTIVO RESPONSÁVEL: _____			



ANEXO VII – RELATÓRIO SEMESTRAL

NOME	AERoclUBE DO PLANALTO CENTRAL	
CNPJ	03.658.317/0001-08	
ATIVIDADE	Clube Aerodesportivo	
PERÍODO DO RELATÓRIO	<input type="checkbox"/> 1º SEMESTRE	<input type="checkbox"/> 2º SEMESTRE
ANO		



SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

TIPO DE EVENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL

ITEM 01 EVENTOS DE CONSCIENTIZAÇÃO EM SEGURANÇA OPERACIONAL

Evento 01

DATA

LOCAL

ASSUNTO

TOTAL DE PARTICIPANTES

JUSTIFIQUE A NÃO REALIZAÇÃO

ITEM 02 EVENTOS PROMOCIONAIS

Evento 01

DATA

LOCAL

ASSUNTO

TOTAL DE PARTICIPANTES

JUSTIFIQUE A NÃO REALIZAÇÃO

ITEM 03 VISTORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

DATA

ÁREA VISTORIADA

ELABORADO RELATÓRIO DE VISTORIA

JUSTIFIQUE A NÃO REALIZAÇÃO

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 04 AUDITORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL

DATA

ÁREA VISTORIADA

ELABORADO RELATÓRIO DE AUDITORIA

JUSTIFIQUE A NÃO REALIZAÇÃO

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 05 RELATO DA AVIAÇÃO CIVIL (RAC)

TOTAL DE RELATÓRIOS DE PREVENÇÃO

- ANALISADOS INTERNAMENTE

- ANALISADOS EXTERNAMENTE

- NÃO ANALISADO

- SOLUCIONADOS

- NÃO SOLUCIONADO

PROVIDÊNCIAS TOMADAS

DIVULGAÇÃO INTERNA

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 06 PLANO DE RESPOSTA A EMERGÊNCIA (PLEM/PRE)

ACIONAMENTO NO PERÍODO

SIM NÃO

ACIONAMENTO REAL

SIM NÃO

APRESENTOU O RIRE COM A ANÁLISE DE RISCO

ACIONAMENTO DE TREINAMENTO

SIM NÃO

RELATÓRIO DE TREINAMENTO COM AS AÇÕES

ITEM 07 ACIDENTES OCORRIDOS NO PERÍODO

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 08 INCIDENTES GRAVES OCORRIDOS

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 09 INCIDENTES OCORRIDOS NO PERÍODO

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

NÃO SERÃO INVESTIGADOS

ITEM 10 OCORRÊNCIAS DE SOLO NO PERÍODO

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 12 OCORRÊNCIAS ANORMAIS

TOTAL

EVENTO 1

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

EVENTO 2

ANÁLISE DE RISCO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

ITEM 13 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

RECEBIDAS NO PERÍODO

CUMPRIDAS

NÃO CUMPRIDAS (JUSTIFIQUE)

EM ANDAMENTO

ANÁLISE DE RISCO NA DATA DO RECEBIMENTO DA RECOMENDAÇÃO

DESCREVA AS AÇÕES MITIGADORAS

ANÁLISE DE RISCO APÓS A IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES MITIGADORAS

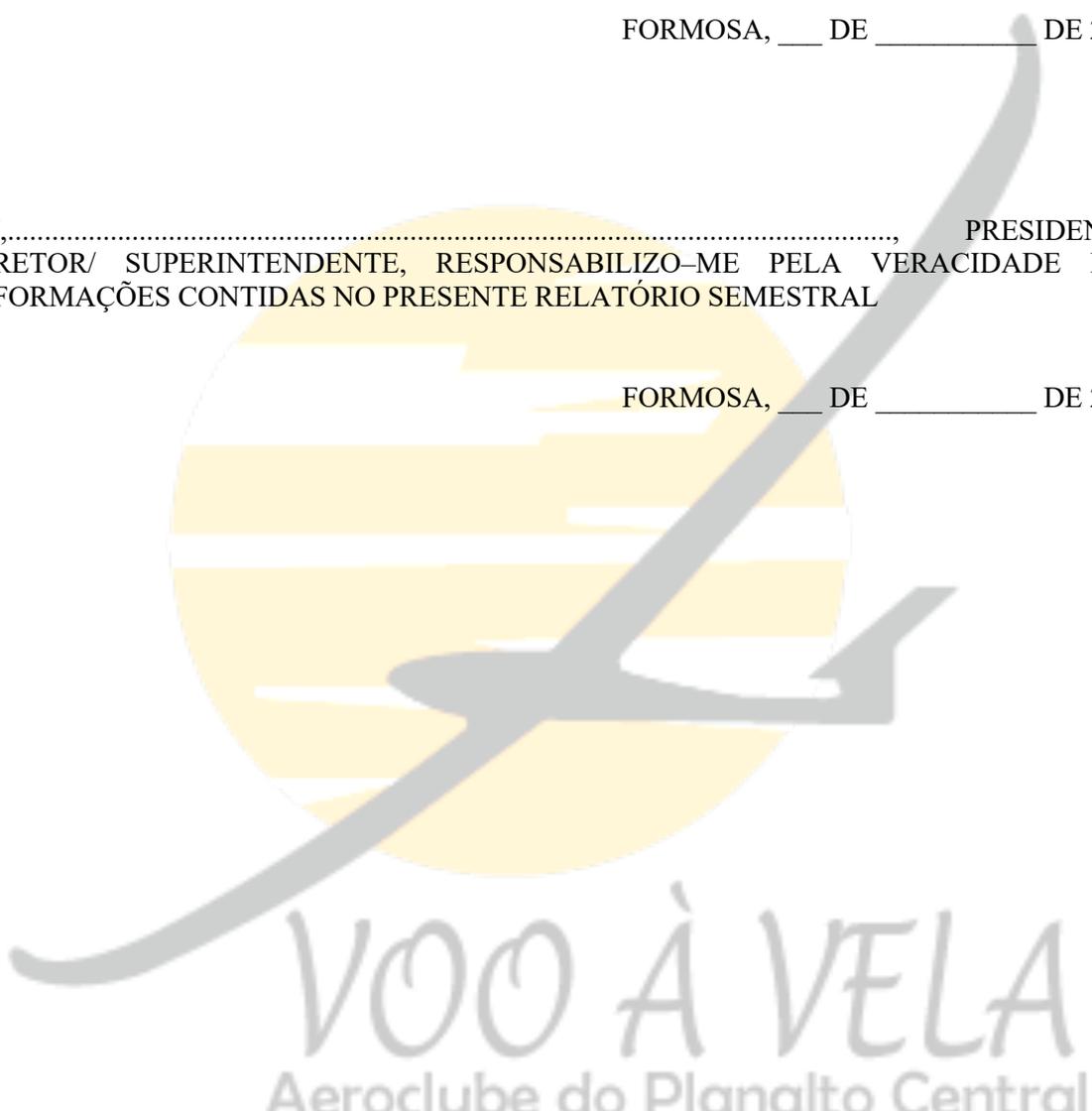
APROVAÇÃO DA ALTA DIREÇÃO

EU,, GESTOR DE SEGURANÇA OPERACIONAL, RESPONSABILIZO-ME PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES CONTIDAS NO PRESENTE RELATÓRIO SEMESTRAL

FORMOSA, ___ DE _____ DE 20__

EU,....., PRESIDENTE/ DIRETOR/ SUPERINTENDENTE, RESPONSABILIZO-ME PELA VERACIDADE DAS INFORMAÇÕES CONTIDAS NO PRESENTE RELATÓRIO SEMESTRAL

FORMOSA, ___ DE _____ DE 20__



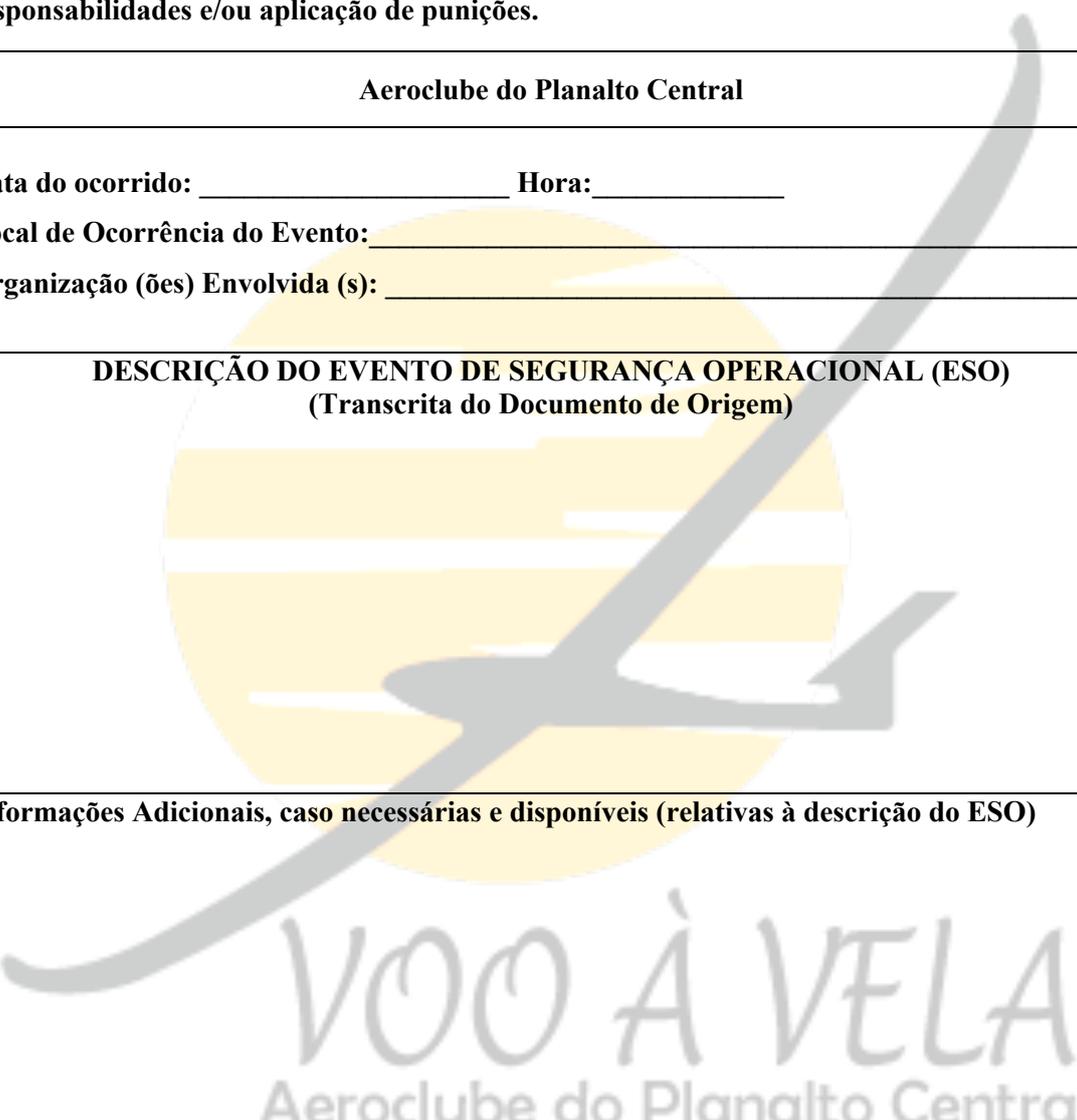
ANEXO VIII – MODELO DE RELATÓRIO BIMESTRAL

RELATÓRIO BIMESTRAL

Razão Social: AEROCLUBE DO PLANALTO CENTRAL			
Tipo de Serviço: AEROCLUBE			
CNPJ: 03.658.317/0001-08			
	Janeiro de 20__	Fevereiro de 20__	Implementou Ação Mitigadora?
Quantidade de Horas Voadas			
Quantidade de ACIDENTES			
Quantidade de INCIDENTES GRAVES			
Quantidade de INCIDENTES			
Quantidade de OCORRÊNCIAS DE SOLO			
Quantidade de OCORRÊNCIAS ANORMAIS			
Eventos de Segurança Operacional			
FO(Debris) encontrados			
Incurções em Pista			
Colisões com a Fauna			
Avistamentos de Aves			
Avistamentos de Balões			
Falhas em Sistema/Componente			
Outros			

ANEXO IX – GERENCIAMENTO DO RISCO

Nº do Documento de Origem: _____
Código de Controle Interno: _____
As informações contidas neste relatório têm como única finalidade o aumento da segurança operacional da aviação civil, não devendo ser utilizadas para a identificação de responsabilidades e/ou aplicação de punições.
Aeroclube do Planalto Central
Data do ocorrido: _____ Hora: _____
Local de Ocorrência do Evento: _____
Organização (ões) Envolvida (s): _____
DESCRIÇÃO DO EVENTO DE SEGURANÇA OPERACIONAL (ESO) (Transcrita do Documento de Origem)
Informações Adicionais, caso necessárias e disponíveis (relativas à descrição do ESO)



VOO À VELA
Aeroclube do Planalto Central

O Evento de Segurança Operacional teve a incidência dos seguintes Fatores Contribuintes:	
<input type="checkbox"/> Condições Meteorológicas Adversas <input type="checkbox"/> Deficiente Controle de Tráfego <input type="checkbox"/> Deficiente Infraestrutura <input type="checkbox"/> Deficiente Instrução <input type="checkbox"/> Deficiente Manutenção <input type="checkbox"/> Deficiente Aplicação de Comandos <input type="checkbox"/> Deficiente Coordenação de Cabine <input type="checkbox"/> Deficiente Julgamento <input type="checkbox"/> Deficiente Pessoal de Apoio <input type="checkbox"/> Deficiente Planejamento <input type="checkbox"/> Deficiente Supervisão <input type="checkbox"/> Outros Aspectos Operacionais	<input type="checkbox"/> Esquecimento <input type="checkbox"/> Indisciplina de Voo <input type="checkbox"/> Influência ao Meio Ambiente <input type="checkbox"/> Pouca Experiência de Voo / na Anv. <input type="checkbox"/> Projeto <input type="checkbox"/> Fabricação <input type="checkbox"/> Manuseio do Material <input type="checkbox"/> Aspecto Fisiológico <input type="checkbox"/> Aspecto Psicológico <input type="checkbox"/> Indeterminado <input type="checkbox"/> Outros _____
Responsável pela Análise do ESO: _____ Tel.: _____ Assinatura: _____ Data: _____	
PARECER DO GESTOR DE SEGURANÇA OPERACIONAL	
As ações mitigadoras propostas ou implantadas foram suficientes? () Sim () Não. Caso não, quais as ações adicionais a serem adotadas? _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____ _____	
Responsável: _____ Tel.: _____ Assinatura: _____ Data: _____	
Resposta Enviada ao Relator em: _____ Nome do Remetente: _____ Assinatura: _____	

As seguintes definições são aplicáveis ao presente formulário:

ALARP – tão baixo quanto razoavelmente praticável.

Evento de Segurança Operacional (ESO) – ocorrências que possam oferecer risco potencial à segurança operacional da aviação civil.

Gerenciamento do Risco – a identificação, análise e eliminação e/ou mitigação dos riscos (que ameaçam a capacidade de uma organização) a um nível aceitável.

Mitigação – medidas que eliminam o perigo potencial ou que reduzem a probabilidade e/ou a severidade do risco.

Probabilidade – a possibilidade de que um evento ou condição insegura possa ocorrer.

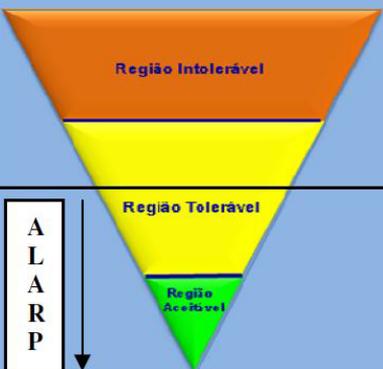
DEFINIÇÃO QUALITATIVA	SIGNIFICADO	VALOR
Frequente	Provável que ocorra muitas vezes (ocorre frequentemente)	5
Ocasional	Provável que ocorra algumas vezes (sem frequência)	4
Remota	Improvável, porém é possível que ocorra (ocorre raramente)	3
Improvável	Muito Improvável que ocorra (não se conhece que tenha ocorrido)	2
Extremamente Improvável	Quase inconcebível que o evento ocorra	1

Severidade – as possíveis consequências de um evento ou condição insegura, tomando como referência a pior condição previsível.

DEFINIÇÃO QUALITATIVA	SIGNIFICADO	VALOR
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> • Destruição do equipamento • Mortes Múltiplas 	A
Perigoso	<ul style="list-style-type: none"> • Uma redução importante das margens de segurança, dano físico ou uma carga de trabalho que os operadores não possam desempenhar suas tarefas de forma precisa e completa. • Lesões Sérias • Danos maiores ao equipamento 	B
Maior	<ul style="list-style-type: none"> • Uma redução significativa da margem de segurança, uma redução na habilidade do operador em responder às condições operativas adversas como resultado do aumento da carga de trabalho, ou como resultado de condições que impeçam sua eficiência • Incidente sério • Lesões às pessoas 	C

Menor	<ul style="list-style-type: none"> • Interferência • Limitações operativas • Utilização de procedimentos de emergência • Incidentes menores 	D
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"> • Consequências leves 	E

Tolerabilidade do Risco – define se o risco resultante dentro do critério de segurança operacional da ANAC é inaceitável, tolerável ou aceitável.

Gerenciamento do Risco	Índice de Avaliação do Risco	Critério
 <p>Região Intolerável</p>	<p>5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A</p>	<p>Inaceitável sob as circunstâncias existentes</p>
<p>Região Tolerável</p>	<p>5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D 2A, 2B, 2C</p>	<p>Aceitável com base na mitigação do risco. Pode requerer uma decisão da direção.</p>
<p>Região Aceitável</p>	<p>3E, 2D, 2E, 1A, 1B 1C, 1D, 1E</p>	<p>Aceitável</p>

III - FICHAS DE CONDIÇÕES OBSERVADAS

IV - COMENTÁRIOS FINAIS



Chefe da Equipe de Vistoria