

Divulgação – Trabalho do BCAST sobre Mid-Air Collision (parte 2)

Divulgamos hoje a segunda parte do trabalho realizado pelo Subgrupo de Mid-Air Collision do Grupo Brasileiro de Segurança Operacional da Aviação Comercial (BCAST).

A divulgação será feita em três etapas.

O BCAST é um comitê composto por representantes dos PSAC e outros órgãos que possuam a capacidade de propor e promover melhorias na segurança operacional da aviação comercial, com profissionais dedicados à melhoria da segurança operacional da aviação civil brasileira.

O BCAST conta hoje com os seguintes subgrupos de estudos:

- GRUPO CFIT (Controlled Flight Into Terrain)
- GRUPO LOC-I (Loss of Control in Flight)
- GRUPO MAC (Mid-Air Collision)
- GRUPO RE (Runway Excursion)

Confira abaixo a segunda parte do trabalho:

Recomendações para os Controladores

- Utilize fraseologia correta, mantendo a atenção durante todo o tempo.
- Assegure que as autorizações sejam cotejadas corretamente.
- Uma transmissão poderá ser bloqueada quando duas ou mais aeronaves estiverem respondendo à mesma autorização. Esteja atento, pois neste caso normalmente o controlador irá ouvir um cotejamento parcial ou ininteligível.
- Alerta os Pilotos acerca de outras aeronaves na mesma frequência com *Call Signs* similares, que possam ser confundidos. Se necessário, instrua uma ou ambas as aeronaves a utilizarem a matrícula da aeronave como *call sign*.
- Se suspeitar que uma transmissão foi bloqueada, assegure-se de que as aeronaves cotejem suas mensagens. Confirme cuidadosamente, se uma autorização não foi copiada por uma aeronave para qual não foi destinada.
- Quando for observada uma ocorrência relacionada a confusão de *Call Signs*, reporte através de um relatório de prevenção.
- Alerta os órgãos adjacentes quando houver potencial caso de confusão entre aeronaves que irão adentrar naquele espaço aéreo.
- Não utilize o período de cotejamento para outras tarefas.
- Monitore o cumprimento das instruções através do *Call Sign* em uso.

■ Use *Call Signs* completos, a menos que uma abreviatura do *Call Sign* tenha sido introduzida pelo órgão ATC.

■ Assegure-se de que os operadores aéreos estejam cientes de qualquer confusão de *Call Sign* relatado por controladores

■ Utilize o período de cotejamento corretamente, e não para outras tarefas.

Recomendações para Pilotos

- Permaneça sempre com fones de ouvido durante os períodos de alta carga de comunicação com o órgão ATC ou quando membros da tripulação de voo estiverem envolvidos em outras tarefas, podendo não estar monitorando as comunicações.
- Use *Call Signs* completos em todos os momentos, a menos que uma abreviatura do *Call Sign* tenha sido introduzida pelo órgão ATC.
- Use a correta fraseologia durante a comunicação com o órgão ATC e mantenha a disciplina.
- Em caso de dúvidas sobre uma instrução ATC, não coteje para confirmar. Em vez disso, questione de forma positiva as instruções com o órgão ATC. Este procedimento também deve ser seguido em caso de dúvidas sobre uma autorização existente entre os membros da tripulação de voo.

- Em fases críticas do voo, monitore ativamente as instruções do ATC e o seu cumprimento.
- Alerta o órgão ATC se qualquer uma das seguintes situações forem observadas:
Duas ou mais aeronaves com *Call Signs* semelhantes estiverem na mesma frequência / Suspeita-se que uma aeronave assumiu uma autorização não destinada a ela / Uma transmissão bloqueada for observada / suspeita-se que uma aeronave interpretou de forma incorreta uma instrução
- Apesar de não ser um procedimento oficial, muitos pilotos, ao perceberem que ocorreu um bloqueio na transmissão, informam através da mensagem "Bloqueado".