

Foco: Preservação das informações registradas por gravadores de voo após acidentes, incidentes e incidentes graves.

Finalidade

Alertar os operadores brasileiros que operam aeronaves com Cockpit Voice Recorder – CVR e Flight Data Record – FDR (regidos pelos RBHA 91, RBAC 135 e RBAC 121) sobre a necessidade de desativar os respectivos equipamentos após incidentes, incidentes graves e acidentes, com a finalidade de que não sejam sobregravadas informações fundamentais para a investigação dos eventos.

Histórico/Análise

A aeronave EMB-145LR realizava a etapa entre Maceió – AL e Ribeirão Preto – SP, com 03 tripulantes e 50 passageiros a bordo. Durante a descida, a tripulação entrou em contato com a TWR de Ribeirão Preto solicitando as condições meteorológicas. A TWR informou que estas ainda não haviam melhorado e a visibilidade estava em torno de 1000 metros, degradando para 800 metros.

A tripulação decidiu, então, trocar a aproximação da cabeceira 36 para a 18, em face da visualização do radar meteorológico da aeronave. Ao iniciar a descida, a tripulação fez novo contato com a TWR e solicitou as condições meteorológicas, sendo reportado pela TWR que a intensidade da chuva havia amenizado. A visibilidade estava em 1000 metros e as condições do Setor Norte estavam melhores do que as do Setor Sul.

A tripulação optou por uma aproximação para a cabeceira 18, através de um procedimento RNAV. Durante a aproximação final, a TWR informou à tripulação que a pista estava “muito molhada”, o vento era de 02008 kt com pico até 09 kt, e a visibilidade havia aumentado para 3000 metros. A TWR novamente informou à tripulação que a pista continuava muito molhada. A tripulação solicitou então à TWR que aumentasse o brilho das luzes da pista.

Na sequência, a tripulação reportou à TWR que avistara a pista, a uma altitude de 2300 pés e a uma distância de 2,5 NM, estando o trem-de-pouso baixado e travado. A TWR autorizou o pouso. Após o toque na pista, a aeronave perdeu o controle, não conseguido

realizar a frenagem adequada para a desaceleração completa dentro dos limites da pista.

A aeronave ultrapassou a cabeceira 36 em aproximadamente 50 metros. Tanto a tripulação quanto os passageiros saíram ilesos e a aeronave sofreu danos leves.

Ações recomendadas

Operadores brasileiros de aeronaves equipadas com Cockpit Voice Recorder – CVR e Flight Data Record – FDR (regidos pelos RBHA 91, RBAC 135 e RBAC 121) deverão reforçar junto aos seus tripulantes a necessidade de desativar os respectivos equipamentos após acidentes, incidentes graves e incidentes, com a finalidade de que não sejam sobregravadas informações fundamentais para a investigação dos eventos.

Acesse também os demais Alertas de Voo na página da ANAC, através do link <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/alerta-de-voo-tipos-de-operacoes> e tome conhecimento de informações importantes para garantir a sua segurança operacional. Adicione o *link* Alerta de Voo a seus *sites* favoritos e fique sempre atualizado com as lições extraídas dos acidentes.