

DIVULGAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL AERONÁUTICA



O único objetivo das investigações realizadas pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, da qual o Brasil é país signatário, o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade. Esta Divulgação Operacional, cuja conclusão baseia-se em fatos ou hipóteses, ou na combinação de ambos, objetiva exclusivamente a prevenção de acidentes aeronáuticos. O uso desta divulgação para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos ao SIPAER.

INCIDENTE

Data/Hora: 16 de MARÇO de 2007

Local: POSIÇÃO GRADE - PIRACICABA

Município, UF: SÃO PAULO - SP

AERONAVE: ATR 42-300

Tipo: PERDA DE CONTROLE
EM VÔO

I. HISTÓRICO:

A aeronave decolou do Aeroporto de Bauru (SJTC), com destino ao Aeroporto de Congonhas (SBSP), com 04 tripulantes e 44 passageiros.

Com a aeronave nivelada no FL 170 e já sob a coordenação do APP-YS, a tripulação foi orientada a realizar o procedimento de espera para o seqüenciamento para pouso, devido as condições meteorológicas em Congonhas (SBSP).

A tripulação iniciou o procedimento de espera na vertical da posição GRADE, ainda mantendo o FL 170, com boas condições meteorológicas.

Ao realizar a primeira curva da órbita, a aeronave efetuou uma guinada, não comandada, para a esquerda, perdendo altitude e entrando em situação anormal.

A tripulação conseguiu restabelecer o controle da aeronave, a aproximadamente 5200ft, e prosseguiu para o pouso, em condições de emergência, para o Aeroporto de Campinas (SBKP).

Os passageiros e tripulantes não sofreram lesões e não houve dano à aeronave.

II. FATOS:

a) A aeronave encontrava-se dentro dos limites estabelecidos de peso e balanceamento;

b) O vôo estava sendo feito sob as regras do RBHA 121 e de acordo com o MGO da empresa;

Nº DIVOP : 69/C/2007

DATA DA EMISSÃO :

16/05/2008

RESPONSÁVEL : DPC CENIPA

- c) Durante a subida o Controle informou que o Aeroporto de Congonhas, destino da aeronave, havia fechado por condições de chuva e acúmulo de água na Pista;
- d) A aeronave recebeu instrução para efetuar órbita de espera na posição GRADE;
- e) Ao receber instrução para efetuar espera na posição GRADE, a tripulação reduziu a potência dos motores e a velocidade, ainda na subida;
- f) Voando em condições de velocidade abaixo do padrão normal adotado pelo MGO da empresa, os tripulantes deixaram de observar os limites de potência e de velocidade constante nos Manuais do fabricante e do operador;
- g) O vôo foi mantido em velocidade (140 kt), muito abaixo do mínimo estabelecido pelo operador (156 kt);
- h) Ao iniciar a curva de espera, a aeronave estava com excesso de ângulo de ataque, baixa potência e baixa velocidade;
- i) O Piloto Automático (PA) não suportou os esforços a que estava sendo submetido (manter o excessivo ângulo de ataque, em curva nivelada, em velocidade pré stall e com potência reduzida), e desacoplou;
- j) A aeronave entrou em atitude anormal, surpreendendo os tripulantes;
- k) Não foi registrado no FDR, qualquer indício de ocorrência de gelo nos momentos anteriores ao evento;
- l) As reações diante dos comandos resultaram na perda de 9.900 ft de altitude em 70 segundos; 5 (cinco) segundos de ligeira estabilização a 7.100 ft e nova perda de altitude de mais 2.100 ft;
- m) Interpretando o ocorrido como disparo do compensador, a tripulação tentou desativá-lo pelo respectivo disjuntor (CB);
- n) Nesta busca o sistema hidráulico verde foi desativado, provocando a perda do sistema de abaixamento do trem de pouso (Landing Gear System) e do freio normal (Normal Braking);
- o) O trem de pouso foi baixado pelo sistema alternativo;
- p) Com a emergência declarada, o pouso foi realizado no Aeroporto de Campinas;
- q) Não ocorreram lesões aos ocupantes e danos à aeronave.

III.RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL AERONÁUTICA JÁ EMITIDAS:

À Operadora da Aeronave:

- 1- Analisar o conteúdo do Programa de Treinamento e propor à ANAC as correções que se fizerem necessárias para evitar a repetição das falhas verificadas;
- 2- Reavaliar os parâmetros de aprovação de seus tripulantes, instrutores e de indicação de seus examinadores credenciados, submetidos à ANAC;
- 3- Avaliar o diagnóstico da cultura corporativa e redefinir os objetivos do Treinamento em Gerenciamento dos Recursos de Cabine constantes da IAC 060-1002A e implantar um modelo de treinamento Corporate-CRM voltado para os tripulantes técnicos e com ênfase para os instrutores e examinadores credenciados, visando à correta implantação dos conceitos de CRM, de modo a evitar a repetição das falhas verificadas nesta ocorrência;

Nº DIVOP : 69/C/2007

DATA DA EMISSÃO :

16 10/2008

RESPONSÁVEL : DPC CENIPA

4- Submeter à análise da ANAC o Manual de Treinamento em Corp-CRM atualizado de acordo com novas pesquisas de cultura organizacional;

5- Utilizar, como fonte de análise de pesquisa, cultura e clima organizacional, as Fichas de Análise de Performance (FAP's) arquivadas, repassando os aspectos observados, relacionados com o treinamento em Corp-CRM, para as atividades propostas nas 3 fases de treinamento em CRM;

6- Divulgar este incidente, esclarecendo o grupo de tripulantes técnicos sobre as falhas de procedimentos verificadas.

O CENIPA recomenda:

Divulgar os ensinamentos colhidos na presente Investigação aos Operadores de aeronave ATR-42, do sistema da Aviação Civil Brasileira.

V. DIVULGAÇÃO:

ANAC(GGIP)
SERIPA I, II, III, IV, V, VI, VII.

Nº DIVOP : 69/C/2007

DATA DA EMISSÃO :

16/05/2008

RESPONSÁVEL : DPC CENIPA

