RBMT
www.rbmt.com.br
Notícias sem moagem

Sábado, 03 de Maio de 2025

Avião da Voepass operava sem gravar 8 informações da caixa-preta

Especialista explica que um dos dados podem comprometer investigação de acidente em Vinhedo

O avião da Voepass que caiu em Vinhedo, na última sexta-feira (9), operava com autorização para deixar gravar oito informações de voo na caixa-preta da aeronave.

A companhia aérea era autorizada por uma licença temporária de 18 meses concedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), deferida em 1° de março de 2023.

A medida foi determinada a partir de um pedido da Voepass. A companhia pretendia incorporar a aeronave à sua frota, mas o avião não estava apto a gravar todos os parâmetros operacionais exigidos pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC n° 121).

A determinação isenta a empresa de registrar importantes informações nos gravadores digitais do voo, apenas para o modelo ATR 72-500.

Entre eles estão dados sobre a funcionalidade dos freios (pressão e aplicação dos pedais direito e esquerdo), sistemas de pressão hidráulica e todas as forças de comando dos controles de voo (volante, coluna e pedais).

As forças de comando dos controles do voo representam as forças que o piloto do avião exerce sobre a aeronave. Isso significa que a caixa-preta não identifica as atitudes do comandante: se ele direcionava o avião para cima, baixo, esquerda ou direita.

Segundo o piloto e engenheiro aeronáutico Jorge Leal Medeiros, isso pode comprometer a investigação do acidente em Vinhedo e outros voos futuros da Voepass, já que possíveis erros não poderiam ser corrigidos.

A queda do voo 2883 que deixou 62 vítimas no interior de São Paulo aconteceu dentro do período de vigência da isenção, que vale até setembro de 2024.

O parágrafo 121.344 do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil cita 91 informações que devem ser registradas pelas companhias aéreas no voo. Veja todos os parâmetros que o avião da Voepass não registrava ao operar:

- frequências selecionadas em Nav 1 e Nav 2
- pressão do freio (sistema selecionado)
- aplicação do pedal do freio (direito e esquerdo)
- pressão hidráulica (cada sistema)
- posição do comando do compensador de arfagem na cabine
- posição do comando do compensador de rolamento na cabine
- posição do comando do compensador de direção na cabine
- todas as forças de comando dos controles de voo da cabine (volante, coluna e pedais)

O relator da determinação, Ricardo Bisinotto Catanant, afirmou em seu voto que, conforme apontado pela área técnica da Anac, “a ausência de gravação desses parâmetros em si não afeta o desempenho da aeronave em termos de aeronavegabilidade e nem potencializa ou atenua qualquer efeito direto na segurança da operação, sendo classificado o risco como 1C, aceitável”.

A Anac informou que o ATR 72-500 é certicicado pela autoridade de aviação europeia, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Easa, em inglês). O órgão determina uma quantidade menor de parâmetros que a Anac.

Por isso, as aeronaves que operam no Brasil precisam de um tempo maior para se adequar as exigências locais, que são mais restritivas.

A agência explicou que consulta previamente ao Cenipa para conceder isenções de requisitos que têm efeitos na investigação de acidentes. A autoridade ainda afirma que os parâmetros isentados não configuram prejuízo às investigações em curso.

A **CNN** entrou em contato com a Voepass para um posicionamento.

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), que conduz a investigação e análise das caixas-pretas, também foi procurado para informar a relevância das informações para o caso.

Fonte: cnnbrasil.com.br