

CONCLUSÕES DO PRIMEIRO SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA EM AVIAÇÃO

COPPE/UFRJ - Rio de Janeiro, 1º e 2 de junho, 2010

A Universidade Federal do Rio de Janeiro reuniu um grupo de cientistas de instituições acadêmicas do Brasil, dos Estados Unidos da América e da França, para estabelecer um fórum científico aberto para discutir e trocar informações sobre segurança na aviação em geral. Neste primeiro encontro, foi dada ênfase ao acidente do voo AF 447 ocorrido no dia 31 de maio de 2009. As seguintes questões e observações foram levantadas como resultado dos dois dias de seminário:

1. É de crucial importância o aprendizado sobre acidentes ocorridos e as experiências para melhorar a segurança na aviação. É recomendado que se desenvolva uma base de dados sobre acidentes passados seguindo a linha daquela desenvolvida pela FAA – US Federal Aviation Administration, conforme foi apresentado durante o seminário. Informações relevantes, técnicas ou não, devem ser totalmente reveladas e arquivadas de modo a permitir análises independentes e extrair conclusões concernentes a vários acidentes ocorridos.
2. Para elevar o grau de segurança, a revisão urgente das regras e padrões internacionais de certificação deve ser estimulada mundialmente.
3. Registros de segurança de todas as empresas de aviação comercial devem ser públicos de modo que possam ser utilizados como uma das métricas no cenário presente de aumento da demanda e da competição entre as empresas de aviação.
4. Três questões importantes foram levantadas visando o entendimento do acidente do voo AF 447. Primeiro, por que aquele voo seguiu a rota através da formação de nuvem adversa, enquanto outras aeronaves voando no mesmo período de tempo foram redirecionadas? Segundo, por que as autoridades certificadoras não emitiram uma diretiva mandatória de navegabilidade para a imediata substituição dos tubos de Pitot que apresentaram

previamente problemas de mau funcionamento? Terceiro, por que apesar das condições adversas, os pilotos não puderam controlar a aeronave dado o fato que esta é moderna e autômata?

5. No caso particular do acidente do voo AF 447, é evidente que pouca informação técnica foi disponibilizada até agora para permitir uma avaliação independente de engenharia sobre as causas do acidente, incluindo o desempenho dos sensores de velocidade (tubos de Pitot) sob as condições de formação de gelo.

6. Tecnologias disponíveis devem ser mais largamente adotadas para melhorar o nível das informações climáticas durante voo, empregando satélites e bases de comunicações. Além do que é altamente recomendável que parâmetros críticos de voo bem como mensagens de manutenção sejam transmitidas desta forma, minimizando a dependência de gravações de voo em “black boxes”.