

A EM SANTOS



O piloto entrou em contato com a Base Aérea para informar que ia fazer procedimento de pouso. Em seguida, ele se comunicou novamente com a Base e avisou que não tinha encontrado visualmente a pista de pouso e arremeteu, devido ao mau tempo

O presidente Eduardo Campos e outras seis pessoas estavam no avião Cessna 560XL, que partiu do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro (RJ), às 9h21 de ontem. O jato deveria chegar à Base Aérea de Santos por volta das 10 horas

o houve
ão com
manobra
lima
devido
e aos
ião.
imento,
do avião
Abreu

Pilotos: Base precisa se modernizar

Comandante reconhece tal necessidade

DA REDAÇÃO

Na Base Aérea de Santos, localizada em Guarujá, poucam aproximadamente dez aeronaves civis por mês. A pista tem 1.390 metros de comprimento (quase 1,4 quilômetro), e os equipamentos para auxiliar aproximação dos aviões são antigos.

“Existem instrumentos que permitem maior precisão na aproximação. É um equipamento mais moderno, que não há aqui (em Guarujá). Mas é possível efetuar o pouso mesmo em condições adversas: é uma questão de obedecer aos limites do nosso equipamento”, afirma o comandante do Núcleo da Base Aérea de Santos, major-aviador Olympio de Carvalho.

Segundo o comandante, todas as medidas corretas foram tomadas pelos envolvidos no acidente. Foi feito o contato antecipado e preenchido um formulário para que a aeronave fosse recebida.

No momento em que se aproximava, a 700 pés (cerca de 240 metros de altura), o piloto manteve contato com a sala de controle da base e informou que iria arremeter (desistir do pouso) porque, por causa do mau tempo, não visualizava a pista.

“É uma decisão do piloto. Ele reportou que iria tentar um novo procedimento de aproximação. Após isso, tentamos contato com a aeronave, e ela não mais retornou”, conta Carvalho.

Os aviões iniciam a aproximação para pouso quando estão a 30 quilômetros de distância, o que explica o retorno a Santos.

DIFERENÇAS

Piloto há 30 anos, Paulo Rogério Ortega conhece bem a Base Aérea. Ele menciona que a aproximação por instrumentos (manobras para pouso às cegas, apenas por sinal de rádio) não é tão simples em Guarujá, especialmente com chuva.

“Tem muitos obstáculos na reta final para pouso, que obrigam (o piloto) a se aproximar (em voo) um pouco mais alto. No caso de uma aeronave como essa, com mais velocidade (mais de 200 km/h para pousar), fica pouco espaço para o procedimento”, de acordo com Ortega.

O piloto explica que em outros aeroportos, como o de Congonhas, os aparelhos são modernos: o avião recebe um sinal, como uma rampa de descida virtual até a cabeceira da pista, dando a inclinação e direção exatas.

SEGURANÇA

Caio Politi, piloto há mais de 20 anos, chegou a trabalhar com um dos pilotos mortos, Marcos Martins. Também voou na mesma aeronave que caiu. Hoje, ele é comandante de um avião idêntico, no qual tem 850 horas de voo.

“Marcos era um piloto muito centrado e correto. E a aeronave, que custa 12 milhões de dólares (R\$ 27,3 milhões), é muito segura, com equipamentos de última geração. É preparada para

Dados oficiais

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informa que a aeronave, fabricada em 2010, estava com o Certificado de Aeronavegabilidade em dia e a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) válida. “A aeronave (...) está registrada em nome da AF Andrade Empr. e Participações Ltda., mas pode ter sido cedida de forma onerosa ou não”. Ainda conforme a Anac, os pilotos que conduziam a aeronave estavam com a licença e com as habilitações válidas. As investigações são feitas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), da Aeronáutica. O Cenipa afirma que a caixa que armazena o áudio dos últimos minutos da cabine foi localizada e levada para o laboratório do órgão em Brasília. “A investigação do Cenipa é para prevenção de acidentes. Cabe à polícia apurar quem falhou e de quem é a culpa, em inquérito paralelo”, diz a assessoria de imprensa.

Tempo

Às 10 horas de ontem, a Base Aérea tinha chuva moderada e visibilidade horizontal de 3.000 metros, segundo o Climatempo, devido à chuva e à formação de névoa. Quando a visibilidade horizontal está sem restrições, os aeroportos costumam registrar 9.999 metros, ainda conforme o instituto.

fazer aproximações por instrumento, chovendo, garoando, nevando ou com nevoeiro”, diz o piloto.

Para Politi, o piloto fez a manobra correta ao arremeter à esquerda, passar por cima do Canal de Bertioga e ir em direção a Santos.

“Ele já havia arremetido junto comigo sem problemas. E as últimas manutenções que esse avião fez foram na mesma oficina onde o meu faz. Sei que (o trabalho) é confiável”, diz.

FATORES

Conforme avalia Caio Politi, os acidentes ocorrem por uma soma de fatores.

“Se realmente pegou fogo em uma das turbinas (alguns moradores disseram ter visto o avião em chamas ainda no ar), tem todo um procedimento (para reverter a situação). Mas um acúmulo de fatores, como mau tempo e baixa visibilidade, pode levar ao acidente”, cita.

O piloto menciona que até a colisão com um pássaro é capaz de danificar o motor. “São várias incógnitas para tirar uma conclusão agora. Ao arremeter na Base Aérea de Santos, deve-se subir para 1.200 metros. E por que (o avião) não subiu? Agora é aguardar a investigação”.