

A 500183

# Pilotos vêem falhas graves no

## aeroporto de Vitória

Instituto Jones dos Santos Neves  
Biblioteca

O aeroporto de Goiabeiras tem graves faltas de equipamentos destinados a oferecer melhores condições de pouso, segundo declarações de vários pilotos de companhias aéreas que conhecem as instalações: não estão funcionando as luzes que possibilitam melhorias de condições para pousos noturnos em situações de má visibilidade (Vasis); não há luzes de sinalização para orientar o piloto em relação ao eixo da pista (ALS); não há luzes vermelhas de advertência (balizamentos) nos morros próximos à pista; tanto a decolagem como aterrissagem feitas na extremidade Sul da pista (cabecera 05) são perigosas, por causa dos morros existentes no eixo dela; o sistema de rádio (NDB), para aproximação das aeronaves nos pousos tem uma frequência de operação muito alta, 1715 KHz, (a frequência ideal é de 400 a 1000 KHz); além disto, este aparelho está sem funcionar.

As luzes de sinalização, cuja ausência observada pelos profissionais de voo foi considerada grave, não são de custo e instalação caros, segundo eles. Reclamaram também sobre a longa demora que ocorre para que instrumentos sem funcionar voltem à atividade. Por causa das deficiências e inexistência de equipamentos básicos para a segurança no pouso noturno das aeronaves, um experimentado piloto afirmou que "em dias chuvosos a aproximação é perigosa, devido à presença de morros sem balizamento e inoperância do Vasis". A pista curta (1.722 metros) foi outro fator apontado como um problema, embora sem grandes proporções.

### PASSAGEIROS

"Péssimo", "desconfortável", "pequeno", "abafado", "perigoso", foram os adjetivos que os passageiros entrevistados sobre a impressão que têm do aeroporto de Vitória revelaram. Uma queixa grande entre eles é quanto à falta de uma esteira de bagagens — descarregamento do avião para o guichê de distribuição. Por causa disto, os passageiros perdem muito tempo esperando, já desembarcados, a retirada das malas da aeronave para o carrinho de transporte ao balcão do guichê, para, então, começar a distribuição. Esta, por sua vez, é cheia de atropelos e desorganizações apontadas por todos.

O engenheiro Vitor Mota, sempre de viagem a Vitória, não escondeu ontem sua insatisfação em relação às instalações do aeroporto. Ele o considera pequeno demais para o atual movimento que ali se verifica. E fez sugestões: ampliar o espaço físico, instalar mais cadeiras (as que tem não são em número suficiente) para a espera dos vôos, ar condicionado no salão de espera, melhorar o serviço de alto-falante e implantação da esteira de transporte das bagagens para acabar com as demoras na distribuição das malas.

Um outro passageiro, que pela primeira vez estava utilizando o aeroporto de Vitória — ele vinha do Rio — José Roberto Palácios, técnico de Telecomunicações, foi mais tímido nas críticas. O defeito inicial que observou foi a insuficiência do espaço no saguão. O problema na distribuição da bagagem foi logo indicado por ele, que qualificou a operação como "deficiente".

### NINGUEM FALA

O tenente Areias, chefe do destacamento da Aeronáutica responsável pela segurança de voo, recusou-se a responder a quaisquer perguntas sobre as deficiências e precariedades dos instrumentos apontadas pelos pilotos. Não permitiu que a entrevista fosse iniciada, explicando de imediato: "Questão de hierarquia. Disciplina militar. Só o Rio é que pode dar entrevistas".

O administrador do aeroporto, Tércio Ivan de

Barros, também esquivou-se de maiores esclarecimentos sobre as deficiências apontadas pelos passageiros. Entrevistas com ele só com perguntas por escrito. A possibilidade das informações serem conseguidas de imediato foi descartada por ele: "Estou indo amanhã (hoje) para Brasília, onde vou fazer um curso. Só estarei de volta no sábado". O representante do Departamento de Aviação Civil — órgão do Ministério da Aeronáutica — foi logo dizendo não estar autorizado a dar entrevistas. Frisou que suas atribuições só se limitavam à fiscalização do cumprimento de normas da aviação civil, não sendo do seu conhecimento os problemas mencionados pelos profissionais de voo.

### FALTAM SINALIZAÇÕES

Vitória tem um dos dois únicos sistemas de rádio de aproximação do país operando em alta frequência, 1715 KHz — o outro aeroporto é o de Altamira, cidade do Pará. A frequência ideal está na faixa entre 400 e 1000 KHz, segundo diz o piloto da Vasp, Henrique de Miranda Sandres Neto, 15.000 horas de voo e conhecedor de todos os aeródromos do país. Segundo ele, a frequência de 1715 KHz não oferece precisão na aproximação da aeronave para o pouso. Este recurso só é utilizado quando as condições de visibilidade e tempo são ruins ou quando a aterrissagem é noturna. A falta de luzes de sinalização para orientar o piloto ao eixo da pista é algo que prejudica e dificulta muito o trabalho de pouso, diz Henrique. Este sistema, conhecido por ALS, consiste em duas carreiras de luzes brancas instaladas em linha reta em continuação ao eixo da pista. Quando ligadas, elas vão acendendo em cadeia e quando a última lâmpada se ilumina verifica-se um efeito ótico no piloto da aeronave em vias de pouso, provocando uma sensação de "chamada" que lhe possibilita alinhar a aeronave ao eixo da pista e saber a altura em que se encontra e o ângulo da fuselagem em relação ao nível da pista para levar a cabo o pouso. A "chamada" das luzes ao piloto só é possível por causa do espelho situado no final das lâmpadas. Se fosse instalado no aeroporto de Vitória, Henrique afirma que o teto mínimo de operacionalidade (atualmente, 150 metros) poderia ser reduzido.

A desativação do sistema Vasis da cabecera 05, ocorrida a 31 de março último, não foi explicada pelo tenente Areias, porque recusou-se a dar as informações, alegando estar impedido por normas. O Vasis são quatro fileiras de lâmpadas, dispostas perpendicularmente ao eixo da pista (cada cabecera tem um sistema), com duas de cada lado. Se a aeronave está muito alta para o pouso, as luzes ficam brancas; se muito baixa, elas ficam vermelhas; e se correta a altura, duas fileiras (uma de cada lado) ficam vermelhas e as outras duas, brancas.

Prosseguindo nas suas afirmações, o comandante Henrique Neto disse que o sistema ILS de radioaproximação poderia ser instalado no aeroporto de Vitória. Este sistema seria operado com o ALS a fim de ampliar as condições de pouso em situações críticas e eliminar as possibilidades de aviões terem que seguir viagem por falta mínima de fatores para uma aterrissagem segura. Só aeroportos como o do Galeão, o de Manaus, Brasília, entre outros, é que possuem o ILS. A necessidade de instalação de balizamentos nos morros circunvizinhos ao aeroporto foi apontada pelo piloto Henrique. Ele afirmou que isto não é caro e seria de grande valia para as manobras de aterrissagem durante a noite.

Lembrou também que o farol rotativo do aeroporto de Vitória está parado desde 27 de dezembro passado, embora pilotos de aeronaves menores tenham afirmado que ele esteve funcionando dias atrás — ontem estava desligado.