

Aeroporto de Vitória é o 3º mais perigoso

Instituto Jones dos Santos Neves
Biblioteca

Pilotos entrevistados em uma enquete alegam que a pista é curta e cercada de morros, o que dificulta as manobras

Por estar em uma região cercada de morros e ter uma pista curta, dois fatores que tornam as manobras mais difíceis, o aeroporto de Vitória foi considerado por pilotos o terceiro mais perigoso do País.

O título foi conferido após uma enquete com 20 pilotos, realizada por um programa de televisão, que ouviu de pilotos onde era mais difícil pousar ou decolar.

De acordo com os pilotos entrevistados, o aeroporto capixaba, que recebeu oito votos, perde somente para o de Congonhas, em São Paulo, onde aconteceu o acidente com o voo 3054 da TAM, há duas semanas, e o de Ilhéus, na Bahia, com 14 e nove votos, respectivamente.

Nesses dois, a aderência da pista em dias de chuva é questionada, e há avenidas movimentadas próximo à cabeceira da pista de pouso.

O diretor do Aero Clube do Espírito Santo, Alfredo Cesar da Silva, explicou que o maior problema do aeroporto de Vitória é a localização. "Os morros de Vitória são obstáculos que tornam difícil, ou quase impossível, pousar no sentido Vitória-Serra, em dias de pouca visibilidade, quando é necessário o voo por instrumentos", observou.

Ele acredita que, com a nova pista que está sendo construída,

"Há restrições, não risco"

O superintendente da Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero) no Estado, Silvério Gonçalves, reconheceu que há restrições na operação do Aeroporto de Vitória, como a necessidade de ser fazer somente aproximação visual, e não voo por instrumentos, no sentido Vitória-Serra, devido aos obstáculos naturais.

Mas ele afirmou que isso não representa risco para as operações. "Há restrições, não riscos. Existem maiores restrições às operações e procedimentos específicos, como a obrigatoriedade de se fazer somente aproximação visual para pouso na pista 05 (sentido Vitória-Serra). A pista de 1.750 metros é considerada restritiva para aeronaves maiores, mas adequada para outras aeronaves".

Ele explicou que esse é o motivo para a construção da nova pista, que terá 2.416 metros e vai reduzir em cerca de 90% o ruído para os moradores, já que será no sentido do mar.

"A maior vantagem é o posi-



no sentido do mar, o problema passará a ser outro. "Mudando direção da pista, ela vai pegar vento de 90 graus, e o pouso vai ficar mais difícil de ser executado", disse. Mas Silva reforça que, sabendo dessas limitações, os pilotos não operam de forma que comprometa a segurança.

O especialista em Direito Aeronáutico Maurício Cláudio Baldanza, que foi comandante de companhia aérea por 18 anos, afirmou que, tecnicamente, o aeroporto de Vitória deveria estar em outro local.

"O maior problema são os morros da região, que atrapalham a aproximação para pouso, no sentido de Vitória para Serra. Além disso, devido à pista ser curta, o piloto não tem uma margem de erro, se tiver problemas na aproximação", disse.

O comandante Ronaldo Moreira, que ainda está na ativa, ponderou que o fato de a pista ser mais crítica para pousos implica insegurança. "Toda pista é homologada tecnicamente para operar. Há aeroportos mundo afora com condições mais críticas, que nem por isso são inseguros", afirmou.

cionamento das cabeceiras voltadas para o mar de Camburi e para o manguezal, locais onde não poderão acontecer edificações. O maior comprimento permitirá a operação das aeronaves de maior porte como o Boeing 747", explicou.

As obras estão paradas e aguardam um julgamento do Tribunal de Contas da União (TCU) de investigações que apontaram para superfaturamento.

A pista atual continuará em operação para as aeronaves de sua capacidade. O aeroporto recebeu, em 2006, 1,6 milhão de passageiros, com média de 100 pousos e decolagens, por dia, sendo 65% de vôos comerciais.

Quanto às construções de prédios no entorno do aeroporto, o secretário de Desenvolvimento da Cidade de Vitória (Sedec), Kleber Frizzera, explicou que, desde 1984, o Plano Diretor Urbano (PDU) não permite construções na área que forma uma espécie de "rampa" para aproximação de aeronaves.



Pista de Vitória: perigo em dias de pouca visibilidade

A ENQUETE

Um programa de televisão perguntou a 20 pilotos quais os aeroportos do País em que é mais difícil pousar ou decolar.

Cada piloto pôde indicar até três aeroportos.

RESULTADO

1º - Aeroporto de Congonhas, em São Paulo: 14 votos

Justificativa: pistas curtas e sem área de escape, além da principal ter sido inaugurada sem o "grooving", ranhuras que aumentam a aderência em dia de chuva.

2º - Aeroporto de Ilhéus, na Bahia: 9 votos

Justificativa: Considerado de alto risco, porque a pista de 1.577 metros fica escorregadia com chuva e não há área de escape. Uma avenida movimentada fica na cabeceira dela.

3º - Aeroporto de Vitória, no Espírito Santo: 8 votos

Justificativa: O maior problema da pista de 1.750 metros seria a localização, em meio a morros e prédios.

OS OUTROS MAIS VOTADOS

4º - Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro: 6 votos

5º - Aeroporto de Navegantes, Santa Catarina: 5 votos

6º - Aeroporto de Joinville, Santa Catarina: 5 votos

7º - Aeroporto de Caxias do Sul, Rio Grande do Sul: 3 votos

8º - Aeroporto de Chapecó, Santa Catarina: 2 votos

OBS.: Os aeroportos do Galeão, Maringá, Brasília, Guarulhos, Uberlândia, Uberaba, Corumbá e Criciúma receberam um voto, cada.

Fonte: Enquete realizada por programa jornalístico de televisão, com 20 pilotos, em cinco aeroportos brasileiros.

Atrasos de até 4 horas em Vitória

O aeroporto de Vitória viveu mais um dia do caos aéreo, agravado há duas semanas, depois do acidente com o voo 3054 da TAM, que culminou no fechamento do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

Até as 20 horas de ontem haviam sido registrados atrasos de até quatro horas em seis chegadas e sete partidas. Uma partida e uma chegada em vôos de São Paulo foram cancelados.

Durante a espera, passageiros tiveram que ter paciência, esperando por horas sentados no chão.

Em São Paulo, o primeiro dia de implantação da nova malha aérea gerou filas e reclamações de passageiros no aeroporto de Cumbica. Tudo isso foi reflexo da transferência de mais de 50 vôos de Congonhas.

Pane impede decolagem de avião em Minas

SÃO PAULO - Um Fokker 100 da Ocean Air teve problemas no Aeroporto de Uberaba (MG) na tarde de ontem. O piloto da aeronave tentou decolar duas vezes e, de acordo com os passageiros do voo 6155, quando o avião atingia uma certa velocidade, freava bruscamente. Foi registrada uma pane na cabine. O voo ia de Belo Horizonte a São Paulo, com destino a Congonhas.

Esta semana, a CPI da Crise Aérea terá reunião fechada para avaliar os dados das duas caixas-pretas do Airbus A-320 da TAM. O material deve ser entregue hoje pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), que está desde sexta-feira trabalhando no cruzamento das informações da caixa de voz com os dados de voo.