

Economia

SEGURANÇA NO AEROPORTO

# Tensão para aterrissar em Vitória

Em dias de chuva, o aeroporto se torna um desafio para os pilotos, que precisam decidir em segundos se devem ou não tentar pousar

Texto: Andréa Nunes  
Arte: André Felix

**P**ousar no aeroporto de Vitória é um sufoco, segundo o comandante de Boeing e Airbus Márcio Branco, que tem 30 anos de experiência e 18.500 horas de voo.

O piloto conta que companhias aéreas determinam que apenas pilotos experientes façam pousos no aeroporto capixaba, pois requer mais destreza, e impedem que copilotos o façam.

Entre os principais problemas, segundo Branco, estão o comprimento da pista, considerada curta, e o fato do aeroporto ainda não contar com o ILS (Instrument Landing System). Para Branco, em uma ocasião de mau tempo em que, com o ILS, as chances de pouso seriam 100%, sem o equipamento, caem para 40%.

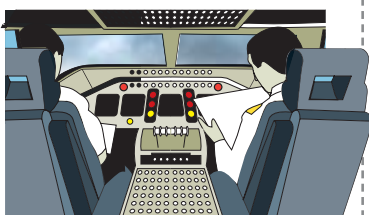
“Sem o ILS, as coisas ficam mais difíceis, principalmente em dias de muita chuva, nevoeiro e baixa visibilidade, o que exige mais destreza do piloto. O GPS substitui o ILS em aviões que contam com essa tecnologia, mas não é tão preciso. Em aeroportos que têm ILS, é possível fazer o pouso até em piloto automático. Com o GPS, não”.

Com 12 anos de experiência como piloto, Greco Felipe Rolon fala que a expectativa para o início das operações do ILS em Vitória é grande. “É o que os pilotos mais querem. Se já tivesse, dificilmente o aeroporto de Vitória ficaria fechado por mau tempo”.

## Saiba mais

### Previsão do tempo

O piloto precisa acompanhar as condições do tempo e, caso seja necessário seguir para outro aeroporto, ele deve ter certeza de que esse local alternativo tem condições de pouso.



### Carta de navegação

Em cada aeroporto, há regras de pouso e decolagem, que definem distância de visibilidade, altura e velocidade da aeronave. O piloto deve consultar esses dados nas cartas a cada voo.

## Olho na pista!

Como é a tentativa de pouso com muita chuva

### 1 A CHEGADA

O avião se aproxima do aeroporto de Vitória e recebe a autorização da torre para pousar, mas chove e o céu está repleto de nuvens. O piloto começa a se aproximar e depende dele a decisão de pousar ou arremeter.

### 2 A DECISÃO

As nuvens estão carregadas demais e o piloto não tem visibilidade. Sem o ILS, ele só pode se aproximar até 152,4 metros (500 pés) de altura. É a hora da decisão, que deve ser feita pelo piloto: se não houver visibilidade, ele não tem segurança para continuar e precisa arremeter.

#### TEMPESTADE

Um radar indica o grau de perigo. Se for verde ou amarelo, é sinal que a chuva é fraca ou forte. Vermelho e rosa indicam perigo, com gelo, vento forte e descargas elétricas.

### 3 ARREMETER!

Quando arremete, surge o medo entre os passageiros de que algo está errado. O piloto precisa então informar a todos que precisou realizar o procedimento por falta de visibilidade e reforçar que não há perigo.

#### INSTRUMENTO

Quando o aeroporto passar a ter o ILS (Instrument Landing System), a hora da decisão poderá ser mais perto da pista, quando o avião tiver a apenas 70 metros de altura, o que aumenta as chances de pouso.

### 4 E AGORA?

Uma cabeceira da pista, próxima à Ufes, está sem visibilidade, mas a outra não. Uma possibilidade seria dar a volta e tentar fazer o pouso pelo outro lado, em direção à Serra, mas em Vitória a manobra é proibida, por causa dos obstáculos na cidade. As regras só permitem a manobra na direção contrária.

### Obstáculos

Em situações normais, os obstáculos de Vitória, como morros e prédios altos, não oferecem perigo. Porém, em caso de emergência, como necessidade de pouso forçado, a presença dos obstáculos aumenta o risco de acidente.

EM UM VOO EM QUE HAVERIA 100% DE CHANCES DE POUSO COM O ILS, SEM O INSTRUMENTO, EM VITÓRIA, AS CHANCES CAEM PARA 40%.

## COMO FUNCIONA O ILS?

São antenas que dão as coordenadas para o piloto, do caminho a seguir quando ele não consegue enxergar por causa do mau tempo.

O aparelho dá a rota até a pista, passando coordenadas de rampa e eixo da pista.

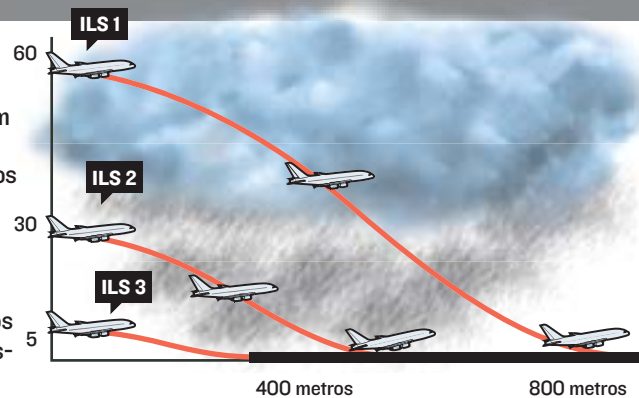
### COMO É EM VITÓRIA:

O equipamento usado para auxiliar o voo é o GPS. Por ele, só se pode pousar se houver 500 pés de teto (152,4 metros) e 2.100 metros de visibilidade.

**ILS CATEGORIA 1:** É o que será instalado em Vitória. Em Confin, por exemplo, onde é usado, é preciso ter teto de 200 pés (60 metros) e 800 metros de visibilidade.

**ILS CATEGORIA 2:** Versão mais moderna, usada em Guarulhos, Curitiba e no Galeão. A aproximação é autorizada com 100 pés de teto (30 metros) e 400 metros de visibilidade.

**ILS CATEGORIA 3:** Usado somente na Europa e nos Estados Unidos. O teto necessário chega a zero.





## Economia

## SEGURANÇA NO AEROPORTO

# Equipamento vai funcionar em 2 meses

**Aparelho que permite pousos e decolagens com chuva em Vitória passou por testes e agora só aguarda ajustes na pista**

Luísa Buzin

Dentro de cerca de dois meses o equipamento de segurança que permite pousos e decolagens com chuva no Aeroporto Eurico de Aguiar Salles, em Vitória, vai começar a funcionar.

Embora o presidente da Infraero, Antonio Gustavo Matos do Vale, tenha informado ao governador Renato Casagrande e aos integrantes da bancada federal que o Instrument Landing System (ILS) não poderia ser instalado antes do fim da reforma do terminal, a Infraero informou agora que o equipamento já foi instalado em janeiro deste ano e passava por uma fase de testes e calibragem.

O ILS gera uma imagem da pista

para o piloto, permitindo manobras mesmo sem boas condições de visibilidade.

Os voos de teste tiveram início em fevereiro, e só faltam alguns ajustes na pista — como instalação de luzes e sinalização — para que o equipamento comece a funcionar por completo.

Segundo a assessoria da Infraero, o tempo médio entre a instalação e homologação do equipamento pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) é de dois meses.

De acordo com a assessoria da Força Aérea Brasileira (FAB), os resultados dos testes foram satisfatórios.

## INSTALAÇÃO

O ILS foi instalado na cabeceira 23 da atual pista, cujas aeronaves para pouso vêm na direção do morro das torres de televisão.

O vento predominante em situações de chuva está nesta direção.

A assessoria de imprensa da Infraero informou ainda que não há como saber se as restrições a pousos e decolagens em dias chuvosos vão mudar com o uso do ILS, já

que há outras questões que impedem os voos, como ventos fortes e outras condições climáticas.

Então não é possível afirmar que atrasos e cancelamentos, como os 21 que aconteceram no aeroporto de Vitória na última quarta-feira, vão deixar de ocorrer.

Segundo a Infraero, dos 31 principais aeroportos brasileiros, 22 possuem o equipamento, sendo que 19 são da categoria mais simples, que permite pousos e decolagens com visibilidade horizontal de 800 metros e vertical de 60 metros.

A instalação do ILS no aeroporto de Vitória estava prevista para 2010, e o aparelho foi comprado pela União em 2012, por cerca de R\$ 3 milhões.

## OS NÚMEROS

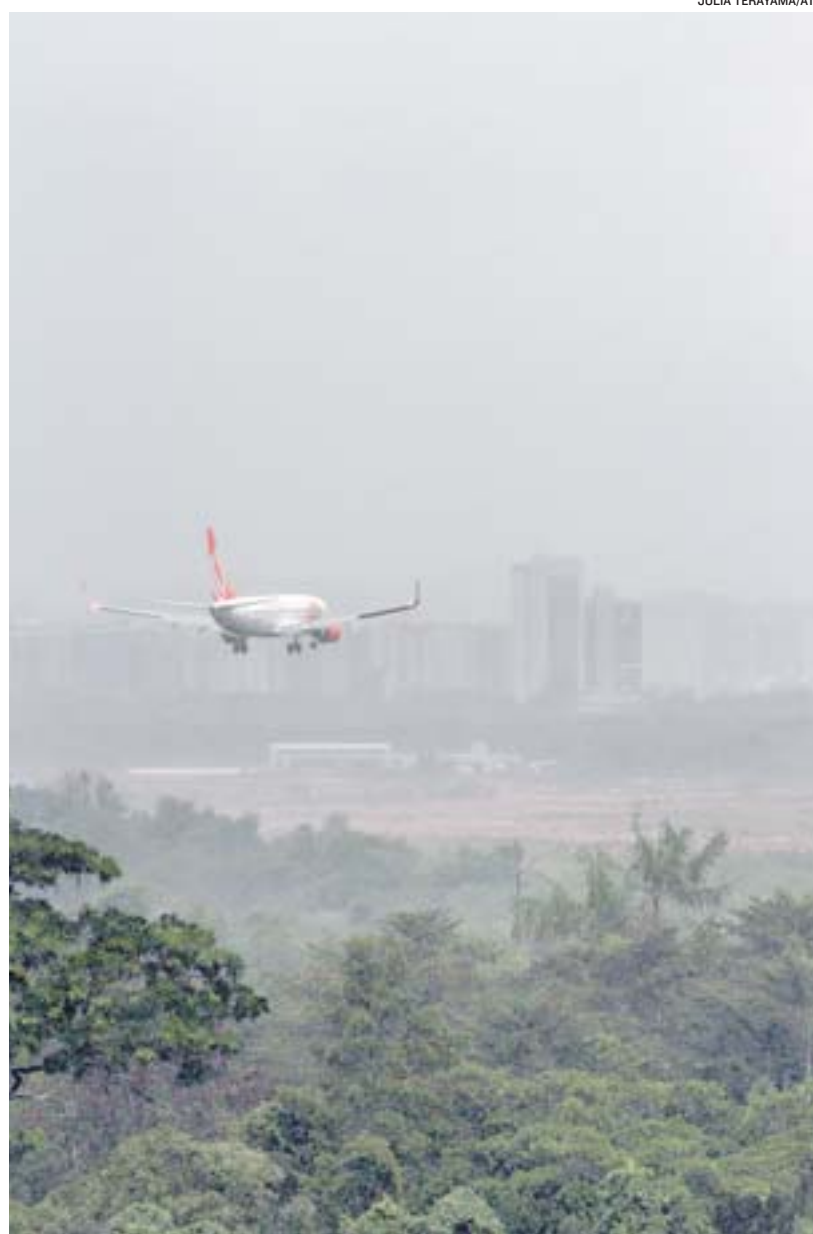
# 2010

era a previsão de instalação do ILS

# R\$ 3 milhões

custou o equipamento

JULIA TERAYAMA/AT



AVIÃO aterrissando, em dia de chuva, no aeroporto de Vitória

**MAXXI** ADVANCED BUSINESS CENTER

A Enseada do Sua aos pés de um empreendimento feito para poucos.

Maxxi é máximo em todos os sentidos:

- > Localização exclusiva, no melhor da Enseada do Sua.
- > Sustentabilidade com práticas de Green Building.
- > Atributos de Triple A: inteligência e alto padrão arquitetônico.

Espaços corporativos moduláveis a partir de 60m<sup>2</sup>.

Condições especiais de pré-lançamento.



Vendas: **LOPES**  
www.lopes.com.br

(27) 2121.5151  
lorenge.com.br

Incorporação e Vendas:

**LORENTE S.A.**  
A marca do crescimento.