

REPORTAGEM ESPECIAL

DENÚNCIA

SEM RADAR, RISCO DE

DESASTRE AÉREO É REAL

No Aeroporto de Vitória, controle de aeronaves é precário

GABRIEL LORDÉLLO - 13/04/2010



Número de voos deve chegar a 60 mil neste ano, na Capital, onde o Sindicato dos Aeroportuários denuncia que não há radar para controle de aproximação

ANÍY GIACOMIN
agiacomin@redgazeta.com.br

As obras no aeroporto de Vitória ainda não decolaram, mas esse não é o único motivo de preocupação para quem usa o terminal aéreo. Muito além do conforto em terra, é a segurança dos passageiros no ar que está em jogo. E a denúncia parte justamente das pessoas que trabalham reduzindo riscos de conflitos e otimizando o tráfego aéreo: os controladores de voos.

O fato de a instalação de um Radar para Controle de Aproximação (APP) ter ficado só na promessa tem tirado o sono de muita gente. Sem esse aparelho, explicam profissionais, o risco de um desastre aéreo é real.

A normatização feita pelo Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) de 2008 diz que o radar é

necessário em aeroportos cujo número de voos seja superior a 45 mil por ano. Em 2007, o movimento em Vitória já era maior. E a estimativa para este ano é de que chegue a 60 mil.

PERIGO

Mas o controle das aeronaves no espaço aéreo capixaba é precário. O controlador tem que usar a imaginação para mapear as aeronaves, denuncia o Sindicato Nacional dos Aeroportuários (Sina). “Olhamos para o ponto luminoso e tentamos identificar qual é a aeronave, de forma intuitiva. Não se sabe, com precisão, onde está o avião”, diz o delegado representante do sindicato, Antonio Sérgio Marcelino Dias. “Temos que controlar o incontrolável”, admite.

Segundo Dias, o equipamento proporcionaria a

visão em tempo real de onde as aeronaves se encontram, evitando o risco de uma grande tragédia. “Promete-se, promete-se, mas ainda não existe uma data efetiva para que o equipamento seja instalado aqui”, desabafa Antonio Sérgio.

RAIO

De forma geral, os controladores monitoram os aviões em pousos e decolagens. O problema é que em Vitória o equipamento disponível permite a visualização em um raio de apenas 15 quilômetros.

Já com o radar seria possível verificar com exatidão a posição das aeronaves em até 80 quilômetros do aeroporto. Além da Capital, Aracaju (SE), Goiânia (GO), Navegantes (SC) e Uberaba (MG) passam pelo mesmo pro-

CRÍTICA



“Estamos trabalhando num vermelho crônico. Além do radar, precisamos muito de uma torre de comando nova. A atual é uma espelunca”

ANTONIO SÉRGIO DIAS
DELEGADO DO SINDICATO
DOS AEROPORTUÁRIOS

blema, segundo o Sina.

“Por conta disso, é rotina aviões passarem bem perto uns dos outros por aqui. Já houve vezes de o piloto estar perdido e solicitar uma direção, mas não conseguimos ajudar muito sem o radar”, conta o controlador de voo X. Por medo de represálias, ele preferiu não divulgar seu nome.

O horário mais crítico é entre 6h30 e 9h30, quando chegam ao aeroporto de três a quatro voos vindos do Rio de Janeiro e de São Paulo; outros três ou quatro vindos de Belo Horizonte, Brasília e Goiânia; e dois do Nordeste. Fora os helicópteros e aviões particulares.

Alçar voos mais altos rumo ao desenvolvimento e à segurança fica ainda mais difícil quando chega-se à torre de comando. Construída na década de

1940, é considerada uma “espelunca” pelos trabalhadores. “Todas os profissionais dividem um mesmo espaço, e a mistura de informações compromete a segurança do trabalho”, explica Antonio Sérgio.

ABALADOS

Não bastassem as falhas estruturais, a pressão psicológica gerada pelo estresse da profissão tem ocasionado um problema ainda maior em Vitória. Dos 38 controladores de voo que atuam na Capital, pelo menos 15% sofrem com algum distúrbio psicológico: apresentam depressão ou alguma doença que compromete sensivelmente o desempenho da profissão.

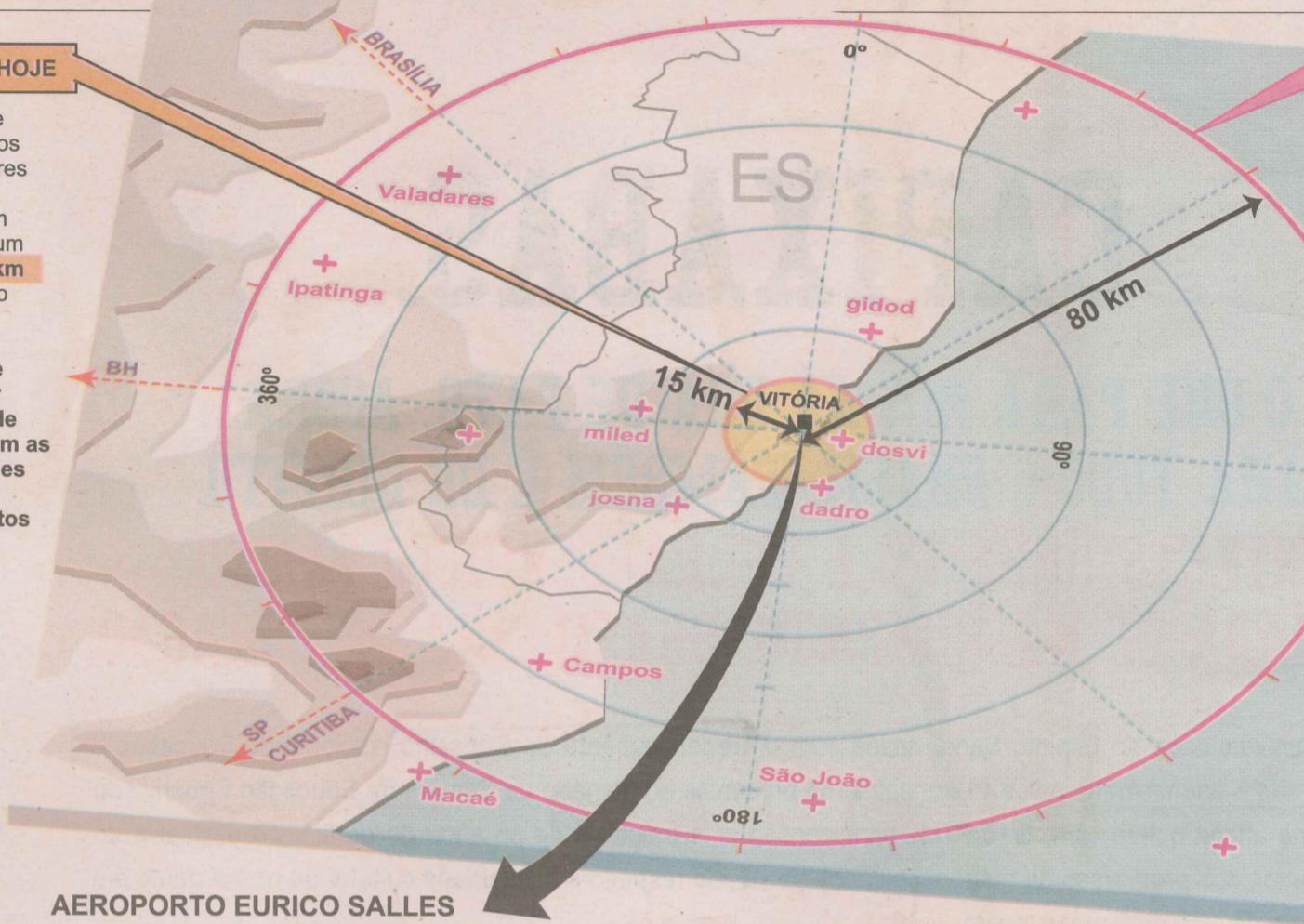
Antonio Sergio conta que, recentemente, um dos colegas teve de abandonar a função por conta

VOO CEGO

COMO É HOJE

Da torre de comando, os controladores de voo só conseguem monitorar um raio de **15km** da pista do aeroporto.

O restante é feito por intuição, de acordo com as informações passadas pelos pilotos



COMO DEVERIA SER

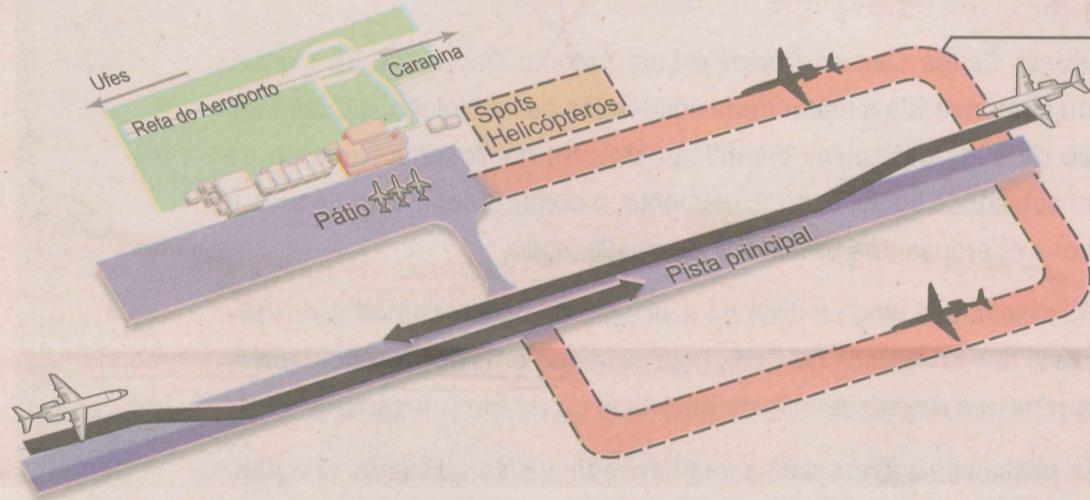
Com um Radar de Aproximação (APP), eles conseguiriam controlar os aviões em tempo real em um raio de **80km**

Além disso, se o Instrument Landing System (ILS) já estivesse instalado, facilitaria o pouso em condições de mau tempo

Uma alternativa seria a instalação de um Tarris, conhecido como **radar-paquera**. Funcionaria como uma repetidora do radar meteorológico que existe em Santa Teresa



AEROPORTO EURICO SALLES



SEGURANÇA NA PISTA

TAXIWAY - Técnicos sugerem uma pista de retorno para que, quando um avião pousar, siga para o pátio pela pista de apoio, permitindo pousos e decolagens simultâneos

Em 2007, o aeroporto já recebia **44 a 45 mil voos por ano**, número já superior ao normatizado pela Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA)

Este ano, a estimativa é de **60 mil voos**, ou seja, quase 20 mil a mais do que a norma exigiria para ter o Radar de Aproximação (APP)



Dos 38 controladores que trabalham em Vitória, pelo menos **15%** sofrem algum **distúrbio psicológico**

A Gazeta - Ed. de arte - Genildo

dos distúrbios. "E outros estão na fila", garante.

X. destaca que é justamente no período mais crítico da manhã que os controladores sofrem. "Quando o avião sai do campo visual é que pinta o problema. Temos que fazer contas de qual dos oito ou nove aviões vão pousar, como e onde, tudo isso feito mentalmente", diz ele.

Y., piloto de avião com mais de 5 mil horas de voo - e que também preferiu não se identificar -, confirma a dificuldade de pouso em Vitória. "Além da pista ser muito curta para operações de aeronaves de grande porte, ainda não foi instalado o equipamento de precisão chamado ILS (Instrument Landing System), que ajudaria e muito em condições meteorológicas adversas", diz ele.

A instalação do ILS já

NO AR

2,5 milhões

É a quantidade de voos no Brasil, a cada ano, segundo a Aeronáutica

24

ocorrências É o número de alertas de aviões passando a menos de 4km um do outro este ano no País

virou novela. Desde abril deste ano, o equipamento, comprado pela Aeronáutica e orçado em 1,3 milhão de euros (cerca de R\$ 3 milhões), aguarda uma definição sobre sua instalação. A previsão agora é de março do ano que vem. O prazo, adiado várias vezes, deve ser ainda maior, já que é preciso, ainda, que sejam feitas obras de terraplenagem no aeroporto.

Y. vai além. "Já aconteceu de pousarmos em Vitória e de não ter vaga no pátio para estacionar o avião. Não deixaram que a gente pernoitasse lá e tivemos que ir para o Sul da Bahia, até liberar uma vaga. Isso é ridículo. Fica claro que ainda temos um aeroporto da década de 1970 com equipamentos ultrapassados", ressalta o piloto.

Infraero: equipamento está aprovado, mas não há prazo

Uma equipe do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) já emitiu parecer favorável à instalação de radar no Aeroporto de Vitória, segundo a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). O grupo esteve na Capital em junho, para escolher o ponto onde será instalado o equipamento, de responsabilidade de Aeronáutica. A Infraero não deu, no entanto, uma previsão de prazo para instalação do equipamento.

Tal como no caso do radar, cabe à Infraero montar a preparação do terreno para receber o ILS (Instrument Landing System). A obra de terraplenagem

teve início na semana passada, com 90 dias para conclusão.

A Infraero assegura que a ordem de serviço para a retomada das obras de construção da nova Torre de Controle e Grupamento de Navegação Aérea do Aeroporto de Vitória - orçadas em R\$ 2 milhões - deve ser assinada em 22 de outubro. O prazo de conclusão é de 165 dias a partir do início. O projeto prevê uma das torres mais modernas do país.

TUDO BEM

Mesmo assim, o órgão afirma que a atual torre opera com equipamentos e softwares utilizados nas torres de controles dos

mais modernos aeroportos do Brasil.

Sobre a queixa dos controladores de voo das condições de trabalho, a Infraero considera que o atual efetivo atende plenamente à demanda do tráfego aéreo existente.

Afirma que eles trabalham quatro dias consecutivos e folgam no subsequente, não ultrapassando 144 horas mensais, e são avaliados anualmente por médicos da Aeronáutica. "Caso haja alguma restrição, são afastados das atividades para tratamento".

A Aeronáutica foi procurada, mas até o fechamento desta edição, não deu retorno à reportagem.