

ADEMIR RIBEIRO/AT



AEROPORTO DE VITÓRIA: profissionais do setor relatam que a inoperância de alguns equipamentos aumenta os riscos de acidentes

AEROPORTO

Pilotos dizem que pousar em Vitória está mais perigoso

Profissionais alertam que equipamentos que não estão funcionando aumentam os riscos de acidentes durante os voos na capital

Beatriz Seixas

Se não bastassem problemas como suspeitas de desvio de verba pública, falhas na elaboração dos projetos, promessas de retomada de obras em atraso e suspensão de contratos, o Aeroporto de Vitória, Eurico de Aguiar Salles, ainda convive com possibilidades maiores de acidentes.

O alerta é feito por pilotos que atuam frequentemente em voos no Estado. Segundo eles, a inoperância de alguns equipamentos aumenta os riscos das aeronaves, especialmente nos pousos.

Atualmente, equipamentos como o NDB, VOR e ILS não estão operando. O NDB e o VOR são importantes para a navegação das aeronaves, uma vez que mandam sinais para os painéis, ajudando a guiar a aeronave.

“Principalmente em condições de tempo encoberto, quando o piloto perde referências visuais com o terreno ou quando está voando muito alto, as aeronaves utilizam equipamentos para se guiarem. É triste ver sistemas de última geração, como o VOR e o ILS, que e-

custam milhões de reais parados por ineficiência.”

O piloto relata que um dos aparelhos, o D-VOR, está instalado há mais de um ano, mas não entrou em operação pela demora da Infraero na instalação, o que fez com que os dutos de cabeamento enchessem de água. “E agora terão de gastar mais dinheiro público para fazerem uma nova tubulação”, denuncia.

O piloto pondera ainda que a falta dos equipamentos não deve criar pânico entre os passageiros, mas servir de alerta para que os responsáveis sejam cobrados.

“Se o piloto perceber uma situação de mau tempo, ele não irá realizar o voo. Jamais ele será capaz de colocar a aeronave em risco. Mas a nossa preocupação é quan-

do um piloto se deparar com uma situação climática adversa inesperadamente. Ai, basta uma aeronave perdida na nuvem para ter um problema enorme.”

Além da potencialização dos riscos, outro prejuízo, segundo o diretor de segurança de voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Mateus Ghisleni, é a limitação de voos que o Aeroporto de Vitória fica sujeito.

“O Aeroporto de Vitória por ser próximo à região montanhosa requer cuidados de operação. Principalmente no período noturno e em condições adversas. A falta desses auxílios, e se a aeronave não for equipada com GPS, vai necessitar de atenção maior e até cancelamento do voo por falta de segurança.”

“Aeroporto de Vitória é motivo de piada entre pilotos”

Se entre a população capixaba e pessoas que vêm ao Espírito Santo a trabalho ou a passeio o Aeroporto de Vitória é alvo de muitos comentários negativos, entre quem trabalha no setor — seja em terra ou no ar — o terminal aeroportuário também vira motivo de piada.

Um piloto, que já está nesse mercado há cerca de 10 anos, revelou para a reportagem que as críticas sobre a situação da infraestrutura e das condições dos equipamentos existentes são tantas, que “muitas vezes só usando o humor para tentar disfarçar a ineficiência do sistema brasileiro”.

Questionado se os problemas são denunciados aos órgãos competentes, o piloto respondeu que a burocracia, opções ruins de canais de atendimento e a falta de retorno às queixas desestimulam os profissionais a delatarem todos os problemas. “Se a gente fosse reclamar de tudo, nenhum voo sairia do lugar. Vocês não sabem da miséria um terço”, alertou.

Para que essa imagem negativa que se tem do aeroporto de Vitória e de outros terminais no País mude, o diretor de segurança de voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, Mateus Ghisleni, defende que as autoridades atuem de forma mais efetiva na fiscalização da qualidade da infraestrutura e do serviço prestado.

ARQUIVO/AT



PILOTO: críticas ao sistema

ENTENDA

> **PARA AS AERONAVES** se localizarem no ar, principalmente em condições de tempo encoberto, quando o piloto perde referências visuais com o terreno ou quando está voando muito alto, são utilizados equipamentos que funcionam como guias.

> **ESSES APARELHOS** podem operar através de ondas de rádio (NDB e VOR) ou sinais de satélite RNAV/GNSS (GPS). Os aparelhos NDB e VOR necessitam de uma base em terra para emitir os sinais. Mas, no Aeroporto de Vitória, esses equipamentos estão inoperantes.

> **DESSA FORMA**, caso exista uma mudança repentina nas condições meteorológicas, que obrigue as aeronaves a voarem por regras de voo por instrumentos, apenas os aviões mais modernos (que tenham sistemas de GPS) poderão fazê-lo.

SISTEMAS OPERADOS ATRAVÉS DE ONDAS DE RÁDIO

NDB (Rádio-Farol Não Direcional)

Um dos primeiros dispositivos de rádio-orientação a surgir na aviação, o NDB é considerado um auxílio-rádio à navegação, onde o piloto se orienta apenas pelos aparelhos no painel da aeronave.

O NDB está fora do ar desde o ano passado. No Notam consta que o aparelho está “inservível”.

| NOTAM | CONTENÚDO |
|-----------|-------------------------------------------------------------------|
| 0348/2014 | B 03/02/14 20:00 C 02/03/14 17:00 E VOR VTR 115.5000Z (U/S) |

VOR (Rádio VHF Omnidirecional)

É um dos principais auxílios à navegação de curto alcance há vários anos. No Aeroporto de Vitória existem dois tipos de VOR, o C-VOR e o D-VOR. Mas o D-VOR, instalado há cerca de um ano, ainda não entrou em operação. O motivo seria a demora na instalação, que fez com que os dutos de cabeamento enchessem de água. Além do D-VOR não ter sido instalado, o C-VOR saiu de operação. O Notam informa a situação do VOR: “inservível”.

| NOTAM | CONTENÚDO |
|-----------|-------------------------------------------------------------------|
| 0348/2014 | B 03/02/14 20:00 C 02/03/14 17:00 E VOR VTR 115.5000Z (U/S) |

U/S = UNSERVICEABLE = INSERVÍVEL

SISTEMA OPERADO POR INSTRUMENTOS

ILS (Sistema de Pouso por Instrumentos)

Esse equipamento opera via ondas de rádio, mas destina-se à aproximação para pouso. No dia 9 de janeiro deste ano, a Aeronáutica informou por meio do Notam que o ILS entraria em operação, mas em função de problemas na realização de procedimentos de início de aproximação, a inauguração foi suspensa.

| NOTAM | CONTENÚDO |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0042/2013 | B 09/01/14 00:00 C 09/01/14 00:00 E ILS/DME ILS CAT I RWY 23 RWY 23 ILS 300Mhz CS 500 COORD LLZ 201401.221/0401734.02W BR 300 304 (SUSP) |

INSTL = INSTALAÇÃO DO ILS

SUSPENSA = SUSPENSÃO DO ILS

O que é Notam

É um documento divulgado pela Aeronáutica que tem por finalidade detalhar, antecipadamente, toda informação aeronáutica que seja de interesse direto e imediato à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea. Esse sistema, de notícia ao aeronavegante, é utilizado no mundo todo.

Economia

AEROPORTO

Infraero promete instalar aparelhos

A Infraero confirmou que os equipamentos que auxiliam na segurança dos voos no aeroporto de Vitória — o ILS, o D-VOR e o NBD — não estão funcionando. Mas informou que há previsão para início das operações ainda neste primeiro semestre.

A empresa detalhou que o D-VOR está instalado e toda sua infraestrutura está concluída. A previsão é que o equipamento esteja liberado para homologação até o final de março.

Já em relação ao ILS, a Infraero disse aguardar “vistoria por parte da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para analisar as melhorias de infraestrutura já realizadas para operação do ILS Cat I”. Pelo cronograma, o sistema entrará em funcionamento em maio de 2014.

Agora, o NBD não voltará a operar no aeroporto de Vitória. “Não será recuperado, devido à evolução tecnológica, sendo substituído pelo D-VOR”, declarou, em nota.

Mesmo diante desses gargalos na infraestrutura, a Infraero garantiu que “todas as operações do aeroporto de Vitória seguem padrões internacionais de segurança, e os equipamentos de auxílio à na-

vegação aérea são inspecionados e verificados periodicamente pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), por meio de voo do Grupo Especial de Inspeção em Voo (Geiv).”

Inclusive, a nova torre de controle, que dará mais segurança aos voos, será inaugurada no dia 25 do próximo mês.

A companhia esclareceu que, quando há a “necessidade de retirada de operação de um equipamento, este é avaliado e só retorna após nova checagem, e o fato é comunicado aos aeronavegantes por meio de uma notificação denominada de Notice to Airmen (Notam).”

Ainda de acordo com a Infraero, para auxiliar pousos e decolagens, “o aeroporto de Vitória possui, além dos equipamentos fisicamente instalados, procedimentos de aproximação por GPS denominados RNAV (Area Navigation).”

Questionada sobre se procedia a informação de que os dutos de cabeamento para a instalação do D-VOR haviam ficados “inundados”, a empresa não se pronunciou.

Outro questionamento que não foi respondido foi sobre os valores dos equipamentos em questão.

O QUE A INFRAERO DIZ SOBRE EQUIPAMENTOS

Instalação a partir de março

NDB

> O EQUIPAMENTO denominado Non-directional Beacon (NDB) não será recuperado, devido à evolução tecnológica, sendo substituído pelo D-VOR.

D-VOR

> O EQUIPAMENTO está instalado, e toda sua infraestrutura está concluída, faltando apenas uma adequação no sistema de energia de emergência (grupo gerador) para que seja solicitado o voo de homologação ao Grupo Especial de Inspeção em Voo (Geiv).

> A PREVISÃO é que até o final de março deste ano o DVOR esteja liberado para homologação.

ILS

> A INFRAERO aguarda vistoria por parte da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para analisar as melhorias de infraestrutura já realizadas para operação do ILS Cat I. A previsão é que o ILS Cat I esteja em funcionamento em maio de 2014.

Fonte: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Anac não detalha questões

A instalação dos equipamentos NDB, VOR e ILS é, segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), de responsabilidade da Infraero e da Aeronáutica, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

De acordo com a Anac, “é de competência da agência a homologação da infraestrutura aeroportuária (pistas de pouso e decolagem, pistas de táxi, entre outros)”.

Dessa forma, o órgão não deu detalhes sobre os questionamentos feitos pela reportagem quanto ao nível de risco a que passageiros e tripulantes estão submetidos.

Em relação à reclamação de pilotos — que temem pela segurança dos voos no Aeroporto de Vitória —, a Anac informou que “até o momento, não recebeu documentos acerca do assunto em referência”.

A reportagem de A Tribuna entrou em contato também com a Aeronáutica, na tarde da última



AGÊNCIA Nacional de Aviação Civil

quarta-feira — por meio de sua assessoria de imprensa — mas, até o fechamento desta edição, a instituição não deu retorno sobre a demanda.



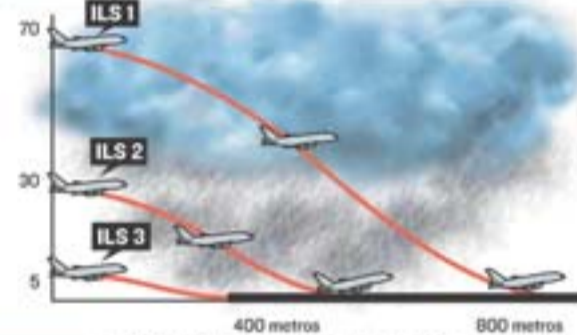
NOVA TORRE DE CONTROLE: inauguração prevista para o dia 25 de março

Como funciona

Instalação do ILS vai garantir mais segurança nos pousos

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.



COMO É EM VITÓRIA: O equipamento usado 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 Confins (MG), 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.

Fonte: Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea) e pesquisa A Tribuna

ANÁLISE

“O aeroporto de Vitória foi esquecido pelo governo federal”

Adriano Pires,
diretor do Centro
Brasileiro de
Infraestrutura (Cbie)



“Aeroportos no Brasil são um problema antigo. O governo demorou muito para concedê-los à iniciativa privada, por razões meramente ideológicas e, por isto, eles estão se deteriorando. Por outro lado, cada vez mais pessoas estão utilizando o avião como meio de transporte.

O erro dos modelos de concessão é a presença da Infraero, que não soube administrar aeroportos, deixando-os em péssimas condições, a exemplo de Vitória.

Agora, a estatal é premiada pelo governo, que quer que ela administre 49% dos aeroportos. O governo deve fiscalizar e deixar para o setor

privado operar. Não tem lógica.

Em qualquer país desenvolvido, tanto grandes quanto pequenos aeroportos são privados. E o Brasil está demorando a fazer isso da maneira correta. Com a Copa, nenhum aeroporto estará pronto, todos terão ‘puxadinhos’.

O aeroporto de Vitória foi esquecido pelo governo e funciona com a mão ineficiente e despreparada da Infraero. Quem sofre são os passageiros. Existe o risco de acidentes pela falta de equipamentos de segurança. A ineficiência da Infraero é tão grande que ela não consegue nem instalar os equipamentos.”

Aeroviários alertam para apagão na Copa

SÃO PAULO

A pouco mais de 100 dias da Copa do Mundo 2014, representantes de funcionários do setor aéreo e empresas de aviação civil ainda não chegaram a um acordo sobre se haverá mão de obra adicional para atender à demanda excedente nos aeroportos e nas aeronaves durante o evento.

O Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNA) — que representa trabalhadores em terra — pediu ajuda ao Ministério Público para obrigar as aéreas a compartilhar discussões sobre a readequação e contratação de mão de obra durante o evento.

A entidade calcula que são necessários ao menos mais 4 mil empregados para que a operação não exija horas extras nem dupla jornada dos trabalhadores fixos.

Selma Balbino, diretora-executiva do SNA, decidiu levar o pedido a Brasília por falta de mais informações das companhias.

O último ofício enviado pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil (Fentac/Cut) ao Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea/Cut) pedia mais esclarecimentos sobre quando começariam as novas contratações para a Copa.

Em resposta, o Snea se limitou a dizer que está “tomando as providências objetivando atender da melhor forma os passageiros”.

“Não nos responderam, e isso só mostra o descaso e a arrogância desse sindicato perante uma questão tão sensível como essa”, reclama Selma, que dirige o sindicato representando 12 mil trabalhadores.

“A demora para entrega das bagagens, descarregamento da aeronave, desembarque de passageiros, todos esses indicadores apontam claramente que falta mão de obra”, diz Celso Klafke, presidente da Fentac/CUT, que também encampa a causa.

Procurado, o Snea não disponibilizou porta-voz para comentar o assunto e, em nota, informou que “todo o planejamento das operações referentes ao período de Copa do Mundo está sendo conduzido pelas companhias aéreas e submetido para o aval da agência reguladora do setor.”



SELMA BALBINO: pedido