

# Maior acidente aéreo do Estado

Mau tempo e falta de equipamentos precisos são apontados como causas para a morte de 25 passageiros de um voo em 1962

Texto: Fábio Andrade  
Arte: André Felix

**M**ás condições climáticas aliadas à carência de uma tecnologia mais avançada são apontadas por especialistas como as prováveis causas do pior acidente aéreo da história do Espí-

rito Santo, que matou 25 pessoas no município da Serra há 54 anos.

Um Convair 240 da Cruzeiro do Sul, que partiu do Rio de Janeiro em 9 de maio de 1962 com 28 ocupantes, caiu e explodiu depois de colidir com uma árvore antes de alcançar a pista do aeroporto de Vitória. Chovia e havia turbulência

na hora do acidente, ao qual apenas três pessoas sobreviveram.

“Um pouso nessas condições, naquela época, era incerto. A instrumentação era precária e a área pouco povoada e sem luzes no solo, o que provavelmente desorientou o piloto, deixando-o sem referência da altura do avião, baixan-

do-o cedo demais”, diz Alfredo Cesar da Silva, piloto e membro mais antigo do Aeroclube do Espírito Santo.

Para Marcos Túlio Nacif, gerente de segurança do Aeroclube, o risco de um acidente como esse se repetir é praticamente nulo. “Os aviões a jato de todo o mundo são obriga-

dos, desde 1996, a contar com um equipamento que emite um alerta sonoro quando existe um obstáculo no caminho”, afirma.

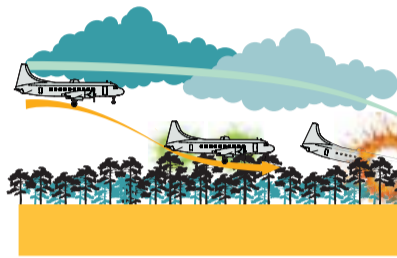
Além disso, a aviação comercial atualmente conta também com o ILS, equipamento que fornece informações precisas para pousos por instrumentos.

## Mergulho fatal Desorientado, piloto baixou o avião cedo demais



### PARTIDA

O Convair 240, prefixo PP-CEZ da Cruzeiro do Sul, decolou do Rio de Janeiro, às 18h18 do dia 9 de maio. Continha 28 ocupantes e, ao se aproximar de Vitória, sobrevoou a Ponta do Tubarão e alinhou-se para pousar como se procedesse do Norte.



### 2 COLISÃO

Faltando 1.860 metros para alcançar a pista, o avião atingiu uma árvore, num terreno com elevação de 40 metros, quando deveria estar a 150 metros. Os sobreviventes relataram à Aeronáutica terem sentido uma descida repentina.

### 1 APROXIMAÇÃO

Às 19h28, o voo da Cruzeiro do Sul iniciou o procedimento de descida. Chovia e a visibilidade era ruim. De acordo com relatório da Aeronáutica, outros pilotos relataram turbulência perto do aeroporto.

RAMPA DE POUSO CORRETA

RAMPA DE POUSO MUITO BAIXA

### 3 QUEDA LIVRE

Depois do choque, a aeronave perdeu altura, caindo próximo ao limite de município entre Vitória e Serra, na região de Bairro de Fátima e Eurico Salles. Funcionários do aeroporto relataram a ocorrência de uma grande explosão após a queda.

### CAUSAS

Como diz o jargão, uma única falha não derruba um avião. A máxima entre os pilotos se repete no pior acidente aéreo do Estado. A chuva, a má visibilidade, a instrumentação rudimentar da época e a falta de referências visuais no solo (não havia luzes, já que a área era pouco povoada), somadas, desorientaram o piloto, causando o acidente.

### AVANÇO TECNOLÓGICO

Com o avanço da tecnologia, o pouso do Convair da Cruzeiro do Sul teria ocorrido normalmente nos dias de hoje.

#### NDB

Na época do acidente, a instrumentação dos pousos era feita pelo NDB, um equipamento que emite um sinal de rádio que permitia ao piloto saber se o avião estava alinhado à pista. No entanto, ele não conseguia saber se o avião estava na altura correta para um pouso seguro.

#### ILS

Com o ILS, o piloto consegue saber exatamente sua posição e fazer o pouso descendo por uma rampa imaginária ideal, sendo informado, no painel, sobre o posicionamento do avião. O aeroporto de Vitória é equipado com o ILS categoria 1, permitindo ao piloto pousar mesmo com visibilidade horizontal de 500m e vertical de 60m.

### CATEGORIAS DO ILS:

#### Categoria 1

Permite pousos com visibilidade horizontal de 500 metros e vertical de 60 metros. O ILS instalado no aeroporto de Vitória pertence a essa categoria.

#### Categoria 2

Permite pousos com visibilidade horizontal de 300 metros e vertical de 30 metros.

#### Categoria 3

Permite pousos em condições críticas, com visibilidade horizontal de apenas 200 metros. No Brasil, esse ILS está instalado somente no Aeroporto Internacional de São Paulo.

