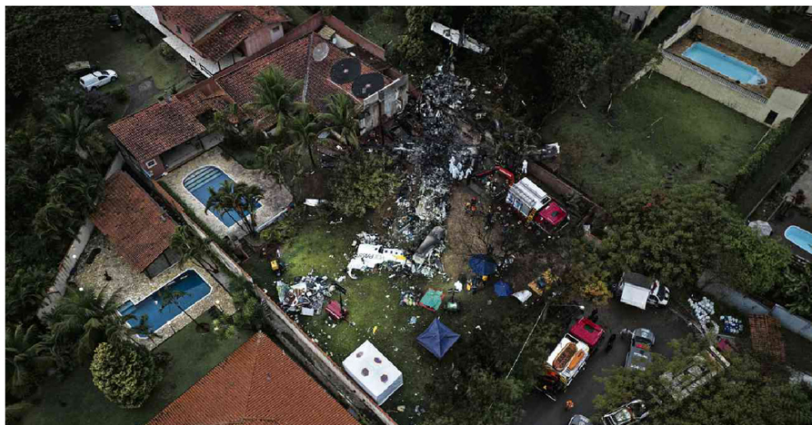


Bombeiros resgatam todos os corpos; total de vítima chega a 62



Equipes de resgate trabalham em busca dos corpos na área onde caiu o avião da Voepass, em um condomínio de Vinhedo (SP)

Com resgate concluído, investigação de acidente em Vinhedo deve levar 30 dias

Todos os 62 corpos foram achados; posição de passageiros pode acelerar identificação de vítimas

VINHEDO E SÃO PAULO As equipes de buscas finalizaram na noite deste sábado (10) o resgate dos 62 mortos na tragédia do voo 2283, da Voepass (antiga Passarelo). Com isso, as atenções devem se voltar nos próximos dias para a identificação das vítimas e a investigação sobre as causas do acidente.

A aeronave caiu na tarde de sexta (9) na cidade de Vinhedo, no interior de São Paulo, matando todos os 58 passageiros e quatro tripulantes a bordo. Ao todo, 34 corpos masculinos e 28 femininos foram retirados do local da tragédia e encaminhados para a unidade central ao IML (Instituto Médico-Legal) de São Paulo para a identificação e liberação às famílias, segundo o governo estadual. A última vítima foi retirada dos destroços pouco antes das 19h.

Além de colaborar para a celeridade na retirada dos restos mortais, a queda em local de fácil acesso também contribuiu para a investigação. O relatório preliminar está previsto para ser concluído em 30 dias, segundo a FAB (Força Aérea Brasileira).

Dois gravadores de voo — conhecidos como caixas-pretas — foram recuperados e transferidos para o Labdata (Laboratório de Análise e Letura de Dados de Voo) do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) ainda na manhã deste sábado. Com isso, a análise dos dados começou.

Os gravadores têm diferentes funções: o primeiro, identificado pela sigla em inglês CVR (Cockpit Voice Recorder), registra o que foi conversado na cabine. O outro, o FDR (Flight Data Recorder), anota



Casa que foi atingida pelos destroços da aeronave

dados do voo, como altitude, meteorologia e velocidade.

Preparação, extração e gravação de dados devem prosseguir de maneira ininterrupta. A análise poderá dar detalhes sobre o funcionamento do equipamento e fatores humanos que podem ter provocado a queda.

Após a retirada dos corpos de todas as vítimas, os bombeiros trabalhavam durante a noite deste sábado para retirar os dois motores e a cauda da aeronave do meio dos destroços.

Segundo o tenente Laís Marcatto, do Corpo de Bombeiros, esses três pedaços seriam recolhidos por funcionários da própria companhia aérea e levados com escolta para o local de perícia.

A previsão era que a retirada dos motores e da cauda seria realizada ainda na noite de sábado. Depois disso, o trabalho dos bombeiros se encerra e a retirada do restante da

fuselagem fica sob responsabilidade do Cenipa.

A aeronave viajava de Cascavel, no Paraná, para Guarulhos, na Grande São Paulo, quando caiu bruscamente no condomínio Recanto Florido, no bairro Capela, em Vinhedo.

Imagens feitas por moradores mostram que o avião sofreu uma queda praticamente vertical, quase em deslocamento horizontal, embora o som dos motores indique que poderiam estar funcionando.

A forma como o avião despenhou manteve tripulantes e passageiros relativamente próximos aos seus assentos. "Os corpos estão como se tivessem sentados em seus respectivos assentos", disse o capitão Michael Cristo, porta-voz do Corpo de Bombeiros.

O resgate começou pela parte de frente da aeronave, menos atingida pelo fogo após a queda. Piloto e copiloto foram os primeiros identificados, ainda no condomínio.

"Para quem viu imagens aéreas, o avião caiu como se estivesse chapado no chão. A gente está com o desenho da aeronave no chão", explicou Cristo.

Inicialmente a Voepass disse que foi possível encontrar a bordo do avião, mas neste sábado esse número subiu para 66. Segundo a empresa, um passageiro não estava na lista inicial do voo.

Tês métodos não invasivos de identificação estão sendo aplicados para identificar as vítimas. A impressão digital é o mais rápido deles. Os outros dois são por meio da arca dentária ou exame de DNA, esses mais demorados, segundo Carlos Palhares, diretor do Instituto Nacional de Criminalística.

"Estamos na fase de coleta de informações que vão permitir a identificação", disse ele. "Praticamente todos os corpos retirados até agora são possíveis de análises com

impressão digital, que é mais célere", disse Palhares, fazendo referência ao trabalho realizado na parte frontal e menos destruída da aeronave, de onde 31 corpos foram recuperados. O perito disse não saber como seria a identificação dos demais corpos.

Famílias de vítimas cumpriam desde sábado etapas como coleta de material genético, entrevistas para colher informações que possam ajudar na identificação, além de orientação jurídica e psicológica, segundo o tenente Araújo Monteiro, da Defesa Civil. "É um processo trabalhoso. Cada entrevista, por exemplo, pode levar mais de uma hora", explicou.

Famílias ficaram em hotéis na capital e serão concentrados no auditório do Instituto Oscar Freire, próximo do IML.

Nas primeiras horas após o acidente, especialistas em aviação avisos pela Folha levantaram duas hipóteses principais para o caso com base nos primeiros detalhes, ressaltando que é cedo para determinar as causas.

Vídeos do momento da queda mostram que a aeronave desceu rodopiou no ar, mantendo-se em posição horizontal, manobra conhecida como "parafuso chato".

Essas condições, segundo especialistas, indicam que o piloto havia perdido o controle da aeronave e as condições de arremeter — ou seja, apontar o nariz da aeronave para baixo e usar os motores para guiar novamente sustentação no ar.

O especialista em segurança de voo Roberto Pereria levantou a possibilidade de que o gelo tenha se acumulado nas asas da aeronave.

Já o engenheiro Hildebrando Hoffmann, professor aposentado de Ciências Aeronáuticas da PUC-RS (Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul), citou a hipótese de que tenha ocorrido uma falha na posição das hélices.

Ambas as hipóteses teriam afetado a capacidade de tração da aeronave. Eles descartaram a possibilidade de falha elétrica ou no motor, pois há sistemas auxiliares que normalmente não fariam com que o avião caísse em queda livre, como se vê nas imagens. A pane seca também está descartada, uma vez que o combustível queimou no solo, após a queda.

O piloto não teria declarado emergência ou reportado estar sob condições meteorológicas adversas.

A Voepass, dona da aeronave, disse que ainda não tem informações sobre a causa do acidente.

O avião era um ATR-72, fabricado em 2016, e tinha certificados de matrícula e de aeronavegabilidade válidos, segundo a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil).

A aeronave estava regular, em todas as condições de aeronavegabilidade. Temos a rastreabilidade desde que a aeronave foi construída e isso será levantado e a informação será prestada à investigação feita pelo Cenipa", disse o diretor da agência, Luiz Ricardo.

O acidente foi considerado de alta complexidade e havia uma preocupação de que altas temperaturas pudessem ter danificado os equipamentos, de acordo com a Força Aérea Brasileira.

A queda do avião em Vinhedo está entre os dez desastres aéreos mais mortais que ocorreram em território nacional. O mais letal ocorreu em 17 de julho de 2022, no arredores do aeroporto de Congonhas, na zona sul da capital paulista, e causou 199 mortes. O voo 294 da TAM tinha partido de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, com 187 pessoas a bordo.

Fábio Pescarini, Túlio Kruse, Gabriel Justo, Artur Rodrigues e Cristiane Garcia

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Cotidiano Caderno: B Pagina: 1