O ESTADO DE S.PAULO
Publicado em 11/08/2024 - 06:00

Apurações de acidentes aéreos no País levam mais de 2 anos

Apuração de acidente de Vinhedo pode durar mais de 2 anos

Investigações do Cenipa apontam que em 1/3 dos casos fatais há perda de controle da aeronave

RAYANDERSON GUERRA

As causas do acidente com o avião da Voepass, que vitimou 58 passageiros e 4 tripulantes ao cair na cidade de Vinhedo, no interior de São Paulo, na sexta-feira, são discutidas por pilotos, especialistas, profissionais e leigos no assunto. Mas os investigadores do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) já avisaram que não há prazo definido para uma conclusão – nem pressa. Os relatórios finais do órgão costumam levar, em média, 1.001 dias, cerca de 2 anos e 7 meses, para serem divulgados, conforme a análise dos 1.833 acidentes mais recentes em solo brasileiro (desde 2007).

Um terço dos acidentes aéreos fatais com vítimas no País é causado pela perda de controle da aeronave em voo. Nos últimos dez anos, de 2014 a 2024, foram 388 ocorrências com mortos, entre aviação comercial, privada, de instrução e militar. Desses, 124 – o que representa 30% de todos os casos – foram motivados pela perda de controle dos aviões, segundo dados do Cenipa.

As investigações não buscam apontar um "culpado" pelo acidente e levam em consideração desde a situação climática no dia da ocorrência – como a possibilidade de gelo severo, indicada em mapas do dia da tragédia – até os fatores psicológicos da tripulação; e podem envolver ainda o fato de que a aeronave estava em aproximação de Cumbica.

Esse processo minucioso é conduzido pela Força Aérea com o apoio de técnicos da fabricante da aeronave, operadores e entidades ligadas à aviação, como sindicatos e entidades de classe – no caso, técnicos da empresa francesa ATR e do fornecedor do motor, canadense, vêm ao Brasil para participar das apurações. O objetivo é prevenir novos acidentes e formular recomendações de segurança para evitar que casos semelhantes se repitam.

Na primeira entrevista após a queda do avião da Voepass, o chefe do Cenipa, brigadeiro do ar Marcelo Moreno, explicou que o objetivo da investigação é "entregar recomendações de segurança para o transporte aéreo" e não há prazo para conclusão. Segundo o militar, os investigadores trabalham com o princípio da máxima eficácia preventiva, o que explica o longo tempo de trabalho. O prazo para conclusão ainda dependerá das caixas-pretas, cujos dados estão sendo extraídos.

"O Estado brasileiro tem duas grandes responsabilidades. Primeiro, a investigação judicial ou investigação criminal conduzida pela Polícia Federal e pelas polícias estaduais. Essa investigação busca responsabilização, busca culpabilização e trabalha na produção de provas, com contraditório para defesas. A outra grande responsabilidade do Estado é a investigação aeronáutica conduzida pela autoridade de investigação civil da Força Aérea Brasileira, cujo objetivo é entregar a segurança para a sociedade no transporte. O objetivo é emitir recomendações de segurança de voo para entregar segurança para a sociedade", afirmou.

Apesar da conclusão demorar, informações preliminares podem surgir. No caso da tragédia da TAM, em 17 de julho de 2007, quando havia grande pressão sobre o sistema aéreo após acidentes e crises em série, o áudio dos pilotos foi divulgado em 15 dias. No entanto, o relatório final só foi entregue em 27 de outubro de 2009. Ontem, a Força Aérea falou que um texto preliminar sobre Vinhedo pode sair em 30 dias.

SÃO PAULO. De acordo com a FAB, este foi o acidente com maior número de vítimas desde a queda do avião da TAM. O acidente é também mais um caso que ocorre em São Paulo, o Estado com o maior número de ocorrências em todo o País, porque concentra o maior fluxo de decolagens e aterrissagens. Nem sempre, no entanto, as aeronaves partem do Estado ou têm como destino o solo paulista.

Ao menos 746 pessoas morreram nos últimos dez anos em acidentes aéreos. O ano com mais vítimas foi 2016. Em 2024, a FAB já registrou 27 acidentes fatais com 49 vítimas – os dados contemplam todas as categorias de aviação. ●

'Só um fator não faz um avião se acidentar. ATR é seguro', diz especialista

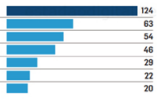
O especialista em aviação Lito Sousa, que mantém o canal Aviões e Músicas, no YouTube, afirma que "somente um fator não faz um avião se acidentar. Tem de haver outros fatores envolvidos", o que será esclarecido pela investigação. Ainda segundo ele, o ATR, modelo da aeronave da Voepass que caiu, é considerado seguro.

Até o momento, Sousa afirma que só é possível assegurar que o avião caiu na condição chamada de "parafuso chato", em que a perda de sustentação está associada a uma velocidade muito reduzida. Mas não é possível precisar, por meio das imagens, o que provocou esse problema nem checar se houve alguma falha mecânica ou alguma falha humana. O especialista explica que os modelos de ATR, os mais usados no mercado de aviação regional, são projetados para operações de curta duração, voando baixo e não tão rápido por causa das hélices.

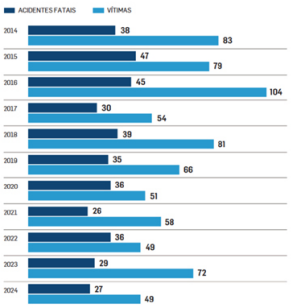
O ATR-72 completa neste ano 36 anos de comercialização, com 66 acidentes e 532 mortes – só na Europa, é utilizado em mais de 80 rotas. Houve 40 episódios com perda total do avião. No Brasil, até sexta-feira, foram 33 ocorrências, mas sem mortes relatadas. O registro mais grave é de Pokhara, no Nepal, no ano passado, quando um acidente deixou 72 mortos. ●

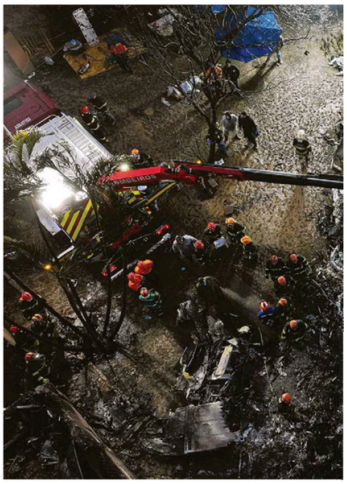
RAIO X

Principais causas de acidentes aéreos no Brasil
É considerada toda ocorrência em que passageiros ou tripulantes tenham sofrido lesão grave ou morrido

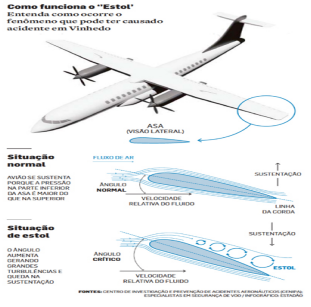


Acidentes aéreos fatais e número de vítimas desde 2014
Dados do Cenipa apontam para 388 acidentes fatais com 746 vítimas em dez anos





Como funciona o 'Estol'
Entenda como ocorre o fenômeno que pode ter causado acidente em Vinhedo



FONTE: CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA); ESPECIALISTAS EM SEGURANÇA DE VOO / INFOGRÁFICO: ESTADÃO

Rede emitiu alerta de gelo severo antes da viagem

DANIEL WETERMAN
BRASÍLIA
ISABELA MOYA

A Rede de Meteorologia do Comando da Aeronáutica emitiu um alerta com previsão de formação de gelo severo na região em que o avião da Voepass caiu anteontem, antes de a aeronave decolar. O registro do órgão, que divulga as informações publicamente, mostra que a formação de gelo estava prevista entre 8h30 e 13h30 daquele dia.

A formação de gelo nas asas da aeronave é uma das hipóteses levantadas por especialistas como causa da queda – a investigação cabe ao Cenipa. O gelo pode ter resultado em uma perda de sustentação da aeronave, o chamado "estol", levando o avião a cair em Vinhedo.

Além disso, a mensagem indicava que a formação de gelo estava prevista para uma altura de 4 mil metros até 7 mil metros. O avião da Voepass que ia para Guarulhos voou a 5.190 metros de altitude antes de cair, conforme registros da plataforma FlightAware.

A formação de gelo não impede o avião de decolar, mas a previsão serve de alerta para o piloto e pode fazer parte do planejamento de voo, de acordo com o meteorologista e instrutor de meteorologia aeronáutica Hermar Soares. "O nível padrão de voo do ATR (*modelo da aeronave*) era onde estava a previsão de formação de gelo severo e a frente fria", afirma Soares. "Uma situação de gelo severo pode ocorrer se a nuvem estiver muito densa, por exemplo. Também poderia ter uma maior concentração de água resfriada. E, tocando na aeronave, essa água congelaria muito rápido."

A ponderar
'O problema pode ter sido de um equipamento daquele avião', diz meteorologista do Inmet

PRECAUÇÃO. De acordo com o especialista, a previsão meteorológica e a mensagem da rede da Aeronáutica são informações normalmente acessadas pelo despachante operacional que faz o planejamento de voo e pelo próprio piloto antes de decolar. Mas as aeronaves têm um sistema que impede a formação de gelo severo.

Além disso, o piloto pode pedir autorização para voar mais baixo ou mais alto, em altitudes mais favoráveis para minimizar essa condição. "Se o piloto desce, ele pode escapar da nuvem e ir para uma área com umidade relativa do ar menor, o que facilita evitar a formação ou o aumento de gelo", observa o meteorologista.

Uma hora e sete minutos depois de o avião decolar, o histórico do voo mostra que a aeronave perdeu velocidade, mas continuou na mesma altura por cerca de 15 minutos, antes de perder altitude e cair. "Considerando apenas a hipótese de formação do gelo, o que não é possível afirmar agora, pode ter começado uma formação de gelo mais severa e em 15 minutos a aeronave não aguentou mais."

OUTRAS POSSIBILIDADES. Especialistas também dizem que o modelo ATR-72 não é mais perigoso que o normal – nem apresenta mais acidentes que outros. "Geralmente há um tráfego aéreo normal com essas condições de tempo; o problema pode ter sido de um equipamento daquele avião", observa a meteorologista do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) Andrea Ramos. ●

ANDRÉ PENNER/AP

Bombeiros limpam a área; aviação brasileira já teve 27 acidentes fatais neste ano

Piloto apontou excesso de trabalho em audiência; Voepass nega

RUBENS ANATER

Durante uma audiência pública da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizada em junho, o piloto Luis Cláudio de Almeida acusou a Voepass de fazer pressão para que pilotos trabalhassem fora da escala de trabalho e em seus dias de folga, o que causaria fadiga e aumentaria o risco de acidentes. "Não queremos entrar nessa estatística", disse o piloto.

Procurada pelo **Estadão**, a Voepass afirmou que "cumpre com todos os requisitos legais, considerando jornadas e folgas, de acordo com o regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC-117, que disciplina a jornada e gestão da fadiga dos tripulantes". O **Estadão** não conseguiu contato com o piloto, para retomar o assunto e falar do acidente.

Anteriormente, o piloto relatou que a companhia aérea chegava a ligar para ele durante seu período de descanso. "Vai, vai que dá", diziam. "As vezes, quando você acorda, tem oito ligações da escala. Eu precisei desligar meu celular", relatou Almeida. Disse ainda que, além do excesso de trabalho, os pilotos muitas vezes não recebem alimentação adequada durante os voos e não têm condução para realizar o deslocamento até o aeroporto, o que aumenta o desgaste e o tempo dedicado ao trabalho.

A audiência discutia mudanças no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 117. O processo busca alterar requisitos relativos ao gerenciamento do risco de fadiga de tripulantes. Ele entrou em consulta pública em 11 de junho e continua em discussão.

MPT. O Ministério Público do Trabalho (MPT) informou que abrirá uma investigação para apurar se houve responsabilidade da companhia Voepass no acidente ●

Procurador diz que falar em interrupção de voos é 'prematuro'

O procurador-geral de Justiça de São Paulo, Paulo Sérgio de Oliveira, afirmou ontem que o Ministério Público participará das investigações sobre o acidente. E destacou que, por ora, não há motivo para interromper as atividades da Voepass. Ele classificou a medida como "muito prematura".
"Não surgiu nenhum elemento emergencial que venha a exigir qualquer atitude de interrupção das atividades." ● BIANCA GOMES

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Estado de S. Paulo

Seção: Metrópole **Pagina:** 18 e 19

Copyright © Clipclap 2026.