

Apuração de acidente de Vinhedo pode durar mais de 2 anos

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

RATANDERSON 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 32% de todos os casos — foram motivados pela perda de controle dos aviões, segundo os dados da 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 Curitiba. 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 fabricante do motor, canadense, vém 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

“Só um fator não faz um avião se acidentar, ATR é seguro”, diz especialista

O especialista em aviação Lito Sousa, que mantém o canal Avíões e Músicas, no YouTube, afirma que “soamente um fator não faz um avião se acidentar. Tem de haver outros fatores em evidência”, 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 pre-

cisar, 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 relacionadas. O registro mais grave é de Pokhara, no Nepal, no ano passado, quando um acidente deixou 72 mortos. ■

a queda do avião da Voepass, o chefe do Cenipa, brigadheiro 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 eficiência preventiva, o que explica o longo tempo de trabalho. O prazo para conclusão ainda dependerá das caixas-pretas, cujos dados estão sendo extraídos.

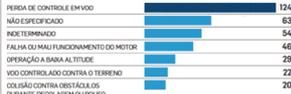
“O Estado brasileiro tem duas grandes responsabilidades. Primeiro, a investigação judicial ou investigação criminal conduzida pela Polícia Federal e pelas polícias estaduais. Essa investigação busca responsabilização, busca culpabilização e trabalha na produção de provas, com contraditório para defesa. 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 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 de controle de voo, depois de dois meses 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.

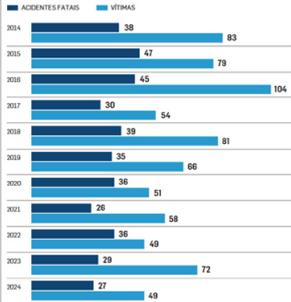
SÃO PAULO. De acordo com a FAB, este foi o acidente com maior número de vítimas desde a queda do avião da TAM. O acidente é também mais um caso que ocorre em São Paulo, o Estado com o maior número de ocorrências em todo o País, porque concentra o maior fluxo de decolagens e aterrissagens. Nem sempre, 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. ■

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



Rede emitiu alerta de gelo severo antes da viagem

DANIEL WETZMAN
BOCAIRA

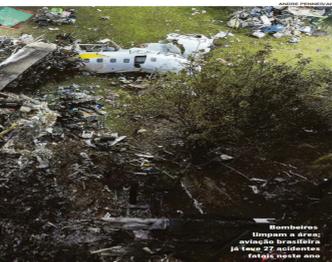
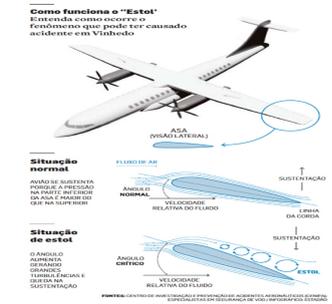
A Rede Aeronáutica do Comando da Aeronáutica emitiu uma alerta com previsão de formação de gelo severo no região em que o avião da Voepass caiu anteriormente, antes da aeronave decolar. O registro do acidente, que divulgou informações sobre a formação de gelo severo, previsto entre 0830 e 1430, daquele 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 resultando em uma perda de sustentação e em um acidente 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 2 mil metros e 1 mil metros. O avião da Voepass que ia para Curitiba voou a 2,5 mil 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, pois, após o planejamento de voo, de acordo com o meteorologista aeronáutico Flávio Soares, “o nível padrão de voo do ATR (modelo da aeronave) era muito baixo”. A previsão de formação de gelo severo, frente à “Pia”, afirma Soares. “Uma situação de gelo severo pode ocorrer se a aeronave estiver muito baixa por exemplo. Também poderia ter uma maior concentração de água resfriada. E, dependendo da situação, a aeronave poderia sofrer um estol”, afirma Soares. “O nível padrão de voo do ATR (modelo da aeronave) era muito baixo”, afirma Soares. “Uma situação de gelo severo pode ocorrer se a aeronave estiver muito baixa por exemplo. Também poderia ter uma maior concentração de água resfriada. E, dependendo da situação, a aeronave poderia sofrer um estol”, afirma Soares.

PRECAUÇÕES. De acordo com o especialista, a previsão meteorológica e a mensagem da rede de altitude antes de cair,

ções 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 quiser, que pode escapar da manobra e ir para uma área com altitude relativa de ar mais quente que impede a formação ou o aumento de gelo”, observa o meteorologista. “Uma hora e sete minutos de perda de avião decolou, o histórico do voo mostra que a aeronave perdeu velocidade, mas continuou na mesma altura por cerca de 15 minutos antes de decolar. Isso indica que o piloto não conseguiu escapar da manobra e ir para uma área com altitude relativa de ar mais quente que impede a formação ou o aumento de gelo”, observa o meteorologista. “Uma hora e sete minutos de perda de avião decolou, o histórico do voo mostra que a aeronave perdeu velocidade, mas continuou na mesma altura por cerca de 15 minutos antes de decolar. Isso indica que o piloto não conseguiu escapar da manobra e ir para uma área com altitude relativa de ar mais quente que impede a formação ou o aumento de gelo”, observa o meteorologista.

OUTRAS POSSIBILIDADES. Especialistas também dizem que o modelo ATR não é muito perigoso que o normal — mesmo apresentando mais acidentes que outros. “Geralmente há um trabalho de segurança normal em condições de tempo, a probabilidade pode ser ainda de um equipamento”, afirma Soares. “O trabalho de segurança é feito por uma meteorologista do Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet) Andrea Ramos. ■



Piloto apontou excesso de trabalho em audiência; Voepass nega

RUBENS ANATER

Durante uma audiência pública do Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) realizada em junho, o piloto Luis Claudio de Almeida acusou a Voepass de fazer pressão para que pilotos trabalhassem em condições de folga, o que causaria fadiga excessiva e aumento de acidentes. “Não quero especular, estou apenas constatando”, disse o piloto. Procuradora pelo Estado, a Voepass afirmou que “contar com todos os funcionários que trabalham no dia a dia do jornalismo de folga, de acordo com o planejamento da Aviação Civil (ANAC) que disciplina a jornada e gestão da fadiga dos tripulantes”. O Estado não conseguiu contato com o piloto, para comentar

Procurador diz que falar em interrupção de voo é interromper o processo. O presidente do Conselho de Justiça de São Paulo, Paulo Sérgio de Oliveira, afirmou ontem que o Ministério Público não pode interromper o processo de julgamento de um piloto acusado de negligência em atividades da Voepass. “Não se trata de uma atividade da Voepass”, afirmou o presidente. “Não se trata de uma atividade da Voepass”, afirmou o presidente. “Não se trata de uma atividade da Voepass”, afirmou o presidente.

“Vai, vai que dá”, dizem. “As vezes, quando voamos, a gente tem que lidar com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho”, dizem. “As vezes, quando voamos, a gente tem que lidar com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho”, dizem. “As vezes, quando voamos, a gente tem que lidar com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho, com o tempo de trabalho”, dizem.

o assunto e falar do acidente. Anteriormente, o piloto reconheceu que a companhia chegou a ligar para ele durante o acidente de decolagem.

MPF. O Ministério Público do Paraná (MPPR) informou que abriu uma investigação para apurar se houve negligência da companhia Voepass no acidente. ■

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

Seção: Metrópole **Página:** 18 e 19