

TRAGÉDIA NO VOO 447

'NYT': outros dois A-330 já tiveram problemas

Especialista diz a jornal americano que computadores às vezes impedem que pilotos intervenham em manobras

• O jornal "New York Times" noticiou ontem que dois Airbus 330 da companhia australiana Qantas deram grandes mergulhos no ano passado sem que os pilotos pudessem intervir nos comandos, porque os computadores da aeronave indicavam uma situação de emergência. Hans Weber, presidente de uma empresa de consultoria em aviação com sede em San Diego, explicou ao "NYT" que o novo A-330 é um avião totalmente computadorizado, dotado de sistemas que automaticamente fazem manobras para evitar colisões, muitas vezes sem permitir a interferência do piloto. "Se o sensor disser aos computadores que o avião está estolando, e ele, ao mergulhar para ganhar velocidade, sofrer uma turbulência para baixo, seria difícil recuperar", disse o especialista ao jornal.

De acordo com um especialista em aeronaves ouvido pelo GLOBO, os modelos da Airbus não foram desenhados para pilotos e, sim, para engenheiros voarem. O fato de o computador se antecipar ao piloto em alguns casos ajuda, mas, em outros, só atrapalha, dizem.

Turbinas do modelo já passaram por alterações

Apesar de moderno, o modelo tem seus pontos fracos, segundo pilotos. Um piloto comercial, que trabalha na mesma rota e com avião idêntico ao que caiu no Atlântico, afirmou que as turbinas da General Electric utilizadas no A-330 apresentaram problemas em várias aeronaves recentemente, o que teria motivado modificações na peça. Quando a aeronave atravessava locais de formação de gelo, como cúmu-



O AIRBUS a serviço da Air France: tão modernos que às vezes computadores é que assumem o controle

los-nimbos perto da Linha do Equador, havia casos em que o motor simplesmente apagava. Esse piloto informou que algumas turbinas foram reparadas no fim de 2008.

— Soube de vários casos de aviões que tiveram esse problema em áreas de formação de gelo. Isso acontecia, em média, uma vez a cada dois meses. Tanto que, por conta do problema, passamos a descer o avião sempre com um dispositivo chamado anti-ice ligado. Antes dos apagões, esse não era um procedimento comum. Soube que várias turbinas foram modificadas. Era uma falha de projeto do avião — disse o piloto do A-330.

Ele revela ainda que, a despeito de ser considerada uma

aeronave segura e moderna, pilotos criticam o excesso de aparato eletrônico do A-330:

— O avião é muito computadorizado, e isso incomoda os pilotos. É tanto computador que o problema mais grave e difícil de ser contornado nessa aeronave é a pane elétrica. Quando você perde o sistema, a pilotagem e a navegação ficam muito comprometidas.

Segundo a mesma fonte, erros do computador provocaram o acidente com o avião da TAM que, em julho de 2007, derrapou na pista do aeroporto de Congonhas e se chocou com o prédio da empresa de carga da companhia, matando mais de 176 pessoas. O computador interpretou que era para acelerar quando deveria

frear e o piloto, apesar de ter como alterar o comando para o manual, não teve tempo suficiente para isso, diz a fonte.

O piloto do Airbus insiste, no entanto, que, apesar dos problemas, o A-330 é extremamente seguro. O especialista reconhece que a hipótese de falha humana não pode ser descartada:

— Às vezes, não notamos um problema, ou deixamos passar. Mas é preciso investigar.

O comandante Carlos Ari Germano, estudioso de acidentes aéreos e autor do livro "No rastro da bruxa", sobre o tema, levanta a hipótese de descuido do piloto da Air France.

— Uma das possibilidades é que o avião estivesse íntegro até que entrou em zona de tur-

Em abril, pânico a bordo

Avião freou bruscamente na hora de decolar

• Passageiros de um avião da Air France que saía do Rio para Paris contaram ter passado por apuros no dia 18 de abril deste ano, quando o Boeing 747-400, que fazia o voo 443, freou bruscamente na hora da decolagem, no Aeroporto Internacional Tom Jobim. Houve pânico a bordo, e o voo foi cancelado.

— O avião tremia de uma forma que eu nunca tinha visto. Fazia um barulho absurdo, parecendo que ia se partir ao meio. Depois, sofremos com a falta de informações da empresa — reclamou o advogado Leonardo Cotta, primo de terceiro grau de uma das vítimas do voo 447, a médica Bianca Cotta.

A aeronave em que houve o problema não é a mesma do acidente de domingo. Leonardo contou que, no dia 19 de abril, chegou a ir ao aeroporto para embarcar, mas foi avisado na última hora pela empresa de que o voo tinha sido novamente cancelado. O motivo seria a falta de peças para o reparo necessário no avião. Apenas na tarde de 20 de abril, os passageiros enfim partiram para Paris. Nos dois dias de espera, a companhia aérea ofereceu hospedagem.

bulência severa, em grande altitude e velocidade de cruzeiro. O piloto pode ter entrado de forma inadvertida, talvez por estar contornando cúmulos, e ter sido atingido por uma rajada de vento forte. Com isso, teria perdido sustentação, o que levou à perda de controle no voo. Retomar o controle do avião numa situação dessas é muito difícil — afirmou Germano, ressaltando se tratar de hipótese. Segundo ele, já houve pelo menos um caso de perda de controle pela zona de turbulência: em 1963, um Boeing 720 da Northwest Airlines teria caído, em Miami, nessas circunstâncias.

Para o consultor e professor de gerenciamento de riscos da Escola Nacional de Seguros (Fu-

nenseg) Gustavo Cunha Mello, uma aeronave como o Airbus da Air France não seria desestabilizada por raios e turbulências, salvo por alguma falha de manutenção ou do plano de manutenção. Ele considera pouco provável que um contêiner de carga tenha se soltado, batido na parede do avião e causado a depressurização.

De acordo com informações obtidas pelo GLOBO, a apólice de seguro de um avião como o Airbus é de cerca de US\$ 180 milhões. A Air France teria feito o contrato com a Axa e o resseguro com a Gaum. Quanto ao seguro para terceiros, teria ficado entre US\$ 500 e 750 milhões. ■

AS ESPECULAÇÕES SOBRE AS CAUSAS na página 16