

AEROPORTO DE CONFINS

Após submeter usuários a três dias de caos, com 188 voos cancelados, concessionária anuncia que manterá ininterruptamente, até o fim do carnaval, aparelho para pouso com mau tempo

Para evitar folia no saguão

JUNIA OLIVEIRA

Enfim uma promessa de alívio no Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, para quem vai embarcar ou desembarcar para curtir um dos feriados mais movimentados do país. O aparelho que ajuda os pilotos nos pousos em caso de condições meteorológicas ruins, ILS (sigla em inglês para sistema de pouso por instrumentos), funcionará 24 horas até o fim do carnaval. Nos dias seguintes, ficará ligado somente à noite. Antes da decisão, foi preciso que os usuários do terminal enfrentassem três dias de caos para que a BH Airport, concessionária responsável pelo terminal, tomasse a decisão. De sexta-feira a domingo, quando o equipamento estava inoperante, foram 188 voos cancelados devido ao mau tempo, que fechou a pista para pousos e decolagens por mais de 15 horas no total – uma postura criticada por especialistas, justamente em época de chuva. Passageiros que foram vítimas desse período de transtornos devem estar atentos a seus direitos, como alertam advogados.

O ILS de Confins, inoperante desde agosto do ano passado, só foi reativado anteontem à tarde – assim mesmo com previsão inicial de funcionar 24 horas por dia apenas até amanhã. Um dia depois, a situação no aeroporto era bem diferente da observada no fim de semana. Ontem foram 19 voos cancelados, entre chegadas e partidas, enquanto apenas no domingo 93 embarques e desembarques foram anulados e, pela manhã, no auge do congestionamento aéreo, mais de 60 estavam atrasados. A BH Airport informou que o aparelho de pouso por instrumentos foi retirado em 2014, devido ao início das obras de ampliação da pista, em cuja cabeceira o equipamento estava alocado. O sistema conta com duas antenas, que ficam no solo, alinhadas com a pista, para darem duas informações ao avião: rampa virtual de descida, com inclinação adequada, e eixo de aproximação.

Ainda de acordo com a concessionária, no fim do mês passado a Infraero concluiu a infraestrutura para reinstalar o equipa-

mento. Os instrumentos foram implantados, aferidos e homologados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), da Aeronáutica, para entrar em operação quando as obras fossem concluídas, pois não pode haver movimentação de máquinas e pessoas próximo a ele. “Em caráter extraordinário”, as obras serão suspensas e o aparelho funcionará ininterruptamente nos próximos dias, conforme autorizado pelo Decea.

INOPERÂNCIA O piloto Deusdedit Reis, coordenador do curso de Ciências Aeronáuticas e professor de segurança de voo da Universidade Fumec, critica a inoperância do aparelho. “Meteorologia ruim é comum nesta época do ano. Não fosse a seca, teríamos muitos dias de chuva de dezembro a março. Que as obras fossem deixadas para outra hora”, diz. Ele acrescenta que a falta do instrumento leva a decisão de arremetida a ser tomada em altitude quatro vezes maior do que se o sistema estivesse em operação. Com os instrumentos que estavam sendo usados em Confins, classificados como de não precisão, o piloto é guiado até uma altura de 250 metros do solo, a partir de onde deve avistar a pista. Se não consegue vê-la, pode arremeter para tentar pousar novamente ou procurar uma alternativa de pouso (veja arte).

Com o ILS, na chamada altitude mínima de decisão, o piloto é guiado por instrumentos a até 70 metros de altura (ILS 1, operado no aeroporto mineiro). Aparelhagens mais sofisticadas permitem aproximação até 33 metros (ILS 2) e até o nível zero (ILS 3, o mais moderno). “O de categoria 1 é muito bom, mas pode ter dia em que não resolve. Às vezes, nem o 2 é suficiente, se as condições meteorológicas estiverem muito ruins. Mas esse não costuma ser o caso de Confins, que tem menos problemas de neblina que outros aeroportos”, afirma Deusdedit Reis.

O professor ressalta, no entanto, que a falta do aparelho não é sinônimo de risco: “A segurança dos passageiros em hora nenhuma ficou comprometida sem o ILS. O que há é o desconforto de não conseguir pousar e ir para outra cidade”.



PAULO FILGUEIRAS/EM/D.A. PRESS

Com equipamento religado, número de viagens suspensas caiu de 93, no domingo, para 19, ontem. Reativação pode evitar que passageiros passem parte do recesso no hall do terminal

OPERAÇÃO POR INSTRUMENTOS

Entenda quais são e como operam os equipamentos que auxiliam os pilotos nos pousos

APARELHOS DE NÃO PRECISÃO

Dão ao piloto uma linha de orientação magnética, mas não são precisos a ponto de conduzir a aeronave alinhada com a pista

Instrumentos identificados por suas siglas em inglês, como VOR (Very High Frequency Omnidirectional Range), ADF/NDB (Automatic Direction Finder – instalado na aeronave/Non-direcional Beacon – operando em solo) e GPS guiam o avião a até cerca de 250 metros do chão

A partir dessa altitude mínima de decisão, se não houver equipamentos de precisão acaba o procedimento por instrumentos e o piloto conduz a aeronave visualmente até o pouso.

Se nessa altura o piloto não vê a pista, deve arremeter (subir para nova tentativa) ou buscar uma alternativa. As regras preconizam ir direto para a alternativa (pousar em outro aeroporto) para não gastar tempo nem combustível inutilmente nem pôr a segurança de todos em risco.

Sem o ILS (sigla em inglês para sistema de pouso por instrumentos), Confins vinha operando com o VOR, instrumento que funciona a partir de sinais de VHS

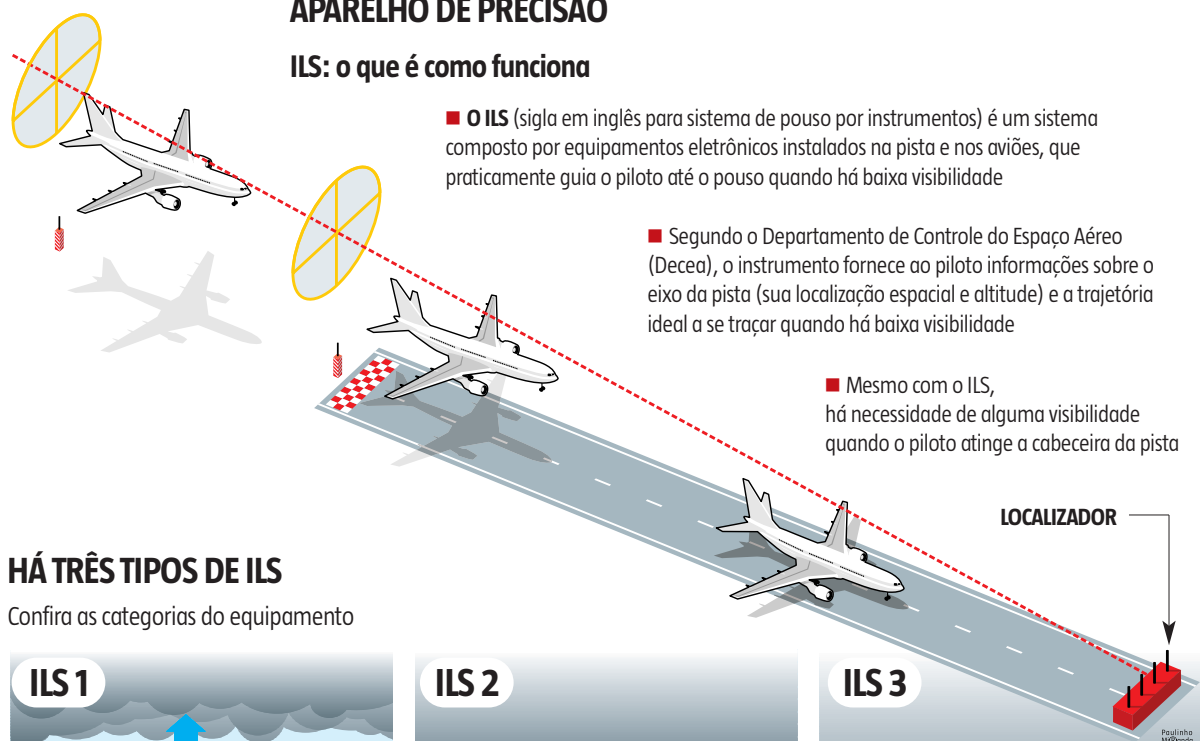
APARELHO DE PRECISÃO

ILS: o que é como funciona

O ILS (sigla em inglês para sistema de pouso por instrumentos) é um sistema composto por equipamentos eletrônicos instalados na pista e nos aviões, que praticamente guia o piloto até o pouso quando há baixa visibilidade

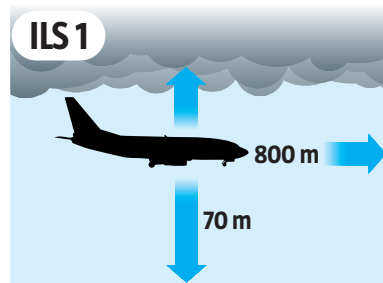
Segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), o instrumento fornece ao piloto informações sobre o eixo da pista (sua localização espacial e altitude) e a trajetória ideal a se traçar quando há baixa visibilidade

Mesmo com o ILS, há necessidade de alguma visibilidade quando o piloto atinge a cabeceira da pista



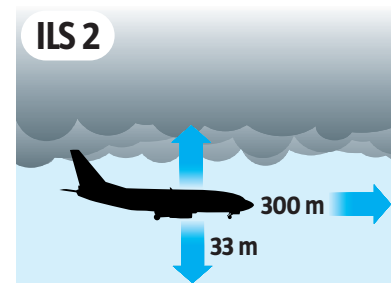
HÁ TRÊS TIPOS DE ILS

Confira as categorias do equipamento



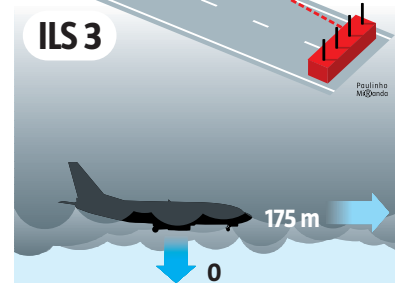
Leva o avião a até 200 pés do solo (cerca de 70 metros). A partir daí, o piloto deve assumir o controle e decidir sobre a viabilidade do pouso. Modelo mais simples, está presente na maioria dos aeroportos que servem as capitais do país, incluindo Confins – onde permaneceu funcionando apenas à noite até o último domingo, devido a obras na pista.

Para visibilidade de 550 a 800 metros



Conduz a aeronave a até 100 pés (aproximadamente 33 metros da pista). Presente nos aeroportos do Galeão (RJ), Guarulhos (SP) e Curitiba (PR). Nele, quem pouso é o próprio equipamento (piloto automático). O piloto continua tendo poder de decisão para arremeter, mas, em circunstâncias normais, atua apenas para taxiar a aeronave em solo

Para visibilidade de até 300 metros



Sistema automático, praticamente dispensa a ação do piloto durante o pouso. Além de taxiar em solo, baliza a aeronave até o box. Não existe em nenhum aeroporto do Brasil. Há algum tempo, cogitou-se instalá-lo em Curitiba, onde o aeroporto fecha constantemente por causa de neblina, e em Guarulhos, pela importância internacional do terminal. Está presente, por exemplo, no Aeroporto de Heathrow (Londres).

Para visibilidade de até 175 metros

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) ainda não estabeleceu os requisitos para a habilitação das companhias aéreas no que diz respeito ao uso do ILS Categoria 3. O que existe atualmente são instruções relativas ainda à Categoria 2

Fontes: Secretaria de Aviação Civil/Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea)/Deusdedit Reis, da Fumec

CONHEÇA SEUS DIREITOS



A empresa deverá informar o passageiro, imediatamente, sobre o cancelamento do voo ou interrupção do serviço e seu motivo pelos meios de comunicação disponíveis.



O cancelamento programado de voo e seu motivo deverão ser informados ao passageiro com, no mínimo, 72 (setenta e duas) horas de antecedência em relação ao horário previsto de partida.



Quando solicitada pelo passageiro, a informação deverá ser prestada por escrito pela companhia.



A empresa deverá assegurar ao passageiro que comparecer para embarque o direito a receber assistência material. Ela consiste em satisfazer as necessidades imediatas, gratuitamente e de modo compatível com a estimativa do tempo de espera, contado a partir do horário de partida originalmente previsto, nos seguintes termos:



I – Superior a uma hora: facilidades de comunicação, tais como ligação telefônica, acesso a internet ou outros;



II – Superior a duas horas: alimentação adequada;



III – Superior a quatro horas: acomodação em local adequado, traslado e, quando necessário, serviço de hospedagem.



Se a empresa se negar a fornecer assistência, o passageiro deve fazer reclamação na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e no Juizado Especial, presentes no aeroporto.

FONTES: ANAC E LUCIANA ATHENIENSE

Viajante pode cobrar o preço do transtorno

O autônomo Luiz Fernando de Assis, de 46 anos, tinha uma reunião na sexta-feira em São Paulo. Passou mais de 10 horas no aeroporto, até ser informado do cancelamento de seu voo. Sábado de manhã, tentou novamente embarcar, sem sucesso. Com medo de enfrentar o mesmo caos ontem, preferiu remarcar o compromisso para quinta-feira, na esperança de que a situação se normalizasse. “Foi um absurdo o que ocorreu. Passageiro batendo boca com funcionário de companhia e ninguém para dar informação decente. Ficamos jogados e, para cancelar ou remarcar a viagem, ainda passamos por mais um transtorno: enfrentar longas filas”, contou. No aeroporto, ele ainda gastou com alimenta-

ção, já que a companhia não prestou qualquer assistência.

Coordenador do Procon da Assembleia Legislativa, Marcelo Barbosa destaca que um voo cancelado ou atrasado gera prejuízos que dão direito a indenização. “Qual é o preço de perder uma reunião, uma conexão ou não estar com a família à noite? Isso deve ser medido”, adverte. Ele ressalta que panfleto com os direitos dos passageiros e todas as despesas com as quais as companhias aéreas devem arcar deve ficar exposto no balcão das empresas.

A advogada Luciana Atheniense, especialista em direito de turismo, ressalta que a garantia à assistência material, acomodação e reembolso é devida mesmo nos

casos em que o atraso tenha sido causado por condições meteorológicas ou operacionais adversas (veja quadro). “A própria Anac salienta em suas decisões administrativas contra empresas aéreas que a disponibilidade de facilidades ao passageiro não é mera liberalidade da empresa, mas um dever, independentemente de o embarque não ter ocorrido no horário previsto por culpa da companhia ou de caso fortuito”, afirma. Ela lembra que decisões da Justiça corroboram esse obrigação.

O jurista Sérgio Cavalieri Filho também deixa claro que as intempéries, como ventos e temporais, não restringem as obrigações das companhias. “Além de devidamente equipadas com avançada tecnologia para prevenir e evitar o risco, podem e devem minorar as consequências da força maior. Se as empresas não podem impedir o mau tempo, podem prevê-lo e evitar a viagem, ou atenuar seus efeitos, hospedando e dando tratamento adequado aos seus passageiros.”

PROF. AFRÂNIO CARVALHO AGUIAR

Missa de 7º dia

Maria Massote Aguiar (Mãe), Márcio e Miriam (Irmãos), Paulo Takahashi (Cunhado), Marco Paulo, Thais e Sílvia (Sobrinhas), Hilda Massote Vilela (Tia), agradecem as manifestações de pesar e amizade recebidas por ocasião do seu falecimento e convidam para a Missa de 7º dia que será realizada dia 11/02/2015 Quarta-feira às 18:00hs na Catedral da Boa Viagem. Antecipam agradecimentos.

LEDA GUIMARAES ANDRADE

(Aviso de falecimento)



Eduardo, Noemi, Raphael, Alberto, Patrícia, Odilon e Fernando, filhos, comunicam o falecimento de sua mãe ocorrido em Belo Horizonte, no último dia quatro (4) e convidam para a MISSA em homenagem à sua alma a ser celebrada na Igreja do Carmo na próxima sexta-feira (13), às 19 horas.