



Cabine de um Boeing 747: mapas digitais

## Aviação

# Aviso salvador

Estudo concluiu pela eficácia de sistema que alerta tripulação sobre risco de colisão

**D**ois acidentes aéreos mataram 146 pessoas na Coreia do Sul e na Tunísia nas últimas quatro semanas. A causa foi similar: obstáculos cuja existência o piloto só percebeu quando já era tarde para se desviar e impedir a colisão. O mais trágico é que esses acidentes poderiam ter sido evitados com o uso de um novo equipamento de navegação, o EGPWS. Trata-se de um pequeno banco de dados recheado de mapas e informações topográficas dos arredores dos aeroportos que avisa com dois minutos de antecedência se uma montanha ou outra barreira geográfica está na rota do avião. Dessa forma, o piloto tem tempo suficiente para evitar colisões durante o voo ou nos procedimentos de aterrissagem e decolagem. Os aparelhos mais antigos servem apenas para alertar a tripulação poucos segundos antes do choque.

Um estudo divulgado na semana pas-

### O sistema de alerta

O computador de bordo compara um mapa do relevo dos arredores do aeroporto com os dados do radar e a posição do avião, indicada pelo satélite. Com isso, pode alertar sobre obstáculos com dois minutos de antecedência



ma já instalado. No Brasil, ele é encontrado em parte da frota da Varig e da TAM. O EGPWS é um complemento aos aparelhos de navegação eletrônica que já existem nas aeronaves. O que ele faz é cruzar os dados obtidos por meio de localizador por satélite (GPS), radares e computador de bordo, que registra velocidade, altitude e rota, com as informações de seus mapas digitais. O resultado pode ser a diferença entre a vida e a morte.

## Suspeita no ar

Pilotos americanos pedem inspeção em avião da Airbus

**H**á seis meses, a cauda de um Airbus modelo A300-600, da American Airlines, desprendeu-se misteriosamente da fuselagem, provocando a queda do avião nas vizinhanças do bairro do Queens, em Nova York, e a morte de 265 pessoas. O desastre assustou os moradores da cidade, ainda traumatizados pelos ataques terroristas ocorridos dois meses antes, e provocou uma reação inédita entre os pilotos da companhia aérea. Eles se uniram para pedir que o FAA, o órgão que fiscaliza a aviação civil nos Estados Unidos, faça uma vistoria especial nas 93 aeronaves desse tipo existentes no país, porque acreditam que o acidente foi provocado por defeitos estruturais. Na semana passada, ganharam o apoio da Coalizão das Associações de Pilotos de Companhias Aéreas, que representa 20 000 pilotos profissionais nos Estados Unidos — mas nem por isso a inspeção será realizada.

O FAA diz que seria o pior a fazer, pois desmontar e montar a cauda para o exame pode comprometer de vez a segurança dos Airbus. "Defeitos estruturais em aviões não são novidade. A reação dos pilotos é o fato novo nesse episódio", diz Ricardo Durazzo, especialista em aviação da consultoria A.T. Kearney, de São Paulo. Exceto por esse acidente estranho, o A300-600 é uma boa aeronave. Mas a história da aviação é cheia de erros de projeto. Na década de 50, o Comet, da companhia DeHavilland, foi protagonista de vários desastres decorrentes de problemas de pressurização. Já a fadiga de materiais foi a causa de acidentes com a primeira versão do Electra, da Lockheed. Os defeitos foram corrigidos, e o Electra II se tornou um dos aviões mais seguros já fabricados.



A300-600: desastre misterioso