

TRAGÉDIA

Especialistas e pilotos da FAB ressaltam que acidentes não acontecem por um único motivo e perguntam por que o piloto não se comunicou com a torre de controle

Acúmulo de gelo é a tese mais factível

» RAPHAEL PATI
» VINICIUS DORIA

Especialistas em acidentes aéreos ouvidos pelo **Correio** apontam que o acúmulo de gelo nas asas é a principal tese para explicar o motivo da queda do avião ATR da empresa Voepass, que fazia a rota entre Cascavel (PR) e Guarulhos (SP), na manhã de ontem. Mas apenas esse fato, isoladamente, não é capaz de responder por que a aeronave caiu. Ainda há muitas dúvidas sobre por que os pilotos não adotaram uma medida básica de segurança, que é informar o controle de tráfego aéreo sobre anormalidades no voo. Não houve nenhuma comunicação entre a tripulação e a torre de controle do Aeroporto Internacional de Guarulhos.

“Boletins meteorológicos indicavam formação severa, então, não dá para concluir que essa seja a causa do acidente. Contudo, a gente tem uma boa linha de investigação. O congelamento das asas e a formação de gelo na superfície da aeronave é uma linha muito forte de investigação”, avaliou o perito aeronáutico Daniel Calazans.

No dia do acidente, os termômetros indicavam temperaturas extremamente baixas para esta

época do ano nas regiões Sul e Sudeste. Para o especialista, a entrada de uma frente fria provocou uma alteração considerável das condições meteorológicas. “Na região em que ele estava voando teve, sim, formação de gelo, e outras aeronaves pediram desvio daquela região. Essa aeronave, não sabemos o porquê, não solicitou nenhuma mudança (de rota ou altitude)”, disse o perito.

Calazans explica que havia “uma temperatura que propiciava a formação de gelo, então, (o piloto) tinha que abandonar aquela altitude e descer a níveis com temperaturas mais altas para evitar a formação de gelo”.

A teoria do acúmulo de gelo também é vista por experientes pilotos da Força Aérea Brasileira (FAB) como a mais provável para explicar o desastre. Um alto oficial lembra, porém, que acidentes, geralmente, não acontecem por um único motivo. Fatores, como problemas mecânicos, elétricos e eletrônicos, assim como erro humano, também serão investigados.

Uma das questões mais importantes é responder por que o piloto não fez contato com a torre de controle de Guarulhos para relatar algum problema. “O avião, quando está prestes a entrar em estol (perda de sustentação), dá

sinais ao piloto. E todos têm treinamento para sair dessa situação”, disse. Ele lembra ainda que o ATR é uma aeronave com sistema anticongelamento. A análise dos dados do sistema operacional do avião, contidos em uma das duas caixas pretas recuperadas ontem, devem responder a essas perguntas.

A Voepass é uma companhia aérea parceira da Latam, com sede em Ribeirão Preto (SP). Atende a 47 cidades e herda a tradição da antiga Passaredo que, apesar de ser a companhia aérea mais antiga em atividade no país, entrou, em 2012, com processo de recuperação judicial para sanear uma dívida estimada em R\$ 150 milhões. Em 2019, a companhia mudou de nome para Voepass após comprar a MAP, de transporte regional, que atuava no Norte do país.

Para o professor da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) Gustavo Inácio de Moraes, é cada vez mais comum ver as grandes empresas aéreas brasileiras adquirirem companhias regionais. “Com o fenômeno ‘pandemia’, por incrível que pareça, a gente viu grandes empresas aéreas em dificuldades, mas as empresas regionais acabaram tendo uma expansão

muito importante naquele momento. A aquisição da Voepass pela Latam é uma tendência geral de mercado que já se consolida no Brasil”, avalia o professor.

“A aquisição da Voepass pela Latam é uma tendência geral de mercado que já se consolida no Brasil. A própria Gol vive em dificuldades financeiras públicas. Ela, também, já adquiriu várias empresas regionais. Então, tem sido uma estratégia generalizada a aquisição de empresas regionais por parte das grandes empresas brasileiras”, acrescentou Moraes.

Voepass operante

O procurador-geral de Justiça de São Paulo, Paulo Sérgio de Oliveira, afirmou que o Ministério Público paulista participará das investigações sobre o acidente aéreo, mas, por ora, não vê motivo para interromper as atividades da Voepass. Questionado sobre a possibilidade de interromper as operações da companhia aérea, o procurador-geral classificou a medida como “muito prematura” e destacou que o foco é atender as vítimas. “Não surgiu nenhum elemento emergencial que venha a tomar qualquer atitude de interrupção das atividades”, ponderou ele.

NAS ENTRELINHAS

Por Luiz Carlos Azedo



Luizazedo.df@dabr.com.br



Quem sabe o destino das emendas secretas?

Crime e castigo, de Fiódor Dostoiévski, baseado na vida real, é um clássico da literatura universal, escrito no Século 19, a partir de uma história policial: o caso de um crente antigo (raskolnik, em russo) que matou duas mulheres com um machado, cujo julgamento teve cobertura jornalística. A partir desse crime, Dostoiévski retrata a crise de consciência de Rodion Raskolnikov, o protagonista do romance.

O romance é uma resposta atemporal de Dostoiévski a ideais niilistas da juventude radical nos anos 1860. O escritor queria mostrar o que a perda da fé em Deus e o abandono da base moral poderiam causar, a partir da história de Rodion Raskolnikov, que deixa a universidade por falta de dinheiro para pagar os estudos. Algumas pessoas pensam que podem ser melhores do que as outras. O jovem concluiu que há dois tipos de pessoas: as comuns e as extraordinárias. Se julga o segundo caso, mas precisa provar a si mesmo.

Então, decide matar a velha senhora agiota para quem ele deu relógio em troca de algum dinheiro. Se compadece de Semion Marmeladov, um ex-oficial bêbado, cuja história familiar é uma tragédia. Dá a ele seus últimos trocados. Por uma carta de sua mãe, fica sabendo que a irmã se casará com um homem rico só para pagar sua universidade. Foi o gatilho para convencê-lo de que deveria matar a agiota para financiar seus estudos. A irmã adotiva da mulher, que voltou para casa antes da hora, também foi morta a machadadas.

Raskolnikov recebe uma intimação policial, mas a acusação é por não ter pagado o aluguel. Desmaia ao sair da delegacia quando ouve o policial comentar a respeito do assassinato. Enterra tudo que roubou. Ao descobrir que Marmeladov morreu atropelado por um cavalo, entrega o restante do dinheiro para a viúva dele. Sua filha Sônia o convida para o funeral.

Decide visitar a polícia com um amigo para pegar de volta o dinheiro que a agiota assassinada extorquirá dele. Na ocasião, o detetive Porfiri Petrovich comenta seu artigo sobre pessoas extraordinárias, autoras de grandes ideias, que pensam ter o direito de infringir a lei para fazer o bem à Humanidade. Raskolnikov imagina que o policial suspeite dele. Sônia, a quem confidenciara o crime, o convence a contar o que fez e promete acompanhá-lo ao campo de prisioneiros da Sibéria. Porfiri também sugere que confesse o crime. Enfim, ele faz isso. Ninguém sabia que Raskolnikov era o assassino, exceto ele próprio.

Verbas do Orçamento

O ministro do Supremo Tribunal Federal Flávio Dino baixou duas liminares duríssimas para acabar com o chamado orçamento secreto. Deputados e senadores têm R\$ 49 bilhões em emendas ao longo de 2024, uma parcela das quais é conhecida como emendas pix, que o procurador-geral da República, Paulo Gonet, pediu para que fossem auditadas pela Controladoria-Geral da União (CGU). A decisão contrariou os presidentes do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Amanhã, haverá uma reunião de líderes da Câmara para discutir como reagir à decisão do ministro. Os deputados temem uma devassa na destinação das emendas, principalmente, as emendas pix, que não têm nenhuma transparência, embora esse seja um dos princípios constitucionais do Orçamento da União. O Supremo proibiu a existência do orçamento secreto, sob a presidência da então ministra Rosa Weber.

As emendas de deputados e senadores na Lei Orçamentária passaram de R\$ 9 bilhões, em 2015, para R\$ 49 bilhões, em 2024, conforme dados do *Siga Brasil – Painel Emendas*, site mantido pelo Senado. Na Lei Orçamentária de 2020, as emendas RP-9, que são feitas pelo relator da Comissão Mista de Orçamento, chegaram a 20 bilhões. Em 2021, R\$ 16 bilhões. Em 2022, R\$ 8 bilhões. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva assumiu o governo com R\$ 15 bilhões de emendas RP-9 herdadas do governo Bolsonaro. Ainda resta pagar R\$ 5 bilhões.

As emendas pix foram criadas para burlar a proibição do orçamento secreto. Chegaram a R\$ 15 bilhões neste ano, sem nenhuma transparência e controle. Alguns até destinaram verbas para obras em estados diferentes dos quais foram eleitos, o que ministro Dino, agora, proibiu. Há troca de destinação dos recursos por ajuda eleitoral. Tudo em segredo. A CGU tem até setembro para preparar um relatório sobre as dez cidades que mais recebem repasses de emendas e uma análise sobre os riscos por trás das emendas RP-8, que podem virar caso de polícia.

O Tribunal de Contas da União (TCU) mapeará as emendas até 21 de agosto e terá 180 dias para colocar no *Portal da Transparência* informações completas sobre padrinhos e destinatários de emendas RP-8 e RP-9. A CGU também auditará os repasses feitos de 2020 a 2024 por meio de emendas pix, e como a verba foi gasta na ponta. Nada disso seria necessário se os relatores do Orçamento abrissem essa caixa-preta. Ninguém sabe para onde foi o dinheiro, mas eles sabem.



ATR 72-500 da Voepass: Especialistas perguntam por que o piloto não reportou à torre de controle de Guarulhos nenhum problema na aeronave

Bombeiros e moradores unidos

O Corpo de Bombeiros de São Paulo está dedicado ao complexo trabalho de retirar os corpos e as ferragens do local onde caiu o ATR 72-500 da Voepass, na sexta-feira, matando 62 pessoas. Segundo Olívia Perrone, porta-voz da corporação, a parte mais prejudicada da aeronave era, justamente, a cabine de passageiros. Mesmo assim, os militares conseguiram retirar todos os 62 corpos. A identificação das vítimas está sendo feita no Instituto Médico Legal Central, na capital paulista.

“Com a queda, o avião caiu de barriga do chão, então, houve achatamento dessa fuselagem. O teto desceu bastante, e a gente, verificando ali, viu que o avião chegou a diminuir de tamanho. É inacreditável”, descreveu Perrone.

Apenas o piloto, Danilo Santos Romano, de 35 anos, e copiloto, Humberto de Campos Alencar e Silva, de 61 anos, foram identificados por estarem na cabine de

comando, que ficou mais preservada.

“Infelizmente, no momento da queda do avião, a parte mais prejudicada foi a parte dos assentos dos passageiros até a cabine. A parte de trás do avião, que são aquelas asas traseiras, está um pouco mais preservada. Infelizmente, porque a gente sabe que é a parte que não possui passageiros”, afirmou Perrone.

A porta-voz conta que os bombeiros estão auxiliando a perícia com a retirada de ferragens e a recuperação dos corpos. O trabalho está sendo auxiliado pelos moradores do condomínio Recanto Florido, em Vinhedo, onde o avião caiu. Os vizinhos ofereceram as casas para os militares, que as estão utilizando como postos de comando.

“Alguns moradores, a gente até gostaria de agradecer à população do condomínio, cederam as suas casas para a logística dos órgãos que aqui estão. Se teve algum tipo de prejuízo para



Imprensa acompanha os trabalhos de resgate e investigação

os moradores, foi esse prejuízo de logística, de entrada e saída do condomínio, que está prejudicado pelas viaturas. Inicialmente,

para montar um posto de comando e depois para conseguir ter um pouco mais de controle da situação”, afirmou a porta-voz.