

Aconteceu de novo

Segundo caso de derrapagem em Congonhas, neste ano, reforça questionamentos sobre as condições operacionais da pista 17/35 em dias chuvosos Elenildes Dantas

No último dia 06 de outubro, um Boeing 737-300 da Gol Linhas Aéreas procedente de Cuiabá (MT) veio para pouso no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, não conseguiu parar e avançou sobre a grama. Trata-se do segundo incidente deste tipo ocorrido no aeroporto em sete meses. O primeiro aconteceu no dia 22 de março deste ano com um Boeing 737-400 da BRA que transportava 115 passageiros. Na ocasião, o dia estava muito chuvoso e a aeronave, que vinha de Recife (PE), passou a mover-se em ziguezague depois de tocar o solo na tentativa de “alongar” o comprimento da pista e, assim, facilitar a frenagem. Porém, ao final, o jato derrapou e invadiu um canteiro lateral do aeroporto e o nariz da aeronave podia ser visto por quem passava pela Avenida Ruben Berta, ao lado do aeroporto.

Desta vez, segundo nota divulgada pela Gol à imprensa logo após o incidente, a derrapagem ocorreu quando a aeronave já manobrava para deixar a pista de pouso, em baixa velocidade, e a roda de nariz do trem de pouso avançou sobre a grama. Os 122 passageiros e 6 tripulantes deixaram o avião sem problemas. Minutos depois, o Boeing foi removido com o auxílio de um trator e o aeroporto voltou a funcionar normalmente. O que ambos

os incidentes têm em comum é o fato de realizarem um pouso em Congonhas em dias de chuva.

Segundo o comandante Carlos Camacho, diretor da Secretaria de Segurança de Voo do SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), o problema da pista de Congonhas é baixo coeficiente de atrito, algo que se torna sensível nos pousos sob chuva. “A Infraero está fazendo uma manutenção à noite, aplicando jatos com limagem de ferro na pista. É um procedimento

600 operações diárias de pousos e decolagens ocorrem em média no Aeroporto de Congonhas, o mais movimentado do Brasil

chamado de retexturização, quando o correto teria sido fechar o aeroporto para uma reforma da pista logo após o incidente com o avião da BRA”, afirma Camacho. Para ele, a Infraero sofreu pressão das companhias aéreas, que não queriam desviar seus vôos de Congonhas nem passar a operar na pista auxiliar — com mais restrições,

principalmente de peso — enquanto a pista principal fosse reformada. “Então o jeito foi fazer parte por parte, trabalhando à noite, dessa forma, até a reforma terminar. Mas quando houver uma chuva forte, o risco permanece”, completa o especialista do SNA.

Para Ronaldo Jenkins, coordenador de segurança de voo do SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias), o que ocorre em Congonhas é um problema de pista e da pista. Como é o aeroporto de maior movimento no Brasil, o grande volume de tráfego gera um grande acúmulo de borracha na pista, proveniente do desgaste dos pneus ao tocar o solo. Com borracha sobre o asfalto, a pista torna-se mais escorregadia quando chove. Outro problema apontado por Jenkins é que a pista de Congonhas é curta, tem apenas 1.940 metros de comprimento por 45 metros de largura, e em pistas curtas as aeronaves usam mais os freios, acumulando ainda mais borracha no asfalto. “O coeficiente de atrito é permanentemente avaliado e a remoção da borracha também é feita. Em dias quentes, a borracha até ajuda a frear, mas o problema é que torna a pista muito escorregadia quando chove”, afirma o coordenador de segurança de voo do SNEA. À época do incidente com o avião da BRA, especialistas em segurança de voo chegaram a sugerir a