

**OS
ACIDENTES
AÉREOS
NO
BRASIL**

FINALIDADE DESTA OBRA

Este livro como os demais por mim publicados tem o intuito de levar os homens a se tornarem melhores, a amar a Deus acima de tudo e ao próximo com a si mesmo. Minhas obras não têm a finalidade de entretenimento, mas de provocar a reflexão sobre a nossa existência. Em Deus há resposta para tudo, mas a caminhada para o conhecimento é gradual e não alcançaremos respostas para tudo, porque nossa mente não tem espaço livre suficiente para suportar. Mas neste livro você encontrará algumas respostas para alguns dos dilemas de nossa existência.

AUTOR: Escriba de Cristo é licenciado em Ciências Biológicas e História pela Universidade Metropolitana de Santos; possui curso superior em Gestão de Empresas pela UNIMONTE de Santos; é Bacharel em Teologia pela Faculdade das Assembléias de Deus de Santos; tem formação Técnica em Polícia Judiciária pela USP e dois diplomas de Harvard University dos EUA sobre Epístolas Paulinas e Manuscritos da Idade Média. Radialista profissional pelo SENAC de Santos,

reconhecido pelo Ministério do Trabalho. Nasceu em Itabaiana/SE, em 1969. Em 1990 fundou o Centro de Evangelismo Universal; hoje se dedica a escrever livros e ao ministério de intercessão. Não tendo interesse em dar palestras ou participar de eventos, evitando convívio social.

CONTATO:

<https://www.facebook.com/centrodeevangelismouniversal/>

<https://www.facebook.com/escribade.cristo>

E-MAIL: teologovaldemir@hotmail.com

Whatsapp: 13 996220766

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)

*M543 Escriba de Cristo, 1969 –
Os acidentes aéreos no Brasil
Belém / Israel , Amazon.com
Clubedesautores.com.br, 2020, 144 p. ; 21 cm*

ISBN: 9798562018472 Edição 1º

1. Aviação 2. Acidentes aéreos

3. Companhia Tam 4. Companhia Gol

5. Investigação de acidentes

CDD 527

CDU / 527

CENTRO DE EVANGELISMO UNIVERSAL

-CNPJ 66.504.093/0001-08

INTRODUÇÃO

Quando escrevi este livro em 2020 eu tinha 51 anos, de maneira que os grandes acidentes aéreos especialmente de voos comerciais eu acompanhei os noticiários dia-a-dia. Os acidentes que aqui vou descrever os eventos foram em boa parte ocorridos na minha geração.

Estudar e conhecer os fatores que desencadearam os acidentes aéreos e suas tragédias são de grande utilidade como ferramenta para construir uma aviação cada vez mais segura, consolidando o transporte aéreo como infinitamente mais seguro do que o transporte rodoviário.

O homem não foi criado por Deus para voar, mas para caminhar. Quando saímos deste plano inicial, devemos considerar que erros aeronáuticos terão conseqüências muito mais graves. Veremos nas páginas a seguir como falhas humanas em especial contribuem para que acidente aconteçam na aviação, por isto cada vez mais novas tecnologias e ferramentas de redundâncias na aviação tentam coibir o máximo as limitações físicas e mentais dos homens para evitar os acidentes aéreos.

Mesmo sendo uma pessoa que tenho um medo danado de voar, eu sou um apreciador da aviação e considero a aviação uma das glórias da humanidade. Ao longo dos anos me tornei um aficionado por aeronáutica e já estudei todos os acidentes aéreos de vôos comerciais do mundo. Não poderia deixar de citar o meu principal professor, o mecânico de avião e youtuber José Lito

Souza, a qual acompanho dedicadamente cada aula que ele dá especialmente no youtube. Cito especialmente neste trabalho JORGE TADEU DA SILVA de quem peguei emprestado boa quantidade de material bibliográfico, por ter sido vítima indireta de um destes grandes acidentes no Brasil, acabou também se tornado uma biblioteca viva sobre o assunto.



Lito Sousa tem mais de 30 anos de experiência em manutenção de aeronaves, sendo referência no assunto a nível internacional. Formado e certificado internacionalmente, trabalhou nas maiores agências aéreas deixando um legado histórico no setor de aviação. Também é especialista em erros por fatores humanos e estudou profundamente a Aerofobia, desenvolvendo o projeto “Eu posso voar” que já alcançou mais de 1000 pessoas. Ministra diversos treinamentos e workshops

tanto no Brasil quanto no exterior para profissionais da manutenção. Colaborou no desenvolvimento do “Flight Simulator” e já ministrou o curso de Piloto por 1 dia para mais de 500 amantes e entusiastas. É também editor do maior blog de aviação há mais de 10 anos, sendo uma verdadeira enciclopédia do assunto e fonte de estudos e pesquisas para muitos agentes da área. Hoje é notório por apresentar o canal Aviões e Músicas que é recordista de audiência.

O acidente da Tam no dia 17 de julho de 2007 foi o pior acidente aéreo do Brasil e eu acompanhei o acidente minutos depois dele acontecer. Foi uma noite inesquecível e trágica. Eu estava de férias e havia chegado no final da tarde no sítio onde vivo em Itariri atualmente. Todo empolgado em fazer as melhorias no sítio não descansei e logo fiz um café e como já estava escurecendo, resolvi trabalhar em um serviço mais adequado para aquela hora. Passei a pintar a porta da sala, exatamente a porta que está agora a dois metros de mim, pois estou digitando na sala da casa do sítio no exato local daquele dia. Eu trabalhava pintando a porta e por coincidência estava sintonizado na Radio Gaucha, ao mesmo tempo que o meu sítio fica nas montanhas e por aqui passam os aviões que fazem o trajeto aeroporto de Congonhas e a região sul do Brasil.

Fisicamente eu estava próximo ao aeroporto, estou a 82,45 km do aeroporto. Quando a aeronave da TAM sobrevoou o sítio e logo acidentou-se em Congonhas, uma pessoa que estava no aeroporto, esperando um parente viu o acidente e anunciou justamente para a Radio Gaucha, para que informassem os parentes dos gaúchos que o vôo que saiu de Porto

Alegre se acidentou em Congonhas. Os minutos e horas que se seguiram foram da narração e descrição das cenas de horror que estava desenrolando-se em São Paulo, enquanto pintava a porta da sala, eu visualizava as cenas narradas pelo locutor da radio Gaucha que ia minuto a minuto atualizando as informações.

Eu estava sozinho no sítio e não havia telefonia sem sinal de internet e não tive ninguém para compartilhar aquele momento de angustia, a não ser Deus.

Ramos, RJ - 22 de dezembro de 1959

Causa erro do piloto
Local Brasil Ramos, Rio de Janeiro
Total de mortos 32+10 em terra
Total de feridos 0

Primeira aeronave

Origem Aeroporto de Brasília, Distrito Federal
Escala Aeroporto de Congonhas, São Paulo, Aeroporto do Galeão, Rio de Janeiro, Salvador, Recife

Destino Natal
Passageiros 26
Tripulantes 6
Sobreviventes 0

Segunda aeronave

Modelo	Países Baixos/Brasil	Fokker S11 (T-21)
Operador	Roundel of Brazil.svg	Força Aérea Brasileira
Prefixo	0742	
Primeiro voo	1959	
Origem	Base Aérea dos Afonsos,	Rio de Janeiro
Destino	Base Aérea dos Afonsos,	Rio de Janeiro
Tripulantes	1	
Sobreviventes	1	

O desastre aéreo de Ramos foi um acidente aéreo ocorrido em 22 de dezembro de 1959. Nesta data, uma aeronave de treinamento Fokker T-21 da Força Aérea Brasileira chocou-se em pleno ar com um Vickers Viscount da VASP. O choque provocou a queda das aeronaves, causando a morte dos 31 ocupantes do Viscount além de 10 pessoas no solo, atingidas pelos destroços da aeronave. O piloto da FAB saltaria de paraquedas, sendo o único sobrevivente.

Vickers Viscount 827

Nos anos 1960, a VASP iniciaria um grande plano de modernização da empresa efetuado nos anos 1960, para fazer frente a Panair do Brasil, REAL, Cruzeiro do Sul e VARIG. Enquanto que as demais companhias aéreas se modernizavam com modernos aviões Convair 240/340/440 e Lockheed Electra II, a VASP contava apenas com os obsoletos Douglas DC-3 e SAAB Scandia.

Em 1958, a VASP iria encomendar 5 Vickers Viscount V-827, que seriam as primeiras aeronaves turboélice a operarem no Brasil. Com o sucesso da operação dessas aeronaves, a empresa paulista iria adquirir mais 10 Viscount (da versão V-701) usados, oriundos da empresa britânica British European Airways. Por conta do envelhecimento das aeronaves, os V-701 iriam operar por poucos anos, sendo substituídos pelos NAMC YS-11. Os V-827 operaram entre 1958 e 1974, quando foram substituídos pelos Boeing 737.

A aeronave destruída foi fabricada no final de 1958, tendo recebido o número de construção 401. A VASP recebeu a aeronave em 29 de janeiro de 1958, tendo a mesma obtido o prefixo PP-SRG para sua operação. Até o momento do acidente era a aeronave mais nova da frota da VASP.

Fokker S11

O Fokker S11 seria adquirido pela FAB para servir como aeronave de treinamento dos Cadetes do curso de formação de Oficiais Aviadores da Academia da Força Aérea, então sediada no Campo dos Afonsos. Após a assinatura de convênio com a fábrica holandesa Fokker, seriam adquiridas 100 unidades, sendo que as primeiras 5 aeronaves seriam construídas na Holanda enquanto que as demais 95 seriam construídas na Fábrica de Aviões do Galeão. Problemas financeiros e políticos norteariam o contrato, de forma que a entrega das aeronaves seria atrasada por diversas vezes.

Ao entrar em serviço, em 1959, o Fokker S11 seria nomeado T-21 pela FAB. As aeronaves receberiam os números 700 a 799. Com a entrada dos T-21 em serviço, os Fairchild PT-19 seriam retirados de serviço. O T-21 seria largamente utilizado pela FAB até meados dos anos 1970 quando seria substituído pelo T-23 Uirapuru.

A aeronave destruída foi fabricada em 1959, tendo recebido o registro 0742.

Acidente

O Vickers Viscount prefixo PP-SRG decolara do aeroporto de Brasília na manhã de 22 de dezembro de 1959, iniciando o Voo VASP 233 entre Brasília e o Rio de Janeiro.

No campo dos Afonsos, o Fokker T-21 da FAB decolara para um exercício de treinamento. A Base aérea do Campo dos Afonsos era situada a nordeste do aeroporto do Galeão, sendo que a área de treinamento dos cadetes era muito próxima das aerovias da aviação comercial, utilizadas para pousos e decolagens do Galeão.

Quando o Viscount estava prestes a pousar no aeroporto do Galeão por volta das 13h40min, sua asa esquerda foi atingida e parcialmente arrancada pela aeronave de treinamento Fokker T-21, que acabara de efetuar um parafuso. Enquanto o Viscount realiza uma curva brusca para a direita, buscando o aeroporto, o Fokker voa na direção do Morro do Alemão, tendo o piloto

saltado de paraquedas. Sem rumo, O Fokker cai sobre uma casa provocando ferimentos leves em uma mulher.

Enquanto isso, a tripulação do Viscount, impotente, nada pode fazer até o avião atingir o solo. A aeronave cai sobre várias casas no bairro de Ramos, explodindo em seguida. O choque com o solo causa a morte dos 32 ocupantes do Viscount. Dez moradores também morreram no solo e centenas ficaram feridos pelos destroços da aeronave. Entre os passageiros mortos estavam os escritores Otávio Tarquínio de Sousa e sua esposa Lúcia Miguel Pereira, o economista Benjamin Cabello e o repórter de O Cruzeiro Luciano Carneiro.

Investigações

As investigações foram iniciadas pela FAB que decretou sigilo total. Durante as investigações, foi constatado que o acidente ocorreu por uma série de fatores:

Falta de rádio no Fokker T-21, o que impedia uma comunicação com a torre de controle do aeroporto do Galeão;

Inexperiência do piloto do Fokker, que tinha apenas 19 horas de voo;

Invasão de aerovia destinada a aviação comercial pelo piloto do Fokker;

Localização inadequada da área de treinamento da FAB, que era muito próxima a área de aproximação e decolagem de aeronaves do aeroporto do Galeão, causando confusão aos pilotos comerciais e aos cadetes

da FAB que acabavam invadindo as áreas indevidamente;

No entanto, a investigação concluiu que a causa principal do acidente era a falha de ambos os pilotos em manter adequada vigilância sobre outras aeronaves. Cerca de um ano após o acidente, o cadete Eduardo da Silva Pereira, que pilotava o Fokker, foi excluído da Escola da Aeronáutica.

Consequências

O desastre causou uma grande comoção na sociedade da época. A revista O Cruzeiro (que perdera o repórter Luciano Carneiro no desastre) iniciou uma campanha contra a presença da escola da aeronáutica nas proximidades do Galeão, exortando a FAB a mandar seus cadetes (chamados pela revista de Playboys do Ar) para uma nova base em projetada em Pirassununga, São Paulo.

Carneiro retornava de Brasília após realizar uma reportagem sobre o primeiro baile de debutantes da recém inaugurada capital Federal e transportava uma maleta cujo interior guardava sua câmera e negativos. Apesar da violência do acidente, os negativos foram levemente danificados, tendo sido publicados por O Cruzeiro como homenagem póstuma.

O Campo dos Afonsos acabou engolido pela expansão da cidade, tendo sido estudada a transferência da Academia da Força Aérea para Pirassununga desde 1949. O desastre de 1959 acabou por tirar do papel o projeto da base de Pirassununga. Durante os anos 1960,

a escola do campo dos Afonsos funcionou com restrições operacionais até ser desativada em 1971, quando acabou transferida para Pirassununga.

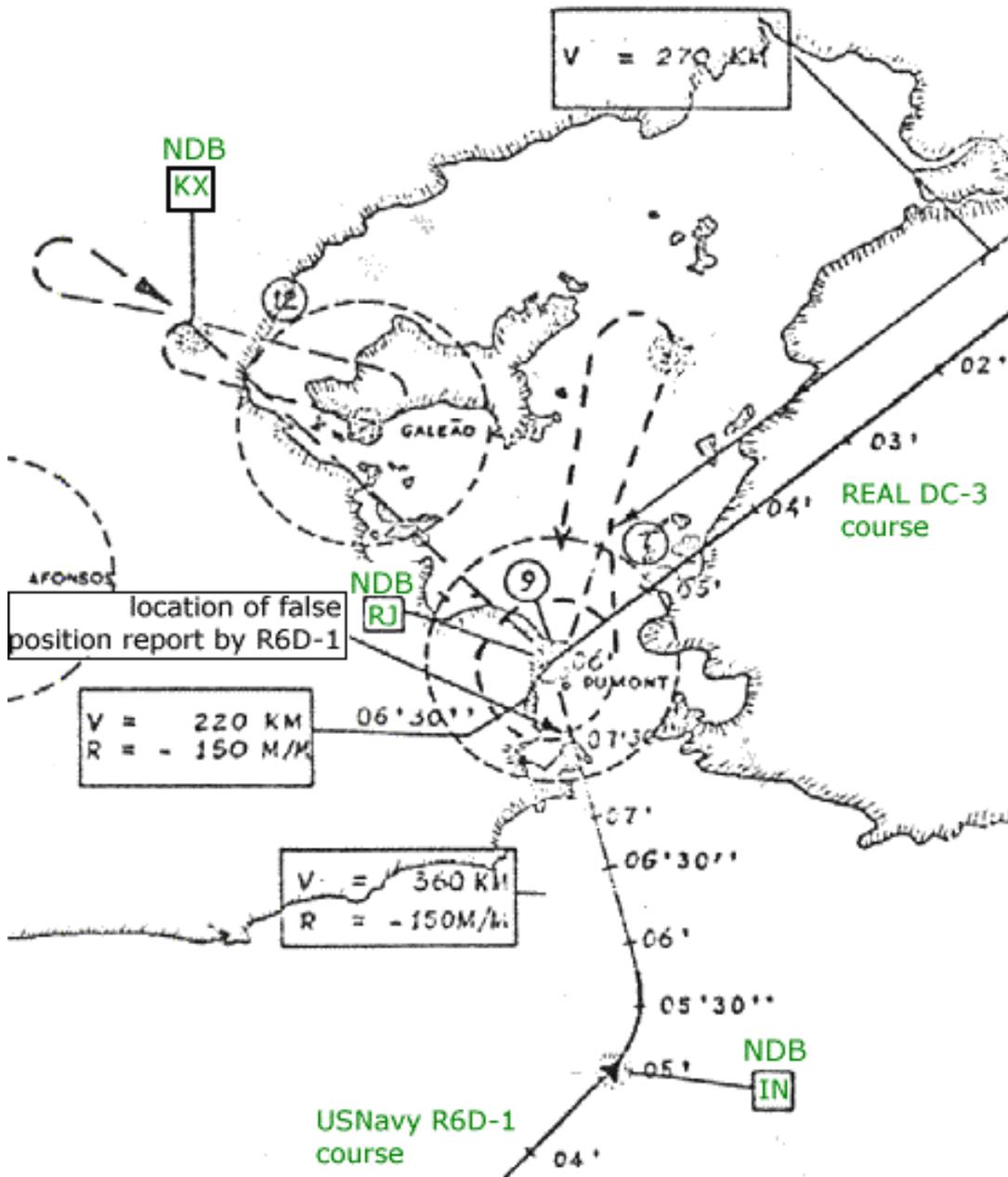
Menos de 3 meses após o desastre ocorrido em Ramos, outro choque de aeronaves ocorreu sobre os céus do Rio de Janeiro, colocando em xeque o sistema de controle aéreo da cidade. (2)

Rio de Janeiro, fevereiro de 1960

Um avião da Companhia Real se chocou contra um quadrimotor da Marinha dos Estados Unidos no Rio de Janeiro. Ao todo, 61 pessoas morreram.

O voo e a colisão.

O presidente dos EUA, Dwight Eisenhower, havia chegado ao Brasil no dia 23 de fevereiro de 1960 para, ao lado do presidente brasileiro Juscelino Kubitschek, assinar a “Declaração de Brasília”, que reafirmava a amizade entre o Brasil e os EUA, no qual foi reiterado o apoio norte-americano à Operação Pan-Americana.



Dois dias depois, o DC-6 prefixo 131582 da Marinha dos Estados Unidos, que vinha do Aeroporto Ezeiza, em Buenos Aires, na Argentina, com sete tripulantes e 31 passageiros a bordo, entre eles 19 membros da United States Navy Band - que vinham ao Rio para tocar no encontro entre os presidentes do Brasil

e dos EUA - adentrava no estado do Rio de Janeiro e recebia as primeiras instruções para a aproximação e pouso no Aeroporto do Galeão.

Ao mesmo tempo, o DC-3 prefixo PP-AXD da Real Transportes Aéreos, realizando o voo 751 vindo do Aeroporto Bartolomeu Lisandro, em Campos dos Goitacazes, a 275 km da capital do Rio de Janeiro, com quatro tripulantes e 22 passageiros, também se apresentava em aproximação para aterrissagem, mas no Aeroporto Santos Dumont.

Às 13:07 hs, quando ambas aeronaves já haviam recebido suas instruções para pouso da Torre de Controle do RJ, elas tragicamente colidiram no céu sobre a Baía da Guanabara.

O DC-3 PP-AXD da Real caiu na Baía, a sudoeste do Pão de Açúcar, matando todos os 26 ocupantes a bordo.

O DC-6 da Marinha dos Estados Unidos também caiu na Baía da Guanabara, mas ao norte do Pão de Açúcar, matando 35 ocupantes dos 38 ocupantes do avião, sendo os sete tripulantes e 28 passageiros, dentre eles os 19 membros da United States Navy Band.

A morte de 61 pessoas nessa tragédia causou grande comoção por todo o mundo.

Investigações

Duas versões sobre o mesmo acidente.

O Estado-Maior da Aeronáutica divulgou a reconstituição cronológica do voo das aeronaves PP-AXD (Real) e DC-6 131582 (US Navy)

A aeronave PP-AXD da Real Aerovias entrou em comunicação com o Controle de Aproximação às 13 horas e 01 minuto, dando sua posição em Porto das Caixas (Estado do Rio de Janeiro), voando visual (VFR) a 1.650 metros de altitude; foi autorizado a prosseguir para o RJ, subindo para 1.800 metros, em virtude de outra aeronave, o Convair 340 prefixo PP-YRD da mesma empresa aérea, se encontrar sobre o Rio de Janeiro a 1.500 metros, iniciando o respectivo procedimento de descida.

Às 13 horas e 05 minutos, tendo esta aeronave desocupado o fixo do RJ, o Controle de Aproximação autorizou o PP-AXD a descer novamente para 1.500 metros sobre o Rio de Janeiro.

Às 13 horas e 06 minutos, o PP-AXD acusou o bloqueio do RJ a 1.700 metros de altitude, tendo o Controle do Rio confirmado a descida até 1.500 metros, quando estaria livre para iniciar o procedimento 'Victor' – problema de descida sobre o radio farol do Rio de Janeiro (RJ) e Ilha dos Ferros.

O bloqueio foi confirmado após 30 segundos. Às 13 horas, 07 minutos e 30 segundos, deu-se a colisão, quando o PP-AXD já devia se encontrar a uma altitude estimada de 1.475 metros, considerando a razão de descida de 150 metros por minuto.

A aeronave DC-6, prefixo 131582, da Marinha dos EUA (US Navy), entrou em comunicação com o Controle

de Aproximação às 12 horas e 56 minutos, no través de Santa Cruz (posição 'Bagre'), voando por instrumentos (IFR) a 3.900 metros de altitude. Recebeu instruções para descer em direção ao radiofarol da Ilha Rasa até 1.500 metros.

Às 13 horas e 05 minutos acusou o bloqueio sobre a Ilha Rasa dando as altitude que era de 2.650 metros; foi autorizado a prosseguir para o radiofarol de Caxias passando RJ a 1.800 metros. Às 13 horas e 07 minutos o avião da Marinha norte-americana acusou o bloqueio de RJ a 1.800 metros. O Controle de Aproximação expediu, então, a seguinte mensagem: "APP para Navy proa KX DSC para 1.500/1.200 acuse KX". Trinta segundos após, verificou-se a colisão.

Conclusões

a) O avião PP-AXD da Real executou corretamente as instruções recebidas do Controle de Aproximação;

b) O avião DC-6 da US Navy, por motivos ignorados, acusou o bloqueio sobre o RJ antes de atingir esta posição, calculando-se que o tenha feito aproximadamente à altura do Pão de Açúcar; tanto assim, que a colisão se verificou sobre o morro Cara de Cão, aproximadamente a 2.500 metros do Rio de Janeiro.

c) O operador do Controle de Aproximação trabalhou corretamente.

Estado-Maior da Aeronáutica

A investigação feita pela Marinha dos EUA chegou a uma causa diferente.

O acidente não pode ser atribuído a qualquer um dos aviões envolvidos, a forma como cada uma delas foi operado ou a qualquer ação significativa ou erro das tripulações.

Questões como o problema da língua falada, a falta de meios modernos de navegação aérea e de controle e os métodos de controle de tráfego de aeronaves usadas no Rio de Janeiro, embora extremamente material, não chegam a atingir o status de causas imediatas do acidente de acordo com as provas apresentadas. Se essas questões tivessem sido diferentes, em um ou mais aspectos favoráveis a uma maior segurança aérea, o acidente poderia ter sido evitado.

Estes problemas foram, no entanto, comuns aos voos de todas as aeronaves na área e sua existência era bem conhecida pelos pilotos e controladores.

É evidente que a incerteza por parte do controlador da posição original do DC-3; a subestimação dos fatores de tempo, incluindo o tempo de reação de aeronaves; a falta de apreciação das dificuldades de comunicação e da crescente gravidade da situação, são fatores que combinados, criaram as condições que levaram à colisão.



Memorial aos Marinheiros dos EUA mortos no acidente localizado na Igreja de Cristo, no RJ

Ficha técnica

Data: 25/02/1960

Hora: 13h07min

Aeronave: Douglas C-47A-25-DK (DC-3)