

# segurança Números comprovam que vãos são estatisticamente seguros e que acidentes são minoria

## SEM NEOPRIMAÇÃO, MENS MEDO DE AVIÃO

CINTHYA LEITE

Apesar de as estatísticas provarem que o aviação comercial é um meio bastante seguro, os acidentes e as falhas aéreas que aconteceram recentemente, como o desastre da última terça-feira com o avião da colombiana West Caribbean, aumentam a tensão de quem tem medo de viajar de avião. A aeronave, que transportava 152 passageiros e oito tripulantes, caiu no noroeste da Venezuela. Todos morreram. Segundo o Departamento de Aviação Civil (DAC), fatalidades como essa são raras: a média de acidentes a bordo é de cinco a cada 1 milhão de decolagens.

A probabilidade de alguém morrer na viagem de um avião de avião é de 5,5 vezes menor do que a de ser atingido por um raio. 18 mil vezes menor do que ser atropelado em São Paulo e até 27 mil vezes menor do que o risco de perder a vida em um acidente de carro. O índice de acidentes por milhão de decolagens em grandes aviões no Brasil, nos últimos dez anos, é de 1,09 - abaixo do índice mundial de 1,2.

Mesmo diante desses dados, uma leve chochaliça é suficiente para que muita gente arregale os olhos. Não bastasse o susto, ainda há as manufaturas típicas do momento pré-voo: os passageiros e os náuticos da turbina. "São ocorrências normais e que estão dentro das etapas metaculacionais planejadas de um voo", garante o comandante Luiz Bassani, que atua desde os bastidores da aviação no recém-lançado O modo do avião - "E não o que você precisa saber para sentir o modo de voar" (Ed. Globo).

Só que um banhação pelo não ser uma ocorrência barul, como corre o adágio legendário Jefferson Fritsch, 25 anos. "Há quatro anos, em um voo Recife-Paulista, uma turbina quebrou logo depois da decolagem. Foi terrível", lembra Jefferson, que não entra mais transfuso em uma aeronave. "Logo depois que isso aconteceu, a Boeing parou de fazer bem a bordo em emendar um Pao Nosso no outro. Terão tido quatro, que não entra mais transfuso, que já criou superstições. Colocou na cabeça que, quando há crianças no voo, não vai acontecer. Está viajando sentar na poltrona



ARQUIVO JIC

**O mundo do avião**  
1 mês que você precisa saber para sentir o modo de voar

Luiz Bassani

**VOE TRANQUÍLO**  
Comandante Luiz Bassani firma e comenta o futuro modo de pilotagem

da janela para monitorar as manobras da asa".

De acordo com o Instituto Condor, que pesquisa o assunto, cerca de um terço dos viajantes escolhe o menos de assistência aérea ou durante o voo. Para a fundação holandesa Volo, o número é maior: 40% das pessoas tem medo de voar. Para chegar a esse resultado, o psicólogo e piloto Lucas van Gerven, da Leiden, estudou 5 mil homens e mulheres que ficam amedrontados quando estão a bordo. As conclusões: a maioria que apresenta medo pânico são homens de 30 anos que foram decorados porque não estão no controle do avião. O grupo de mulheres com menos de 35 anos se preocupa com ações terroristas.

Segundo Luiz Bassani, não há motivos para uma pessoa deixar de pegar um avião devido a sentimentos de pavor. "Como o ato de voar tem que ser uma operação de pressão, todas as etapas de um voo são cuidadosamente planejadas. A cautela começa com o responsável pela conexão do planejamento de navegação, encargo de analisar todo o plano, cálculos de consumo de combustível, escolha de nave, problemas no trajeto e previsões meteorológicas dos aeroportos do trajeto.

"Trabalha por 25 anos com aeronaves comerciais e percebe que

os passageiros só ficam muito nervosos depois de uma conversa com a equipe", diz Bassani.

**TITIM POR TITIM** - Como há quem não se sente agitado com um "manuseio estratégico", o comandante achou necessário oferecer aulas como *personal flyer*. Ele acrescenta que pessoas que precisam entender os detalhes aéreos durante um voo comercial. "O medo todos os movimentos, as turbulências, a velocidade da decolagem e as manobras do momento de descida. Fazer questão de alistar o desconforto", afirma Bassani.

Os passageiros que deixam de viajar de avião implicam menos de 17% do lucro das companhias aéreas, segundo Luiz Bassani. Na prática, vale tentar um comparativo com a Varig, que apresenta situação financeira irregular há quase dois anos. Em 2004, a companhia teve resultado negativo de R\$ 87 milhões, e pode-se dizer que cerca de R\$ 15 milhões poderiam ser cobertos caso os viajantes medrosos entrassem em um voo.

Pode parecer uma conta empilhada, mas Bassani alega que os prejuízos existem. "Chaves de família deixam de viajar com a esposa e os filhos porque não conseguem controlar o pânico. Perdem eles, mas também deixam de ganhar as companhias aéreas", avalia.



ANTONIO CASARIL/CIBRAEM

ATENÇÃO Depois de um susto em pleno voo, Jefferson Fritsch só volta na pilonagem da fuselagem envolto em um casaco

### Acidentes aéreos

O gráfico ao lado mostra que, enquanto a frota de aeronaves aumenta, o número de acidentes cresce drasticamente. Em 1990, eram quase 7,5 mil aviões por 181 ocorrências. Passados 15 anos, foi registrada uma diminuição de aproximadamente 73% - segundo os dados apresentados pelo Clube de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CIPA) no início deste mês. São 10,9 mil aeronaves para 28 acidentes no Brasil. Confira a evolução.



### SAIBA MAIS SOBRE OS PROCEDIMENTOS DE VOO

- Partida de motores**  
Antes de decolar, toda aeronave precisa de um plano de voo que é apresentado na sala de briefing da aeronave. Esse documento contém toda a rota por qual o avião usará os túneis que sobrevoados determinados pontos, além de informações como a quantidade de toneladas a ser carregada e kits de sobrevivência.
- Decolagem**  
É a fase mais crítica de um voo porque envolve um controle do peso total da aeronave, o tempo meteorológico e o relevo acidentado próximo aos aeroportos. São fatores, no entanto, analisados previamente e, por isso, controlados. Um problema grave é a perda de um dos dois motores na decolagem. Quando o acidente o piloto tem que dirigir o avião com o peso mínimo. Ao ficar mais pesado, a aeronave responde mais devagar aos comandos. Em contrapartida, assim que o avião sobe, a situação volta ao normal para ser feita o pouso forçado sem ameaça à segurança.
- Aterrissagem**  
Os aviões são projetados para voar dentro de variações severas na direção dos ventos. Eles são equipados a enormes variações de temperatura, enquanto enfrenta 40º no solo, podem passar por 60º negativos 20 minutos após a decolagem. Embora raro, o evento mais grave que pode acontecer é passageiros e tripulantes se ferirem ao serem jogados violentamente contra paredes ou teto da aeronave, por estarem sem cintos de segurança.
- Materiais**  
Os aviões são fabricados para voar de 12 a 16 horas por dia. E são feitos por 25 anos. São feitos a partir de materiais duros e resistentes, como resinas forçadas por fibra de vidro e carbono.