

Os 94 minutos do vôo 3054

De Porto Alegre a São Paulo, tudo indica que passageiros e tripulantes do vôo 3054 da TAM tiveram uma hora e 34 minutos de uma viagem tranqüila na terça-feira. E menos de 30 segundos de angústia, no fim da jornada:

17h16min

Sob garoa, o Airbus A320 decola com 21 minutos de atraso do aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre. Leva 186 pessoas a bordo, uma a mais do que o avião comporta: um dos passageiros, porém, é um bebê de colo. Faz 13°C. A viagem irá durar uma hora e 34 minutos.

Entre 17h35min e 18h20min

Voa a uma velocidade média de 830 km/h, a uma altitude entre 10 mil e 11,8 mil metros. Os passageiros são servidos com sanduíche frio, refrigerante e sorvete.

Entre 18h20min e 18h50min

A potência dos motores é reduzida e o A320 inicia a descida em direção ao aeroporto de Congonhas, em São Paulo.

O pouso

Procedimento padrão

- 1 As rodas traseiras do avião tocam a pista próximas às duas faixas brancas que indicam 330 metros de distância desde a cabeceira
- 2 Se estivesse com peso total de cerca de 62 toneladas e os flaps totalmente estendidos, a velocidade devia ficar em torno de 240 km/h.
- 3 A pressão nos amortecedores libera o uso dos reversores, que ajudam a frear o avião como se fossem uma turbina ao contrário
- 4 Os freios dos pneus também são essenciais para a redução da velocidade. A aeronave costuma usar dois terços da pista para finalizar a aterrissagem.

ONDE FICA



O que pode ter acontecido

Pista principal
1.940 metros

Por um erro na aproximação, o comandante poderia ter tocado a pista em um ponto distante destas duas faixas brancas, que sinalizam o local adequado

A chuva também pode ter formado uma lâmina de água que impediu a freada dos pneus, fazendo o Airbus deslizar como se estivesse em uma pista de gelo

Outra hipótese seria o excesso de peso do Airbus. Ainda que estivesse nos limites para um vôo seguro, é possível que necessitasse pousar a uma velocidade superior aos 240km/h recomendados, a fim de manter a sustentação do avião. Nesse caso, seria necessária uma pista mais longa para frear adequadamente a aeronave

No caso de ter havido aquaplanagem, o piloto a sente dois ou três segundos após tocar o solo e tem ainda menos tempo para decidir se investe tudo para tentar frear o avião, inclusive tentando uma manobra do tipo cavalo-de-pau, ou se retoma a potência máxima e tenta ganhar velocidade para decolar novamente

Pista auxiliar
1.450 metros

A curva para a esquerda que o A320 fez antes da colisão pode ter sido uma tentativa de frear o avião na grama, no estilo cavalo-de-pau

Por outro lado, o fato de ter atravessado uma larga avenida pode indicar que o avião tentava retomar a velocidade perdida no contato com o solo. Arremerter é uma manobra complicada porque as turbinas demoram segundos preciosos para reagir depois que são acionadas na potência máxima

LOCAL DO CHOQUE

Av. Washington Luís

Barão de Suruí

Editoria de Arte

Compare as pistas (em metros)

TOM JOBIM (Rio)



4 mil

GUARULHOS (São Paulo)



3,7 mil

SALGADO FILHO (Porto Alegre)



2.280

CONGONHAS (São Paulo)



1.940



No fim da pista (1), o Airbus guinou para a esquerda, atravessou a Av. Washington Luís (2) e se chocou contra a loja da TAM Express, localizada ao lado de um posto.

A loja da TAM e o posto de gasolina como eram vistos de dentro de um avião na cabeceira da pista de Congonhas.