

Túnel de vento climático é inaugurado no Rio

Equipamento simula condições extremas de voo, a até 20 graus negativos

JULIANA PRADO

juliana.prado.let@oglobo.com.br

Professor da Coppe/UFRJ, Renato Cotta tem uma ligação muito particular com o tema da segurança aérea. O pesquisador, formado em Engenharia Mecânica, perdeu uma filha e o genro no voo AF 447 da Air France que, em 31 de maio de 2009, fazia o trajeto Rio/Paris e caiu no Oceano Atlântico. A bordo, além do casal que saía em lua de mel, outras 226 pessoas. Todas morreram. Uma das causas do acidente foi a falha dos sensores pitot, obstruídos por cristais de gelo em área de turbulência. A tripulação acabou sem saber a qual velocidade a aeronave voava.

— Fiquei quatro meses sem reação. Em 24 horas você passa do momento mais feliz da sua vida (o casamento da filha) ao mais trágico. O trabalho me salvou — contou ele.

Depois do luto, a virada. Hoje, exatos 5 anos depois do acidente, Cotta e sua equipe apresentam à comunidade científica o



O coordenador e o projeto. Desde morte da filha em acidente aéreo, Renato Cotta intensificou estudos em segurança

primeiro túnel de vento climático do Hemisfério Sul. Mirando a segurança dos voos e a qualidade de sensores de velocidade de aeronaves, os tais pitots, a Coppe/UFRJ projetou, por dois anos e meio, o equipamento que simula condições de voo extremas. No teste, as temperaturas atingem 20 graus negativos e velocidades equivalentes a um terço da do som. Já exis-

tem por aqui há tempos túneis de vento para testar a aerodinâmica de automóveis, mas este é o primeiro para aviões.

O equipamento pode testar a vulnerabilidade dos sensores de velocidade dos aviões comerciais, por exemplo, em contato com o gelo.

— Queremos melhorar a qualidade dos sensores, para que resistam às condições em

que os aviões estão voando atualmente, a alturas cada vez maiores e com menos desvio das condições atmosféricas adversas por economia de combustível — afirmou Cotta.

O túnel pode ter efeito direto para empresas brasileiras que fabricam componentes de voo. É que, até então, a certificação dos sensores era feita nos EUA ou na Europa, a preços mais altos. ●

DANIELA DACORSO