

COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO CRIADA ATRAVÉS DO REQUERIMENTO Nº 1, DE 2007 – CD, PARA INVESTIGAR AS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E RESPONSÁVEIS PELA CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO, CHAMADA DE “APAGÃO AÉREO”, DESENCADEADA APÓS O ACIDENTE AÉREO OCORRIDO NO DIA 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOEING 737-800, DA GOL (VÔO 1907) E UM JATO LEGACY, DA AMÉRICA EXCELAIRE, COM MAIS DE UMA CENTENA DE VÍTIMAS

**REQUERIMENTO Nº DE 2007
(Do Sr. Vanderlei Macris)**

Requer informações ao CINDACTA I - Centro de Controle Aéreo de Brasília sobre “relatórios de perigo”, referentes aos anos de 2006 e 2007, até a presente data.

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, nos termos do § 3º do artigo 58 da Constituição Federal, combinado com o art. 2º da Lei n.º 1.579, de 18 de março de 1952, e na forma do art. 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que sejam solicitadas informações CINDACTA I - Centro de Controle Aéreo de Brasília sobre “relatórios de perigo”, incluindo cópias do inteiro teor dos mesmos, referentes aos anos de 2006 e 2007, até a presente data.

JUSTIFICAÇÃO

As informações solicitadas tornam-se imperiosas para esclarecer fatos delituosos, objeto desta CPI, em especial as investigações das circunstâncias que envolveram o acidente do Boeing da Gol com o jato Legacy da America ExcelAire, ocorrido em 29 de setembro de 2006, e que resultou na morte de 154 pessoas, incluindo cópias do inteiro teor dos referidos “relatórios de perigo”.

Passados mais de sete meses desde o acidente, é fundamental para os trabalhos desta Comissão e para a solução da crise aérea o conhecimento das circunstâncias que culminaram no choque das aeronaves.

O Jornal O Globo, de 11/04/2007, publicou notícia sob o título “Relatório sigiloso do Cindacta aponta falha grave no sistema aéreo de Brasília”. Diz a notícia:

"Relatórios de perigo" do Cindacta -1 mostram altitude incorreta de vôos e multiplicação de aviões no radar

Aviões somem, multiplicam-se ou mudam inesperadamente de altitude no sistema de controle de tráfego aéreo de Brasília, apontam documentos deste ano do Centro de Controle Aéreo de Brasília (Cindacta-1), obtidos com exclusividade pelo G1. Em um deles, o

controlador relata que, no dia 13 de março deste ano, às 22h42, todos os aviões sumiram da tela do computador. "Todas as aeronaves dos setores mudaram o símbolo de bola para asterisco durante alguns segundos. Tal símbolo (asterisco) representa que o sistema deixou de receber o (s) alvo (s)." O relatório acrescenta que a mesma falha ocorrera uma semana antes, durante o turno da tarde.

A Aeronáutica informou que as situações relatadas, caso façam parte de relatórios que tenham tramitado pelos canais competentes, terão o tratamento adequado de acordo com o preconizado pelas normas do sistema de prevenção. Leia o comunicado no fim desta reportagem.

De acordo com controladores ouvidos pelo G1 na condição de anonimato, o alvo é o avião, e o símbolo "bola" é o ponto exato de sua localização. O asterisco aparece quando um dos radares pára de funcionar e não é possível saber a posição das aeronaves.

Nesse caso, consulta-se a ficha de progressão de voo, que mostra o número do voo e seu plano original de viagem.

Esse é um exemplo dos chamados "relatórios de perigo" - descrição dos casos graves que são encaminhados para o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer).

Segundo esse órgão, os relatórios têm como finalidade "aumentar a segurança de voo e devem ser baseados em fatos ou experiências pessoais", e "não precisam ser assinados" pelo controlador. Alguns, porém, são assinados, para que o controlador seja "informado sobre as medidas adotadas".

A reportagem localizou alguns desses controladores, mas eles não quiseram se manifestar por medo de punição.

Falsa altitude

O sistema de controle de voo atualiza a altitude do avião de acordo com a comunicação entre piloto e controlador. Mas muitas vezes a altitude é alterada automaticamente pelo computador, sem que a aeronave tenha alterado a rota.

(...)Multiplicação de aviões e falha de comunicação

Em 13 de março, um controlador reclama das "inúmeras multiplicações" de um avião na tela. Essa falha ocorre quando dois radares se sobrepõem na mesma região e informam posições diferentes para a mesma aeronave.

Se a solução pode ser a comunicação com o piloto, esse mecanismo nem sempre funciona. Dois relatórios descrevem problemas ocorridos na noite do último dia 3. Segundo um deles, o voo 3845 da TAM saiu de Brasília e não conseguia contato com a torre para pousar em Confins (MG), por causa de uma interferência de telefone celular. E acrescenta que o problema tem sido "comum" ultimamente.

O outro reclama de "eco" na frequência, que teria impedido o controlador de entender a altitude do avião. O piloto informou a posição "380" (38 mil pés), o 3 ecoou e "abafou" o 8, dando a interpretação de que a aeronave estava na posição "330", ou 33 mil pés.

Esse caso teria acontecido em três voos da TAM: 3845 (Brasília-Confins), 3519 (Brasília-Vitória) e 8006 (Salvador-Guarulhos-Buenos Aires). Procurada pelo G1, a empresa informou que não foi informada e nem tem registro desses problemas.

Operação-padrão para voo internacional

Em documento entregue em 2 de fevereiro, um controlador questiona determinação do integrante da Aeronáutica, coronel Guilherme Francisco de Freitas Lopes, chefe do Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA), feita por fax em 29 de novembro de 2006, que proíbe qualquer controle de fluxo (operação-padrão) para vôos internacionais.

A operação-padrão é o aumento do período de tempo de pouso ou decolagem entre uma aeronave e outra.

"Deixando de aplicar tais restrições aos vôos internacionais, ocorrerá que algum setor poderá ter sua capacidade ultrapassada, gerando sobrecarga de trabalho na equipe, que resulta em serviço ineficiente e principalmente inseguro para os usuários", afirma o controlador. O G1 apurou que, mesmo contrariados, a maioria dos controladores respeita a ordem. "

Sala da Comissão, 08 de maio de 2007.

Deputado VANDERLEI MACRIS