

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. Gustavo Fruet)

Requer a convocação do **Comandante Célio de Abreu Júnior**, assessor de segurança de vôo do Sindicato dos Aeronautas, para prestar esclarecimentos a esta Comissão sobre as condições de prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, com base no § 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 nos termos do art. 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que seja convocado o **convocação do Comandante Célio de Abreu Júnior**, assessor de segurança de vôo do Sindicato dos Aeronautas, para prestar esclarecimentos a esta Comissão sobre as condições de prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

JUSTIFICAÇÃO

A convocação ora requerida é de fundamental importância para o esclarecimento dos fatos que são objeto desta CPI. A presença do Comandante Célio de Abreu Júnior, certamente fornecerá subsídios elementares e indispensáveis para que a investigação parlamentar possa desenvolver-se a contento e enfrentar diretamente o seu objeto, em especial sobre condições de prestação de serviço de controle de tráfego aéreo.

O telejornal Bom Dia Brasil de 21 de maio de 2007 divulgou reportagem sob o título: “Versões conflitantes?”. Diz a reportagem:

“As imagens que o Jornal Nacional exibiu com exclusividade no último sábado reacendem o debate: quais foram, afinal, as causas do acidente do boeing da Gol com o jato Legacy.

Autoridades se manifestaram sobre as imagens exibidas com exclusividade pelo Jornal Nacional. No radar, o momento exato em que o avião da Gol se chocou com o jato Legacy. Esse acidente ainda intriga as autoridades. A Aeronáutica nega falhas no sistema, mas os controladores de voo não aceitam essa versão.

O Jornal Nacional exibiu as imagens inéditas do exato momento em que o radar avisa que o jato Legacy deve mudar de altitude. Até a colisão entre o boeing da Gol e o jatinho, outros dois alertas foram enviados para o controle, como revela a imagem. O sinal de interrogação significa que sistema questionou a altitude do Legacy.

Quando o transponder (equipamento anti-colisão) foi desligado, a letra “Z” apareceu na tela. O código significa que a informação sobre a altitude não era mais confiável. No momento em que o boeing é atingido, o Legacy esta completamente fora do radar. O traço verde indica a colisão. O sinal só reaparece pouco depois, quando o transponder volta a funcionar.

Segundo a Aeronáutica, a transferência do controle do Legacy para a torre de Manaus foi feita por telefone, em uma linha de uso exclusivo da Força Aérea. O controle de Brasília teria informado a Manaus a altitude errada do Legacy e finalizado a comunicação sem saber se o jatinho havia recebido as novas instruções de voo.

Para o chefe do Cindacta de Brasília, Eduardo Raulino Santos, não houve falha nos equipamentos.

“Não houve falha nem de comunicação, nem de visualização. Não houve. Tanto que, no dia seguinte, foram feitos testes. Nossas aeronaves voaram. No mesmo dia, tinha aeronaves voando próximas ao local do acidente, que estavam sendo detectadas pelo radar secundário e estavam em comunicação direta com nosso centro de controle”, afirmou o chefe do Cindacta de Brasília, Eduardo Raulino Santos.

O presidente da Associação Nacional dos Controladores de Voo, Wellington Rodrigues, contestou as informações da Aeronáutica e disse que as telas mostradas não são prova de que o sistema tenha feito qualquer tipo de alerta. Ele explica por que, na visão dele, as interpretações são tão diferentes.

“Talvez desconhecimento mesmo do próprio sistema, porque nós somos controladores de tráfego aéreo, e as nossas chefias são oficiais aviadores. Quer dizer, eles não conhecem, realmente, na íntegra o que cada ponto significa. Nós temos os manuais que dizem, realmente, o que é cada item daquele plano de voo”, disse o presidente da Associação Nacional dos Controladores de Voo, Wellington Rodrigues.

O assessor de segurança de voo do Sindicato dos Aeronautas, comandante Célio de Abreu Junior, disse que não é possível afirmar que tenha sido falha humana e não do equipamento.

“A informação do escopo do radar, isoladamente, não nos fornece nada conclusivo. Nós temos que remontar o cenário que causou o acidente para ver que influência teve a parte técnica e tecnológica no acidente. A falha humana é um dos fatores que pode ter contribuído. Entretanto, isoladamente não causaria o acidente. Temos que ver todos os outros fatores para saber de que forma o acidente aconteceu. Ou seja, os fatores contribuintes só podem ser extraídos da investigação da comissão de acidentes da Aeronáutica”, observou o comandante Célio de Abreu Junior.

A guerra de versões sobre as causas do acidente deve continuar nesta semana. Amanhã, a CPI que investiga a crise do setor aéreo na Câmara dos Deputados ouve os depoimentos do presidente da Associação Nacional dos

Controladores de Vôo, Weelington Rodrigues, e também o controlador de vôo que foi o pivô do motim dentro do Cindacta de Brasília no dia 30 de março, quando o tráfego aéreo do país foi paralisado. As CPIs vão tentar remontar esse contexto do acidente."

Sala da Comissão, 22 de maio de 2007.

Deputado Gustavo Fruet