

REQUERIMENTO Nº , DE 2007
(Do Srs. Solange Amaral e Vic Pires Franco)

Solicita a convocação do Sr. Mário Colaço, engenheiro residente do suporte técnico da Airbus no Brasil .

Senhor Presidente,

Requeremos a Vossa Excelência, com base nos arts. 58, § 3º, da Constituição Federal, e 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a **convocação do Sr. Mário Colaço, engenheiro residente do suporte técnico Airbus no Brasil**, para prestar depoimento nesta CPI criada para *“para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, 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.”*

JUSTIFICAÇÃO

Desde setembro de 2006, data de um dos piores acidentes da história da aviação brasileira, envolvendo um Boeing da Gol e um jato Legacy, da empresa ExcelAire, o País assiste a um caos no sistema aéreo brasileiro, que tem levado ao desrespeito de inúmeros direitos e garantias constitucionais dos cidadãos, por parte das autoridades públicas.

Com esse acidente, aflorou-se uma série de problemas no setor da aviação: controladores de vôo que dizem serem obrigados a operar um número de aeronaves superior ao recomendado; colapso no sistema de monitoramento

do espaço aéreo, implicando uma série de atrasos e cancelamentos de vôos nunca antes registrada nos aeroportos do país e em total desrespeito aos direitos dos passageiros; pane nos equipamentos que fazem a comunicação entre as torres de controle e os aviões, o que tem trazido a tona relatórios confidenciais da Aeronáutica que comprovariam que, pelo menos, três acidentes, como o da Gol, já estiveram muito próximos de acontecer, só no ano passado, no Brasil; “buracos negros” no espaço aéreo brasileiro; entre outros.

Trata-se de fatos que, no mínimo, colocam em dúvida a confiabilidade do espaço aéreo do país, e, se comprovados, são realmente muito graves, vez que põem em risco alguns dos direitos mais fundamentais do ser humano, quais sejam, o direito à segurança e à vida, consagrados pelo legislador constituinte já no *caput* do art. 5º da Lei Maior.

Um acidente com um Airbus da TAM que se chocou com dois prédios e um posto de gasolina, na terça-feira, após não conseguir frear quando pousava no Aeroporto de Congonhas foi o maior desastre aéreo da história do país com a morte de cerca de 200 pessoas entre passageiros e pessoas que se encontravam nas proximidades do local do acidente.

O vice-presidente técnico da TAM, Rui Amparo, confirmou ao Jornal Nacional que o Airbus da TAM que se acidentou na terça-feira em Congonhas estava voando com apenas um dos reversos em funcionamento. O equipamento do lado direito da aeronave não estava funcionando. O problema técnico foi apresentado dias antes do acidente. Na sexta-feira, passada um sinal no painel da aeronave já apontava o mau funcionamento de um dos reversos. Ele afirmou que, pelo manual da Airbus, mesmo apresentando o problema técnico, o avião poderia ser liberado para voar por dez dias.

O manual de treinamento dos tripulantes da TAM recomenda que os pilotos sempre usem o reversor em sua potência máxima durante os pousos, segundo a Folha de S. Paulo. De acordo com o jornal, o manual, em inglês, afirma que "é recomendado o uso de pressão reversa em alta velocidade".

Desde quinta-feira, representantes da TAM e da Airbus afirmam que o bloqueio do reversor direito da aeronave, que colidiu com o prédio da TAM Express, não teria influenciado no acidente. Segundo a companhia aérea, o reversor "é um instrumento a mais", mas não é de uso obrigatório.

Porém, a recomendação da Agência Nacional de Aviação Civil é de que os reversores sejam usados em potência máxima nos pousos em pista molhada.

Com o objetivo de dirimir essas dúvidas e esclarecer os reais motivos do trágico acidente aéreo, é que requeremos a convocação supra.

Sala da Comissão, em de de 2007.

DEPUTADA SOLANGE AMARAL
DEM/RJ

DEPUTADO VIC PIRES FRANCO
DEM/PA