

REQUERIMENTO Nº , DE 2007
(Dos Srs. Solange Amaral, Vic Pires, Efraim Filho)

Solicita a ANAC, informações sobre todos os “slots” dos trechos aéreos operados por aviões comerciais e não comerciais nos anos de 2005, 2006 e 2007, no aeroporto de Congonhas, bem como os remanejamentos feitos na malha aérea até a presente data, inclusive com descrição de quais aeronaves o DAC proibiu e permitiu pousar no referido aeroporto.

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, que solicite, **a ANAC, informações sobre todos os “slots” dos trechos aéreos operados por aviões comerciais e não comerciais nos anos de 2005, 2006 e 2007, no aeroporto de Congonhas, bem como os remanejamentos feitos na malha aérea até a presente data, inclusive com descrição de quais aeronaves o DAC proibiu e permitiu pousar no referido aeroporto**, para esclarecimentos 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. Mário

Sampaio, representante da Airbus no Brasil, afirmou que o Airbus A320 pode funcionar até mesmo sem os dois reversores.

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 as informações relativas as autorizações por parte da ANAC, e anteriormente negadas pelo DAC, para operar no aeroporto de Congonhas, bem como todos os tipos de aeronaves atualmente permitidas.

Sala da Comissão, em de de 2007.

DEP. SOLANGE AMARAL
DEM/RJ

DEP. EFRAIM FILHO
DEM/PB

DEP. VIC PIRES
DEM/PA

