



Falta de aeronaves compromete trabalho da PF

A Federação Nacional dos Policiais Federais, a Fenapef, está divulgando documento em que afirma que as operações da PF e o combate ostensivo ao crime estão profundamente comprometidos em decorrência de falta de aeronaves.

De acordo com a Federação, “pela primeira vez, a aviação da PF, que tem mais de 18 anos de serviços prestados à sociedade, não possui uma única aeronave em condições de decolar para cumprir missões”.

Leia o documento

A Coordenação de Aviação Operacional da Polícia Federal bateu um triste recorde nesta semana. Pela primeira vez, a aviação da PF que tem mais de 18 anos de serviços prestados à sociedade, não possui uma única aeronave em condições de decolar para cumprir missões. Informações obtidas pela Agência Fenapef dão conta que 6 helicópteros e 9 aviões estão parados.

Dos 6 helicópteros que estão no chão, 2 são Bell 412. Um deles há 2 anos não decola o outro há pelo menos três anos e meio. O chefe de Manutenção na época, como noticiou a Agência Fenapef, não prorrogou o contrato de manutenção com a única empresa do país autorizada pela Aeronáutica.

Um helicóptero recém apreendido não pode ser empregado porque não existe dinheiro para fazer a manutenção necessária. Dos 3 helicópteros Esquilo, 2 estão em manutenção e sem previsão para retorno. O único helicóptero Esquilo que está em condições de vôo não pode decolar. Segundo informações, o contrato de manutenção com a Helibrás prorrogado com a alegação de emergencialidade, acabou no dia 30 de setembro e ainda não existe licitação para a contratação de nova empresa.

Com relação aos 9 aviões, a coisa é mais grave. Após sofrer uma fiscalização por Inspectores da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), 6 aviões teriam sido proibidos de decolar, em virtude de graves irregularidades encontradas na manutenção das aeronaves. Dois aviões Caravan que servem ao órgão estão em manutenção. Já o recém comprado avião Embraer 145 continua sem poder voar. Ele está com manutenções vencidas, não possui a tripulação exigida pela legislação aeronáutica e nem mesmo existe empresa de manutenção contratada para ele.

Até meados de 2002, havia 8 helicópteros e 9 aviões na Coordenação Geral de Aviação Operacional (CGAv). Na época todos chegaram a ter condições de vôo, apesar da manutenção periódica a que têm de ser submetidos. Naquela época, o hangar do DPF era uma Coordenação Geral subordinada diretamente ao Gabinete do Diretor-Geral.

Não havia registro de nenhuma queda de helicóptero; os incidentes em vôo eram raros; a manutenção era prioritária; o então chefe era um piloto; os responsáveis pela manutenção e pelas operações eram APF's pilotos que contavam com mais de 10 anos de experiência na aviação. Eram 15 os pilotos de helicópteros e os treinamentos eram constantes.

Do final de 2002 em diante, assumiram como coordenador e como chefe de operações aéreas, delegados



com pouca ou sem nenhuma experiência em aviação. O então chefe de manutenção havia sido sargento da Aeronáutica especializado em pinturas de aeronaves. O atual coordenador também não teria condições de diferenciar as especificações técnicas e operacionais aplicadas a um helicóptero das aplicadas a um avião.

O que os dirigentes da CAOP não sabiam é que a aviação é implacável e não admite improvisos. E como era de se esperar os problemas apareceram. As mortes dos agentes Klaus e André e a destruição total de um helicóptero, num prejuízo para os cofres públicos na ordem de US\$ 2 milhões de dólares, são exemplos.

Paralelo a esses problemas a quantidade de pilotos de helicópteros foi reduzido a apenas 7. Seis operadores aerotáticos foram removidos. Numa demonstração de “bondade” o DPF devolveu 2 helicópteros para a Polícia Rodoviária Federal. Neste meio tempo, pela primeira vez, a operação aérea do Departamento foi suspensa por mais de dois meses.

Além de ver o hangar rebaixado à condição de Coordenação, a aviação do DPF é investigada pelo TCU que apura diversas denúncias de irregularidades cometidas em contratos assinados pelos seus gestores.

Outra questão grave seriam os critérios de seleção ao ingresso na CAOP. A Diretora de Gestão de Pessoal não estaria seguindo as normas que qualifiquem os servidores do órgão. O curso para operadores aerotáticos, por exemplo, não permitiu a correta formação dos profissionais. O resultado desta ação pode inviabilizar o emprego destes operadores com segurança. Mas a questão é ainda mais grave. Pilotos estranhos aos quadros do DPF teriam sido “convidados” para pilotar as aeronaves do hangar, inclusive acidentando um avião.

Paralelo a esta situação uma implacável perseguição a servidores que participaram da greve de 2004 foi colocada em prática mesmo com a promessa do próprio ministro da Justiça de que ninguém seria perseguido. O resultado foi a remoção de 4 servidores da CAOP.

Atualmente 5 processos disciplinares já foram abertos no âmbito da CAOP e outros oito aguardam abertura.

Um destes processos diria respeito ao gasto de mais de R\$ 2 milhões no avião Citation III, que o DPF teve que devolver à justiça. Uma das razões teria sido seu emprego indevido da aeronave.

O caos que se instalou na coordenação oferece riscos inaceitáveis a pilotos, operadores e passageiros. Por outro lado, a sociedade vê um patrimônio de dezenas de milhões de Reais se deteriorando, enquanto várias missões deixam de ser cumpridas, inclusive as operações de erradicação de maconha no nordeste, que deviam ser feitas a cada 3 meses.

O mais trágico de tudo é que não há sinal de que alguma coisa possa mudar. Isso pode significar a perda de mais dinheiro, eficiência dos policiais federais e principalmente vidas.

A Agência Fenapef entrou em contato com a Assessoria de Comunicação do DPF e foi informada que a pessoa que poderia falar sobre os problemas da CAOP estaria viajando.

Date Created



06/10/2006