

O USO INCORRETO DOS MODAIS NA FRASEOLOGIA DE TRÁFEGO AÉREO



PROFESSOR KALAZANS

O uso inadequado dos verbos modais na fraseologia de tráfego aéreo tem provocado inúmeros incidentes ocasionando grandes transtornos ao serviço de tráfego aéreo, colocando aeronaves em risco de colisão e, às vezes causando até mesmo acidentes aéreos.

O presente artigo resulta de uma experiência de trinta anos como professor de fraseologia de tráfego aéreo, controlador de tráfego aéreo e piloto comercial. Os casos apresentados são todos verídicos coletados através de relatos de controladores com experiência média de 20 anos.

Em visita aos órgãos de controle de Nova York, conversando com os controladores da torre de controle do aeroporto J.F.Kennedy, como também do controle de aproximação e centro de controle foi constatado que o assunto é mais comum do que se imagina.

Como professor no Instituto de Proteção ao Voo tive a oportunidade de ministrar aulas de fraseologia de tráfego aéreo para estrangeiros de vários países da América Latina. Durante as aulas, principalmente para os controladores que realizavam curso de operação radar, surgiram inúmeras dúvidas de como empregar os verbos modais na fraseologia.

MODAIS:

O estudo dos verbos modais é extenso e complexo. Há livros específicos que tratam somente deste assunto. Em sua essência, os modais, são verbos auxiliares que modificam outros verbos. Podem expressar: **possibilidades, hipóteses, autorização, conselho, proibição, sugestão, etc.**

Embora nos manuais de tráfego aéreo não esteja previsto o uso dos MODAIS, nem sua vedação, recomenda-se evitar sua utilização em face dos conflitos que podem daí advir.

OCORRÊNCIAS

Ao consultar o site de RUBENS P. A. encontramos um interessante incidente que envolve o mau uso do MODAL.

“Durante um voo nivelado no FL 230 um copiloto, que estava pilotando no momento, solicitou ao ATC autorização para subir para o FL 310. O controlador respondeu **‘FL 310 is the wrong altitude for your direction of flight; I can give you 290...’** O copiloto respondeu, **‘Roger, cleared to 290, leaving 230’**. O controlador não contestou o cotejamento. Quando a aeronave atingiu 24000 pés, o controlador interrogou a altitude da aeronave e disse: **‘I did not clear you to Climb. Descend immediately to FL 230. You have a traffic at eleven o’clock 15 or 30 miles’**

ANÁLISE DOS EQUÍVOCOS:

Ao receber a mensagem **“I can give you FL 290...”**, o piloto entendeu que estava autorizado a mudar de nível, pois o MODAL CAN, expressa também autorização.

Uma das primeiras perguntas que aprendemos em inglês é:

**CAN I COME IN TEACHER?
YES, YOU CAN.**



Na realidade o controlador não teve a intenção de emitir uma autorização, mas informar que o FL 290 estava disponível, e que o piloto poderia ter mudado desde que solicitasse.

O controlador poderia ter sido mais preciso se dissesse:

“ACCORDING TO YOUR DIRECTION, FL 310 IS INCORRECT; WE HAVE 290 AVAILABLE, ADVISE INTENTION ”.

Além do emprego ambíguo do “CAN ”, o fato de o controlador não contestar o cotejamento concorreu para o incidente. **COTEJAMENTO NÃO CONTESTADO É ACEITO COMO CORRETO.**

OCORRÊNCIA:

PILOTO: **“CAN I DESCEND TO FL 220...”**

CONTROLADOR: **“YES YOU CAN...”**

Momentos depois o controlador foi surpreendido com a aeronave cruzando o Fl 230, em risco de colisão com outra aeronave que mantinha o mesmo nível.

ANÁLISE DOS EQUÍVOCOS:

Questionado, o controlador afirmou que ao dizer **“YES YOU CAN ”**, sua intenção foi informar que o nível solicitado estava disponível e que a aeronave seria autorizada a mudar de nível, mas não naquele momento.

O controlador poderia ser mais conciso dizendo:

“STAND BY FOR FURTHER CLEARANCES”. Ao receber esta mensagem o piloto deveria aguardar uma autorização para mudar de nível.

O piloto incorreu também em erro ao abandonar seu nível de voo sem autorização para tal.

O piloto teria sido mais preciso se tivesse dito:

PILOTO: **“REQUEST DESCEND TO FL 220 ”**

CONTROLADOR : **“NEGATIVE, FL 220 IS OCCUPIED”,**

OCCORRÊNCIA:

Um controlador, necessitando que a aeronave fizesse uma decolagem imediata transmitiu a seguinte instrução:

“ YOU MUST TAKE OFF IMMEDIATELY ”

Não há necessidade alguma de inserir o modal **“MUST”** para enfatizar uma instrução. Usando o imperativo já é o suficiente.

Outro caso, mais impressionante ainda, apresentado por outro controlador na mesma aula, ocorreu quando desejando fazer com que a aeronave mantivesse a posição disse:

“YOU MUSTN’T TAKE OFF”

Neste caso a instrução emitida não teve nada a ver com a ideia proposta. Pois é, o **MUST** na negativa quer dizer **PROIBIÇÃO**. Isto mesmo, ao transmitir esta instrução. O controlador proibiu a aeronave de decolar.

“VOCÊ ESTÁ PROIBIDA DE DECOLAR”

Esta instrução causou um grande transtorno ao controlador, pois o piloto, que não era brasileiro, quis saber, em inglês, porque estava proibido de decolar daquele aeroporto. UFA!!!

Outro erro na transmissão desta instrução está relacionado com a pronúncia, pois o controlador ao emitir a mensagem pronunciou “**MUST’NT**”, sendo que a correta pronúncia **/musnt/**. Ou seja, não se pronuncia o primeiro “**T**”. Pode representar em princípio pouca coisa, mas erro de pronúncia pode equivocar a compreensão. E acidentes, com vítimas fatais, já aconteceram por conta disto.

Evita-se usar instruções negativas, o piloto pode entendê-la positivamente, contrariando o sentido da mensagem. Substitua por outras instruções tais como: “**MAINTAIN POSITION**”, “**CANCEL TAKE OFF**”

MODAIS: SEU USO INCORRETO PODE MUDAR COMPLETAMENTE O SERVIÇO PRESTADO.

Pode parecer estranho, mas já aconteceu de controladores mudarem completamente o serviço prestado, sem dar conta disto, assumindo responsabilidades que não eram devidas.

OCORRÊNCIA

Um controlador pretendendo prover uma separação segura entre duas aeronaves, disse a uma delas:

“**YOU SHOULD DESCEND TO FL 230**”

Após alguns minutos, a aeronave estava mantendo o nível de voo inicial conflitando com outra aeronave. UFA! Quase bateu, disse o controlador.

ANÁLISE DO EQUÍVOCO:

A intenção do controlador era transmitir a seguinte ideia:

“**VOCE DEVE DESCER PARA O NIVEL 230**”. Para o controlador a aeronave **DEVERIA**, isto é, **TINHA O DEVER DE DESCER**, pois estava em risco de colisão com outra.

Ora, se quisesse transmitir esta mensagem bastaria ter dito:

“**DESCEND TO FL 230**”

O “**SHOULD**”, em inglês tem outra conotação, é usado como conselho, como sugestão. Foi exatamente isto que o piloto entendeu. Interpretou que não tinha a obrigação de descer, entendeu que estava a seu critério descer ou não. Decidiu por manter-se nivelado.

Só que o serviço que estava sendo prestado era o de “**CONTROLE**”, e não o de “**INFORMAÇÃO DE VOO**”, ou o de “**ASSESSORAMENTO**”, em que o piloto poderá receber sugestões e optar por elas. No serviço de “**CONTROLE**”, o piloto não tem escolha, tem que obedecer ao que o controlador instrui.

Ao usar “**SHOULD**”, o controlador, desqualificou o serviço de “**CONTROLE**”, para o de “**ASSESSORAMENTO**”.

Já numa outra ocorrência, o controlador que estava prestando o “**SERVIÇO DE ASSESSORAMENTO**”, presenciou uma situação de iminente perigo e instruiu a aeronave:

“ **YOU MUST TURN RIGH IMMEDIATELY, HEADING 220**”

O controlador não deveria ter emitido ordem alguma, pois não estava controlando. Mas o controlador entendeu que a aeronave **DEVERIA** curvar imediatamente, caso contrário, teria colidido. Mas ao ter emitido esta instrução, o controlador assumiu uma responsabilidade que não lhe pertencia. Desqualificou o “**SERVIÇO DE ASSESSORAMENTO**” para o de “**SERVIÇO DE CONTROLE**”

QUAL A FRASEOLOGIA ADEQUADA NESTE CASO?

A regulamentação pátria instrui que em caso de “**SERVIÇO DE ASSESSORAMENTO**”, o controlador deve usar as seguintes expressões:

“**SUGERE**” ou “**ASSESSORA**”

RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE VOO.

Um assunto que vem sendo discutido e estudado em nosso país versa sobre a responsabilidade penal do piloto ou do controlador, em caso de acidente ou, até mesmo, de incidente. Embora seja um assunto pouco discutido no Brasil, não é em muitos países. A finalidade de se apurar a responsabilidade penal, e que dela decorre a responsabilidade civil, ou seja, a obrigação de se indenizar pelas perdas e danos.

Embora o assunto seja extenso e também complexo, podemos baseados nos casos já citados ter uma leve noção da matéria.

No primeiro caso, comprovada a culpa do controlador pela falha na comunicação, seria passivo de um processo criminal em que responderia por crime culposo, podendo ter sua pena agravada por inobservância de regras técnicas de profissão, não teve a intenção de causar o acidente, mas deu causa a ele.

Comprovada a culpa do controlador, a União, seria objetivamente responsabilizada pela indenização por perda e danos.

Já no segundo caso, comprovada a culpa do piloto, em caso de acidente, este seria responsabilizado penalmente, e a empresa seria responsabilizada por perdas e danos.

Este artigo teve a colaboração da *Prof. MARINA RENATA MENEZES*



A SUA **ATITUDE** DEFINE SUA **ALTITUDE**

VOE ALTO! ESTUDE COM O
PROFESSOR KALAZANS

www.professorkalazans.com.br
Fazer voar e voar com os pés no chão.