



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

TRANSCRIÇÃO *IPSIS VERBIS*

CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 1086/07	DATA: 31/7/2007
INÍCIO: 16h02min	TÉRMINO: 21h54min	DURAÇÃO: 5h42min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h41min	PÁGINAS: 160	QUARTOS: 69

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.
JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Piloto da TAM Linhas AÉREAS S.A.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

A reunião foi suspensa e reaberta por 2 vezes.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há palavras e expressões ininteligíveis.
Há falha na gravação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Declaro aberta a reunião para continuidade com a oitiva do Presidente da INFRAERO, Brigadeiro José Carlos Pereira.

Só para comunicar a quem não esteve presente, a Comissão, reunida em sessão reservada, decidiu fazer alteração sobre o que vai acontecer amanhã. Não haverá mais a oitiva do Brigadeiro Saito, amanhã, que ficou adiada para a próxima semana. Amanhã, às 9 horas, haverá uma sessão secreta com a presença do Brigadeiro Kersul e do Coronel Camargo, chefe da investigação, para abertura e leitura dos dados da caixa-preta e a oitiva do áudio. Após isso, em sessão secreta, com o fim da participação do Brigadeiro Kersul e do Coronel Camargo, a Comissão vai continuar em reunião secreta e vai deliberar sobre se divulgará ou não qualquer conteúdo que está presente dentro da caixa-preta; e, se o fizer, se a divulgação for aprovada pela Comissão, o que for aprovado será feito de forma equânime em sessão coletiva, aberta a todos os órgãos de imprensa, ao mesmo tempo, sem qualquer privilégio da informação.

Apenas para esclarecimento, não há qualquer possibilidade de nenhum vazamento sair desta Comissão até amanhã, às 9 da manhã, visto que está tudo em cofre lacrado, com a minha assinatura no lacre. E amanhã, antes da reunião, nós vamos buscá-la no cofre, com direito a qualquer um, que quiser, poder assistir e conferir o lacre. De modo que qualquer vazamento que houver, de hoje para amanhã, não será por parte desta Casa. É importante esclarecer isso para todos.

Convido o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira a tomar assento à Mesa. *(Pausa.)*

Está suspensa a reunião por alguns segundos, até a chegada do Tenente-Brigadeiro José Carlos Pereira.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está reaberta a reunião. Convido o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira a tomar assento à Mesa. *(Pausa.)*

Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar. O tempo concedido será de 20 minutos, não podendo o depoente ser aparteado. Os Deputados interessados em



interpelar deverão inscrever-se. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos para fazer suas interpelações, computado nesse tempo o prazo para as respostas. Cada Deputado inscrito terá o prazo de 10 minutos, computado nesse tempo o prazo para as respostas. Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura:

“Faço sob a palavra de honra a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.

Com a palavra o Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira. S.Sa. dispõe de 20 minutos. Se necessitar de alguma prorrogação, é só solicitar, e a Comissão terá o maior prazer em atendê-lo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sr. Presidente, eu fui convocado e estou aqui muito mais à disposição para responder aos questionamentos da Comissão do que propriamente para expor qualquer coisa. Entre a última vez que eu estive na Comissão e este momento, o evento mais significativo foi a terrível tragédia do voo da TAM. Sobre aquele dia, Deputado, eu posso apenas, em 3 minutos, esclarecer que eu estava em Brasília. Fui informado do acidente e imediatamente avisei ao Ministro da Defesa; me comuniquéi com o Comandante da Aeronáutica e, logo em seguida, recebi uma ligação do Presidente da República. Expliquei ao Presidente, passei ao Presidente as informações que eu tinha, e fomos, num avião da Força Aérea, a São Paulo. Em São Paulo, verificamos que todas as providências relativas ao fato já estavam sendo tomadas; e tomei providências outras de suporte às famílias, as providências de retaguarda, a proteger o filme, e assim por diante. Após isso, permaneci em São Paulo o tempo que foi necessário, ajudando, dentro das nossas possibilidades, o trabalho da Defesa Civil, da Aeronáutica e da ANAC. Então retornei de São Paulo e, daí para a frente, fiquei empenhado em restaurar a pista de pouso e colocar o Aeroporto de Congonhas operacional o mais rápido possível. Então, Deputado, basicamente era isso o que aconteceu de novo. E eu prefiro realmente deixar os meus 20 minutos à disposição para responder a perguntas do que consumir esse tempo com coisas que talvez não interessem.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, obrigado, Brigadeiro José Carlos Pereira.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu gostaria, de novo, de solicitar a V.Exa. que fosse apresentada a senhora ou senhorita que está acompanhando o Tenente-Brigadeiro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não. A Dra. Adriana Mascarenhas é assessora do Presidente e está com toda a documentação. Ela não interferirá em nada; apenas me alimentará com documentação, conforme o necessário.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Volto a dizer, Deputado Carlos Willian, que o procedimento desta Comissão é permitir que qualquer pessoa aqui esteja acompanhada de sua assessoria, mas a responsabilidade das informações é única e exclusivamente de quem está fazendo o depoimento.

Com a palavra, pelo tempo que entender necessário, o Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Boa-tarde. Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados e Deputadas; boa-tarde a todos e a todos os presentes; boa-tarde, Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO. Agradeço a presença de V.Exa., pela segunda vez, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara Federal. A necessidade de reconvocar V.Exa. se deve ao fato da ocorrência, no último dia 17, de uma nova tragédia aérea de grandes proporções, envolvendo, desta feita, um Airbus A320, da TAM, que vitimou 2 centenas de pessoas junto ao Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, num terminal administrado pela INFRAERO.

Desde a ocorrência desse segundo acidente, Brigadeiro, os trabalhos desta Comissão focaram-se na busca das causas e das responsabilidades dessa tragédia, bem como na sua relação causal com o objeto desta CPI. Assim, a sua reconvocação também se justifica pelo fato de que as condições físicas da pista principal do Aeroporto de Congonhas, recém-reformada, está apontada entre os



fatores que podem ter contribuído, decisivamente ou não, para o maior acidente aéreo da história da aviação civil brasileira.

Informo a V.Exa. que, antes de ouvirmos o seu depoimento, já prestou informações a esta CPI o Sr. Armando Schneider Filho, Superintendente de Empreendimentos de Engenharia da INFRAERO, e que, portanto, alguns de meus questionamentos se repetirão no sentido de esclarecer as reais condições e responsabilidades relativas às obras realizadas na pista principal e auxiliar do Aeroporto de Congonhas.

Antes de mais nada, gostaria de dizer a V.Exa. que nós, nesta CPI, não estamos alheios às informações que têm sido trazidas à imprensa sobre a condição da INFRAERO, a sua permanência ou não no cargo da Presidência da INFRAERO. E optamos por manter aqui seu depoimento, apesar dessas discussões, desses diálogos todos a que estamos assistindo e acompanhando pela imprensa, porque seu depoimento, independente de estar na Presidência ou não da INFRAERO, é importante para esta CPI porque V.Exa. acompanhou todo esse processo vivido do que chamamos de crise aérea no País. E também estava lá, tomou as decisões pertinentes para a execução da obra de recuperação da pista principal do Aeroporto de Congonhas. O seu depoimento é importante para esta CPI, independente dessa situação toda que se tem gerado pela imprensa. V.Exa. pode falar sobre ela ou não; fica a critério de V.Exa. comentar ou não essa situação.

Início as minhas perguntas, Brigadeiro José Carlos, tratando primeiramente sobre a liberação das pistas reformadas de Congonhas. A primeira pergunta que eu gostaria de fazer a V.Exa. é se V.Exa. pode nos listar quais são os procedimentos formais para liberação de uma pista em qualquer aeroporto brasileiro após a mesma ter ficado por um determinado período inoperante devido a uma reforma. E se pode nos citar o nome da pessoa que, pela INFRAERO, responsabilizou-se pela liberação da pista principal do Aeroporto de Congonhas, ou que atestou as condições operacionais da pista após as reformas.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na seqüência também, Brigadeiro, se V.Exa. pode nos informar se a ANAC e a Aeronáutica atestaram a liberação da pista principal de Congonhas para operação.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não. A recuperação da pista principal foi considerada, em termos técnicos, como uma reforma e não como uma construção, como uma grande reestruturação da pista. A obra foi sendo realizada pela engenharia, e ela foi liberada pelos engenheiros. Mas é importante... Posso ler um documento?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - À vontade. Tem direito de ler e tempo disponível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem todo o tempo para responder aos questionamentos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Vou ler um documento que foi encaminhado pela ANAC à Diretora de Engenharia da INFRAERO nos seguintes termos: *“Sra. Diretora, presentes às evoluções havidas após o recebimento do documento referenciado” — um documento que nós trocamos — “com destaque para o firme compromisso do Sr. Presidente desta empresa para a liberação da pista principal de São Paulo a partir das 12h de sexta-feira, dia 29/06, conforme contatos telefônicos dessa Superintendência com o Sr. Diretor, informo que providências estão em curso para os ajustes de NOTAM, tendo como referência a liberação da pista principal a partir da sexta-feira, 12h”*. Então, traduzindo, houve um preparativo para expedição de NOTAM, que é emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil. NOTAM são informações transmitidas aos aviadores do mundo todo. O procedimento é mundial. *“Em benefício da segurança operacional, eventuais complementações de obra nas transições do novo pavimento da pista para as taxiways, e quaisquer outros serviços nas laterais devem ser executados no período de paralisação das operações aéreas nas madrugadas.”* Então a ANAC nos instrui a que qualquer outro serviço necessário na pista deveria ser realizado durante as madrugadas, fora do horário de operação. *“Especificamente quanto à transição entre a pista e a taxiway Eco”... Taxiway Eco é a última intersecção da pista, aquela onde o avião infelizmente acidentou-se, de onde ele deveria ter saído e não saiu. É a última intersecção. Então, voltando: “Especificamente quanto à transição entre a pista e a taxiway Eco, deve ser priorizada sua execução. Caso não concluída até a liberação da pista, a complementação deverá ocorrer apenas nas madrugadas, e caberá a competente notificação pelos impactos na dinâmica das operações de*



decolagem pela Pista 17L. Para tanto, solicita-se que esta Superintendência seja mantida informada para coordenação de emissão do NOTAM.” Então, esse é um documento da ANAC informando à INFRAERO que estava tudo *ok*, que o NOTAM estava sendo emitido, e recomenda que nós dêssemos prioridade à Taxiway E — e que, se não fosse possível operar na Taxiway E, que nós informássemos para que eles emitissem um NOTAM de que a Taxiway E estava inoperante. Então, isso aqui é um documento em que a ANAC... Vejam só! A ANAC aqui não diz “*ok, você está liberado para uso*”. Mas ela deixa claro que está sabendo de tudo, inclusive expedindo NOTAM e emitindo instrução para após a pista estar liberada.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, apenas uma questão importante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Queria solicitar uma cópia desse documento para repassar aos Srs. Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Claro.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu não entendi, Brigadeiro, a explicação. Não ficou claro para mim se as NOTAMs foram... Eu entendi que houve um vencimento, ao meio-dia (às 12 horas). Me parece que não houve a renovação das NOTAMs — é isso? Porque o DCE é que pede as NOTAMs. Isso ficou confuso para mim, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Rocha, só vou pedir para que deixem o Relator concluir. A palavra está com o Relator.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu registrei sua pergunta, Deputado, e responderei.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode continuar. O senhor estava...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Certo, a cópia. *Ok*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - S.Exa. estava respondendo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor pode responder, se quiser, não tem nenhum problema.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sim, o NOTAM, Deputado. Realmente, ele foi expedido até o meio-dia da...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Foi renovado, Brigadeiro?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não foi renovado, porque a pista entrou em recuperação, conforme previsto. E recebi a recomendação: caso não conseguisse concluir a Taxiway E, deveria ser emitido um novo NOTAM. Foi essa a informação recebida. E mais ainda: as recomendações de que qualquer obra só poderia ser feita durante a madrugada, e assim por diante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com o Relator a palavra.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu vou voltar a isso depois, Brigadeiro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ok. Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Brigadeiro está respondendo ainda ao questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O objetivo é que o Deputado Rocha Loures aguarde sua vez. O Brigadeiro pode continuar respondendo, e V.Exa., Sr. Relator, pode interferir, senão todos os Parlamentares vão se sentir à vontade para interrompê-lo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Então, Deputado, esse foi o trabalho continuamente feito junto à ANAC. Eu acompanhei de perto essa obra, porque nós precisávamos realmente, ao meio-dia, inaugurar... Inaugurar, não; reabrir, entregar o tráfego aéreo à pista, porque havia um compromisso, um termo de ajuste de conduta assinado com o Ministério Público. Como, na verdade, a pista ficou pronta, Deputado, um dia e meio antes do meio-dia daquele... Nesse momento, a pista já estava pronta. Mas eu preferi, recomendei à engenharia, e eles fizeram mais um pente-fino; fizeram mais uma limpeza rigorosa da pista de modo a não ficar dúvida alguma. E, ao meio-dia, realmente ela foi reinaugurada. Eu recebi ligação telefônica dizendo que a pista estava pronta para ser entregue. Ela foi percorrida por engenheiros nossos e por engenheiros da ANAC, pelo pessoal da ANAC. A inspeção formal, a inspeção final foi realizada; todos os itens, os *checks* de verificação, foram concluídos pela fiscalização da obra e pela empreiteira, pelos nossos engenheiros. O NOTAM foi encerrado, o NOTAM ficou vencido ao meio-dia, e a pista foi reaberta ao tráfego. Estou falando da pista principal antes do acidente. A pista foi reentregue ao tráfego e entrou em operação normal.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora eu só queria só confirmar esta informação com V.Exa.: não existe um documento formal assinado pela ANAC, assinado pelos engenheiros da INFRAERO, dizendo *“essa pista pode ser reaberta aos vôos porque ela está dentro dos padrões estabelecidos internacionalmente”*?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não existe nenhum documento formal, expressamente formal, dizendo isso, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E se o senhor tivesse que apontar hoje o engenheiro que liberou a pista para inauguração, quem o senhor apontaria?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, seria um grupo de engenheiros. Eu não posso colocar... Primeiro, o gerente da obra, a pessoa que durante todo o exercício da obra esteve presente e, portanto, conhece cada centímetro daquele asfalto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem era o gestor do contrato? O senhor se lembra?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Se não me engano, Deputado, se não me engano, era o engenheiro Ernesto. Acho que era Ernesto o nome dele. Mas isso eu posso conseguir e repasso para o senhor: o gerente local da obra. O grupo de fiscalização, os engenheiros de fiscalização também pego. Eu posso passar para o senhor o grupo de fiscalização da obra. E o Superintendente de Empreendimentos, o engenheiro Armando Schneider, que esteve aqui hoje na Comissão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele era o chefe, não era?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sim, em princípio o chefe é o responsável. Em princípio, não; é responsável.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia nos dizer quais as medições e os testes que foram feitos pela INFRAERO para se certificar de que a pista principal estava em condições de operar com segurança, inclusive em dias de chuva?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, são inúmeros os testes que são realizados. O teste de atrito, por exemplo, é, talvez, o mais importante deles. Existem várias formas de testar atrito. As principais são o Mu-Meter, que eu acredito que já seja de conhecimento de todos os senhores; um outro se chama mancha-de-areia, em que é medida a texturização da pista através de infiltração de



areia; e ainda outro, que é o chamado pêndulo britânico. É um pêndulo arremessado contra a pista, de forma absolutamente controlada; e daí se mede a perda de energia desse pêndulo ao tocar a pista. Todos esses testes foram realizados pela INFRAERO, pela empresa, pelo consórcio que realizou, e pelo IPT. Então, a pista foi aprovada em termos de atrito e declividade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A liberação, Brigadeiro, da pista principal de Congonhas sem a execução das ranhuras para escoamento da água, os famosos *groovings*, estava prevista no contrato?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Estava tudo planejado conforme... Foi executado conforme o planejado, Deputado. A pista auxiliar, inicialmente a primeira pista a ser concluída, ela foi entregue ao tráfego sem *grooving*, a pista pequena, de 1 mil e 500 metros, e o *grooving* foi sendo realizado pela madrugada, conforme previsto, e já foi concluído. A pista principal foi colocada nas mesmas condições. Ela foi entregue ao tráfego sem *grooving* e com níveis de atrito muito alto, muito alto, o que permitia absoluta segurança nas operações. No País inteiro nós temos poucas pistas com *grooving*; pouquíssimas pistas são "gruvadas", e aquela estava dentro dos padrões, principalmente declividade. O problema crucial de poça d'água não existe naquela pista porque foi corrigida a geometria da pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu lhe fazer uma outra pergunta aqui, mais também de cunho pessoal assim, por uma curiosidade. O senhor acha normal liberar uma pista, como a pista de Congonhas, porque havia sido feita quase que praticamente uma pista nova — nós estivemos lá fazendo uma diligência, olhando, medindo, inclusive, a espessura da camada asfáltica — sem que se houvesse um atestado escrito, assinado ou pela ANAC ou pela INFRAERO? Como é que isto soa aos seus ouvidos, Brigadeiro, o senhor que é uma pessoa muito autêntica, que diz aquilo que pensa, que entende sobre essas coisas? Faço a pergunta porque me chamou a atenção isto: não ter havido uma liberação formal, por escrito, dizendo: "Esta pista está adequada para o funcionamento". Até mesmo porque todos nós aqui somos conhecedores e sabedores de que todos os equipamentos, os instrumentos, as aeronaves, os pilotos, as aeromoças, todos os que atuam no setor eles têm sempre uma certificação. O piloto é certificado para pousar e aterrisar em certas pistas, em certos aeroportos. As aeromoças, os



comissários, enfim, tudo tem uma certificação. Essa pista é uma pista nova que foi construída praticamente... Nós chamamos de reforma, mas ela quase que foi uma pista reconstruída na sua totalidade. Como é que o senhor enxerga isso? Não precisaria ter uma autorização por escrito? Alguém teria que atestar por escrito a condição, liberar para que ela fosse utilizada para pouso e decolagem?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, uma obra como essa... Eu tenho inclusive aqui e deixo com V.Exa. um perfil do que foi feito na pista: o desenho de como ela era, as inclinações, as poças de água, a declividade, o trabalho de sub-base que foi feito, e, finalmente, a geometria, que foi corrigida. O senhor vê que foi basicamente uma correção de geometria, o que não significa necessariamente uma grande reforma na pista. Ela foi, sim, a geometria foi totalmente reformada. Essa pista, a partir de 2004, início de 2004, por aí assim, ela começou a apresentar deformações sérias, tanto, Deputado, que ela operava com essas deformações, bastante deformações, e com sérias restrições: ao menor sinal de água, parava o voo; ia um funcionário da INFRAERO medir os 3 milímetros de água; usávamos um aspirador de água. Nós inventamos um aspirador para retirar água da pista. Isso antes de se fazer a obra. Quando a geometria da obra foi feita, esse problema acabou; não houve mais empoçamento de água. Então o laudo final, Deputado, dependeria fundamentalmente de alguém que acompanhasse essa obra do início ao fim, de um fiscal que acompanhasse essa obra do início ao fim, porque depois da obra concluída não há mais... A inspeção é visual apenas. A não ser que se faça uma perícia, como a Polícia Federal fez, mas uma perícia que também vai analisar corpo de prova. Mas ela não vai até a sub-base, não vai lá no fundo da pista ver o que aconteceu. Então, a fiscalização feita na obra e o trabalho dos engenheiros e uma inspeção rigorosa visual no final nos pareceu suficiente. Agora, eu reconheço, Deputado, que uma coisa dessas não pode ficar sem aprendizado. Eu, inclusive, vou sugerir que, daqui para frente, em toda e qualquer obra, haja um certificador — veja bem que não é um fiscalizador — um certificador. Agora, ele não pode certificar no último dia, Deputado. Ele precisa acompanhar essa obra do início ao fim, estar diariamente, para, no fim, dizer: *ok, realmente, foram cumpridas*. E não apenas os fiscais, como nós temos. A responsabilidade grande, sem dúvida nenhuma, é do



último engenheiro que inspecionou aquilo. Agora, há uma grande responsabilidade também dos fiscais da obra, das pessoas que acompanharam a realização da obra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A própria INFRAERO, ANAC ou DECEA emitiram alguma restrição operacional em relação à pista principal de Congonhas quando da sua liberação?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, a pista foi liberada sem restrição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sem restrição.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A questão da pista escorregadia - fala-se muito em pista escorregadia - todo piloto é obrigado, é obrigação até ética do piloto, ao observar alguma coisa estranha na pista, deve informar à torre de controle ou órgão de tráfego com quem ele se comunicar. E pista escorregadia é uma coisa absolutamente... Não vamos dizer que é natural, mas todo piso fica escorregadio quando molhado. Qualquer manual de avião que o senhor consultar, o senhor terá as tabelas de pista seca e as tabelas de pista molhada. Então, pista molhada, todo piloto sabe que ele vai precisar de mais x metros de pista em função do peso e da velocidade dele, e o piloto é obrigado a avisar que percebeu alguma coisa estranha na pista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem conhecimento de algum outro laudo técnico emitido por outra instituição, que não a INFRAERO, atestando as condições operacionais da pista e o que diz esse laudo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu tenho uma confiança muito grande nos testes feitos pelo IPT, de São Paulo. Esses testes estão aqui. Acho que já foram enviados para a Comissão. A Polícia Federal fez perícia. Não tive acesso ao resultado da investigação da Polícia Federal, mas nós acompanhamos o trabalho da Federal. Nos pareceu um trabalho profundamente técnico e muito meticuloso. Inclusive, recolheram mais de 15 corpos de prova. Então, eu acredito que o laudo da Polícia Federal também será muito importante, além do laudo do investigador oficial do CENIPA, da Aeronáutica. Eu vi também, não sei se é verdade, que a CPI do Senado — não sei, isso eu ainda não confirmei — iria pedir uma investigação independente também do Exército, em termos de pavimentação, mas não confirmo.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Certo. Sobre as condições operacionais da pista principal do Aeroporto de Congonhas, após o acidente aéreo



com o avião da Pantanal, na véspera do acidente com o avião da TAM, a INFRAERO adotou alguma medida restritiva em relação à pista principal?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, senhor. Não foi alterado nenhum procedimento operacional em relação à pista. Estava sendo mantido o que vinha sendo feito ontem. O acidente da Pantanal ocorreu e não poderia, de imediato, ser atribuído à pista. Seria necessário, realmente, esperar o resultado daquela investigação. Não sei se V.Exa. assistiu ao filme do acidente da Pantanal. O avião estourou um pneu. Houve uma série de incidentes com aquele avião. E, é claro, não vou antecipar nada, porque seria irresponsabilidade minha falar sobre isso. Mas os ATRs são aviões... Aquilo é um projeto militar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O avião estourou o pneu?! Eu ouvi o senhor falar...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, houve... O avião terminou com um pneu estourado. Isso tudo a investigação vai mostrar, Deputado? Agora, o senhor vê que aquilo é um avião militar, um avião com projeto militar que não deu certo, mas que se transformou num grande projeto civil. Aquele avião é projetado para operar em pista de grama molhada. E não existe nada mais escorregadio no mundo do que grama molhada. Então, há que se pensar com muito cuidado sobre... Mas não foram tomadas medidas excepcionais, não. Apenas a limpeza da pista, porque voou terra na pista quando ele saiu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A INFRAERO recebeu formalmente alguma reclamação, recomendação ou relatório de perigo por parte dos controladores da Torre do Aeroporto de Congonhas, das empresas aéreas ou por parte dos pilotos das aeronaves que utilizaram a pista recém-reformada, durante os dias em que choveu sobre a mesma?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A Torre de Controle é a autoridade máxima do aeroporto para efeito de tráfego aéreo, e a Torre de Controle de São Paulo sempre acionou a INFRAERO sempre que algum piloto falava em pista escorregadia. Sempre isso foi feito. Normalmente, o tráfego é interrompido entre 5 e 7 minutos, quando a equipe entra para verificar se há poça d'água. O problema crucial é poça d'água, aquaplanagem, possibilidade de aquaplanagem. Após a



correção da geometria da pista, nunca mais foi vista poça d'água; porque aquilo é uma ladeira, a água escorre normalmente pelo declive da pista em ambos os lados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A INFRAERO adotou nos dias em que antecederam o acidente, ou no dia do acidente, quando chovia sobre o aeroporto, alguma medida em relação à pista principal, tendo em vista as reclamações dos pilotos de que a mesma estava escorregadia?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, não. O aviso de pista escorregadia é informado pelo piloto à Torre, e a Torre informa aos pilotos em aproximação que o piloto anterior informou "pista escorregadia". Isso aí é competência de cada piloto; primeiro, com o manual do seu avião, deve saber que está pousando numa pista molhada e quantos metros ele vai perder de pista por causa disso. Compete também ao piloto avaliar o tipo de freio que ele vai aplicar de acordo com as tabelas, com os manuais do avião, também levando em consideração a condição de pista molhada. E o julgamento final é do piloto, mas eles todos são avisados, sim, de pista escorregadia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Momentos antes do acidente, a pedido da Torre de Controle do Aeroporto de Congonhas, foi solicitada uma vistoria das condições da pista principal, uma vez que chovia. A mesma estava molhada, e havia diversos relatos de pilotos de que a mesma estava escorregadia. Quem é a pessoa ou setor, no aeroporto, responsável pela realização dessa vistoria?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Essas vistorias são feitas pelo pessoal de operações do aeroporto, que fica de prontidão para esse tipo de acionamento da Torre. Não há muito tempo a perder. Assim que a Torre aciona, eles entram numa viatura, autorizada pela Torre, que interdita a pista; entra-se na pista para percorrer a pista e verificar. Quando o piloto diz onde ele sentiu o problema, fica mais fácil, e a viatura já vai exatamente ao local. Quando não, a pista é percorrida em busca principalmente de poças d'água. Considerando que o atrito da pista está bom, o problema é poça d'água. Nesse caso específico, a informação que eu tive é de que não foi possível fazer a medição exatamente porque não havia poça d'água. Havia, sim, pista molhada.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o senhor sabe de que forma é feita essa vistoria, como é que é medido o nível da camada das lâminas de água que estão sobre a pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A vistoria é basicamente visual. Se houver uma poça d'água, aí se vai lá e se mede com uma régua. Não havendo poça d'água, não há o que medir. Foi o que aconteceu. Eu me preocupei muito com isso, Deputado. Com esse último pedido da Torre de Controle, não havia realmente... Como, depois, eu fui pessoalmente. Na noite do acidente, eu estava lá e percorri a pista ainda interditada, é claro, para ver se havia empoçamento de água. Continuava chovendo e, realmente, não havia empoçamento de água nenhum. Embora a chuva ainda estivesse forte, Deputado — tenho que reconhecer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quem é que autoriza a liberação da pista após a vistoria? A pessoa que vai lá vistoria, faz um contato com a torre diz que está tudo ok e que pode... Isso é feito de forma dialogada apenas? Não há um documento?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Há um documento de liberação, que é o NOTAM. O senhor viu o que aconteceu; a imprensa inclusive divulgou bastante: a liberação da pista após o acidente. Ela foi liberada às 12h20, e eu estava lá. E, depois, ela ficou fechada por mais 2 horas. Exatamente porque o NOTAM não estava no sistema.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas toda vez que fecha, inclusive para se ir lá fazer averiguação, no retorno precisa ter o NOTAM?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, o NOTAM é durante períodos prolongados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Prolongados?!

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Prolongados. Naquele momento de interdição, não. A Torre interdita momentaneamente, suspende o vôo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E essa autorização é feita por telefone ou por rádio pela pessoa que foi lá e olhou a pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, é. É por rádio a comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não há um documento formal...



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não. Informa “pista escorregadia, setor tal”. A viatura vai lá e confirma, via rádio, ao controlador da Torre.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só um minutinho. Gostaria de pedir à platéia que se mantivesse em silêncio. Quem tiver algum assunto para tratar, que tratasse no corredor porque o depoimento é importante. Todos estão aqui em função do depoimento e a qualidade dele está sendo prejudicada pelo excesso de falatório.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu gostaria de acrescentar, Deputado, que essas comunicações via rádio são todas gravadas. Não existe um documento formal, mas todas essas comunicações são gravadas. Tudo em aeroporto é gravado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. O senhor teria o nome da pessoa que fez a vistoria naquele dia do acidente? Essa vistoria anterior?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, eu não tenho o nome aqui, mas é fácil de conseguir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia nos informar isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Positivo. Informarei depois.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Alguns questionamentos sobre o contrato e a execução das obras das pistas auxiliares e principal do Aeroporto de Congonhas. O gestor do contrato o senhor já disse aqui quem era. Qual a empresa ou as empresas responsáveis pela execução do contrato e de que forma se deu essa escolha? O senhor nos poderia nos explicar aqui?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Houve uma longa discussão, um longo estudo, Deputado, sobre a melhor forma de fazer essa obra. Se seria por uma licitação formal, se seria... Bom, ao final, chegou-se à conclusão — e nós conversamos com muitas pessoas, consultamos muitos setores jurídicos. E decidiu-se pelo convite aos 4 consórcios que já estavam pré-qualificados para a obra. Eu não acompanhei de perto, não fiquei colado nisso, mas até onde eu sei 2 desses consórcios desistiram e um saiu vencedor por menor preço. Assim que me foi apresentado isso, nós recomendamos não aceitar de imediato, e daí houve negociação. Eu não sei exatamente quanto, mas 1 milhão e pouco... Acredito que baixou o preço; eles me informaram que tinham conseguido baixar o preço. E assim



foi feita essa obra. Ela foi desconectada da Torre de Controle. Inicialmente, essa pista principal seria construída junto com a da torre. Como a torre não representava uma emergência, uma vez que nós temos uma torre lá funcionando, foi feita só a obra principal, a da pista principal. E a torre foi tirada disso aí para uma outra ocasião melhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Os prazos de execução das obras foram cumpridos dentro do cronograma previsto? Ou seja, foram respeitados os tempos necessários para a realização das obras?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Foram respeitados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A INFRAERO recebeu algum tipo de pressão por parte das empresas aéreas para acelerar os trabalhos de engenharia, a fim de antecipar a entrega das pistas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, não houve de forma alguma pressão das companhias aéreas. Agora, não se pode negar uma coisa, Deputado. Quando o senhor faz uma obra num terminal de passageiros, todo mundo acha uma maravilha aquilo. Uma obra numa pista em que implica mudar rotas, mudar de balcão de *check-in*, levar passageiros de ônibus para outro aeroporto, é evidente que isso afeta as empresas aéreas que, de alguma forma, reclamam. Mas a reclamação é livre. Nesse caso, eu não sofri pressão nenhuma. Aliás, não aceitaria sofrer pressão nenhuma de empresa nenhuma para acelerar obra nenhuma. Agora, digo para o senhor, afeta, sim, as empresas aéreas. E elas gostariam realmente que tudo fosse feito ou, aliás, que nem fosse feito; que fosse a coisa feita da forma mais rápida possível, e assim por diante.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual o custo inicial do contrato e quantos aditivos de valor o mesmo já recebeu até o momento e ainda poderá receber?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não tenho o número exato, mas a obra final, com todo os aditivos, é alguma coisa em torno de 180 milhões. Não tenho o número exato, mas posso conseguir esse número também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Obra final do aeroporto, não do conjunto.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Do conjunto que inclui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da pista só.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, a da pista foi 19 milhões e pouco, a pista principal. O conjunto completo é que envolvia outra coisa. A pista principal foi a emergência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E houve aditivos ou não?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Como?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Houve aditivos ou não nesse contrato da pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, espera aí, Deputado! Espera aí, que eu cometi um engano aqui. Eu estou confundindo Congonhas com Guarulhos. A obra de Guarulhos é que saiu por esse preço aí. Eu posso conferir isso com... Pega para mim o valor exato aqui. Mas houve aditivos, sim, houve aditivos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na obra de Congonhas.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Na obra de Congonhas. Houve aditivos, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se o senhor puder ter essa informação.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Daqui a pouco o senhor terá essa informação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Houve algum apontamento qualquer por parte do Tribunal de Contas da União em relação a esse contrato da pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Houve, e muito. O Tribunal de Contas da União atuou forte nessa obra de Congonhas. Existe um elenco de irregularidades apontadas pelo Tribunal, elenco bem razoável de irregularidades. Isso está sob jurisdição do Tribunal de Contas. Ainda não há julgamento final do Tribunal, mas existe sim. Existe á julgamento final do Tribunal, mas existe sim. Existe uma série muito grande de irregularidades apontadas pelo Tribunal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Estou me referindo a obra do aeroporto e pista auxiliar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E com relação à pista principal também houve apontamentos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, até o momento não. Mas a documentação está no Tribunal, deve estar chegando no Tribunal agora.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eles não começaram a examinar isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sobre o acidente com o Airbus da TAM, na opinião de V.Exa. as condições físicas da pista principal contribuíram para o acidente com o Airbus da TAM?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, um acidente aéreo é sempre alguma coisa de alta surpresa. É possível sim, é possível que não. Eu acredito... Só a investigação, a análise de... principalmente a análise de dados de voo da caixa-preta de dados é que poderá informar sobre acelerações ou desacelerações bruscas e por que isso aconteceu. E a interpretação daqueles gráficos é capaz de mostrar claramente a influência do piso sobre o acidente. Isso aí a caixa-preta de dados ela é definitiva para informar isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda para V.Exa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sr. Relator, me perdoe. Só para contribuir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós vamos ouvir a caixa-preta amanhã. Portanto, essa informação que o Brigadeiro deu é importante. Quer dizer, pelas informações, pelos dados técnicos da caixa-preta, nós teremos oportunidade de saber se a questão do piso teve uma influência nesse processo. O senhor está afirmando isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É. São 2 tipos de caixa-preta. Uma é a caixa de voz, de áudio. O senhor vai ouvir o som da cabina dos pilotos. O outro são dados de voo, dados de performance do avião. Eu não tenho aqui o número. São 170 dados, se não me engano, que essas caixas registram.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quinhentos e oitenta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sim, mas a questão da pista nessa caixa-preta de dados técnicos é possível avaliar a interferência ou não nesse processo do acidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É possível deduzir ou induzir. Por exemplo, se o avião estava numa determinada velocidade e não houve nenhum movimento de motor; se o piloto não mexeu em nada ou se ele deu uma torcida na



sua direção, isso os técnicos, a perícia vão mostrar. Isso pode ser consequência de uma poça de água.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso pode ser até importante para a gente perguntar amanhã ao Brigadeiro Kersul sobre essa questão. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Agora, Deputado, não são dados cruzados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Claro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eles precisam ser interpretados à luz de uma perícia bem feita. Mas é perfeitamente possível localizar isso, sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está bem, obrigado.

Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Brigadeiro, eu sei que V.Exa. não é um especialista em aeronaves, mas é uma pessoa que tem falado muito sobre todos os temas e tem se aprofundado sobre essa questão aeroportuária e do sistema de aviação civil do nosso País. Para V.Exa. o fato de o Airbus da TAM ter pousado com um de seus revoadores inoperantes, ou pinado, como é chamado, isenta a pista principal de Congonhas do acidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, Deputado. Eu defendo uma avaliação completa e o final da investigação. Eu acho que um dado isolado não significa nada. É preciso realmente que... O piloto pode nem perceber que ele pode ter dado uma pequena derrapada na pista. Pode até ser imperceptível ao piloto, mas não é imperceptível aos sensores instalados no avião. Então, eu acredito que só o final da investigação dirá realmente todos os fatores contribuintes. Como opinião pessoal minha, que eu não deveria dar aqui, mas vou expor ao senhor, eu acredito que, se houve contribuição da pista, ela foi ínfima, principalmente por ela ser pequena. Ainda assim, eu acredito que, se houvesse mais 500 metros naquela pista, aquele avião iria atravessar mais 500 metros, não iria parar. A velocidade em que ele estava e o desgoverno em que estava o avião. Aí, a caixa-preta de voz vai provavelmente dizer se os pilotos tinham consciência ou não do que estava acontecendo dentro do avião. Se eles não tinham consciência, Deputado, mais 5 quilômetros de pista não iam resolver.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a responsabilidade da INFRAERO em relação à legislação e à fiscalização das edificações e ocupações dos espaços situados no entorno dos aeroportos? Nós tivemos agora a notícia de que um prédio foi construído no final da cabeceira da pista de forma, digamos, estão falando, de forma irregular. V.Exa. saberia nos informar se a legislação permite a construção, por exemplo, de postos de combustível junto aos aeroportos? Ou, mais especificamente, de quem é a responsabilidade pelo fato de haver um posto de combustíveis na cabeceira da pista principal de Congonhas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, existe toda uma legislação sobre isso, sobre gabaritos, zoneamento de aproximação. Na medida em que os equipamentos ficam mais precisos, é necessário maior largura, até para dar maior segurança aos aviões. Itens de risco, como postos de gasolina, depósitos de gás, gasodutos... Não é só posto de gasolina, uma série de instalações que representam risco ou possam representar risco, está tudo legislado. Eu não tenho na cabeça aqui as distâncias, mas isso tudo está legislado em norma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De quem é a responsabilidade de fiscalizar isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O zoneamento fora da área portuária é responsabilidade das prefeituras locais, que são obrigadas a cumprir a lei de zoneamento aeroportuário, zona de proteção.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o senhor acha normal ter um posto de gasolina no final da pista, da cabeceira da pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, Deputado, eu não tenho certeza exata da posição daquele posto em relação ao eixo da pista. Não sei se ele estaria dentro ou fora. A Comissão de Inquérito certamente vai chegar a uma conclusão. Mas, de qualquer forma...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas certamente ele estava numa área de perigo, não estava?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós tivemos já vários casos de pedido para instalação de posto de gasolina em áreas e nós atuamos junto à ANAC, junto às prefeituras locais para não permitir a instalação no eixo de aproximação da pista. Nas laterais, desde que distante, não há problema nenhum.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas no caso daquele ali, quase poderia ter gerado uma tragédia maior, não é? Especificamente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem dúvida alguma, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Algumas perguntas finais. Eu não vou dizer últimas perguntas porque a lista é grande aqui, mas são perguntas finais, assim, do processo. As recentes resoluções do Conselho Nacional de Aviação, o CONAC...

Antes de entrar nestas perguntas aqui. Hoje nós fomos surpreendidos aqui, Brigadeiro, com o tema do Aeroporto de Guarulhos, que está recebendo um conjunto de vôos oriundos de Congonhas. E uma das informações que nós recebemos aqui é de que a pista principal do Aeroporto de Guarulhos está chegando à casa dos 20 anos de existência, e que ela teria necessidades urgentes e prementes de reformas.

A pergunta é a seguinte: V.Exa. sabia disso? Quais os procedimentos que estão sendo tomados para a realização dessas reformas e qual o prazo para realização dessas reformas? Eu lhe faço essa pergunta porque, pelas declarações feitas pelo Engenheiro Schneider, hoje, pela parte da manhã, ele coloca quase que uma exigência imediata de realização daquela obra de reforma da pista principal de Guarulhos. E nós vamos encaminhar, com autorização do Presidente, uma correspondência desta CPI indicando que seja realizada, o mais rapidamente possível, aquela obra de recuperação da pista principal de Guarulhos em função, inclusive, das afirmações que foram feitas aqui, pela parte da manhã, pelo engenheiro responsável por esta questão na INFRAERO. A pergunta é: o senhor tinha esta informação? Quais são os procedimentos que estão sendo adotados? E qual é o prazo para realização daquela obra que, por tudo o que nos colocaram aqui, é importante para aquele aeroporto, para garantir a segurança, inclusive, daquele aeroporto?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós temos conhecimento, sim, Deputado. E os 2 aeroportos, Guarulhos e Congonhas, são vistos por nós como se fossem um aeroporto único, é um aeroporto com 4 pistas, só que distante uma da outra. Na verdade, o senhor tem que ter a visão integrada disso. Então, o plano era uma das pistas de Guarulhos, que foi feita; em seguida, a pista auxiliar de Congonhas; em



seguida, a pista principal de Congonhas; e, por último, essa pista a que o senhor se referiu lá em Guarulhos. E isso foi feito, até que estamos agora... chegamos nela. Essa pista realmente está com mais 20 anos de uso, está chegando ao fim da vida útil. Uma parte dela tem 18 anos de uso. Ela foi alongada quase que imediatamente após a construção e é uma parte que está razoavelmente preservada. A pista apresenta problemas de velhice natural de pavimento. A posição do Engenheiro Schneider é uma posição bastante conhecida. Coincide com a de vários outros engenheiros. A nossa idéia é realmente fazer essa pista o mais rápido possível. Agora, nós temos o seguinte problema: a questão de desanuviar, descompactar o Aeroporto de Congonhas. Com a necessidade de transferir em torno de 21, 22, 23 vôos, a pista do Aeroporto de Guarulhos, como uma pista única, ela vai comprometer todo esse projeto e vai criar problemas também de um retorno, que não vamos chamar de insegurança, mas as coisas não correriam tão bem como nós estamos planejando. Hoje, de manhã, nós tivemos uma reunião com o Sr. Ministro da Defesa, a INFRAERO, a ANAC, o Comando da Aeronáutica, o DECEA e analisamos com bastante cuidado isso. Neste momento, a equipe de engenharia está reunida. Nós estamos buscando uma alternativa, porque a coisa não é tão binária: faz ou não faz. É possível se fazer coisas usando determinados artifícios. Por exemplo, nós podemos iniciar a obra principal da pista, de imediato, fazendo ela por degraus. Existe um sistema que se pode fazer isso em engenharia, em que se faz uma parte da pista e deixa um pequeno degrau; e aquilo é interditado. Então, uma pista de 3 mil e 700 metros, por exemplo, pode perder 200 metros sem problema nenhum. Um único problema que aconteceria é que perderia o ILS categoria 2.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas se ela perder 200 metros no meio, ela vai criar problema.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não. Claro, nós começaríamos a partir de uma das cabeceiras até o limite possível. Daí para frente, se nós pudéssemos, por exemplo, interditar aquela pista entre meia noite e 6 horas da manhã, que no caso de Guarulhos afetaria muito pouco o aeroporto — se o senhor ver Guarulhos de madrugada, é tranquilo —, nós podemos continuar fazendo esse



trabalho pelas madrugadas adentro, e, no resultado final, essa pista teria uma interdição de muito pouco, 5 a 6 dias.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso é mais ou menos consertar um carro andando — não é, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, reparo de pista normalmente é feito assim, Deputado. O senhor interdita um pedaço, faz aquela parte durante a noite...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou abastecer um avião de guerra no ar, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É absolutamente normal se fazer reparo em pista, como se faz em estrada. Veja bem, Deputado, não estou querendo fazer a grosseria de comparar uma pista com uma estrada, não é isso, mas o conceito é mais ou menos aquele: interditar e fazer um desvio. No caso da pista, não é interdição lateral, e, sim, interdição em profundidade. E isso é possível ser feito, ainda mais numa pista gigantesca como é essa pista de Guarulhos. E isso, Deputado, o Ministro da Defesa determinou que nós tivéssemos uma resposta para ele até amanhã. Então, amanhã, antes das 17 horas, eu estarei entregando ao Ministro as alternativas de Guarulhos, de Congonhas e de Viracopos também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa preocupação está no horizonte, então, está na pauta. Até amanhã, teremos...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Até amanhã, às 17 horas, nós temos que entregar ao Sr. Ministro da Defesa uma solução para 3 problemas: aceleração do *grooving* de Congonhas, aumento da capacidade do Aeroporto de Campinas e uma proposta de solução de engenharia para a pista de Guarulhos. Amanhã, às 17 horas, o Ministro terá isso na mão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. As recentes resoluções do Conselho Nacional de Aviação, o CONAC, determinaram, entre outras ações a serem implementadas, a restrição do Aeroporto de Congonhas para vôos de distribuição para outros pontos de conexões, escalas, vôos fretados e *charter*, tendo em vista a condição de saturação total daquele terminal e os riscos que o mesmo possui enquanto um *hub*, tendo em vista sua localização geográfica. Alguma vez a INFRAERO, quando demandada pela ANAC, não autorizou alguma HOTRAN



solicitada para Congonhas, uma vez que a própria ANAC alega que só concedia essas licenças com autorização da INFRAERO e do DECEA?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Uma coisa, Deputado, é a pergunta pura e simples: às 22 horas e 14 minutos você pode receber um avião Boeing 737-700? Pode, posso receber. E isso não significa que aquele avião não vai estar tumultuando o tráfego aéreo. O problema de Congonhas, Deputado, é a operação no limite, sem nenhum pulmão de expansão. Então, quando se opera um sistema no limite, qualquer coisa que exceder esse limite, alguma coisa vai explodir; é aquele negócio da caldeira, alguma coisa vai explodir. Congonhas chegou a um ponto em que, com aqueles 48 *slots*, *slots* esses que amarravam o País inteiro, quer dizer, um avião que estava em Manaus, em Macapá ou em Campo Grande dependia de uma decolagem de um avião de Congonhas para o sistema fechar... Qualquer coisa que aconteça, não só em Congonhas, mas em Campo Grande, em Macapá ou em Porto Alegre, termina afetando tudo. Ou seja, falta...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tinha esse diagnóstico, sempre teve esse diagnóstico?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Isso não é nem diagnóstico, Deputado. Isso é uma coisa mais ou menos óbvia. Todos nós sabíamos disso. Quando um sistema opera no limite, ultrapassado esse limite, alguma consequência vai acontecer. No caso específico nosso aqui, a consequência é paralisação, atrasos, cancelamentos de vôo, assim por diante. Isso não afeta a segurança do vôo, mas afeta o bom funcionamento do sistema. Quando o senhor tem folga...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em algum momento V.Exa. colocou isso no papel ou a INFRAERO impôs, em algum momento, qualquer limitação à ANAC ou às empresas aéreas devido às condições de saturação do aeroporto ou devido a sua localização geográfica?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, nós nunca colocamos isso no papel, até porque não é competência da INFRAERO cuidar de malha aérea nem dessa questão. Quanto ao aeroporto, sob o ponto de vista puramente da INFRAERO, 48 *slots*, é um sacrifício para a empresa trabalhar com 48 *slots*. Mas nós nos desdobrávamos para cumprir o que estava sendo determinado. Agora, esse assunto foi tema muitas vezes de conversa, sim. Muitas vezes se conversou sobre isso,



sobre essa necessidade de dar uma margem, dar uma flexibilidade, uma margem de segurança à malha aérea em Congonhas. Agora, não basta só tirar, não adianta tirar o *hub* de Congonhas e botar em outro aeroporto. Então, se o senhor vir a resolução da ANAC, ela distribui, isso está distribuído... Do CONAC. Isso está distribuído de uma forma bem mais inteligente, e acredito que vai surtir efeito. Talvez depois até tenha que ser reorganizado o próprio aeroporto de Congonhas. Quando a poeira assentar disso tudo, provavelmente isso será feito por proposta da ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Exa., quais as conseqüências que as resoluções do CONAC causarão para a aviação comercial brasileira?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, sob o ponto de vista da segurança de voo, eu digo ao senhor que as conseqüências não são, não têm grande importância em termos de segurança de voo. Se bem que, quando o senhor diminui qualquer concentração aérea, pelo menos estatisticamente, está reduzindo automaticamente a possibilidade de acidente. Com relação ao tráfego em si, aos passageiros, à carga aérea, tudo isso, eu acredito que a coisa irá melhorar muito, Deputado, porque os atrasos diminuirão, as companhias aéreas poderão ser mais responsabilizadas, mais cobradas. Eu acredito que essas resoluções do CONAC vieram em boa hora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Duas últimas perguntas: por qual razão V.Exa. declarou à imprensa recentemente — e essa não é a dos pepinos — que os preços das passagens aéreas devem aumentar?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputado, realmente, não é competência da INFRAERO tratar de preços. Isso é uma análise econômica por parte da ANAC. Agora, é uma conclusão mais ou menos óbvia, Deputado, a que eu cheguei em caráter pessoal. Quando o senhor trabalha com margens mínimas e alta eficácia do sistema... É o que eu falei, o sistema no limite, o senhor leva o sistema no limite. Um avião que voa 15, 16 horas por dia... 13, vamos colocar 13 ou 14 horas por dia, faz uma malha absolutamente integrada, do tipo Porto Alegre a Macapá, pousando 8 vezes no caminho, com tripulações absolutamente presas àquela malha, ou seja, se um piloto ficar com febre, não tem um piloto no caminho para substituí-lo, o avião pára. Isso é absolutamente econômico, Deputado. Isso é



altamente lucrativo, digamos assim. A coisa é boa, é muito bom fazer isso. No momento em que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a culpa é de quem, por essa malha, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, as malhas aconteceram, foram sendo solicitadas ao longo do tempo, foram sendo concedidas. Eu realmente desconheço detalhes por que isso aconteceu. Mas aconteceu. Aí, Deputado, um elemento concedente qualquer diz: *"Não, isso vai mudar"*. E você vai ter que ter um avião reserva, uma tripulação reserva, vai ter que colocar uma base no Rio de Janeiro, ou seu vôo 2828 vai terminar em Salvador. Em Salvador ele passa a ser 3000. Isso muda completamente a configuração. Isso, evidentemente, reduz a eficácia financeira desse vôo. Aí entra também uma opinião muito pessoal: eficácia financeira de uma empresa prejudicada, a tendência é isso cair nos braços do consumidor, do usuário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. acha que o processo de liberalização para o mercado regular, as linhas para onde elas devem ir ou voltar e a liberalização para a determinação do preço das passagens na mão das companhias aéreas foi um elemento importante e fundamental para que nós chegássemos a essa malha aeroviária nacional?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem dúvida nenhuma que a liberalização foi um fator importante. Eu sou plenamente a favor da liberalização. Acho que o mercado tem que regular mesmo as coisas e tal, mas dentro de determinados limites. Mas não há dúvida nenhuma que a liberalização contribuiu para que as empresas, de acordo com as suas necessidades, a sua demanda de mercado, estabelecessem suas malhas. Agora, chega a um ponto em que há realmente um elemento regulador. Um marco regulatório qualquer tem que colocar uma certa disciplina nisso, em prol da segurança e do interesse público. O interesse público aqui está acima, o interesse público maior está acima do interesse de cada empresa. Eu, pelo menos, penso assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma última pergunta, Brigadeiro: quais as condições dos terminais de passageiros e das pistas dos aeroportos de



Viracopos, Confins, Santos Dumont e de Jundiaí para receberem parte da demanda de passageiros de Congonhas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O senhor citou Viracopos, Jundiaí, Santos Dumont...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E Confins.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ... e Confins.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Relator, se me permite, peça para incluir o Terminal 1 do Galeão...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Terminal 1 do Galeão.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... do Aeroporto Tom Jobim, o Terminal 1, que é uma tragédia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Relator, sobre essa pergunta...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aliás, agora parece que aqueles terminais que estavam à disposição da VARIG começaram a ser utilizados pelas companhias aéreas para poder desafogar a concentração que tinha em alguns terminais.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Relator...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, essa desconcentração a que o senhor se refere já aconteceu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não. É sobre esse assunto ainda, Deputado?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É sobre o assunto da margem de lucros das empresas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas deixa...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor se referiu ao aumento das passagens, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado Zarattini

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Por outro lado, houve um aumento enorme no lucro das empresas. Então, até que ponto não seria possível equilibrar e reduzir os ganhos das empresas, ao invés de se aumentar as tarifas dos passageiros?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, inicialmente, vou responder a pergunta do Deputado Marco. Com relação a Viracopos, é um aeroporto essencialmente cargueiro. Ele só pode receber 11 aviões de passageiros e 11 cargueiros. Ele tem uma capacidade para 2 milhões de passageiros. Hoje está operando com 800 mil. Ainda temos uma folga de 1 milhão e 200 mil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando o senhor fala 11, são 11 horas, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, 11 boxes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah! Onze boxes.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Onze vagas, digamos assim, para estacionar aviões, o que é pouco, muito pouco. No momento atende, mas, havendo um deslocamento para lá, é pouco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas Congonhas tem quantos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Depende do *mix* de aviões. Em torno de 68, 70. É muito maior. Bom, no caso de Viracopos, nós temos, então, uma folga de 1 milhão, em torno de 1 milhão e 200, 1 milhão e 300 mil passageiros. Com essas medidas que estão sendo adotadas, é absolutamente necessário preparar Viracopos para uma demanda muito maior. E a idéia é fazer com que, pelo menos até março do ano que vem, o aeroporto esteja com capacidade para receber entre 4 milhões e 4 milhões e meio de passageiros/ano. Nós estamos estudando uma forma de fazer isso sem mexer no terminal, sem fazer obras no terminal de passageiros. Sala de embarque e sala de desembarque. Isso é o que importa fazer. Ele precisa chegar num lugar e embarcar, e num lugar e desembarcar. Isso é possível. Eu já havia determinado a algum tempo atrás. Já há 2 meses estamos expandindo a área de embarque de Viracopos. E eu acredito que em 40 dias vamos duplicando a capacidade de embarque em Viracopos. A pista de pouso precisa só de manutenção, esse trabalhozinho rotineiro de selagem. A pista de táxi de Viracopos precisa de uma intervenção grande, mas que não afeta em nada o movimento do aeroporto. Com relação a Jundiaí, esse não é um aeroporto da INFRAERO. Eu não tenho conhecimento mais profundo sobre Jundiaí, mas reconheço que é uma excelente alternativa para desviar a aviação geral, pode desafogar muito o terminal de São Paulo. Com relação ao Aeroporto Santos Dumont, ele teve um aumento



muito grande na capacidade de passageiros. Nós vamos trabalhar agora em um problema que está pegando no Santos Dumont, que, por incrível que pareça, é o enrocamento. O mar está batendo. Aquelas barcas, quando passam, jogam água. Vamos ter de fazer uma obra de enrocamento. Vamos fazer uma reparação de atrito de pista também no Santos Dumont, mas coisa rotineira. O Santos Dumont pode receber ainda uma massa considerável de passageiros, mas não pode acontecer no Santos Dumont o que aconteceu em Congonhas. Só que no Santos Dumont é muito pior, o Aeroporto Santos Dumont é muito pior do que Congonhas. Apesar de estar no nível do mar, a pista é mais curta, ele não pode ter uma aproximação em ILS, porque, numa arremetida, o Pão de Açúcar é limitador. Então, tem uma série de problemas no Santos Dumont, e tem de ter muito cuidado para não saturar o Santos Dumont. Mas a ANAC tem plena consciência disso e não vai permitir. Com relação ao Confins, é um aeroporto ainda bastante ocioso. Ele tem alguns problemas de *lay out* interno. O terminal tem problemas de *lay out* e nós estamos trabalhando. Já há um grupo de arquitetos trabalhando para modificar aquele *lay out*. O senhor consegue duplicar a capacidade de Confins só com alteração de *lay out*; trabalho de arquiteto, realmente, dentro do aeroporto. A parte de pista e pátio é tranqüila, e Confins ainda pode suportar mais uma pista. Com relação ao Terminal 1 do Galeão, Deputada, a senhora tem toda a razão. Na minha opinião pessoal, aquele terminal é um horror. Por ocasião do Pan, tivemos de fazer um trabalho de emergência ali e ele estava tão ocioso, para a senhora ter uma idéia, que nós conseguimos fazer com que todos os atletas do Pan chegassem, pelo menos no Rio de Janeiro, sem contato com ninguém. Houve um terminalzinho, uma área específica para os atrelas. Aliás, era uma coisa que tínhamos muita preocupação com o Pan nos aeroportos. Conseguimos encerrar o Pan sem nenhum problema de aeroporto. Agora, o Terminal 1, está no nosso plano uma completa remodelação do Terminal 1. Ele realmente está decadente, é muito feio, eu concordo com a senhora. É preciso fazer alguma coisa ali, e vai ser feita, Deputada. Em termos principalmente de... é feio. O terminal está feio, malcheiroso e não é condizente com um aeroporto internacional.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, este Relator considera-se satisfeito com as respostas do depoente até aqui e agradece, mais uma vez, ao Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO, a sua



presença nesta CPI, lembrando que tomarei a iniciativa de intervir, sempre que julgar necessário, ao entender que alguma das perguntas dos meus colegas Deputados possa provocar a necessidade de novos esclarecimento.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Muito obrigado, Sr. Relator. Apenas para combinar os procedimentos, vamos estabelecer o horário de término, porque ainda há outra oitiva de hoje, do comandante da TAM do voo 3215, na véspera do acidente. Vamos estabelecer o limite horário, 20 horas, para o término deste depoimento e imediatamente começar o da TAM. Vamos estabelecer o seguinte: após a metade da lista, eu vou reduzir o tempo à metade, para que dê oportunidade, já que tem muitos inscritos. Vou começar dando exemplo eu mesmo. Sou autor do requerimento e vou reduzir o meu tempo para permitir que mais pessoas falem. Vou fazer algumas perguntas rápidas ao Brigadeiro. Como autor do requerimento, eu queria perguntar a V.Sa. se, na véspera, os problemas que aconteceram com a Pantanal, os relatos que nós já tivemos conhecimento aqui dos controladores, da pista escorregadia, e até mesmo esse possível incidente com o comandante da TAM, que deu entrevista pública, se isso não chamou a atenção da INFRAERO para que pudesse se fechar aquela pista naquele momento.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, Deputado, naquele momento, o nível de informações que nós tínhamos, o relato do acidente ocorrido com o ATR da Pantanal, não forneceu elementos suficientes que justificassem a interdição da pista principal de Congonhas. Não tivemos massa de dados suficiente para isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor falou aqui em possível certificação de uma obra de aeroporto. A gente tem uma principal polêmica aqui, que a própria lei de criação da ANAC prevê a aprovação da ANAC na obra, reforma, instalação. E o senhor mesmo disse que tinha um ofício da ANAC, e realmente comprovou aqui, com a liberação da pista no dia 29 de junho. Essa situação de uma certificação da obra já não poderia ter sido um procedimento da INFRAERO anterior?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, todo aeroporto precisa ser certificado. Este é um dos problemas que nós temos no Brasil, Deputado: certificação de aeroportos. Nós tínhamos poucos aeroportos certificados. Quando eu



digo certificado, o aeroporto foi inteiramente inspecionado, desde o estacionamento de automóveis, segurança contra incêndio, tudo. Esse é um trabalho que está quase concluído no País inteiro, e essas certificações são internacionais. Nós tínhamos e ainda temos poucos aeroportos certificados. Com relação especificamente à obra, eu digo ao senhor: realmente, nós já deveríamos ter feito isso, um certificador... na equipe de fiscalização, um engenheiro certificador ou um grupo de engenharia de certificação. Concordo com o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor falou que o *grooving* poderia ter sido começado. Havia uma exigência de tempo, após o término da obra da pista, para que se iniciasse esse *grooving*? Por que ele não foi iniciado imediatamente, quando da liberação da pista, em 29 de junho?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O *grooving*, aquele concreto betuminoso, ele exige um certo tempo de cura daquele material. Eu não sei exatamente esse tempo, mas o *grooving* começou exatamente no dia que tinha que começar. Agora, é importante salientar que o *grooving*, realmente, não aumenta o atrito da pista, ele escoar a água. Ele apenas ajuda a escoar a água, quando é muita água. Então, o *grooving* se torna muito importante em situações de aguaceiro ou no caso, que não é do Brasil, de neve, quando a neve começa a derreter. Então, esse é o momento crucial do *grooving*. Em situações de chuva fina, o *grooving* tem pouca atuação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Chamou minha atenção o senhor elogiar o trabalho de perícia da Polícia Federal na pista agora, por ocasião desse acidente. O senhor, que vem da Aeronáutica, é Tenente-Brigadeiro-do-Ar, acha que a investigação de acidente deve ficar restrita ao CENIPA para prevenção ou acha que deve ter outros órgãos envolvidos? Principalmente a própria Aeronáutica deveria ter um órgão voltado que não fosse para a prevenção, mas para a apuração? O senhor entende isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, aí é uma questão legal. A Aeronáutica não tem poder de polícia. A investigação... Bom, em princípio, Deputado, eu defendo qualquer investigação. Acho que quanto mais uma coisa for investigada, mais segura a sociedade fica e é melhor para todo mundo. Na caso da investigação da Polícia Federal, foi uma determinação superior para eles, e eu vejo com muito bons olhos. Agora, eu acredito que não caberia, essa aí é uma opinião



também muito pessoal, até constitucionalmente, eu acho que não cabe à Aeronáutica fazer investigação policial.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas o senhor defende que a Polícia Federal possa fazer?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, claro! Eu acho que, sempre que possível, que a Polícia Federal possa investigar alguma coisa. Eu acho que é uma organização a quem nós devemos... Deputado, é mais um avanço na Polícia Federal, mais uma especialidade, mais alguma coisa em que eles se tornam competentes.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Qual a sua opinião sobre a utilização do Aeroporto de Congonhas? O senhor acha que o aeroporto, em tese, sem fazer avaliação sobre a pista, o senhor acha o Aeroporto de Congonhas um aeroporto seguro, pela região, pela situação que tem?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, o conjunto de pistas, pátios e navegação aérea do aeroporto é seguro. O local onde ele foi instalado, em 1936, o que aconteceu em volta, criou situações de risco. O senhor sabe perfeitamente e todos nós sabemos que em torno de 60, 65% dos acidentes aéreos ocorrem em volta dos aeroportos. Um acidente como aquele da Gol é uma raridade. Então, considerando isso, os aeroportos centrais precisam ser vistos com muito cuidado, cuidados especiais precisam ser tomados, do tipo diminuir a concentração de aviões. Estatisticamente, isso já está diminuindo o risco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Daí vem minha pergunta: a ANAC, quando depôs aqui, atribuiu a eles a redução dos *slots*, da utilização em Congonhas. Quem reduziu foi a INFRAERO, tecnicamente, ou foi a ANAC, por decisão? E mais, quando a ANAC autorizava as rotas com escalas em Congonhas ou com qualquer outra escala, ela ouvia a INFRAERO ou não ouvia a INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Escalas de conexão, não. A pergunta que a ANAC faz, basicamente, são duas perguntas: INFRAERO, o avião do modelo tal pousa às tantas horas, você tem pátio para colocá-lo e tem sala de embarque e desembarque? Sim ou não? E perguntava à Aeronáutica: o vôo às tantas horas entrando no terminal tal, você tem controle do espaço aéreo para isso? Sim ou não? Daí para a frente, a decisão é da ANAC. Eu sei perfeitamente, Deputado, que a



ANAC trabalha com muitos outros parâmetros além desse. Esses são básicos de infra-estrutura, tráfego aéreo e capacidade de solo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor acha que esse espaçamento, por exemplo, a gente viu o filme do dia do avião acidentado, nós estivemos lá na INFRAERO, em São Paulo. Aquele espaçamento de um avião um minuto e meio antes, em uma pista daquela como Congonhas, o senhor acha que aquilo era apropriado?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, Deputado, existem aeroportos em que esse intervalo é até menor. Agora, se nós considerarmos essas condições que o senhor falou, de aeroporto central, de aproximações complicadas, de edifícios em volta e tal, sempre que for possível aumentar a distância, eu recomendaria aumentar a distância. Agora, não tem como.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E essa decisão é da ANAC ou da INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É questão de "sloteamento" do aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E quem concede o *slot*? Isso é importante.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É a ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É a ANAC?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É a ANAC que concede o *slot*. Agora, Deputado, veja bem: será inevitável, no futuro, que aviões voem cada vez mais próximos um do outro. Quando o sistema CNS/ATM estiver operando, os aviões vão voar mais próximos. Nessa hora, Deputado, nenhum aeroporto pode se contentar em ter apenas uma pista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, a gente vê uma situação de muito risco, que está relatada nas próprias conversas dos controladores, de que a aeronave que a torre mandou abortar a decolagem no momento do acidente não conseguiu abortar a decolagem. Havia um espaçamento, além de um pouso atrás do outro, havia, no meio de um pouso atrás do outro, uma decolagem. O senhor não acha que isso agrava, a tal ponto de não ter evitado aquela decolagem? Graças a Deus não aconteceu nada, mas poderia ter causado um novo acidente.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu vi pela mídia a entrevista do piloto daquele avião. Apesar de ter recebido instrução para abortar, ele não abortou. Ele tinha ultrapassado a V2. A V2 é a velocidade de abortar, além da qual ele ia correr risco. No meu entender não foi uma decisão errada do controle, porque o controle não estava olhando o velocímetro dele, e foi uma decisão sábia do piloto de não tentar abortar após ter ultrapassado a V2.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas essa situação de risco não se deveu pelo pouco espaçamento de tempo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não. Ele estava na outra pista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não teria problema?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não teria problema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, para ganhar tempo para o conjunto: alguma vez faltou recurso para alguma necessidade da INFRAERO na sua gestão?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, Deputado. Para as ações básicas e para se manter no nível da demanda os recursos não faltaram. Agora, se o senhor me perguntar: para dar um passo à frente e se antecipar a essa demanda brutal que está chegando aí, nós temos recursos para isso? Não temos não. Vamos precisar de mais recursos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Uma última pergunta. O senhor falou que o Aeroporto de Jundiaí não pertence à INFRAERO. A quem pertence o Aeroporto de Jundiaí?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O Aeroporto de Jundiaí é do Estado de São Paulo, administrado pelo DAESP.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado. Vou passar adiante.

O primeiro orador inscrito aqui é o Deputado Vic Pires Franco. V.Exa. dispõe de...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pode. V.Exa. quer trocar com quem?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Segundo inscrito, Deputado Vanderlei Macris. Deputado Vanderlei Macris, V.Exa. dispõe de 10 minutos. Iniciando às 17h24min e encerrando às 17h34min, impreterivelmente, por gentileza.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Brigadeiro José Carlos Pereira, muito obrigado, mais uma vez, pela sua gentileza de estar aqui conosco. Eu queria, Brigadeiro, fazer uma consideração aqui que eu acho bastante oportuna. Eu vi aqui hoje uma manchete do jornal *O Estado de S. Paulo*, da data de ontem, dizendo que a confirmação da saída do Presidente da INFRAERO foi dada em reunião da coordenação política do Palácio do Planalto, ainda ontem, pelo Ministro Jobim. Informou, ainda, que a saída do Brigadeiro José Carlos Pereira depende da decisão de encontrar um novo nome para substituí-lo. É voz corrente hoje, Brigadeiro, que o senhor está apenas aguardando encontrar um substituto. O senhor já deu declarações, e eu ouvi, dizendo que não, mas me parece que essa é uma decisão já tomada pelo Ministro, consultado o Presidente da República. Evidentemente, é constrangedor para nós falarmos nessa direção com V.Sa., mas entendo — e aí é uma opinião pessoal — que o senhor vai pagar pelo que fez e pelo que não fez também, se essa decisão se configurar afirmativamente. Vai pagar pelo que fez e pelo que não fez porque, diante de uma tragédia como essa, o Governo normalmente procura culpados, e vai começar a achar culpados. E acho que o senhor deve pagar também por isso, se essa decisão ocorrer. Eu queria fazer uma pergunta para o senhor, ela é constrangedora, mas gostaria de ouvir a sua resposta. Da mesma maneira que se fala da sua demissão, se fala na manutenção do Presidente e dos diretores da ANAC. O senhor acha justo o senhor ser demitido e acha justo o Presidente da ANAC e os diretores serem mantidos na diretoria da ANAC? Evidente que é uma consideração muito pessoal, mas gostaria de ouvi-lo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não me sinto e nunca me senti como juiz. Dos critérios de justiça e injustiça, sempre me absteri deles. Como funcionário público, Deputado, como gestor público, como pessoa que está no cargo público, eu vejo a coisa de uma forma bastante simples. Eu estou subordinado a uma autoridade, à qual devo respeito e hierarquia, os velhos conceitos militares que não consegui abandonar. Respeito as autoridades competentes e, principalmente,



Deputado, aquela noção do dever público. O cargo público, entendo dessa forma. Um cargo eletivo é diferente, mas um cargo público, um Presidente de uma estatal ou coisa parecida, ninguém está seguro. Não é lugar de segurança, é um lugar de trabalho. E na hora que precisar ser mudado, não só pode, como deve ser mudado. Então, não me preocupo com o meu cargo. Acho que se a decisão for me substituir, sairei tranqüilamente, sem nenhum problema, absolutamente, entendendo que é assim que as coisas funcionam. Com relação a outras organizações, Deputado, em termos de justiça e injustiça, o senhor me permita, por favor, Deputado, me abster de...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, Presidente. Queria dar continuidade, então. Vamos falar um pouco sobre a certificação dessa pista que foi autorizada. O senhor disse que aprendeu com isso e que a sua idéia é estabelecer um certificador, a partir de agora, em qualquer situação parecida com essa. O senhor atribuiu responsabilidades fiscais ao engenheiro chefe, aos fiscais da obra e disse também que não sofreu pressão para que essa obra fosse antecipada na sua entrega para o tráfego aéreo. O senhor acha que essa pressão acabou acontecendo em relação à ANAC ou teve algumas informações nessa direção? Porque o senhor nos traz um documento, Presidente, que é bastante cabal, na minha opinião, com a responsabilidade pela ANAC da liberação da pista, com esse documento que o senhor entregou aqui para nós na CPI. Deixa claramente que a própria ANAC, pelo Superintendente Luiz Kasumi Miyada, dizendo que a empresa, ou melhor, que *“presentes as evoluções havidas após o recebimento do documento referenciado com destaque para compromisso do Presidente dessa empresa para liberação da pista principal a partir de 12 horas de sexta-feira, conforme contatos telefônicos com esta Superintendência e com o Diretor-Presidente da empresa”*. Portanto, me parece que o senhor também se convenceu de que esse documento é o documento da liberação da pista. É assim que o senhor entende? E se houve ou não, se o senhor tem conhecimento de que houve pressão das empresas aéreas sobre a ANAC para a liberação dessa pista.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não tenho nenhum conhecimento de pressão clara de empresas aéreas. Eu repito aqui: as empresas aéreas realmente têm todo o interesse em que as pistas, as obras andem rápido e



sejam rapidamente liberadas. Mas eu desconheço qualquer tipo de pressão que a ANAC tenha sofrido em relação a isso. Com relação a esse documento, como o senhor pode ver, é uma liberação de NOTAM. A idéia do NOTAM é exatamente esta: eu estou liberando isso, eu estou liberando aquilo. Na verdade, está avisando aos pilotos que aquela pista está liberada.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A partir do dia tal, às 12 horas.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A partir de tantas horas do dia tal e tal e tal. Conforme está previsto aí. Com relação a pressões, Deputado, eu posso responder por mim: eu nunca recebi pressão nenhuma, até porque não recebo os dirigentes de qualquer... nem permito que se aproximem nessa tentativa.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. O Engenheiro Armando disse hoje aqui que não houve aditivo naquele contrato. O senhor disse que houve. Será que o senhor podia esclarecer isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu vou confirmar aqui. Um minutinho só, Deputado, por favor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E também o valor da obra, Sr. Presidente. Se houve aditivo, qual foi o valor do aditivo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, a minha afirmativa é que não houve aditivo na obra da pista principal de Congonhas. Foram 19 milhões, incluindo *grooving* e foi preço normal.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ah, bom! Então o senhor está recuperando, então, essa informação, porque o senhor disse que havia aditivo sim.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu confundi, Deputado, com a obra anterior do aeroporto. Essa obra da pista principal não teve aditivo, não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, houve uma confusão. Está bem. Então, tem razão o Dr. Armando, quando disse que não houve aditivo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não houve aditivo. É verdade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor disse uma coisa aqui, que o Ministro disse que precisava do senhor algumas ações: aceleração do *grooving*, aumento da capacidade do Aeroporto de Campinas e uma alteração, ou melhor, uma decisão de engenharia para Guarulhos. São 3 decisões que o Governo solicita do senhor nessa direção.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu queria só repetir, para confirmar. É isso que o senhor disse mesmo, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É exatamente isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Agora, uma coisa. Diga-me o seguinte, Brigadeiro. Eu gostaria que o senhor me dissesse o seguinte: as informações que nós tivemos até agora é que houve de parte do Governo, nesse processo de mudança que estamos vivendo agora, uma decisão clara no sentido de fazer alterações na malha aeroviária — isso está sendo feito; utilização do Aeroporto de Campinas, com aumento de capacidade que não vai utilizar praticamente recurso, apenas com algumas acomodações; utilização do Aeroporto de Guarulhos para desafogar a malha aérea; e mudar essa questão do *hub* no Aeroporto de São Paulo. Eu vou fazer uma pergunta e eu gostaria, como brasileiro, que o senhor respondesse aqui, do coração, de maneira bastante afirmativa: essas atitudes poderiam ter sido tomadas antes, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É claro que sim, Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E por que não foram tomadas, Brigadeiro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Ah, bom, Deputado, aí eu não posso... Qualquer dessas atitudes, para aumentar Campinas, tirar...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Evidente, está muito claro para mim, Brigadeiro. Essas medidas poderiam ter sido tomadas anteriormente. Aviões do porte daquele que foi acidentado não podiam ter... É evidente que foram no limite daquele aeroporto, autorizadas a pousar e decolar naquele aeroporto. Essa história de usar Campinas como alternativa podia ter sido feita antes. Nós dissemos aqui nesta CPI. Essa história de usar Guarulhos como alternativa podia ter sido feita antes. Essa redistribuição da malha aeroviária podia ter sido feita antes. Não, manteve-se no limite. V.Sa. acabou de dizer que a responsabilidade é da ANAC. Autorização de HOTRANS que se faz permanentemente naquela agência reguladora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Portanto, na minha opinião, para concluir, Sr. Presidente, fica cada vez mais clara a responsabilidade objetiva daqueles que comandaram esse processo até agora. Faltou autoridade. Mais do que isso, faltaram decisão política e autoridade para poder tomar essas decisões de maneira antecipada. Então, estou aqui fazendo um desabafo. Estou nesta CPI diariamente, nestes meses que nós estamos aqui avaliando. Todas essas questões eram previsíveis e não foram tomadas porque faltou autoridade do Governo na tomada dessas decisões. Desculpe-me o desabafo, eu queria dizer isso. E queria só para confirmar: V.Sa. disse que as autorizações dos HOTRANs eram feitas por V.Sa. dizendo apenas que achava correto e que haveria pátio para estacionamento. Esse era o de acordo, eram os o.k. que nós trouxemos aqui, naqueles HOTRANs que vimos autorizados pela INFRAERO. Então, a responsabilidade realmente foi da ANAC.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor quer responder esse ponto? Pode responder, que eu vou passar para o próximo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não tenho o que responder, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor. Só deixar o Brigadeiro responder.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não. Não tenho o que comentar, não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa tem 10 minutos, iniciando 17h35min, terminando 17h45min.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro, em primeiro lugar, é uma honra tê-lo aqui. O senhor tem falado à imprensa, o senhor tem dado umas declarações, às vezes polêmicas, às vezes diretas, no seu estilo. O senhor falou que o que entra, sai, o que sobe, desce. E o senhor acha que essa sua saída, o senhor não deu conta do pepino, o senhor não deu conta desse grande pepino? O senhor acha? Eu queria um desabafo seu, como brasileiro, como Brigadeiro das nossas Forças Armadas. Por que o senhor está saindo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sem meias palavras, Brigadeiro. Como o senhor fala com a imprensa.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, não é fácil, não é fácil ter vivido o que nós vivemos. Não estou falando eu, pessoalmente, acho que todo o povo brasileiro viveu. Nós vivemos a crise da VARIG, o acidente da Gol, o motim dos controladores, todas essas coisas que já vêm aí há 11 meses acontecendo. Isso é profundamente desgastante, Deputado. Esforços, sou testemunha do esforço do meu povo, da minha gente, do pessoal da INFRAERO, do pessoal da ANAC, da Aeronáutica, o sofrimento de todos os profissionais da área. E a solução, as coisas não apareciam. A cada semana, a cada dia uma surpresa, aquela imagem horrível da televisão, da criança dormindo. Em suma, tudo isso que nós já sabemos. Isso realmente nos leva não à frustração, Deputado, porque eu não me frustro mais com absolutamente nada na vida. Agora, a questão do entra e sai, sobe e desce, aquela questão, diante de provocações de jornalistas — provocação aqui no bom sentido, um jornalista forçar —, eu estava me referindo exatamente à idéia do homem público. Todo homem público — o gestor, o Presidente — entra e sai. Tudo que entra um dia vai sair. Ele sobe na escala social, sobe na escala política, um dia ele vai descer, nem que seja através da morte, Deputado, mas um dia ele vai descer. Então, foi isso que eu quis transmitir ao jornalista lá e talvez não tenha sido bem entendido. Com relação ao pepino, é uma tradição já da gíria nacional. E realmente...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu não estou tentando entender a forma como o senhor falou, eu quero entender o conteúdo. O senhor, para ter falado aquilo, é porque o senhor está bastante magoado, até com o senhor mesmo, por não ter conseguido resolver o problema. Isso é normal, como homem público que o senhor é, com a capacidade que o senhor tem, mas alguém deixou de resolver esse problema. Eu vou lhe dar um exemplo: desde quando, na sua opinião, essa pista de Congonhas deveria estar pronta?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, essa é realmente uma história antiga. Eu falei aqui: essa pista começou uma deformação séria. A partir de final de 2003 ela veio sofrendo deformações complicadas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E por que só agora ela foi feita, se desde de 2003 para cá... Por que só agora ela foi feita, na sua opinião? Por causa do acidente?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não. Em 2003, Deputado, foi montado um cronograma naquela seqüência que eu falei. A pista de Guarulhos estava muito ruim. Essa pista que está sendo utilizada hoje estava muito ruim. Então, ela foi inicialmente concluída e depois entrava-se no padrão de Congonhas. Ocorreram alguns fatos em Congonhas e Guarulhos, como aquelas chuvas de 2004. Houve um atraso considerável na obra de Guarulhos. E posteriormente conversações da INFRAERO com a ANAC nos levou...(Pausa.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Enquanto isso, Brigadeiro, eu posso lhe fazer um questionamento, enquanto a sua assessora está localizando?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós recebemos aqui um documento seu com a sua forma muito direta de ser. O senhor encaminha um documento aqui para nós, mas no último parágrafo o senhor é muito claro, dizendo: *“Por oportuno, informo a V.Exa. que a matéria será submetida à diretoria da INFRAERO e que este Presidente”* — no caso o senhor — *“não concorda com a argumentação”*, de forma genérica. Este documento é um relatório feito pelo Sr. Armando Schneider.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Um manifesto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Um manifesto. Eu lhe pergunto uma coisa: o Sr. Armando Schneider esteve hoje aqui e disse que ficou afastado da INFRAERO por algum tempo, 5 anos, e que depois o senhor o chamou. Foi o senhor pessoalmente que o chamou para ser colocado na INFRAERO ou ele foi indicado por alguém? Porque aqui ele disse que o senhor que o convidou, o senhor foi buscá-lo em algum lugar.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nós tivemos um problema, Deputado, em que eu tive que afastar, afastar no sentido de... precisava melhorar o trabalho da Superintendência de Empreendimento de Engenharia. E pesquisei nomes. Não conheço engenheiros especializados nisso. O nome dele apareceu por várias indicações — nenhuma política, viu, Deputado, indicações técnicas. Engenheiros, companheiros me indicaram o Armando. E ele realmente até agora tem se mostrado um engenheiro competente. Duro, é um homem um pouco duro, mas competente.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E lá na INFRAERO não tinha alguém que tivesse o mesmo perfil dele? Porque me intriga muito esse manifesto aqui, que é assinado por todos, inclusive por ele. Quer dizer, na verdade o ofício é encaminhado pelo Sr. Mário Jorge Moreira, que é o substituto dele. O ofício é encaminhado à Dra. Eleuza, e a Dra. Eleuza, que foi colocada também particularmente pelo senhor...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por quem, então?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A Dra. Eleuza?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, a Dra. Eleuza já era diretora quando eu assumi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor a manteve?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sim, mantive.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois então. E ela concorda em número, gênero e grau com todas essas afirmações desse manifesto. E o senhor finalmente, como Presidente, nos manda esse ofício, discordando no mérito. E há uma insatisfação muito grande dentro do órgão, com algumas... O senhor deve saber, o senhor tem esse documento aí, o senhor deve saber. Eu queria que o senhor me falasse alguma coisa sobre esse manifesto.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A minha discordância básica, Deputado, com relação a esse documento, diz respeito não aos critérios técnicos, a nada disso, mas à reclamação de que estava havendo excesso ou exageros na fiscalização, no trabalho de auditoria. Eu discordo disso frontalmente, porque acredito no trabalho de auditoria, acredito que as pessoas precisam ser fiscalizadas, e duramente fiscalizadas, Deputado; dependendo, inclusive, das situações, mais duramente ainda. No nosso caso específico, o senhor sabe disso, a CPI sabe disso, 90 e tantos processos no Tribunal de Contas, fora tantos outros espalhados por aí, nos levam a admitir que essa fiscalização, além do TCU, tem que ser mais rígida ainda. Foram instalados, eu contratei 40 auditores internos da empresa para ajudar, colaborar inclusive com o TCU. Em alguns casos, Deputado — e isso aconteceu realmente —, nossa auditoria interna foi mais profunda do que a do Tribunal de Contas da União.



E não estou aqui, por favor, Deputado, dizendo que o Tribunal de Contas errou, não é nada disso, não. Só que os nossos auditores internos, até por conhecerem a empresa melhor do que os próprios auditores do TCU, terminam percebendo pequenas coisas que precisam ser corrigidas. Eu concordo que essa auditoria pesada tumultua o trabalho dos engenheiros. Eles têm mais coisas a fazer, mais que responder. Então, disso eu discordo completamente e não aceito reclamações de excesso de fiscalização. Eu acho que quem reclama de excesso de fiscalização... Tem alguma coisa errada quem reclama de ser fiscalizado. Eu adoro ser fiscalizado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Parabéns!

Para finalizar, Brigadeiro, foi feito um estudo do lençol freático na pista, e foram pagos 600 mil reais para a pista de Congonhas. O senhor tem conhecimento disso? Esse estudo do lençol freático foi feito, já foi pago e agora vai ser feito novamente um outro estudo do lençol freático por conta de problemas havidos na pista. O senhor tem alguma...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, sinto não poder responder ao senhor porque estou ouvindo isso pela primeira vez. Mandarei por escrito uma resposta para o senhor e se necessário...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi feita uma licitação emergencial no custo de R\$593.617,92. É necessário esse estudo para o lençol freático, para que se reforme uma pista?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O senhor está se referindo à pista de Congonhas?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, esse assunto específico, eu não conheço essa questão da licitação. E o senhor receberá por escrito. Agora, nós temos um problema em Congonhas sério de lençol freático.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Para rebaixar o lençol freático.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Inclusive isso já foi discutido até com o Governo do Estado, com a Prefeitura de São Paulo, a necessidade...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - No futuro, talvez até, Deputado, tenhamos que fazer um piscinão dentro do próprio sítio aeroportuário para proteger o lado esquerdo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A pergunta que eu lhe faço: foi feito esse estudo do lençol freático pela INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu não posso... Eu não tenho como responder com segurança, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não tem como responder.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Mas vou providenciar uma resposta o mais rápido possível.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Seria muito importante, porque a informação que eu tenho é que foi feito esse estudo, custou R\$593.617,92. E só tem um detalhe: o processo de contratação do estudo foi feito para depois de concluída a reforma da pista. Não sei se o senhor também pode informar isso aí. Ou seja, se for feito... Se for necessário o rebaixamento do lençol freático, talvez seja preciso também destruir a pista.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sim, claro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu responderei ao senhor provavelmente antes de terminar a sessão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes da sua saída da INFRAERO, com todo o respeito, eu gostaria que o senhor respondesse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vic.

Próxima oradora inscrita, Deputada Luciana Genro. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 17h46min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Presidente. Brigadeiro, eu queria abordar 2 questões com o senhor. Primeiro, o problema da liberação da pista no dia do acidente, porque nós tivemos acesso — infelizmente não tenho a cópia aqui, eu apenas pude tomar nota —, mas o livro de ocorrências da torre de



controle dos dias 15, 16 e 17 traz várias informações sobre o que os pilotos e o que os controladores estavam sentindo em relação à pista.

No dia 15, há o relato do controlador dizendo que havia uma chuva moderada e que a pista estava constantemente escorregadia. Algumas aeronaves solicitaram medição de lâmina de água junto à INFRAERO, que informou não ser necessária uma vistoria — no dia 15. E eles reportam, então, terem continuado a informar que a pista estava molhada e escorregadia, nas comunicações.

Depois, no dia 16, um avião da Gol, 1879, arremeteu, com chuva forte, e o controlador disse que o aeródromo estava abaixo dos padrões mínimos de exigência, abaixo dos padrões mínimos para pouso. Informou também pouca aderência. Depois tivemos 3 aviões que relataram pista escorregadia. Depois tivemos o 3006, da TAM, que relatou pista bem escorregadia com aquaplanagem. E solicitou à INFRAERO a inspeção, que foi feita pelo funcionário Enildo, que informou ausência de poças ou lâminas d'água. Depois tivemos o incidente com a Pantanal, que no relato do controlador foi uma aquaplanagem, que saiu da pista o avião, derrapou. E aí foi interditado para atender o avião e, depois, uma vistoria da INFRAERO liberou a pista novamente. Depois tivemos o relato do TAM, 3215, que chegou muito rápido, tocou próximo à central e teve muita dificuldade para frear, e o piloto informou que passaram um susto na pista, que estava escorregadia. Tivemos também um outro avião, da Gol, que disse que a pista estava escorregadia.

E depois, no dia 17, dia do acidente, tivemos o avião da Gol, que disse que a pista estava escorregadia. A INFRAERO fez a medição e informou que não havia lâmina d'água.

Quero perguntar se o senhor não acha que essas medições foram malfeitas, diante de tantos relatos de pilotos mostrando os problemas que havia na pista; se essas medições feitas pelos funcionários da INFRAERO — e pelo que o engenheiro depoente anterior ao senhor nos disse, é de responsabilidade da equipe da INFRAERO do aeroporto de Congonhas —, qual é a confiabilidade dessas medições que, diante de tantos relatos de pista escorregadia, insistem em dizer que a pista estava em condições de operar?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputada, eu concordo com a senhora na tese de que há uma contradição, uma aparente contradição entre uma



medição. A senhora citou a data. Estou aqui com as medições da data que mostram uma pista com atrito absolutamente normal. Então, há evidentemente uma contradição entre isso aqui e o que os pilotos relataram em termos de pista escorregadia. Então, eu vou dar um passo atrás e repetir, só um ensaio que eu fiz anteriormente numa resposta a outro Deputado, Deputado Marco Maia. A pista, ela se torna escorregadia. Qualquer piso, Deputada, fica escorregadio.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu escutei o senhor responder isso.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois é. Então, Deputada, é natural, é natural que os pilotos tomem grande cuidado com pista molhada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Inclusive tomem sustos, pelo relato da torre de controle.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, a questão do susto, do susto de piloto é uma coisa muito pessoal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não conseguiu frear, aquaplanagem.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sei que pista escorregadia pode ser até uma coisa normal, mas há um nível de relatos aqui que demonstram que a pista estava problemática. Então, eu vejo que as medições não foram compatíveis com os relatos dos pilotos. É isso que me parece evidente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Uma coisa eu garanto à senhora: aquaplanagem na pista atual principal de Congonhas a senhora pode descartar, com certeza.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - São os relatos dos controladores na torre de controle.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Um controlador de voo, Deputada, a senhora me desculpe, mas um controlador de voo, lá da torre de controle, ele não pode jamais afirmar...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas ele pode ter tido essa informação do piloto. Para ele escrever isso no livro de ocorrências é porque não foi uma mera opinião de alguém que está longe da pista.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, uma aquaplanagem, ela deixa, primeiro, uma marca registrada na pista. O pneu entra na poça d'água, trava e depois ele frita. A temperatura do pneu, mesmo em tempo frio de São Paulo, a temperatura do pneu vai a cento e tantos graus, fica a fritura na pista. Então, a questão de aquaplanagem, um controlador... O resultado desse acidente da TAM... da Pantanal, eu, Deputada, tenho um interesse enorme em saber o que aconteceu com aquele avião da Pantanal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu apenas estou relatando o que está no livro de ocorrências da torre.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O.k.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O segundo aspecto que eu queria abordar com o senhor: no jornal *Correio Braziliense* há uma informação de que o senhor admitiu que a INFRAERO sabia há pelo menos 4 anos da necessidade de se reformar a pista principal de Congonhas e que anunciou uma auditoria interna para investigar a própria estatal sobre as falhas de planejamento nas obras do aeroporto.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Hum, hum.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, eu queria perguntar ao senhor, e o senhor diz aqui que houve falhas de planejamento: de quem é a responsabilidade — eu também acho que houve, para mim está evidente que houve uma prioridade para os salões de embarque, os *shopping centers*, o embelezamento do aeroporto em detrimento das pistas —, de quem é a responsabilidade pela decisão sobre o que vai ser feito primeiro, a pista ou o *shopping center*? De qual diretoria da INFRAERO é responsabilidade?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, eu determinei que fosse feita uma auditoria. A auditoria já foi concluída. Agora, as pessoas precisam ser ouvidas, tem que ser feita aquela oitiva com essas pessoas, eu...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas qual é a diretoria responsável por essa decisão de planejamento das obras? É a Diretoria de Engenharia, a Dra. Eleuza?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, eu só queria completar: eu remeti já ao Ministério Público essa auditoria, ouviu, Deputada, mesmo sem as respostas ainda dadas.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Oportunamente, eu mandarei a resposta para o Ministério Público. A questão de planejamento, Deputada, é que o País não tem um plano aeroviário.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas eu estou lhe fazendo uma pergunta simples, Brigadeiro: qual é a diretoria da INFRAERO que planeja as obras? É a Diretoria de Engenharia, da Dra. Eleuza?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A Diretoria de Engenharia faz um plano de obras...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, ela é que planejou essas obras?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - As obras são planejadas pela Diretoria de Engenharia...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Com a aprovação dos outros...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Mas passa pela aprovação da diretoria.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas vieram da Diretoria de Engenharia?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, mas é aprovado pela diretoria, ouviu, Deputada?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, aprovado pela diretoria.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Todas essas obras que foram feitas pelo País foram aprovadas por...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas vieram... um planejamento que veio da Diretoria de Engenharia?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O planejamento geral de obras e serviços é da Engenharia.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, está claro que a Dra. Eleuza, que esteve aqui depondo e tentando nos convencer de toda a sua competência, foi verdadeiramente incompetente, porque ela planejou as obras de forma errada, na sua própria opinião, já que o senhor disse aqui e confirma que houve falhas de planejamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dois minutos, Deputada.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu pergunto ao senhor: diante dessa constatação de falhas de planejamento, da identificação de quem foi a responsabilidade e, mais ainda, dos indícios de superfaturamento nessa mesma diretoria da Dra. Eleuza, por que o senhor não demitiu a Dra. Eleuza? Por que ela continuou na sua gestão e talvez até continue depois que o senhor saia?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, eu assumi a diretoria da INFRAERO, a senhora sabe disso, para completar o período do Deputado Carlos Wilson, e eu espero completá-lo o mais rápido possível.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor não teve autonomia para substituir a Dra. Eleuza?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputada, eu... a senhora não pode... eu, pelo menos, raciocinei não poder assumir a presidência de uma estatal por um tempo presumivelmente pequeno e mudar toda uma diretoria, sair substituindo pessoas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o senhor assumiu sem poderes de fato para fazer aquilo que o senhor achava que era necessário ser feito porque o senhor era interino?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Evidentemente eu acredito que não deveria ser louco o suficiente para num período de interinidade...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas foi um período longo, não é, Brigadeiro, desde 2006 que o senhor está lá. Desde que data? Mais de 1 ano que o senhor está lá.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, eu assumi em março do ano passado a Presidência.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o senhor ficou mais de 1 ano lá interino, sem poderes de tomar as decisões que o senhor julgava adequadas e necessárias. É isso?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, eu diria, Deputada, que a responsabilidade é inteiramente minha de não ter feito a substituição. Não posso transferir essa responsabilidade para ninguém, Deputada. Então, eu assumo a responsabilidade de não ter mudado ninguém.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o senhor reconhece que foi um equívoco não haver feito essas modificações e não ter tomado as providências necessárias para que as obras fossem feitas de acordo com as necessidades, e não de acordo com os interesses de alguns diretores que estavam lá?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu não nego nenhuma possibilidade, Deputada, de eu ter cometido qualquer equívoco.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Já concluí. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputada Luciana Genro.

O próximo orador inscrito é o Deputado Rodrigo de Castro. S.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 17h56min até 18h06min.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Boa-tarde, Brigadeiro. É um prazer tê-lo aqui. O senhor é favorável à abertura do capital da INFRAERO?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, essa é uma questão bastante complexa, eu não sou economista, não sou especializado nessa área. Eu acredito que uma abertura de capital poderia, se bem conduzida, muito bem conduzida, ser profundamente útil à empresa. Agora, no momento atual, exatamente neste momento, pelo pouco que eu entendo disso, me parece que o momento não seria oportuno agora, mas talvez fosse o momento oportuno, sim, de iniciar-se um trabalho sério de avaliação de tudo isso. Na INFRAERO já existe algum trabalho produzido sobre isso, em nível teórico. É uma decisão de Estado, Deputado.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que essa idéia tem receptividade no atual Governo? O senhor tem visto conversas nesse sentido?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Olha, Deputado, eu não tenho conhecimento realmente, não posso responder a essa pergunta, porque não tenho conhecimento em nível de Governo sobre isso, Deputado.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha correto alguém sair no Plano de Demissão Voluntária da empresa e depois ser chamado de volta?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, houve circunstâncias na saída do pessoal daquele plano voluntário. Algumas pessoas saíram em situação eu não diria de... estavam muito ruins na empresa por questões de direção, ou outras



questões quaisquer, e pessoas competentes, das quais o Dr. Armando foi um que voltou, é um homem bastante competente e tem sido bastante útil à empresa.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO A Controladoria-Geral da União recomendou o afastamento de assessores, o senhor até tocou nesse ponto aqui. O senhor fez esse afastamento. Qual o motivo desses afastamentos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A Controladoria-Geral, Deputado, está investigando, está fazendo sindicâncias em alguns setores da INFRAERO e, por recomendação da CGU, do Ministro da Transparência, ele solicitou ao Ministro da Defesa, o então Ministro Waldir Pires, que fizesse o afastamento. O Ministro entendeu que deveria submeter isso ao Conselho de Administração da empresa, e assim foi feito, e o pessoal foi afastado por essa recomendação. No caso, eu tenho um diretor, meu Diretor Financeiro já está afastado há bastante tempo; tenho o meu Diretor Comercial, também já afastado há bastante tempo; um interino e um acumulando função, o que não é um quadro bom para a diretoria da empresa.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Agora, o senhor falou aí da sua responsabilidade como gestor. Então, se eles foram afastados, naturalmente o senhor concorda com esse afastamento. Então, quais os motivos desse afastamento? Havia alguma denúncia de corrupção, havia algum fato mais grave desabonador para esses funcionários?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, toda essa questão ainda está sob investigação da Controladoria-Geral, está na mão da Controladoria, eu não sei realmente, não acompanho. Isso transita sob sigilo lá na Controladoria.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor desconhece então as razões do afastamento desses funcionários?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não, não, eu conheço o motivo das sindicâncias que foram abertas. Uma é referente, por exemplo, àquela contratação da empresa FS3, de compra de *softwares*. O outro é relativo a um posto de gasolina próximo ao aeroporto de Brasília, aqui. O motivo da sindicância, as razões eu conheço, agora o desenrolar da sindicância, o que levou a Comissão de Sindicância da CGU a isso e em que pé anda essa sindicância realmente eu não tenho acesso.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - A ANAC tem criado obstáculo às obras na pista de Guarulhos. Há alguma questão apontada pela ANAC que possa prejudicar o andamento das obras?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, senhor, Deputado. Inclusive a reunião que tivemos hoje foi bastante cooperativa, e todos nós, todos nós, chegamos a um acordo com relação a essa pista de Guarulhos — inclusive a ANAC estava lá.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O aeroporto de Guarulhos suporta esses novos vôos que estão previstos para chegar? É um aeroporto seguro?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - O aeroporto de Guarulhos é seguro, Deputado. O sistema de pista e pátio ainda suporta 4 milhões de passageiros; o terminal de passageiros nem tanto. Precisamos construir o terceiro terminal, mas o aeroporto de Guarulhos ainda é um aeroporto absolutamente seguro, inclusive com equipamentos — o melhor que nós temos no País em termos de auxílio a pouso está em Guarulhos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha necessária a construção de uma terceira pista em Guarulhos?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, essa é uma questão que vai exigir um trabalho mais profundo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha a melhor solução?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, não posso garantir, nós precisamos fazer um trabalho, como eu disse, mais profundo. Há a alternativa de um novo aeroporto, há a alternativa da terceira pista, há a alternativa de Campinas — o plano diretor de Campinas prevê 4 pistas em Campinas, um gigantesco aeroporto em Campinas. Então, são várias possibilidades que precisam ser analisadas com muito critério, não só quanto à adequação, mas quanto à praticabilidade e aceitabilidade. E não é só o sistema, há necessidade de ligações por terra. No momento, conversamos hoje com o Ministro da Defesa, existe agora um horizonte interessantíssimo de parcerias com o Governo do Estado de São Paulo de facilitar tudo isso, porque não é só aeroporto. Eu estou otimista em relação a isso, viu,



Deputado, de que vamos achar uma solução, inclusive viária, para melhorar a situação de São Paulo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nessa questão, há concentração de vôos no Estado de São Paulo, quer dizer, se nós desconcentrarmos os vôos para outros Estados, como Rio, Belo Horizonte, Brasília, essa pode ser uma das soluções para o problema?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A demanda de passageiros e carga no Estado de São Paulo, para especificamente o Estado de São Paulo, é indiscutível, é o maior Estado da Federação, e tal...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Claro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Agora, a necessidade compulsória de fazer *hub* em São Paulo, isso é que pode ser modificado. O aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, por exemplo, é um aeroporto ocioso que pode fazer isso, e não descarto também Confins e até Brasília, Deputado. O senhor vê: um vôo que sai do Nordeste para Mato Grosso do Sul, não há por que estar fazendo *hub* em São Paulo; basta olhar o mapa e você vê nitidamente. Então é possível, sim, Deputado, rearrumar isso, diminuindo a pressão, até sobre os usuários do próprio Estado de São Paulo.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - As atuais medidas que têm sido tomadas — interromper o aeroporto de Congonhas quando chove, essa transferência de alguns vôos para Guarulhos —, o senhor acredita que elas são positivas, são benéficas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, as medidas são benéficas na medida em que desanuviam a situação em Congonhas e aquilo que já falei antes: dá uma caixa de expansão, permite ao sistema ter um escape diante de qualquer situação anormal — e quando digo situação anormal é o mau tempo em São Paulo, no Rio Grande do Sul...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ...ou um problema qualquer, uma pane num equipamento, a interdição de uma pista eventualmente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Agora, indo ao encontro aqui do que foi dito pelo Deputado Macris, por que essas medidas não foram tomadas



antes, por que elas só foram tomadas após a morte das pessoas no terrível acidente da TAM?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, o sistema foi criado em 1942, praticamente. Ao longo do tempo, Deputado — essa é a minha versão dos fatos, a minha compreensão dos fatos —, ao longo do tempo o sistema foi se desenvolvendo e nos últimos 6 anos o sistema disparou; o crescimento da aviação, não só no Brasil, o crescimento da aviação mundial foi uma loucura. Tenho a impressão, Deputado, não posso garantir, a impressão de que o próprio sistema brasileira, como aliás o Deputado Macris fez uma referência, o próprio sistema brasileiro não acompanhou, talvez não tenha nem percebido a velocidade com que o sistema estava se desenvolvendo. Essa é a versão que dou. Falta de percepção da velocidade dos acontecimentos e talvez uma permissão excessiva, talvez uma liberalidade excessiva em relação ao...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos, Deputado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ...ao livre mercado.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Então, essa liberalidade excessiva, ela existe ainda em relação ao livre mercado?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, Deputado; não, Deputado.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor falou aí em liberalidade.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - É, eu garanto ao senhor...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Quando houve essa liberalidade?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu garanto ao senhor que medidas estão sendo tomadas e efetivas. Hoje de manhã eu tive o prazer de participar de uma reunião onde eu vi realmente medidas duras, drásticas, sendo tomadas, do tipo: amanhã, às 5 horas, eu tenho que entregar ao Ministro resultados práticos de estudos que vão ser realizados. Isso é muito importante, Deputado. É uma volta, é uma volta, realmente, talvez.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Hoje, depois do acidente. O senhor falou aí que havia uma interferência do poder econômico sobre a ação estatal aí?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, entendo que interferência do poder econômico sempre existirá, agora cabe ao Poder Público resistir ou não à influência do poder econômico.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que antes do acidente não resistia de maneira adequada?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não entendi a pergunta.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que essa resistência a pressões do setor econômico não se dava antes do acidente da mesma maneira que o senhor está sentindo agora, hoje, na reunião?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, hoje eu garanto ao senhor que não vi pressão econômica em lugar nenhum. Eu vi decisões sérias e duras sendo tomadas, como deve ser.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - E isso aconteceu hoje? O senhor falou que as companhias poderão, com as novas ações do CONAC, serem mais responsabilizadas e cobradas. Elas foram pouco cobradas, pouco responsabilizadas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu acredito que a fiscalização sobre as empresas deve ser ampliada, em forma de auditoria, inclusive. Eu considero isso imprescindível, Deputado. É uma opinião também muito pessoal, mas eu considero imprescindível auditorias nas empresas aéreas, uma fiscalização cerrada, não apenas na parte financeira, passagens, malha, nada disso, mas principalmente nos setores de manutenção e preparação de recursos humanos — pilotos, tripulantes e mecânicos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que a ANAC deve ser mais fiscalizada? As ações da ANAC devem ser acompanhadas mais de perto?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, a ANAC é uma agência independente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Agora, só para concluir. O senhor disse que encerrou o Pan sem nenhum problema no aeroporto. Foi uma frase dita pelo senhor agora há pouco. Eu gostaria que o senhor comentasse essa



frase e, para encerrar, se o senhor considera sua gestão na INFRAERO, que parece que chega ao fim, positiva.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Com relação ao Pan, Deputado, nós tivemos um cuidado muito grande em preparar os aeroportos para receber, para a recepção dos atletas, e o aeroporto de Jacarepaguá para ser o aeroporto base de operações de segurança. Não tivemos incidentes com os atletas. Ao contrário, o receptivo foi muito bom, as operações de segurança foram bem apoiadas pelo aeroporto de Jacarepaguá. Considero isso uma vitória. Temos agora o Parapan, Deputado, não acabou. Vamos ter que receber 200 pessoas em cadeiras de rodas num aeroporto. Isso é um outro desafio que vem pela frente. Com relação a minha gestão, Deputado, eu não posso ser juiz de mim mesmo. Então, acredito que outras pessoas julgarão se eu fui bem ou fui mal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Rodrigo de Castro.

Antes de passar ao próximo orador, eu queria fazer uma consulta à Comissão. Há uma documentação, já citada aqui pelo Relator num dos seus detalhes, quando da oitiva pela manhã, e pela Deputada Luciana Genro, quando do seu questionamento ao Brigadeiro, que são os relatos das torres de controle no dia e no dia anterior. Como está havendo um questionamento da imprensa solicitando esse material, pergunto se há alguma objeção de algum membro da Comissão que o conteúdo seja divulgado, porque vou autorizar a divulgação se não houver.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Nenhuma objeção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, a Secretaria da Comissão está autorizada a distribuir cópia para a imprensa dessas descritivas das torres de controle.

Próximo orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 18h08min até 18h18min.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Brigadeiro.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Boa-tarde; boa-noite já. Vou fazer um *set* de 3 perguntas; depois, se o tempo permitir, a gente avança um pouco. A primeira delas é a seguinte: o senhor disse que deve entregar amanhã, às 5



horas, alguns planos importantes sobre a utilização de uma alternativa para Congonhas. Isso só não me deixa arrepiado porque estamos numa situação de emergência, mas indica que realmente estamos trabalhando muito rapidamente e não tínhamos um plano já estabelecido, não só para essa circunstância, como não tínhamos também um plano para o crescimento do sistema aeroviário brasileiro.

Então, eu perguntaria ao senhor: isso é verdade? É necessário um plano? E, caso a gente tenha um plano, em qual espaço de tempo que o senhor acredita que esse plano deveria se desenvolver? Há países que o fazem em 20 anos, um projeto de 20 anos.

A segunda questão: li na imprensa que o senhor disse, quando entrou na INFRAERO, que precisava fazer alguma limpeza na INFRAERO. Eu queria que o senhor elaborasse um pouco sobre isso. Que tipo de limpeza a INFRAERO estava precisando? Que tipo de reestruturação ela está precisando também para enfrentar os novos tempos? E isso aí, independentemente da sua permanência ou não no cargo, eu ia lhe fazer essa pergunta, porque é a sua contribuição, a experiência que o senhor teve nesse período que pode ser usada pelo senhor mesmo, se continuar, ou por outro que virá. De qualquer maneira, seria importante a gente saber quais são os programas da INFRAERO e como a gente pode atacá-los.

A terceira questão é sobre a auditoria externa. Quando surgiu a notícia de uma auditoria externa, ela foi proposta, evidentemente, por uma pessoa que o senhor já conhece, que é membro da Organização Internacional dos Controladores. O senhor falou, evidentemente, que uma auditoria externa que o Brasil aceita bem é uma auditoria da ICAO, que é a responsável. Inclusive, aceite ou não aceite a auditoria da ICAO, o Brasil tem que fazê-la, tem que passar por ela.

Pergunto ao senhor: o senhor consideraria uma ameaça à segurança nacional, uma interferência nos assuntos internos brasileiros se o Brasil contratasse uma grande empresa especializada nesse campo, como já foi feito em Taiwan, na Suíça e em outros países?

São essas as 3 perguntas iniciais.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Se o senhor me permite, Deputado, eu vou responder da última para a primeira. O que eu declarei à imprensa, Deputado, referente à IFACTA, que foi o organismo que fez aquela observação, veja bem,



Deputado, eu não posso ser contra nenhuma auditoria externa, nenhuma ajuda externa. Agora, especificamente no caso da IFACTA, que é uma organização internacional de defesa de interesse dos controladores de voo, essa é uma organização não técnica e não habilitada a opinar sobre sistemas de tráfego aéreo. Isso eu considero absolutamente indevido, uma organização fazer isso. Agora, Deputado, o Brasil, soberanamente, escolher, licitar ou sei lá, de alguma forma, um organismo internacional, uma empresa, uma empresa internacional especializada nisso para vir aqui fazer um trabalho, contratado, pago — terminou, apresentou seu relatório, fiscalizou, vai embora —, é claro que nós podemos fazer. A ICAO faz isso, a ICAO é outra coisa. Eu estou falando uma empresa privada mesmo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - A ICAO fará de qualquer jeito no ano que vem.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - De qualquer jeito, exatamente. Com relação à segunda pergunta, Deputado, a empresa, a INFRAERO se ressentia, e a Deputada Luciana Genro tratou desse assunto, de um planejamento estratégico. Esse planejamento estratégico tem referência com a primeira pergunta que o senhor fez, da ausência de planos. Então, nós não tínhamos uma matriz de investimentos, por exemplo. A matriz de investimentos, isso inexistia na empresa. As necessidades eram cobertas na base da seguinte forma: o aeroporto de Aracaju, meu Deus, o aeroporto de Aracaju está chegando ao limite, então, vamos lá e vamos fazer um terminal em Aracaju. Era planejado o terminal de Aracaju, sim, mas... O senhor entendeu? À medida que surgia uma necessidade no médio prazo, o planejamento era trabalhado em cima do médio prazo, e não em cima do longo prazo. E aí eu volto à primeira questão do senhor. Bem, com relação à necessidade de modificar isso, é evidente, Deputado, que métodos, costumes, tradições ficam entranhados em determinadas organizações. Às vezes, Deputado, para mudar alguma coisa, o senhor tem que mudar a estrutura. E quando eu falo em mudar a estrutura, às vezes é necessário mudar pessoas. Agora, com relação ao plano, Deputado, enquanto, e isso aí é uma opinião também muito pessoal minha, enquanto o País não tiver um plano aeroviário nacional, que diga claramente, INFRAERO ou a organização que for, que você vai construir os aeroportos tais e tais, no ano tal, tal e tal, porque a demanda é essa e aquela; e, em consequência disso, a Aeronáutica vai botar um



radar no lugar tal, vai formar 5 mil controladores de vôo, porque a necessidade é essa; e a ANAC, vocês da ANAC tratem de organizar a malha aérea de modo a não saturar esse sistema, que nós estamos planejando dessa forma. Deputado, enquanto nós não tivermos um plano global que diga isso, nós vamos ter problemas indefinidamente. Um plano desses, Deputado, considerando que todos os Estados da Federação — com exceção do Distrito Federal, é claro — já têm seus planos aeroviários montados e a União não tem, é relativamente fácil montar um plano desses. Quando digo fácil, Deputado, estou colocando aí 2 anos, 2 anos e meio. No entanto, Deputado, é possível fazer esse plano modularmente de modo que o senhor consiga aprovar aquilo que é vital, colocar aquilo em execução, não comprometendo os passos seguintes do plano. Isso é perfeitamente possível fazer. Relações internacionais do plano, poderia ser no final. No início, vamos tratar de resolver os problemas.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu vou fazer, então, a última pergunta, porque meu tempo está esgotando.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu estou consciente que tenho 1 minuto. É o seguinte: nós crescemos de uma forma um pouco caótica no setor e de uma forma insustentável. A única saída que o Governo está tomando, que eu considero sensata, eu tomaria também, é de reduzir a demanda. A redução da demanda foi mais ou menos brutal nesses últimos dias. Bem, tem 2 perguntas que essa redução da demanda nos traz. Primeiro é o seguinte: quando é que nos poderemos pensar em começar de novo a crescer ou voltar ao estágio anterior? Quer dizer, qual o espaço de tempo que está sendo pensado isso? O segundo é que, com a repressão da demanda, nós vamos conduzir as empresas aéreas naturalmente a tirar partido disso aumentando o preço da passagem. Quais são os recursos que nós temos para evitar isso, estando também numa economia de mercado? São essas 2 perguntas.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu entendo que a colocação que o senhor fez é exatamente a realidade. Com redução de demanda há elevação de preços e perda da velocidade que nós vínhamos no crescimento. Deputado, para mim isso passa por uma necessidade absoluta de coordenação integral do setor e



um comandamento firme do setor. Passa necessariamente por isso, Deputado. O setor aéreo é um setor que não permite erros, Deputado. Um erro no setor aéreo ou leva à falência de uma empresa ou leva a uma tragédia do outro lado. É aquele tipo de setor em que não pode realmente haver erro. E descoordenação, Deputado, leva a erros, leva a erros. Inevitavelmente levará a erros. Então, eu acredito, Deputado, com essas medidas que estão sendo tomadas neste momento, de ações firmes, de controlar de imediato o incêndio, o fogo, a coisa que está pegando fogo em Congonhas, isso tem que ser resolvido já, Deputado. E foi. Pelo menos eu acredito que nos próximos 15, 20 dias será resolvido. Eu acho que, dominado esse incêndio inicial e com um comandamento firme, coordenação, esse plano sendo trabalhado, Deputado, eu acredito que, vou ser otimista, Deputado, em 1 ano a gente pode ter de novo o deslanchar de demanda. É otimismo meu, eu ainda continuo otimista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Fernando Gabeira.

A próxima oradora inscrita, Deputada Solange Amaral. (*Pausa.*) Ausente.

O próximo orador inscrito, Deputado Carlos Zarattini. S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 18h18min até 18h28min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Brigadeiro, aqui está se fazendo um raciocínio que eu julgo que tem algumas coisas corretas, vários Deputados falaram. Primeiro, nós vivemos uma situação em que se implantou um *hub* no aeroporto de Congonhas, uma malha extremamente concentrada, justa, que levava a uma supereficiência por parte das empresas, com aumento dos seus lucros, diminuição das tarifas e a uma concentração de vôos particularmente no aeroporto de Congonhas. Esse é um fato incontestável e que muito de nós acreditamos que seja uma das causas da chamada crise aérea. Eu perguntaria para o senhor, e o senhor está há menos tempo na INFRAERO, acredito que há 3 anos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Há 1 ano na Presidência.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas já estava...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tinha 6 meses na Operações.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Isso. Então, o senhor estava há praticamente 2 anos na INFRAERO, mas o senhor já é da área. O senhor tem uma idéia de desde quando se vem implantando esse *hub* no aeroporto de Congonhas?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, esse *hub* começou realmente a se tornar claro a partir do conceito do baixo custo, baixo preço. Então, esse conceito exige um *hub*, é parte intrínseca dele. Sem um *hub* forte o sistema não funciona. Então, a partir daí, essa é uma opinião muito pessoal minha, as minhas observações mostram isso, quando as empresas... Lembra quando a VARIG, Deputado, a VASP, a Transbrasil tinham aqueles vôos de longa duração. O senhor pegava um avião em Brasília. o senhor ia até Belém, em Belém aquele vôo era encerrado, a tripulação ia dormir, no dia seguinte de manhã voltava. Era um outro cenário. A partir desse conceito de baixo custo realmente a necessidade de “hubar” — o verbo é esse que está sendo usado em aviação — se tornou inevitável. E eu acho que até de forma imperceptível isso se concentrou em Congonhas.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Desde quando o senhor acha que... O senhor tem uma idéia de desde quando isso se implantou?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu tenho a impressão de que a coisa acelerou, realmente ganhou visibilidade, acelerou, nos últimos 5 anos.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Cinco anos. A segunda questão que diz respeito ao acidente é sobre a polêmica que nós temos aqui sobre se a pista foi bem construída, se, enfim, tem atrito ou não tem atrito. O engenheiro Armando aqui afirmou, com toda a certeza, que a pista está dentro dos padrões internacionais de construção de uma pista de segurança. E que, aí, existe essa contestação de que estaria ou não deslizando. O que eu queria saber do senhor... Nós temos 2 fatos. Primeiro fato, com que nós todos concordamos aqui: houve uma extrema concentração de vôos em Congonhas. Segundo fato: o acidente. O senhor acha que necessariamente há uma ligação entre o fato de a gente ter essa concentração, que levou, no meu modo de ver, à crise área, e o outro fato, que é o acidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, senhor, Deputado, não vejo relação, a não ser estatística. Quando se aumenta a quantidade de eventos num determinado espaço, a probabilidade de alguma coisa dar errada eleva, mas não há uma relação direta entre a concentração... O avião pousou isolado, sem tumulto de tráfego aéreo. Aliás, o pouso do 3054 — eu vi o pouso — foi perfeito, Sr. Deputado. Ele tocou no ponto exato, na velocidade exata. É inacreditável o que aconteceu a partir dali.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ou seja, então, nós estamos tratando aqui de 2 fatos, um que diz respeito à crise aérea...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - E outro, à segurança.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - ...e outro, à segurança.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, esse acidente poderia ter ocorrido ainda que nós tivéssemos poucos vôos em Congonhas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Sem dúvida nenhuma, Deputado. E digo mais uma coisa para o senhor, Deputado: eu espero o resultado da investigação, não sou irresponsável de dar a minha versão, mas, se a minha versão estiver certa, esse acidente ocorreria na pista de La Paz, que tem 10 mil metros de comprimento.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Por último, o senhor tem uma idéia... Nós temos aqui uma divergência entre várias... enfim, vários pensamentos aqui nesta CPI sobre a questão da segurança da pista nova do aeroporto. Não vou nem falar da pista antiga, porque o acidente ocorreu na pista nova. Teríamos alguma forma de dirimir essa discussão? Porque os técnicos da INFRAERO nos afirmam que existe segurança na pista, e existem afirmações de pilotos, afirmações de controladores de que não existe segurança. Qual o caminho, na sua opinião, que nós podemos seguir para tentar chegar a uma conclusão sobre a segurança da pista, que é um dos elementos que pode ter contribuído para o acidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, essa é uma questão que, no meu entender, não pode ser de forma nenhuma politizada, ideologizada, porque é uma questão muito técnica, é matemática, é matemática. Então, a pista é curta? É, Deputado. Dois mil metros, para operação de Boeing, é uma... Dá, está dentro da tabela do avião, não há nenhuma afronta à segurança da tabela, mas é uma pista curta. Para os padrões mundiais, é uma pista curta. Está localizada numa área onde não há escape? Está localizada, sim, numa área em que não há escape. O escape para o piloto ali, Deputado, é sair, jogar o *steering* para o lado e entrar na grama.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só um parêntese. Então, a partir dessas 2 afirmativas, nós teríamos que ou proibir os Airbus de descer em Congonhas ou, alternativamente, fechar Congonhas.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, não necessariamente. Existe uma quantidade enorme de pistas no mundo que não têm escape nenhum. O Aeroporto Santos Dumont, por exemplo, ele não tem... o escape é a Baía de Guanabara. As pistas do Galeão, Deputado, se o senhor raciocinar, o escape delas... São pistas grandes, grandes áreas gramadas, mas o escape das 2 pistas também é a Baía de Guanabara. Existem aeroportos no mundo, Deputado, onde a área de escape é um muro de concreto com 3 metros de espessura, para o avião largar o trem de pouso e explodir ali. Eu já vi isso. E vi nos Estados Unidos. A ilha de Saint Martin, não sei se o senhor conhece... É muito conhecido o Aeroporto de Saint Martin, porque é emblemático no mundo todo. É uma pista onde opera 747-400, uma pista do tamanho da de Congonhas e onde o trem de pouso passa a 3 metros de altura dos banhistas que estão na praia. Quando o avião vai decolar, a Polícia vai lá e tira os banhistas, para o *blast* do avião não jogar os banhistas dentro do oceano. Então, existem coisas incríveis. No nosso caso, de Congonhas... Veja bem, Deputado, não estou tentando justificar nada em relação a Congonhas. É uma pista curta, não tem área de escape, está numa área densamente povoada — não é só densamente povoada, é verticalmente povoada, o que é um complicador para a aviação.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas como nós poderíamos dirimir a nossa dúvida sobre se a pista — estou falando da aderência, do asfalto — contribuiu ou não para o acidente. Que elementos o senhor, que tem experiência na aviação, nos sugeriria? Porque até agora nós temos laudo do IPT de que a pista foi construída corretamente; temos as afirmações dos engenheiros da INFRAERO de que também houve acerto na construção da pista; e temos afirmações de pilotos e de controladores dizendo que não, que a pista... Há quem diga até que é um Holiday on Ice. Há pilotos que chegaram a falar nisso.

Então, como nós poderíamos fazer isso?

Não sei se o senhor tem conhecimento, mas a Polícia Federal fez uma investigação. Que outras investigações ocorrem que podem nos dizer se essa pista contribuiu ou não para o acidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, a pista pode... Eu não nego que a pista possa ter contribuído, não. Isso a investigação do acidente vai dizer. E é



o que eu disse ainda há pouco: a caixa-preta de dados do avião será decisiva para mostrar se isso ocorreu ou não, Deputado. Uma derrapagem eventual... Aquaplanagem não aconteceu. Eu juro para o senhor que não aconteceu aquaplanagem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Aquaplanagem levaria o avião a se desgovernar completamente.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Nada no mundo aquaplanava por 1 quilômetro na reta! Além do que não existem poças d'água naquela pista! Mas não existem mesmo, Deputado! Deputado, no dia seguinte ao acidente, eu percorri aquela pista toda. Na noite do acidente, eu estava lá. Eu percorri. A Polícia Federal jogou água no centro da pista para medir escoamento pelas laterais. Eu andei aquela pista metro a metro. Eu e o Armando, que estava comigo aqui, e mais outros engenheiros.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Na noite do acidente a Polícia Federal jogou água...

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não, na investigação da Polícia Federal.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Na investigação.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A Polícia Federal fez o teste de lançar água para saber o escoamento.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - A INFRAERO já tem esse laudo da Polícia Federal?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não. Nós não tivemos acesso ao laudo da Polícia Federal. E nem podemos ter acesso. Isso é problema deles. Eu acredito que eles remeterão isso ao Ministério Público, conforme é a praxe. Mas, então, nós vimos isso tudo. Eu andei aquela pista toda, Deputado, metro a metro, andando em diagonal — você não anda na reta, você faz uma diagonal, para verificar visualmente tudo —, e realmente não consegui ver nada de errado ali. Aliás, para não dizer que não vi nada de errado, vi uma pequena contaminação de óleo num *grooving* daquele, que foi imediatamente corrigida. Óleo é destrutivo nesse tipo de pista. Qualquer óleo que derramar provoca uma destruição. E havia lá um pouquinho de óleo, o que nós, na hora, corrigimos.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. Eu agradeço, Sr. Presidente, e gostaria também de solicitar... Eu acho que esse dado que o Brigadeiro nos forneceu hoje de que a Polícia Federal realizou um teste com água na pista... seria importantíssimo que nós obtivéssemos isso do delegado — não sei nem qual é o delegado da Polícia Federal que fez esse teste, que considero da maior importância para nos ajudar a esclarecer esse acidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. poderá preparar um requerimento. Haverá reunião deliberativa amanhã. Com o maior prazer nós o apreciaremos amanhã.

O próximo orador inscrito é o Deputado Pepe Vargas, que dispõe de 10 minutos. Começa às 18h28min e termina às 18h38min.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sr. Presidente, eu só repetiria perguntas já feitas por colegas que me antecederam. Então, eu abro mão de inquirir o depoente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Muito obrigado, Deputado Pepe Vargas.

Próximo orador inscrito, Deputado Edson Santos. Ausente.

Próximo orador inscrito, Deputado Rocha Loures. V.Exa. dispõe de 10 minutos, Deputado. Começa às 18h29min e termina às 18h39min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Brigadeiro, agradeço a sua presença e lhe peço um esclarecimento.

Muito foi dito aqui com relação à sua condição no cargo. É evidente que o senhor hoje responde aqui como Presidente da INFRAERO. Mas, em vista do que foi dito, eu gostaria de abrir e perguntar a V.Exa.: afinal de contas, qual é a sua condição e qual é... Se é que houve, nesta manhã... O que está acontecendo com relação ao seu vínculo ou o que é que se deve imaginar ou esperar deste momento, no seu caso, como Presidente da INFRAERO? Qual é a sua situação, Presidente?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu não tive nenhum contato oficial sobre essa questão que o senhor levantou. Então... Demissão, não demissão, disso tudo eu tomo conhecimento através da imprensa. Nada além da imprensa, Deputado. Nenhuma autoridade, ninguém do Governo, nenhum companheiro,



nenhum colega, nada, nunca ninguém me falou absolutamente nada sobre isso. Então, tudo que eu tenho é o noticiário da imprensa, o.k., Deputado?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Brigadeiro, em setembro do ano passado foi dado o alerta. Em 17 de julho, o colapso com a segunda tragédia, e por alguma... Por obra do destino, eu acho que voar no Brasil... eu continuo achando que voar no Brasil é seguro, mas pousar no Brasil ou pousar em Congonhas acho que não é seguro, Brigadeiro. Eu reli, pela quarta vez, a nota da INFRAERO à população brasileira, Brigadeiro, que foi emitida no dia 19 de julho. Eu não sei se foi o senhor que redigiu a nota. Eu sei o ambiente em que essa nota foi redigida após o acidente, mas eu acho a nota delirante. O senhor me permita a franqueza, não vou... Em um trecho aqui, Presidente, se diz: *O acidente, enfatizamos, nada teve a ver com fluxo aéreo intenso nem com as condições climáticas daquele dia.* Se não tem nada a ver com as condições climáticas, o que a gente está discutindo aqui hoje? Depois, Presidente, nesta nota, que é da INFRAERO, se fala: *O aeroporto de Congonhas está plenamente dotado de condições operacionais de excelência nas suas 2 pistas, que recentemente passaram por reformas estruturais.* E aí, Brigadeiro, a minha concepção de excelência é diferente daquela que aconteceu com o voo da TAM. Então, talvez seja semântica a minha discordância com a nota, talvez não.

Eu acho que chegamos a um ponto triste desta nossa relação. Mas, como o senhor tem se colocado... E eu me associo ao seu otimismo, principalmente quanto à confiança no Brasil, porque eu confio demais no Brasil. Eu queria perguntar ao senhor se essa frustração que eu tenho com a incapacidade das nossas instituições brasileiras de terem prevenido esse acidente, ela é particularizada, ou se também dentro da INFRAERO há um sentimento de comoção e se a partir deste momento a gente pode avançar? Qual é a sua leitura, qual é a emoção, qual é o sentimento hoje que o senhor nos traz, representando aqui a INFRAERO neste momento?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, inicialmente eu queria dizer ao senhor que eu concordo com o senhor com relação à nota, à infelicidade da nota. Dou a mão à palmatória quando ela se refere à meteorologia e a coisas assim. Até porque isso contraria uma própria doutrina de aviação. Pode ser, Deputado, que nada tenha ver com a meteorologia, não sei. A investigação é que vai ter que dizer isso, a caixa-preta vai ter que dizer isso. Concordo com o senhor com... Não que a



nota inteira não preste, mas concordo com o senhor com alguma infelicidade na nota. Então, eu até agradeço, Deputado, o que o senhor falou. Agora, com relação, Deputado, à frustração, a empresa, a INFRAERO, os empregados da INFRAERO... Eu posso garantir ao senhor, não é frustração, mas é um ambiente de... Deputado, a palavra é frustração mesmo, a palavra é frustração. Pela luta, pelo trabalho, por ficar 24 horas por dia. Esse aeroporto de Congonhas... Várias vezes a ANAC, até sabiamente, sabiamente, a ANAC teve que prorrogar esses vôos pela madrugada adentro. Nós não temos reserva. É verdade, eu estou pagando hora extra para os homens. Mas teve gente que rodou noites e noites. Naquele acidente da Gol, nós perdemos 3 amigos, amigos do peito, homens da INFRAERO; funcionários graduados morreram naquele acidente. Nessas crises, Deputado, nossos homens apanharam, homens e mulheres nossos foram agredidos nos aeroportos; cuspiram na cara deles. Ninguém reagiu, todo mundo entendeu a sua função pública, entendeu o drama do usuário, da pessoa que está do outro lado. Deputado, o sofrimento que eu vi no aeroporto de Brasília, no aeroporto de São Paulo agora... E os nossos funcionários sofrendo junto, muitos funcionários nossos choraram. E aquele sentimento, Deputado, de 10 meses. Só nós, a INFRAERO, estamos apanhando, nós estamos sofrendo, os passageiros reclamam da gente. Esse ambiente realmente existe Deputado, existe. Mas também não podemos conviver com isso. Então, é um trabalho de... *Gente, não é isso não, vamos superar, vamos à guerra, vamos ganhar a guerra, uma batalha.* É aquela história que o senhor conhece de motivação que todo líder, todo chefe deve ter. Temos procurado introduzir isso. Não eu pessoalmente. Nos 67 aeroportos, cada gerente tem procurado estimular seus homens, conduzir seus homens. E é aquilo que o senhor falou, Deputado: acreditar no Brasil, acreditar que nós vamos passar por isso. Como eu respondi ao Deputado Gabeira: sou um otimista, acho que em 1 ano o Brasil retoma a demanda, retoma tudo e vai voltar a ser um... ao crescimento desenfreado, como vinha até agora. Mas muito antes de 1 ano, Deputado, essa situação vai estar arrumada, e o senhor e eu também, Deputado, se Deus quiser, não teremos mais medo de pousar em Congonhas.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Brigadeiro, na Amazônia existem mais de 20 pistas de pouso e decolagem. Muitas foram reformadas, inclusive aquela



pista onde o Legacy pousou com segurança, pista do Cachimbo, aeroporto do Cachimbo. Inclusive a informação que tenho é que Boeings podem pousar nessas pistas. E me parece também que essas pistas foram construídas na Amazônia pela Aeronáutica, pistas estas que estão justamente numa área que tem uma dupla característica. Primeiro, as empreiteiras não têm interesse em lá construir, porque provavelmente economicamente isso não seja viável, ou haja um critério ou outro qualquer. Segundo, lá tem um índice de pluviometria muito elevado, portanto, muita água na pista.

A INFRAERO não pode, por exemplo, contar com a Força Aérea, já que estamos falando de pista? Se existem aquelas pistas, por que a INFRAERO não conta... Há algum impedimento, algum problema para trabalhar com a Engenharia da Aeronáutica brasileira?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Bom, Deputado, como tive a honra de comandar operações aéreas da Força Aérea, na qual a COMARA era subordinada, sinto-me orgulhoso de o senhor ter falado isso. Realmente existe uma enorme capacidade técnica para fazer aquilo. Deputado, eu conversei agora, há pouquíssimo tempo, 3 dias atrás, com o Comandante da Aeronáutica, o Brigadeiro Saito. Iniciamos já uma conversação voltada... Primeiro, a Aeronáutica fiscalizar nossas obras. Fiscais da Aeronáutica. Inclusive essa questão de certificação. Usar mais a COMARA e também o Exército Brasileiro, que tem uma enorme capacidade em grandes obras de terraplanagem, como está fazendo hoje em São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. O senhor tem absoluta razão, é parte dos nossos planos, caso venha a ocorrer, fazer um trabalho mais aproximado, através de convênios ou lá o que seja, com a COMARA e com o Exército Brasileiro.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Um último questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Pela manhã, o seu subordinado usou um conceito com relação a Cumbica, falando sobre a terceira pista. Ele achava que era preciso verificar a necessidade imediata, ou quando fosse necessária, da construção da pista. Ele disse que era mais importante a segunda pista de Viracopos que a terceira pista de Cumbica.



Como nós sabemos e aprendemos aqui que este é um processo que exige planejamento, organização, orçamentação e competência, a questão é a seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Na sua opinião, Brigadeiro, quanto tempo nós temos que esperar para tomar essas decisões para que essa pista... e a segunda pista de Viracopos, fazer ambas as coisas, porque tudo leva a crer, sendo um acidente aéreo, uma sucessão de erros que, acumulados, se transforma numa tragédia. Eu não tenho a menor dúvida: Congonhas, a pista de Congonhas faz parte dessa cadeia de erros que levou a esse acidente, nesse caso da TAM. Esta é a pergunta: o senhor acha que é o caso de discutir se é a terceira ou se é a segunda ou se é o caso de começar logo as 2 pistas de Viracopos e Cumbica, na maior cidade da América Latina?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Na minha opinião, Deputado, construir a segunda pista de Campinas será infinitamente mais rápido do que construir a terceira pista de Guarulhos. Até pelas desapropriações e assim por diante. Eu concordo com o senhor. O ideal é atacar nas 2 frentes ao mesmo tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Rocha Loures.

Próximo orador inscrito, Deputado Miguel Martini. Ausente.

Próximo orador inscrito, Deputado André Vargas.

Para que todos possam participar, vamos estabelecer — já se passou mais da metade da inscrição — que sejam 5 minutos a partir de agora.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Muito rapidamente, queria saudar nosso Brigadeiro J. Carlos, não é uma pergunta, e muitas questões já foram apresentadas aqui, mas é importante dizer que acidentes em Congonhas, esse acidente lamentável de perda de vidas humanas não é o primeiro.

Desde o último acidente que também envolveu a TAM, o antigo DAC e agora ANAC, o antecessor da ANAC, o DAC, só fez crescer os vôos em Congonhas.

O sistema de viabilização de Cumbica, e não era o Governo do PT, como se quer tratar, ou do Presidente Lula, era um outro governo.

Guarulhos também e Cumbica, portanto, carecem desde então do sistema de transporte terrestre que viabilizasse o acesso mais cômodo e mais rápido à Capital,



servindo ao desenvolvimento da cidade e ao desenvolvimento da região metropolitana e do País, já que ali se encontra a maior economia do Brasil, Estado e a Capital de São Paulo. Mas tivemos esses lamentáveis acidentes.

Como disse o Deputado Carlos Zarattini: temos um problema de gestão? Temos um problema de gestão. Queria renovar aqui o respeito ao trabalho da equipe de V.Exa., conjunto da equipe da INFRAERO e também de V.Exa., no sentido de que tem procurado e tem estado nesta CPI e oferecido todas as perguntas com equilíbrio que estão sendo apresentadas, com segurança. Todas as questões técnicas e mesmo de gestão não têm sido refutadas por esta CPI. Por isso que não cabe nenhuma ilação por parte de Parlamentares, já que, se nos nossos gabinetes quem nomeamos somos nós, não cabe aqui nenhum posicionamento e nem lamento, ilação em relação à demissão dos auxiliares do Presidente Lula.

Estar ou não na função de Presidente da INFRAERO, hoje compete a 2 vontades. A vontade do Presidente e a sua própria vontade, porque é natural que um homem público, com larga experiência, tendo enfrentado essas dificuldades dos últimos meses, também tenha um desgaste próprio. Portanto, queria renovar, e acho que deve ser reforçado aqui o respeito ao trabalho que vem sendo feito pela INFRAERO.

Não há nenhuma ligação provada, nem de perda de vidas humanas e nem mesmo de riscos, no que concerne ao trabalho da INFRAERO. Provada! Porque nós temos que ser muito prudentes. Deveríamos ser mais prudentes. Infelizmente... E não é o caso propriamente dos Deputados desta CPI, mas pelo menos parte da mídia, por 1 dia pelo menos, na cobertura do acidente aéreo, criminalizou o Governo, criminalizou a INFRAERO e a pista. Depois que as imagens do avião da TAM passaram pelos televisores dos brasileiros, não mais se tocava apenas nesse assunto. Apenas se considerava que poderia ter uma reação, um conjunto de causas do acidente aéreo, que derivava eventualmente para inclusão da pista como causadora também. E depois as informações que vão se sucedendo.

Portanto, queria usar da minha fala apenas para isso: elogiar o posicionamento de V.Exa. — alguns chamam de V.Sa., mas eu prefiro usar a melhor terminologia, como nós nos tratamos aqui; eu estava discutindo com o Deputado



Vaccarezza se é V.Exa. ou V.Sa.; acho que é V.Exa. — e da sua equipe, muito especialmente da sua equipe que aqui já esteve.

Já discutimos a questão de pista de Congonhas. É claro que não somos técnicos. É claro que não poderíamos prever que haveria um acidente. Aliás, mesmo com o tráfego 21% ou 30% ou 40% menor, nós podemos ter um acidente amanhã, hoje, agora. E é isso que acho que precisamos pautar um pouco melhor, inclusive os próximos passos da CPI. Acho que a CPI tem que oferecer as contribuições que já detém. O acidente é um aspecto lamentável, há uma pressão por informações da caixa-preta, há uma pressão por informações em relação a esse acidente,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - ... mas mais do que as pressões. Parlamentares não são eleitos para atender só à pressão da opinião pública. Parlamentares são eleitos para agir também com prudência e responsabilidade, visando inclusive à equação desse grave problema.

Portanto, eram essas minhas palavras, Sr. Presidente, agradecendo a oportunidade e agradecendo a presença a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Agradeço a V.Exa. a compreensão.

O próximo orador inscrito é o Deputado Ivan Valente. V.Exa. dispõe de 5 minutos, de 18h45min às 18h50min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Brigadeiro José Carlos Pereira, eu estou aqui com um requerimento que nós fizemos à Aeronáutica dos últimos registros. Já foi lido aqui, mas quero chamar a atenção do senhor — já foi até distribuído para a imprensa: há 6 notificações de pilotos sob pista escorregadia e algumas com muito escorregadia. Muito! Depois, houve o acidente da Pantanal, no mesmo dia 16, com saída de pista e, posteriormente, relato de 2 aviões, particularmente 1 da TAM, que é o avião que se acidentou no dia seguinte, que parou nos limites. E o piloto falou, e vai depor aqui daqui a pouco, que tomou um grande susto. Isso são relatos de pilotos.

Então, a primeira pergunta que quero fazer ao senhor é a seguinte. Veja aqui nesses relatos, o senhor pode ter acesso. O controlador fala o seguinte: que ele continuou dizendo, mesmo quando a INFRAERO dizia que a pista estava



operacional, eles continuavam avisando os pilotos que a pista estava escorregadia. E mais: esse avião, vôo 3054, acidentado, foi avisado da pista escorregadia antes de tocar em Congonhas. O senhor falou, o problema do coeficiente de atrito. Quero dizer, como engenheiro, inclusive, o seguinte: uma coisa é a técnica, a ciência, os números, etc.; outra coisa é o relato vivo. Nenhum piloto vai ser irresponsável de dizer: “A pista estava escorregadia, ela estava boa”. Não é possível isso! Então, eu pergunto: isso não é uma irresponsabilidade, manter a pista aberta, quando 10 relatos mantêm que ela está ruim, ela está escorregadia, e uma aeronave pára no limite? Essa é a primeira pergunta que queria fazer ao senhor.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, o senhor tem 10 relatos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - No mesmo dia.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Mas veja bem, Deputado: não estou absolutamente querendo desqualificar pilotos, até porque sou piloto também e já escorreguei em muita pista. Mas o senhor precisa ver que, nesse mesmo dia, outros 500 pilotos pousaram na mesma pista, nas mesmas condições, com a mesma chuva, com o mesmo vento e eles disseram que a pista era muito boa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, não disseram nada. Não é que disseram que era muito boa. Eles não disseram nada.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eles não disseram nada. Mas nós conversamos também, Deputado, nós tivemos interesse em conversar com pilotos. Nós conhecemos muitos pilotos comerciais. Então, eu, particularmente,...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, o senhor acha que a amostra não é significativa?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Não, não, não. Sobre a amostragem... Não. Risco de vida Deputado é sempre significativo. Uma única pessoa que dissesse que há um risco de vida, isso é significativo, sem dúvida nenhuma. Certo? Agora, a questão, Deputado, é o que fazer. Deputado, não existe pista mais escorregadia no Brasil do que a de Belém. É o lugar que mais chove no Brasil, Deputado. A pista não tem *grooving* nenhum; é uma pista não “grovada”.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - De quantos metros?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tem 2.450 metros, se não me engano. É 450 metros maior.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tem 700 metros de escape maior que Congonhas. Congonhas tem 1.810 metros reais.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Eu concordo com o senhor, Deputado. E o piloto que vai vir aqui certamente dirá isso. Não há piloto neste País que pouse em Congonhas sem acrescentar um pouco de adrenalina.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, é isso que eu quero falar — preste atenção! —, exatamente sobre isso. Certamente os fatores contribuintes podem ser vários, talvez tenha um determinante que as caixas-pretas possam esclarecer, e nós não vamos ser irresponsáveis de fazer prejulgamento de nada. Nós estamos aqui vendo a responsabilidade que é da INFRAERO, porque se for da Airbus, ou da TAM, ou do piloto, então a INFRAERO fica com menos, mas estou falando daquilo que trata da INFRAERO, e aí já existem fatores estruturais: pista curta, sem ranhuras, chuvosa, escorregadia e tal. Muito bem.

Veja, Brigadeiro, como é que as coisas... Em matéria de política e de administração existe previsibilidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu quero dizer o seguinte: eu estou com o depoimento de V.Sa. aqui, da data de 12/6/2007, aqui na CPI. Eu estou com esse depoimento. Eu quero ler a frase que o senhor citou aqui. Falando dos problemas, da visibilidade após o acidente da Gol, o senhor diz várias coisas e depois diz:

“E o sistema, o controle, o sistema de aviação civil se tornou extremamente visível na mídia. Muitas informações foram deturpadas ou ampliadas. Um exemplo clássico é o aeroporto de Congonhas, que é considerado um aeroporto perigoso e, em 10 anos, não aconteceu basicamente nada naquele aeroporto”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado. Já estourou.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Um instantinho. Deixa eu concluir meu raciocínio. Eu fiquei só com 5 minutos, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já está com 6.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu diria que as nossas dificuldades hoje não são essas. Veja: por incrível que pareça, aconteceu em Congonhas. Há 1 mês atrás, o senhor falou o seguinte: *“Não é um aeroporto com características perigosas. Pelo contrário, ele é seguro (...)”* etc. Então, veja: o problema de planejamento e a questão da malha aérea, quando o senhor... O senhor foi muito sincero. Quero lhe cumprimentar. Quando o senhor falou que a malha aérea foi para o espaço, a primeira coisa que deveria ter sido feita, antes do acidente da TAM, era ter acabado com essas conexões e o *hub* de Congonhas. Mas não foi feito porque as empresas aéreas mandam, mandam, mandam tanto na INFRAERO quanto na ANAC e pressionam a Aeronáutica também. Elas é que dão o tom geral, e o Governo obedece.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agora, cada um empurra para um lado. Então, queria ouvi-lo sobre isto, sobre Congonhas.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, realmente eu disse aquilo. Agora, veja bem, Deputado. Nesses 10 anos, o primeiro acidente em que um avião, no pouso, teve uma tragédia, foi aquele. Tivemos 2 acidentes fatais antes, com aviões pequenos e infelizmente morreram pessoas. A morte é sempre ruim. Agora, Deputado, é necessário, ouviu, Deputado, nós aguardamos. Eu soube hoje que dados da caixa-preta já estão de posse da Comissão. Deputado, eu peço ao senhor: vamos aguardar, Deputado, o resultado desse acidente. Eu acho que será um aprendizado imenso não só para o setor aéreo — ouviu, Deputado? —, mas para todos nós em termos de compreender determinados relacionamentos. Eu confio muito nesses investigadores. Deputado, se essa pista tiver alguma coisa a ver com esse acidente, eu gostaria, Presidente, de ser chamado novamente aqui na CPI para tratar desse assunto. Se realmente essa pista tiver algo a ver, eu gostaria de ter acesso a essa informação e voltar à CPI, aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador é o Deputado Geraldo Thadeu. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhor depoente, eu gostaria de fazer muitas perguntas para o senhor. Eu vejo que o senhor também considera que a pista de Congonhas é pista que,



dentro dos padrões internacionais, tem toda segurança. Eu não vejo assim. Fiz uma pergunta a um comandante, dizendo para ele: se construísse na reforma da pista esse tapete de contenção que é construído em várias pistas que estão em centros urbanos, de grandes cidades do mundo, em que a pista cede e segura o avião, em Congonhas, resolveria? Ele disse: *“Em que lugar? Não existe lugar, não tem espaço”*. Então, eu vejo que um pouso em Congonhas, como o senhor disse, sempre dá uma certa adrenalina. Eu acho que é adrenalina pura e um vôo cego. Eu diria que seria um vôo cego pousar em Congonhas. E nós temos certeza de que, pelo que nós temos visto aqui, temos colocado isso, que Congonhas não pode operar aviões tipo A-320, 737-800, com máximo de 100 passageiros. Eu acho que seria o correto, pelo que a gente tem visto.

E gostaria de dizer ao senhor, com todo o respeito ao senhor, Brigadeiro, o senhor fez uma declaração — o senhor me desculpe de ser contundente nessa questão — quanto ao aumento das passagens. Soa dessa maneira a mim e ao povo brasileiro: *“Se você quiser viajar com maior segurança, você vai ter que pagar mais”*. Quando o senhor deu aquela declaração, soou aos ouvidos de quem viaja, do povo brasileiro: *“Vai ter aumento, porque vai ter que gastar mais, vai ter que mudar a rota, as agências...”* Foi completamente infeliz naquele momento. O senhor não poderia jamais dar essa declaração como Presidente da INFRAERO.

Eu quero dizer ao meu colega, Deputado André Vargas, que não está aqui, mas eu gostaria que ele ouvisse, não cabe mesmo culpar aqui ou não culpar governos anteriores e o Governo atual. Talvez tenham culpa, talvez não tenham culpa. Mas após aquele acidente do Legacy com o avião da Gol, não tomar medidas realmente para resolver a questão, para mudar a questão, como agora estão sendo tomadas algumas medidas que não são suficientes, mas estão sendo tomadas medidas. Talvez não evitaria nem o acidente desse avião da TAM, mas, na realidade, infelizmente, Coronel, a gente vê que foi incapacidade — incapacidade! — tanto da INFRAERO como da ANAC de tomar essas medidas necessárias. E aí o Deputado André diz que os diretores não têm culpa, nem da INFRAERO nem da ANAC. Então, quem tem culpa são os funcionários da INFRAERO e da ANAC? Os engenheiros, os técnicos que têm culpa, porque são eles que determinam as decisões da ANAC e da INFRAERO. Então, na realidade, eu considero que, após



aquele acidente do avião Gol, do Legacy, infelizmente foi inoperância, a incapacidade de tomar decisões, a incapacidade de mudar essa situação, e a questão do tráfego aéreo brasileiro estar no caos que está. São comentários que eu faço, Coronel, que talvez com toda a experiência de vida que o senhor tem — acredito que a sua carreira foi uma carreira brilhante no serviço da Aeronáutica e que o senhor é um homem capaz —, mas a experiência que o senhor passou e o que viu deve deixar o senhor assim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Realmente, a INFRAERO e a ANAC foram incapazes de tomar medidas, depois daquele acidente do avião Legacy com o avião da Gol, e que pudesse ter mudado muita coisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Geraldo Thadeu.

O próximo orador inscrito é o Deputado Efraim Filho. *(Pausa.)* Ausente.

O próximo orador inscrito é o Deputado Neucimar Fraga. *(Pausa.)* Ausente.

O próximo orador inscrito é o Deputado Carlos Willian. V.Exa. dispõe de 5 minutos, de 18h58min às 19h03min.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, devido aos colegas Deputados oradores que me antecederam, meu caro Presidente, não tenho muito o que perguntar. Só uma observação. Nós já estivemos em mais de uma audiência, quando, no final do ano passado, eu era o Relator do caos aéreo na Câmara dos Deputados. E o meu relatório, mesmo não tendo sido aprovado, porque terminou o ano Legislativo, foi encaminhado a V.Exa., se V.Exa. tomou conhecimento. E, no meu relatório, eu coloquei todas as observações que foram colocadas e determinadas que fossem feitas agora pelo Presidente da República. Por que naquela época V.Exa., no que tange à INFRAERO, não tomou talvez as medidas que ali estavam sendo aconselhadas?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, na verdade, nós tomamos. O relatório, aquele relatório da Comissão, ele foi copiado, tiramos várias cópias. Eu encaminhei aquilo para determinadas pessoas-chaves, de modo que trabalhassem, em termo de planejamento, apoiados em estudo profundo, como foi aquele realizado. Se o senhor prestar atenção, Deputado, algumas dessas medidas que



realmente estão sendo aplicadas agora, elas ganharão velocidade porque foram planejadas em cima do seu relatório. Vou citar um exemplo simples. Não sei se o senhor se lembra de todos os detalhes do relatório. O senhor se refere ao aumento de capacidade dos aeroportos, à necessidade de..., esse espalhamento. A partir dali, Deputado, a decisão, por exemplo, de ampliar de imediato Campinas, a baixo custo — o senhor também se refere a isso — foi tomada. A decisão foi tomada hoje, que demoraria 5 meses. Deputado, em 30 dias estará pronto. Fruto do seu relatório. Algumas outras coisas, Deputado, eu sinto muito, mas eu não... Muitas outras coisas eu não tive alcance e não pude, não pude fazer. Mas o seu relatório foi muito bem analisado, muito bem trabalhado, e algumas coisas foram postas em prática. Eu citei um exemplo claro aqui, agora, desse sistema de demanda.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - É verdade. Veja só: o que se comenta é esse acidente, o acidente mais trágico ocorrido na aviação brasileira. O senhor, como homem experiente, e o que nós vemos a olho nu é que realmente a pista de Congonhas, que é uma ótima pista, ainda mais agora com os investimentos feitos pela INFRAERO, também os investimentos feitos na base do atendimento ao público são excelentes, nós ouvimos falar, e até comentários negativos, de que são todos de pedras, ardósia, etc. Numa situação igual, hoje, qualquer lugar tem pedra ardósia, ainda mais com o preço acessível que é. Eu acho que o usuário brasileiro realmente precisa de um lugar confortável e de fácil limpeza, inclusive, que é a pedra, para poder manter os aeroportos. Essa crítica, por exemplo, eu não faço e não acho que seja uma crítica construtiva. Mas vamos ao que é construtivo. A pista tem, para sua aterrissagem e para sua decolagem, o espaço correto. Tanto que, no manual de fabricação da aeronave acidentada, ela não tem nenhuma restrição, inclusive com pista molhada e com o reverso pinado. Até aí, tudo bem. Mas nós sabemos que poderia ocasionar algum acidente se houvesse uma área maior de escape da pista. E a olho nu nós sabemos que ali há possibilidade de fazer uma estrutura de aço, que não é tão caro, e colocar ali talvez 200, 300 metros de escape. E isso não tem um custo grande, Sr. Presidente. Por que essa medida não foi tomada, uma coisa tão simples, uma coisa tão barata?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Eu agradeço à Deputada Luciana Genro por ter-me comunicado sobre a escassez do meu tempo.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, é perfeitamente possível. Nesta semana, eu vi, estudei, embora superficialmente, mas vou aprofundar, uma solução dessa que foi aplicada num aeroporto em Portugal. Esse aeroporto terminava no mar, aliás, não é bem no mar, na encosta de uma montanha, se projetando para o mar. E foi construída uma estrutura metálica, depois reforçada em concreto, sobre o mar e na borda de uma montanha. E eles conseguiram ampliar essa pista. Não tenho a medida, mas, pela foto, alguma coisa em torno de 450 a 500 metros. É possível sim, Deputado, é possível se fazer isso. Na verdade, o senhor teria que ter o prolongamento de uma pista, não uma pista de pouso. Não seria aumento da pista. Um *stop way*.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Um escape.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Um *stop way*, onde poderia inclusive ser colocado esse equipamento que o nosso Deputado falou aqui, que é um equipamento extremamente simples. São umas placas onde qualquer coisa que entrar ali atola e pára. Não interessa a velocidade nem o peso. É perfeitamente possível. O custo disso, Deputado, eu não sei. Aí vem o problema da praticabilidade. No setor da cabeceira da Pista 17, onde hoje o senhor tem as luzes ALS, aquelas luzes de aproximação, ali cabe perfeitamente uma expansão. Isso exigiria jogar as luzes para mais longe, dentro da cidade. É uma solução que, acho, a engenharia poderia se debruçar em cima disso. Acho inclusive uma boa hora de uma parceria Estado de São Paulo, Prefeitura de São Paulo, aeroporto. Não vejo nenhum obstáculo, sou entusiasta da idéia. Agora, Deputado, realmente é uma decisão importante porque mexe com a cidade, mexe com a comunidade em volta. Então, eu acho que há que se respeitar todo esse contexto. Mas, tecnicamente, sob o ponto de vista de engenharia de aviação,...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Tranquilo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - ... aplaudo de pé, Deputado, isso aí. É uma grande idéia, e eu vi o estudo em Portugal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O próximo orador inscrito é o Deputado Paes Landim. V.Exa. dispõe de 5 minutos, de 19h05min às 19h10min.



O SR. DEPUTADO PAES LANDIM - Sr. Presidente, não tenho nenhuma pergunta a fazer ao eminente Brigadeiro J. Carlos, como é mais conhecido, até porque S.Exa., tanto na sentada anterior como nesta, deu demonstração da sua competência e profundo conhecimento técnico dos assuntos acometidos à sua função pública. O brigadeiro J. Carlos é um militar com quase 50 anos de Forças Armadas e aposentou-se e foi servir numa empresa ligada ao Ministério da Defesa e indiretamente ligada aos militares. Portanto, o raciocínio dele de militar é no sentido de que, para ele, qualquer missão é uma missão. E se ele fica ou sai, para ele, ele cumpriu a sua missão. Então, eu queria apenas dizer que o Brigadeiro J. Carlos honra as Forças Armadas Brasileiras, ele que foi inclusive paraquedista militar. Como oficial superior, além de todos os cursos que ele fez da Força Aérea Brasileira, como oficial superior foi Delegado do Brasil junto à Junta Interamericana de Defesa, em Washington, como oficial general foi Chefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior das Forças Armadas, Presidente da Comissão Nacional de Justiça Militar, Comandante da Academia de Força Aérea, Comandante de Operações da Força Aérea, portanto, homem talhado para exercer quaisquer funções, já que as academias militares, quando elas são bem aproveitadas do ponto de vista profissional e do ponto de vista ético, que é o caso do Brigadeiro, realmente elas formam grandes personalidades. Então, quero parabenizar o Brigadeiro. Independentemente se o senhor continua ou não à frente da INFRAERO, o certo é que o senhor cumpriu a sua missão com a seriedade e a integridade e a honestidade que lhe são peculiares.

Queria apenas parabenizar V.Exa. ao ensejo desta oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Paes Landim.

Próximo orador inscrito, Deputado Cândido Vaccarezza. V.Exa. dispõe de 5 minutos, das 19h07min às 19h12min.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Boa-tarde, Presidente, boa-tarde, Brigadeiro, quero renovar a minha solidariedade já exposta anteriormente aos parentes da vítima e fazer minhas as palavras do Deputado Paes Landim.

Quero parabenizar pelo depoimento a V.Exa., principalmente quando V.Exa. evitou cair num debate simplório sobre culpados em relação ao acidente ou, de



saída, dizer que o problema é da pista. Mesmo porque é o CENIPA que deve avaliar. E nós temos que ter muita tranquilidade, neste momento, temos que saber o que aconteceu com aquele avião. Como disse V.Exa., digamos que nós tivéssemos 5 mil metros de pista, aquele acidente não foi por causa da (*ininteligível*), porque ele abandonou a pista antes de a pista terminar. Então tem outros elementos que nós vamos ver na caixa-preta, que tem mais de 500 dados. Nós vamos ver na avaliação dos peritos. E há um problema: às vezes a emoção nos leva a errar bastante. Houve um acidente gravíssimo, de uma gravidade internacional, não só para os padrões brasileiros. Aí as pessoas começam a condenar o aeroporto de Congonhas, dizer que vai fechar o aeroporto, como se fosse uma posição simples — *“não, vamos desviar os vôos para Viracopos, vamos desviar para o Galeão”* —, como se as pessoas não tivessem um dado real que não deixa de ser problema, porque é um dado da realidade, que são os 17 milhões de habitantes que tem na Grande São Paulo e o tráfego aéreo produzido por essas pessoas. O trânsito principal de São Paulo não é um trânsito de turismo, não são as pessoas que estão lá fazendo turismo, muitas pessoas que moram em várias partes do Brasil trabalham em São Paulo, chegam na segunda e vão embora na sexta; outros saem de São Paulo para trabalhar. Não há solução de curto prazo e solução mágica. Por fim, quero repetir aqui: nós estamos vivendo um problema de gestão, de falta de infra-estrutura dos governos anteriores. No período, nesses últimos 4 anos, o investimento que a INFRAERO fez, que o Governo Federal fez nos aeroportos foi muito grande. Infelizmente, nós temos que discutir para frente. Se essas obras que foram feitas nesses 4 anos tivessem sido feitas há 10 anos atrás, esse investimento, nós estaríamos preparando o Brasil para daqui a 10 anos. A aviação está crescendo 16% ao ano, esses investimentos que nós estamos fazendo são poucos, mas tem limite o investimento.

Então, não adianta a gente querer solução mágica ou solução fácil, porque a situação não é fácil. Muitas propostas que foram apresentadas pelo Governador Serra como se fossem dele são propostas do Governo. O terceiro terminal de Guarulhos está no PAC e é proposta do Governo; e, se eu não me engano, já tem até licitação. A terceira pista de Guarulhos, a Ministra Dilma falou há 6 meses, aqui,



da terceira pista de Guarulhos, e V.Exa. já falou outras vezes da necessidade da terceira pista de Guarulhos.

O trem-bala é coisa para 10 anos, não é coisa de curto prazo.

Aproveitar o Aeroporto de Jundiaí, que eu saiba, está em estudo na ANAC; já tem sido falado.

Então, nós temos que... e acho que a CPI tem de ter um foco, que são as propostas para resolver a crise aérea brasileira. Não é de ver o acidente; quem é o culpado; mesmo porque nós não vamos ter condição de fazer isso.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Vaccarezza.

Próximo orador inscrito, Deputado Eduardo Valverde.

V.Exa. dispõe de 5 minutos: 19h11min às 19h16min.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, quero cumprimentar o Brigadeiro José Carlos.

Diferentemente da elite, que está cansada, nós não vamos cansar e deixar de descobrir e descortinar a causa do acidente. Inicialmente, é muito mais fácil culpar a viúva. A viúva sempre seria a culpada, porque a viúva não se defende ou tem dificuldade de se defender.

Mas, quando houve aquele acidente do Vôo 402, em 1996, do Fokker 100 da TAM que se projetou naquela mesma rota, ninguém culpou a viúva, porque se foi levantar a causa do acidente e se verificou que o reverso daquela turbina travou ou abriu de maneira indevida e projetou a aeronave para o bairro ali, aquele bairro populoso.

Então, é nesse sentido que nós devemos ter uma condição melhor de avaliar a realidade, sob pena de jogar na viúva total responsabilidade.

Do dia 30 até agora, do dia 30 de julho até agora, ocorreram panes. No dia 30 de julho, num A320 da TAM, Vôo 3811, Salvador a Londrina. Esse vôo foi abortado. No dia 28 de julho também, de Porto Alegre a Bariloche — houve um problema na asa esquerda dessa aeronave. No dia 25 de julho, em outro A320 houve um problema no revestimento da asa esquerda — houve o abortamento desse vôo. A mesma coisa no dia 28 de julho — isso tudo em julho —, um vôo de Belém a



Manaus — também houve problema nesse avião. No dia 19 de julho, num Fokker 100 da TAM também houve problema mecânico. No dia 17 de julho, num outro voo, também problema mecânico, problemas de manutenção. No dia 25 de junho, um avião da TAM e da Gol cruzaram as suas asas — houve um choque. Também no dia 20 de março de 2007 outro problema mecânico no Fokker 100. No dia 25 de fevereiro de 2007, um outro Fokker 100 — houve a depressurização. No dia 14 de fevereiro de 2007, outra pane nos computadores. E, no dia 28 de janeiro também de 2007, uma colisão de pássaros.

Eu citei aqui sucessivos problemas de manutenção, de pane em aeronave, que poderiam ter causado um acidente. Poderiam ter causado um acidente. Não houve acidente. Foram problemas mecânicos que foram solucionados. Ou a aeronave voltou ao ponto de origem, ou os passageiros foram para outros aviões.

Culpar a União, culpar o Estado brasileiro, por um acidente que ainda está se investigando a causa seria prematuro. Sabemos que, pelos dados até agora levantados, pelo menos os grandes jornais — já que vamos fazer opiniões em cima de jornais, como é regra nesta Casa —, podemos então formar opinião dizendo que o manete do avião da TAM estava em posicionamento que não seria o normal. Essa posição anormal e o “pinamento” do reverso acabaram acarretando o acidente. É óbvio que seria uma opinião prematura, mas é aquilo hoje que os jornais estão estampando. E como a CPI tem de ter o cuidado de não fazer prejulgamento prematuro, sem antes analisar os elementos técnicos que vão ser apurados pelos órgãos competentes, então eu acho que a Comissão, a CPI, para não fazer coro com aqueles que estão cansados, que ficaram cansados durante muito tempo, devemos ser um pouco mais...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Para concluir, Sr. Presidente. Ser um pouco mais lúcidos. Este momento requer lucidez, principalmente de nós, da CPI, que temos essa tarefa que nos foi confiada pela Câmara Federal, de fazer uma análise fria daquilo que vem acarretando acidentes, até para punir, se for uma responsabilidade das empresas da aviação, de não terem dado manutenção devida; se é por falta de investir, se a quantidade de recursos que estão sendo investidos no



País, em termos de infra-estrutura aeroportuária, é insuficiente ou está aquém daquilo que é necessário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Por essa razão, Sr. Presidente, cumprimento o Brigadeiro José Carlos Pereira pelo papel e pela firmeza com que tem respondido aqui às indagações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Otavio Leite. V.Exa. dispõe de 5 minutos: 19h16min às 19h21min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, ao tempo em que cumprimento o eminente Brigadeiro José Carlos Pereira, devo dizer que considere o pronunciamento anterior, do Dr. Armando Schneider, muito precioso, muito importante.

Saiba, Sr. Presidente, que ele enveredou pelo caminho da revelação pessoal, da angústia, das dificuldades, etc., que são próprias da natureza humana e que, independentemente de o indivíduo estar ou não no exercício de uma função pública, de um mister público, é um ingrediente importante a ser considerado nesse contexto tão complexo.

E ele disse, a certa altura, Brigadeiro, que a pista de Guarulhos já tem, portanto, essa longa idade de 20 anos e que precisa, imediatamente, dos reparos. O senhor, inclusive, convalidou essa afirmação.

Ao mesmo tempo, soubemos que a ANAC defende que essa providência só venha a se dar em março. Ao mesmo tempo, o Governo tomou uma medida para que migrem vôos de Congonhas para Guarulhos.

O que o senhor acha dessa incompatibilidade, dessa incongruência de planejamento, de entendimento, para que uma decisão seja tomada, um plano: *“Olha, vamos tomar essa e essa providência. Ela tem de ser executada”*. Por que essa dicotomia ANAC, enfim, modelo ANAC, em que é partilhado o processo; ANAC, Aeronáutica e INFRAERO, e o que era o modelo anterior, que era um modelo mais vertical?

A questão é esta: o que o senhor acha em relação a esse aspecto do que a ANAC acha, do que entende em relação a essa providência emergencial e o que a INFRAERO entende?



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, parece-me um caso clássico de conflitos de decisões estratégicas. Nós temos um problema grave, que é descontaminar o Aeroporto de Congonhas, diminuir aquele... de Congonhas. Isso é um fato; essa é uma necessidade absoluta. Temos um fato: é necessário recuperar a pista de Guarulhos. As duas coisas não... elas quase que se excluem: ou uma, ou outra. Na verdade, Deputado, quando se raciocina... na nossa visão, na INFRAERO, esses conflitos de decisões estratégicas, excessivamente binários, costumam levar a situações trágicas. A decisão *“o.k., então fica tudo em Congonhas, e vamos recuperar a pista de Guarulhos, ou então fecha”* não pode. Por isso, Deputado, nós estamos trabalhando, tentando soluções inteligentes, de modo a achar... tirar o fator binário disso. Eu acredito... a minha equipe vai trabalhar esta noite inteira, Deputado, para amanhã à tarde entregar ao Ministro da Defesa uma proposta. Não uma solução final porque seria impossível fazer um projeto básico hoje à noite, mas um encaminhamento, um modelo, alguma coisa para o nosso Ministro poder se apoiar e resolver essa dicotomia. Vamos tentar resolver o problema de Congonhas sem afetar a segurança de Guarulhos. É possível? Eu acredito que nós chegaremos a um acordo. Agora, o senhor tem toda a razão: há uma dicotomia importante e perigosa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Em sua experiência à frente da INFRAERO e anteriormente também em meio a essa atividade, que decisão, que providência o senhor gostaria de ter tomado e não conseguiu; que fato concreto o senhor gostaria de ter visto acontecer e não aconteceu, em relação às deficiências da nossa infra-estrutura aeroportuária.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu levaria muito tempo aqui falando. Eu gostaria de ver o Terminal 1 do Galeão, por exemplo, restaurado e dando conforto aos passageiros. Eu gostaria de ver os 300 metros da pista de Recife, que foram construídos há tanto tempo, operando, porque eu participei daquilo quando era coronel.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Então, Deputado, eu poderia passar a noite aqui falando das coisas que eu gostaria de ter visto e não consegui ver. Mas, Deputado, alguém verá no futuro. Eu acho que temos de ter confiança nas gerações



que vêm pela frente, nos nossos substitutos. E, como eu digo, eu continuo otimista. Não gosto de pensar nisso, não, ouviu Deputado? Agora, há tanta coisa que eu mesmo poderia ter feito! Não sei se fui incapaz ou incompetente. Mas, sem dúvida nenhuma, alguém fará.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado, Brigadeiro. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Otavio Leite.

O último orador é o Deputado Miguel Martini. V.Exa. dispõe de 5 minutos: das 19h21min às 19h26min.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Obrigado, Sr. Presidente.

Com tão pouco tempo e sendo o último, restam-me poucas perguntas. E é preciso dizer, Brigadeiro, que o tráfego aéreo não funciona se não for considerado um sistema interdependente. Não se resolve o problema do sistema de tráfego aéreo tratando apenas um dos atores ou outro ator. Nós temos um problema grave, e eu queria, depois, a sua opinião sobre isso.

Primeiro criaram uma ANAC e deram competência à ANAC, uma agência reguladora, para tomar decisões executivas. E pessoas colocadas politicamente, que não têm o mínimo de experiência, de *expertise* no assunto “tráfego aéreo” estão lá; parece-me que muito mais. E nós queremos convocar todos os diretores da ANAC nesta CPI, porque nós queremos ver suas vinculações com as empresas aéreas. Mas a ANAC é um componente grave que, se por um lado a lei deu competência para eles, eles não têm competência. O Presidente da ANAC, ali, sentado onde V.Exa. está sentado, não sabia que era ele que tinha que autorizar nem a reforma da pista de Congonhas nem a sua abertura, enquanto está na Lei nº 11.182, com muita clareza, no art. 8º, no inciso XXVIII. Então, a ANAC é um problema grave. Ou nós vamos resolver esse problema da ANAC ou não resolveremos o problema do sistema de tráfego aéreo.

Em segundo lugar, o problema começou lá no Governo Fernando Henrique Cardoso, desmontou o sistema de tráfego aéreo, e ninguém remontou mais. Então, hoje, nós temos o caso grave de São Paulo, que está estrangulado. E V.Exa. sabe disso. Em Guarulhos, para resolver, não basta fazer a terceira pista. Nós temos que



fazer uma ligação de Guarulhos com o centro de São Paulo, porque, por automóvel, por rodovia, não dá mais, está tudo congestionado. Temos que fazer o terminal de passageiros, porque não tem onde estacionar as aeronaves e os passageiros descenderem. Se for para Campinas, são 10 anos, porque precisa de trem-bala e outras coisas mais. Por outro lado, nós temos Confins. Está tudo pronto para ser essa alternativa, enquanto fazemos a reforma de Guarulhos, enquanto fazemos a outra pista de Guarulhos. Há a pista do Galeão, que tem condições de acolher os vôos internacionais. Confins tem construído um quarto de todo o seu potencial. Não tem problema com o meio ambiente, não tem problema com nada. A ligação de Confins com o centro de Belo Horizonte já está sendo concluída agora pela Linha Verde. Então, por que não utilizar o aeroporto de Confins como alternativa imediata? Vai se gastar no máximo 5 milhões, se gastar muito, para se adequar, sair de 5 milhões de passageiros para 10 milhões de passageiros, em 2, 3 meses, a curtíssimo prazo. Agora, por que não tomar essa decisão? Por que não fazer isso? Eu queria ouvir a opinião de V.Exa. sobre isso.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu concordo com o senhor. E mais, Deputado: o senhor pode ter certeza, em torno de 2015, no Brasil, nós teremos pelo menos 3 aeroportos ultrapassando os 30 milhões de passageiros/ano.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Confins é um deles.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Confins certamente será um deles. E é o que o senhor falou: é um dos aeroportos brasileiro... Eu ia falar "um dos poucos", porque existem outros. Mas é um aeroporto que realmente não tem problema. O único problema, hoje, que nós temos em Confins, Deputado, é um problema de arquitetura interna. Nada que 2 arquitetos e meia dúzia de trabalhadores não resolvam.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E nem 5 milhões, no máximo?

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Muito menos do que isso, Deputado. É possível resolver aquele *layout*. Então, concordo com V.Exa.: o aeroporto de Confins, com a Linha Verde... Realmente eu estive visitando lá, percorri aquilo tudo. Está tudo pronto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - A única coisa que falta em Confins é um estacionamento de automóveis, coisa absolutamente ridícula para ser tratada.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Tem espaço à vontade.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Tem.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu espero que, pelo menos, o Governo tenha essa sensibilidade de aproveitar... É uma benesse, porque Guarulhos está todo habitado, não tem por onde crescer, senão vai cair avião em cima da cabeça das pessoas; Viracopos está distante demais; Congonhas não suporta mais. Então, nós vemos que Confins está em condições plenas de atender a essa demanda. Só uma decisão não técnica, não racional, não lógica, não de bom senso é que mudaria essa alteração, não usar Confins agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Miguel Martini.

Brigadeiro, eu vou conceder a palavra...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, V.Exa. me permite só 30 segundos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu não permiti para mais ninguém, Deputado. Há um outro depoente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas só 30, só 30.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Rapidinho, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Trinta segundos.

Esta CPI precisa se deter mais, e nós queremos fazer isso através de requerimento, sobre a manutenção da TAM. Os dados trazidos aqui são graves, e nós temos que nos deter, não apenas ir lá e olhar. Nós temos que buscar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A Comissão já está se detendo. Na semana passada fizemos uma diligência no centro de manutenção da TAM. Infelizmente V.Exa. não pôde comparecer. Mas a Comissão está se detendo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas não foi o suficiente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro José Carlos Teixeira, V.Exa. tem, para suas considerações finais, uns 5 minutos.

O SR. JOSÉ CARLOS PEREIRA - Deputado, eu sei que o tempo está curto. A Comissão tem tanta coisa para fazer! Eu gostaria apenas de dizer que é sempre



um prazer participar, Deputado. Algumas pessoas dizem: “*Você vai depor na CPI?*” Deputado, é um prazer estar na CPI, é um prazer estar no Congresso Nacional e é um prazer saber que a Nação brasileira acredita no Congresso Nacional e acredita nos resultados da CPI. Sinceramente, Deputado, é um prazer. Estarei aqui sempre que convocado ou não, pronto a colaborar com o trabalho do nosso Congresso. Muito obrigado e boa-noite.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A Comissão agradece a presença de V.Exa.

Nós vamos fazer um breve intervalo de 5 minutos para que a imprensa possa atender ao Brigadeiro. Retornaremos com a oitiva do Comandante José Eduardo Batalha Brosco. Cinco minutos de intervalo.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está reaberta a sessão.

Passamos agora... Convido o Sr. José Eduardo Batalha Brosco, piloto da TAM Linhas Aéreas, a tomar assento — já está aqui conosco.

Antes de passar a palavra ao depoente peço a atenção aos senhores presentes para os procedimentos. O tempo concedido ao depoente será de até 20 minutos. Os Deputados interessados em interpelá-lo já estão inscritos aqui. A inscrição já está encerrada. O Relator disporá do tempo que for necessário para as suas interpelações. E devido ao autor do primeiro requerimento, nós vamos reduzir o prazo para 10 minutos — autor do primeiro requerimento. E cada Deputado inscrito passará a ter, nesse caso, 5 minutos, para que a gente possa dar oportunidade a todos e, devido ao adiantado da hora, ter condições de atender.

Para atender as formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que entrego formulário de qualificação, de cujo teor faço a leitura:

“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”.

Com a palavra o Sr. José Eduardo Batalha Brosco por até 20 minutos. V.Sa. tem microfone livre para poder falar aquilo que entender conveniente para esta CPI.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Senhoras e senhores, boa-tarde. Eu sou o Comandante Brosco, da TAM, e me coloco à disposição dos senhores para as perguntas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com a palavra o Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que entender necessário, para as suas interpelações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Boa-noite, Sr. Presidente; boa-noite Sras. e Srs. Deputados; boa-noite a todas e a todos os presentes; boa-noite Sr. José Eduardo Batalha Brosco, piloto da TAM Linhas Aéreas. Agradeço a presença de V.Exa. nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileira, desencadeada após o acidente aéreo do dia 29 de setembro do ano passado. Porém, durante os trabalhos desta Comissão, um novo acidente aéreo veio a ocorrer, desta feita no Aeroporto de Congonhas, no último dia 17, envolvendo o Airbus A320 da TAM, prefixo PR-MBK, que vitimou 2 centenas de pessoas.

Desde a ocorrência desse segundo acidente, os trabalhos desta Comissão focaram-se na busca das causas e das responsabilidades dessa tragédia, bem como na sua relação causal com o objeto desta CPI.

Assim, sua convocação justifica-se pelo fato de que, na véspera do trágico acidente com o Voo JJ3054 da TAM, ou seja, no dia 16 de julho, V.Sa. pilotou a aeronave que viria a se acidentar, inclusive pousando no Aeroporto de Congonhas, palco do trágico acidente.

Como entre os fatores prováveis que contribuíram para a ocorrência do acidente estão listadas as condições da aeronave citada e da pista de Congonhas, é muito provável que V.Sa. nos traga informações essenciais para as investigações desta CPI. Assim, eu lhe faço as seguintes perguntas — primeiro, sobre a sua qualificação profissional: há quanto tempo V.Sa. é piloto, há quanto tempo exerce a pilotagem de grandes aeronaves e há quanto tempo trabalha na TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu comecei com um curso em Mogi das Cruzes, já como lhe dito. Também voei nos Estados Unidos, fazendo cursos de piloto comercial, vôo por instrumentos e multimotores. Em setembro de 1997 ingressei na TAM. Estou, então, há 10 anos na TAM, com 17 anos de aviação, no geral. As aeronaves do tipo Airbus eu já piloto já faz 7 anos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor possui quantas horas de vôo?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu tenho aproximadamente 8.300 horas de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

Antes de trabalhar na TAM V.Sa. exerceu sua profissão em outra companhia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Eu voei aeronaves Caravan, da (*ininteligível*), que também foram incorporadas pela TAM, e após 1 ano fui transferido para o Fokker 50, da então TAM Regional. E, após 2 anos de Fokker 50, passei a pilotar, por pouco tempo, o Fokker 100 e então o Airbus 219/320.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Além de comandante da TAM, V.Sa. possui algum outro cargo ou exerce alguma outra atividade para a empresa, ou fora dela, ligada à sua profissão?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Sou formado em Administração de Empresas e trabalho atualmente como piloto da TAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. possui algum vínculo com a TAM ou com algum diretor da empresa, além da relação empregado-empregador?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Negativo, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é parente? Não tem...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... nenhum outro vínculo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem é acionista da TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Gostaria de ser. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Gostaria, agora, Comandante BroSCO, de lhe questionar sobre as condições da pista do Aeroporto de Congonhas e da aeronave Airbus, prefixo PR-MBK, envolvidos no acidente que todos lamentamos.

Qual o horário em que V.Sa. aterrissou em Congonhas, no dia 16 de julho?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - No dia 16 de julho aterrissei na pista nº 35, esquerda, pista principal de Congonhas, aproximadamente às 14h, no voo proveniente de Confins.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor se lembra do número do voo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É 3215.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Três, dois, um, cinco.

Qual era a condição climática na oportunidade?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Chovia no aeródromo — mais que uma garoa, chuva leve.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma chuva leve?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Portanto, a pista estava molhada. Na sua avaliação, como é que estava a pista naquela oportunidade?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Na minha avaliação da pista, poderia observar a pista como se fora um vidro, um vidro. É. Tinha brilho. Não é como uma pista como a pista auxiliar, que não tem brilho. Eu creio que por conta do *grooving*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo.

Qual era o peso da aeronave no momento daquela aterrissagem? V.Sa. se lembra do peso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Aproximadamente, 63 toneladas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estava com o peso superior, então, ao peso da aeronave que... ao peso da aeronave no dia do acidente.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não tenho informações sobre o peso da aeronave. Eu não tive acesso aos dados do vôo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Parece-me que estava com 62 toneladas, não é?

V.Sa. tem informações sobre qual era o peso ideal, o peso máximo de uma aeronave para aquele aeroporto?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. O peso máximo para pouso do Airbus 320 nas pistas de Congonhas é 64.500 quilos. No caso de uma outra aeronave, também da mesma frota, Airbus 319, o peso máximo é 62.500.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então o senhor estava quase no limite do peso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Abaixo do peso máximo operacional.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Para pouso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E como é que V.Sa. conseguiu aterrizar nesse dia, com a pista nessas condições, com esse peso? O senhor poderia relatar como foi essa situação de aterrissagem nesse dia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Após uma aproximação com espera em Campinas, porque a aeronave da Pantanal havia acidentado-se, então, tornando a pista impraticável, nós prosseguimos na aproximação normal para seguir para o ILS da Pista 35, da esquerda, principal. Então, fora-nos informado, após 45 minutos, que Congonhas havia reaberto. Só que, dessa vez, na Pista 35. Nós aceitamos. A aproximação correu normal. Após o cruzamento da pista, eu observei a aeronave, então, da Pantanal, prosseguindo o pouso, condições normais. Inclusive, tive... coloquei a manete em *idle*, em marcha lenta, antes do toque. Após observada a marca de mil, foi colocada, obrigatoriamente, a aeronave no solo. E tinha também o freio automático. Mas, em vista da situação e do cenário: pista escorregadia, uma aeronave já acidentada... Então eu parti por baipassar, ou seja, sobrepor ao freio automático, utilizando, então, os freios normais do avião. E foi pressionado ao máximo. E eu posso afirmar para os senhores que os freios do Airbus 320 são muito bons. Entretanto, eu livreli na última *taxiway* — no caso, *taxiway eco*, que é a última *taxiway* da pista. Sentimos o freio atuar. O freio... Também com *antiskid*. O *antiskid* é como um ABS do carro. Nós sentimos ele atuar e livramos na última. Foi um susto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Quantos metros da cabeceira esse último ponto que o senhor falou? Quantos metros ainda faltam até atingir a cabeceira da pista?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - A pista tem 1.940 metros. A partir do toque, tem a marca 500 pés e 1.000 pés. A marca de 1.000 pés, 330 metros aproximadamente. Então, ao final, 1.310 metros. Perdão, 1.610.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Foi o que o senhor utilizou da pista: 1.610 metros.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pelo que V.Sa. está nos informando, teve dificuldades para frear.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi isso? Mas porque a pista estava escorregadia. Você sentiu que a aeronave escorregou na pista? Qual foi a sua sensação, já que, pela sua colocação, os equipamentos estavam em dia, o freio funcionou, o manete estava na posição prevista pela norma, pelos manuais?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual foi a sua sensação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - A sensação é que realmente não estava segurando, não estava... Sentia-se o *antiskid*, o freio — no caso, o freio ABS...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - ... do avião —, sentia-se atuar. Ele prende e solta, prende e solta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor usou o ABS esquerdo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Afirmativo. Usei sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. emitiu algum relatório de perigo após aquela ocorrência ou a relatou para alguma autoridade aeronáutica?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Após o pouso, eu segui, então, para o nosso DO, onde ficam os pilotos. Cheguei a conversar com 2 colegas. E, quando eu cheguei em casa, eu estava muito abalado. Aí, então, mesmo sem qualquer outro empecilho que me segurasse e mesmo sem ter tirado o uniforme, eu fui direto ao computador fazer um relatório de perigo ao Departamento de *Safety* da TAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Algo que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só para...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou interromper o Relator.

V.Sa. fez um relatório de perigo à TAM, então?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E você entregou esse relatório de perigo para a TAM, para...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O relatório foi feito no computador para o Departamento de *Safety* da TAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da TAM.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E foi enviado imediatamente pelo computador?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Senhor?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Você enviou imediatamente pelo computador o relatório?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Automaticamente. Eu cheguei em casa, fiz o relatório e mandei.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - No mesmo dia, não é?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - No mesmo dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só para ajudar...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Nesse relatório...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ... só para esclarecer. Como é que funciona isso? O relatório de perigo o senhor faz pelo computador. Como é que a TAM toma conhecimento? Qual é o setor da TAM que toma conhecimento? Só para a gente ter uma idéia de como é esse processo, porque tem uma informação bastante relevante. É por isso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não sei o processo do Departamento de *Safety*, mas a nossa instrução é para que, quando de um ocorrido, relate no caso o que aconteceu, através de um relatório de perigo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. chegou no computador, fez o relatório. E o que V.Sa. colocou nesse relatório?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Exatamente o que tinha acontecido no meu episódio. O pouso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. pousou na posição correta.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Automaticamente, ao pousar, os freios foram acionados.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Acionados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sentiu dificuldade, o freio automático foi baipassado, aí V.Sa. pisou nos pedais para fazer o freio manual e teve dificuldades mesmo assim de frear...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... com o freio...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O freio normal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... normal, então. E sentiu que a pista estava, portanto, escorregadia.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E levando a dificuldades.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Relator, só uma questão de ordem. Como estão sendo usados termos em inglês... Eu estou vendo, Comandante, que você usa com frequência termos em inglês. Nem todos os que nos assistem e aqui estão... Eu gostaria de solicitar, Relator, que houvesse, por favor, ao lado de cada termo em inglês, explicação. Por exemplo, o que é o *safety* da TAM? Eu não sei o que é isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A segurança.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO – Relator, eu queria apenas que V.Exa. pudesse complementar a pergunta: se ele atribui essa dificuldade de frear a problemas do avião ou ao problema da pista molhada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós vamos chegar a esse questionamento.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Relator, V.Exa. me permite, só para colaborar? Nós vamos até ganhar tempo depois.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Por que ele fez o relatório em casa? O nobre piloto fez o relatório de bordo? Ele é feito em 3 vias: uma fica no avião, uma



você entrega para o mecânico na pista... O senhor fez esse relatório de ocorrência de bordo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Senhor, perdão. Nesse livro de bordo do avião são relatados os atrasos, os horários de fechamento de porta, o peso do avião, quantos passageiros, a tripulação que está a bordo, nascimentos, casamentos, óbitos...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Defeito.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não. Negativo, senhor. Se a aeronave tiver algum defeito, ele é reportado no livro de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que são nascimentos, casamentos? Se ocorreu dentro da aeronave isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É. Nunca ocorreu comigo, mas o livro de bordo é para relatar esse tipo de coisa. E problemas com o avião são relatados num livro de manutenção. Então, o relatório que eu fiz não era por problema na aeronave, porque a aeronave encontrava-se em perfeitas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Condições.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - ... condições de voo, apesar de... Como todo mundo... Como os senhores já sabem, o reverso estava pinado, estava em perfeitas condições de voo. e então eu relatei no... pelo meio direto de comunicação, que é o Departamento de Segurança da TAM, o *Safety*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Havia... Continuando aqui, então, gente. Havia alguma restrição ou recomendação por parte das autoridades aeronáuticas em relação às condições operacionais da pista de Congonhas, no dia 16 de julho? Ou V.Sa. recebeu alguma informação, via rádio, de que a pista estava escorregadia nesse dia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Havia muitos comentários, principalmente porque a aeronave da Pantanal havia se acidentado. Então, nós tínhamos ciência de que estaria escorregadia, mas não a esse ponto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

Para V.Sa. a pista recém-reformada do Aeroporto de Congonhas é mais escorregadia do que a pista velha, mesmo que os laudos que medem os riscos de atrito mostrem o contrário?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela é mais escorregadia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ela é mais escorregadia. É a sensação que eu, como piloto, tenho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

V.Sa. certamente tinha conhecimento de que os reversores da turbina direita da aeronave estavam inoperantes ou pinados, como tecnicamente é chamado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais as recomendações do fabricante da aeronave e os cuidados que os pilotos de um Airbus A320 devem adotar no momento de uma aterrissagem, quando há inoperância de um ou mais reversores, em especial em pista molhada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Os reversos não entram para cálculo de *performance*. O fabricante atesta que o avião tem que ser capaz de parar pelos meios próprios. O reverso é um auxiliar para a frenagem, mas não entra em cálculo de *performance*. Ou seja, não há restrição nenhuma quanto ao pouso ou em Congonhas ou em qualquer outro lugar. Poderia inclusive...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com pista molhada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Poderia inclusive ter pousado sem os 2 reversores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É fato... E não ter nenhum cuidado especial? Nenhum?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Procedimento normal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a manete, aquela discussão que há sobre a posição da manete...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Tanto o Airbus... Eles emitiram um boletim de que as manetes devem ser colocadas em posição normal para frenagem, em máximo reverso, normalmente. Não há restrição nem por parte do fabricante, quanto às manetes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas esse é um procedimento que tem que ser adotado quando você está pousando? Explique para nós como é que



funciona essa situação. A aeronave veio para aterrissar. Em que posição está o manete?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em que posição tem que ser colocado no momento da aterrissagem? Como é que funciona esse procedimento?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. A manete, ela fica numa posição de *climbing*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando você está... Quando voa.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Todo o tempo de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todo o tempo de voo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso. E, após o cruzamento da cabeceira, quando o piloto julgar o pouso assegurado ou até mesmo o aviso aural da aeronave, que falaria "*retard*", então seria para retrain as manetes até a posição de *idle*, que seria a marcha lenta. Após o toque as manetes são comandadas em *idle reverse*, que é o reverso em marcha lenta, e após colocadas em máximo reverso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando se tem essa situação de se utilizar o reverso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando não se tem a situação de se utilizar o reverso, elas ficam na posição de marcha lenta.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Permanece da mesma forma, até máximo reverso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Até máximo reverso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ele não vai atuar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E essa foi a orientação dada pela Airbus.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E é o que é feito pelos pilotos costumeiramente, nessas situações?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim. O reverso pinado... O computador do avião, que se chama Fadec, ele identifica o reverso pinado e mantém o motor na posição de marcha lenta.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo elas estando...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mesmo com as manetes acionadas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... acionadas.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em algum momento, em alguma oportunidade, na sua trajetória como piloto, V.Sa. teve dificuldades em mudar a manete de posição?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sempre teve facilidades. Nunca houve nenhum problema?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. identificou, em algum momento da sua atividade com o Airbus A320, problemas no sistema de computadores?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. A aeronave corria em perfeita ordem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Mas, em alguma outra oportunidade, em alguma outra aeronave, V.Sa. enfrentou alguma dificuldade dessa natureza ou não?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Relacionada a manetes, não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ao computador?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Também não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Também nenhuma fora de computador.

É fato comum para os pilotos da TAM operarem aeronaves com reversores inoperantes?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. O reversor inoperante não caracteriza que a aeronave não esteja disponível para voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas é fato comum acontecer isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De ter reversores inoperantes?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É. Eu não quero dizer ao senhor que é uma coisa que acontece sempre. É esporádico, mas pode acontecer.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Numa escala de 1 a 10, qual é o número que V.Sa. diria, de que acontecem essas situações de estarem inoperantes?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é um pouco difícil de falar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com o senhor pilotando quantas... nesse tempo que o senhor está na TAM quantas vezes o senhor se deparou com essa situação e pilotou um avião nessa situação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - De reversor inoperante?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sim.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Poucas vezes, não muitas. Eu não me recorda quantos em número. E também não consigo mensurar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O fato de serem comum isto, o senhor está dizendo aí, digamos, é possível acontecer mas é incomum, não é uma situação que acontece todos os dias ou todas as semanas ou todos os meses, situações como esta. Se o fato é incomum, operar Airbus com os reversores inoperantes, isso não pode induzir os pilotos a cometerem erros de procedimentos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Todos esses procedimentos são vistos e revistos várias vezes em simuladores de voo. E temos também aulas teóricas em salas de aula. E eu não consigo entender um piloto não saber operar, ainda mais depois de tantos anos, uma aeronave como aquela e com experiência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Para V.Sa. a inoperância dos reversores da turbina direita pode ter contribuído para a ocorrência do acidente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Principalmente considerando que a pista estava molhada e, segundo V.Sa., a mesma era muito escorregadia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Como eu havia dito ao senhor, mesmo com os 2 reversores inoperantes, ele deveria ser capaz de parar a aeronave na pista em condições normais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas vou-lhe fazer a pergunta de outra forma. Se os 2 reversores estivessem operantes, isso poderia ter evitado o acidente?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não tenho dados para informar ao senhor, mesmo porque eu não tive acesso a nenhuma informação, ainda mais sobre a caixa-preta, mas eu digo de antemão ao senhor que não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por qual razão V.Sa. acredita que a Airbus emitiu recomendação, na semana passada, aos operadores de suas aeronaves para que atentassem para a posição correta dos manetes de aceleração das turbinas no momento do pouso, quando os reversores estão travados?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Para mim, como piloto normal, foi, como piloto, foi um procedimento normal da Airbus. A Airbus sempre emite boletins e relatórios, sempre lembrando os pilotos de várias situações. Foi um procedimento normal, senhor. Não encaro como “foi alguma coisa assim”. Eu acho que quem tem que, desculpa, senhor, quem tem que averiguar isso será a investigação do CENIPA, que eles têm mais dados do que eu possa fornecer para o senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. identificou algum problema na aeronave Airbus A-320 no dia anterior? Teve alguma dificuldade, algum problema técnico que tenha sido identificado?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que tenha sido reportado?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Eu assumi a aeronave PT-MBK, de Confins para São Paulo/Congonhas, e não havia... A aeronave estava em perfeitas condições de voo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. já havia pilotado ela em outra oportunidade, essa aeronave?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor, esta não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esta não. É freqüente a existência de problemas nas aeronaves da TAM desta natureza, problemas de computadores ou coisas...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - São problemas esporádicos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Enquanto a pista principal do Aeroporto de Congonhas aguardava o início das obras, a ANAC emitiu uma decisão para os operadores aéreos determinando que todos deveriam, quando do pouso em



dias de chuva, ter, entre outros equipamentos operantes, todos os reversores de empuxo. V.Sa. tinha conhecimento dessa decisão?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Da ANAC?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - A maior parte das informações e instruções são todas passadas a nós através de boletins pela própria empresa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. se sente seguro em aterrissar no Aeroporto de Congonhas em dias normais, sem chuva?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim. Sim, senhor. Em dias normais sem chuva? Sim. Operação...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com essa pista nova que foi...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É. Eu digo para o senhor operação normal, operação dentro dos padrões, sem chuva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E com chuva qual a preocupação que V.Sa. tem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Com chuva, inclusive, tem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com o tamanho? Com a quantidade da chuva?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, não senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há uma preocupação em relação...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É quanto à aderência dos pneus no asfalto. Essa é minha única preocupação. Recentemente, a empresa emitiu um boletim proibindo os pilotos que pousassem na pista principal de Congonhas em condições de quaisquer tipos de precipitação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. A decisão de procurar a imprensa para prestar declarações sobre as condições da pista de Congonhas estar escorregadia na véspera do acidente foi iniciativa de V.Sa.?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De quem?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu fui procurado várias vezes, inclusive insistentemente. E, entrando em contato então com a chefia e o departamento de operações da empresa, nós conversamos e aceitamos, então, que fosse feita a entrevista, mesmo com o caráter para elucidar quaisquer outras discrepâncias que poderiam não existir provenientes de alguns fatos ou relatos de outros acontecimentos, mesmo sem o conhecimento da imprensa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A TAM foi comunicada por V.Sa. de que prestaria entrevista à imprensa?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a empresa impôs algum limite para as suas declarações ou o estimulou a fazê-las?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Foi feito inclusive... Foi gravado num hangar da TAM, mas de forma nenhuma foi me imposta qualquer restrição quanto à entrevista com a imprensa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. As últimas perguntas. A imprensa noticiou a decisão dos pilotos da TAM poucos dias antes, após o acidente aliás, de deixar de pousar em Congonhas em dias de chuva. V.Sa. confirma essa decisão?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi uma decisão dos pilotos ou uma decisão da TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso partiu da TAM e com o apoio dos pilotos. Nós entendemos como uma medida preventiva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então não foi uma posição tomada à revelia da TAM, foi uma posição tomada pela TAM com a concordância dos pilotos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor, com a TAM e os pilotos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E por que essa decisão não foi adotada antes, por exemplo, após a sua aterrissagem crítica na véspera do acidente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu creio que não houve tempo hábil para que fosse então lido o relatório de perigo, e tivéssemos uma discussão sobre o assunto. Então não havia entrado, não havia tempo hábil para



entrar em pauta a decisão de suspender os pousos em Congonhas em dias de chuva.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Sr. Presidente, este Relator se considera satisfeito com as respostas do depoente e encerra por hora seus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, a presença ao comandante da TAM Sr. José Eduardo Batalha Brosco e as contribuições que prestou a esta CPI.

Muito obrigado.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Como autora do requerimento, concedo a palavra à Deputada Luciana Genro, para suas interpelações, pelo prazo de 10 minutos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Sr. Presidente. Vou ser breve.

Queria esclarecer, Sr. Brosco, essa questão do comunicado da Airbus, porque o que nós entendemos pela notícia do jornal é que o procedimento de pouso da manete seria diferente quando há um reverso pinado, que ele teria que estar na posição *idle* quando há um reverso pinado. Está equivocado esse entendimento ou a Airbus mudou o seu comunicado? Existe alguma diferença no procedimento de pouso quando há um reverso pinado, quando não há?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, negativo. O procedimento de pouso é o mesmo e continua sendo mantido pelo departamento de operações da TAM e pela Airbus. Não há procedimento diferente nenhum. Todos são os mesmos procedimentos de anteriormente. E eu não sei qual é a fonte que esse órgão de imprensa utilizou para esse tipo de matéria.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o procedimento de pouso e da posição da manete, estando ou não o reverso pinado, é exatamente o mesmo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhora.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não há diferença nenhuma?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não há diferença nenhuma.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O comunicado da Airbus foi apenas para reafirmar algo que todos os pilotos sabem, porque sabem pousar um Airbus.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhora.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Certo. Isso é uma questão nova para nós, porque pelo menos o entendimento que eu tive das notícias que saíram na imprensa é que haveria uma diferenciação e que inclusive se especulou de um possível erro do piloto, porque ele não teria colocado a manete na posição correta para o pouso quando há um reverso pinado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço todo e qualquer boletim que diga para não colocar a manete em *idle* com reverso pinado. O que é passado pela Airbus, como também pela empresa, que, mesmo com o reverso pinado, operação normal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não muda nada. É a posição *idle*?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Posição *idle*...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sempre?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - ...e reverso.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E depois reverso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sempre igual?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sempre normal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não muda. Eu queria lhe perguntar também a que o senhor atribui a dificuldade que teve para frear a aeronave naquele dia. Foi por causa da pista molhada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu, como profissional, como piloto, eu me atenho muito a fatos, e todas as informações que eu tenho passado aos senhores é de caráter técnico. Então, eu, como piloto, senti os freios atuarem, a aeronave estava estabilizada, sem problema nenhum aparente. Eu atribuiria, sim, à pista. Estava escorregadia, sim.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Em outros pousos que o senhor fez naquela pista... O senhor fez outros pousos naquela pista molhada, nova, depois da inauguração?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhora.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Aquele foi o único?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Aquele foi o único pouso, digo, naquela cabeceira. Já havia pousado na cabeceira 17, na cabeceira oposta,



com a pista molhada, mas numa outra condição, um outro cenário, aeronave muito mais leve, mas tudo normal.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então a combinação do tamanho da aeronave, com o peso da aeronave e a pista molhada, no seu entendimento, teriam sido os elementos fundamentais para o senhor ter a dificuldade de frear?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mesmo com o peso máximo de pouso, pousando na cabeceira 17, sem uso dos reversos, tenho que ser capaz de parar a aeronave nos limites da pista.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então há uma interferência importante, na sua opinião, na condição da pista molhada para que se consiga parar a aeronave?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Atualmente, hoje, com a pista molhada, sim.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E por que o senhor acha que a TAM não havia tomado nenhuma providência anterior ao acidente em relação a esse problema de pouso na pista?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que eles não tinham como mensurar esse tipo de informação de pista molhada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas os pilotos da TAM estavam freqüentemente comunicando, desde domingo, comunicando a pista escorregadia, a pista molhada, a pista deslizante, naquele período que antecedeu o acidente.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu creio que a partir de uma informação de um ou mais pilotos é feita então uma discussão e então é chegado a um, digamos assim, um veredicto quanto a emitir um boletim ou não quanto a pouso em pista em condições extremas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Isso só foi feito depois do acidente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Infelizmente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Está bom. Muito obrigada.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu poderia fazer 2 questionamentos, se os Srs. Parlamentares me permitem? Primeiro, nós recebemos um relatório de



manutenção da TAM, e, entre os muitos que nos chamaram a atenção, eu queria ler um relatório aqui de manutenção dessa aeronave, no dia 17/07/2007, para que V.Sa. pudesse nos interpretar esse relatório.

No dia do acidente, a hora foi num trajeto feito — deixa eu ver aqui — Campo Grande. Em Campo Grande foi feita a verificação. Efetuada a verificação, PFRMSG FLAP LH, próximo — aqui tem uma coisa que não dá para ler — 1.37 CVORLGCIV1. Teste item. Normalizou. FUR. Observação: observar próximas etapas.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Posso dar uma olhadinha?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode. Queria que V.Sa. nos informasse o que é isso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso aqui é uma entrada de manutenção. Foi feita pelo pessoal da manutenção, e não por um piloto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu creio que essa verificação é uma verificação rotineira por parte da manutenção. E segue... E, conforme ele informa aqui, esse LGCIU é o Landing Gear Control Interface Unit. É uma unidade de controle do trem de pouso, porque os freios e o trem de pouso todos são englobados num único tópico do manual da Airbus.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - E aqui ele diz que permanece normal e que seguia para observação em próximas etapas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, por que ele faz essa afirmação que este equipamento deveria ser observado nas próximas etapas, se nas outras verificações que nós realizamos não tem essa observação? Por que você... Qual é sua avaliação sobre isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Num avião eletrônico, às vezes acontece, por exemplo, que o botão do rádio do carro não funcionou. Então, eu desligo o rádio, ligo de novo e ele volta a operar normalmente. Assim acontece com computadores ou com qualquer outra máquina eletrônica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O que não foge também à aeronave.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, significa que lá teve um problema. Eles identificaram que ela não funcionou, que teve algum tipo de problema, que, ao ser religado, funcionou normalmente, e eles mandaram observar nos próximos pousos, nas próximas...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Pelo relato dele aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - ... eu entendo que aconteceu alguma falha no sistema de *flap*, e, após efetuada a manutenção, o item normalizou e não aconteceu novamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E eles mandaram observar nos próximos...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Permanece em observação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...nos próximos aeroportos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, porque ele diz a mensagem de *flap* e mais a mensagem do controle de trem de pouso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Do controle de trem de pouso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E freios, certamente...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Conseqüentemente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...junto. Então, isso significa que, digamos, no trajeto... Qual é o horário que está isto aqui, qual é o local e a cidade? Você que tem mais familiaridade com esses dados técnicos.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É Campo Grande, sim. A data é de 17/07.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dezesete do sete. E o horário?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, o horário não consta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É o dia do acidente. Esse avião parece que veio de Campo Grande para Brasília, de Brasília para Porto Alegre.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, o horário não consta.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, pode falar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Esse outro aqui... tem mais uma outra dúvida aqui também para a gente. Está difícil até de entender, mas também é no mesmo dia, se V.Sa. poderia interpretar para nós o que é isso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sinceramente, eu também não consigo ler: *"Efetuado ..."*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Acho que quem faz a manutenção é *(ininteligível)*.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - *"Efetuado... aeronave... efetuado pelo... efetuado check. Aeronave o.k. Hora local: 11:17min."*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para... Passa de novo ali aquele lá, só para que todo mundo tenha claro do que nós estamos falando aqui, gente. Nós estamos aqui com os relatórios de manutenção que são realizados na aeronave e que foram realizados durante aquele dia, dia 17 de...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator, tem, inclusive, o realizado pelo Comandante Brosco aqui, no vôo dele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem, inclusive, um que foi realizado pelo Comandante Brosco, no vôo dele.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nesse reporte aqui, o senhor entende que não tinha mais nada a reportar, só isso que estava aqui?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. NIL é No Information Left, sem mais informações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E neste trecho de Campo Grande, quando a aeronave aterrizou em Campo Grande, pela informação que tem aqui, lida pelo Comandante Brosco, ela apresentou algum tipo de problema no trem de pouso, e no sistema de frenagem, e no *flap*, e tal; que foi feito o teste do item, que normalizou. Aí a observação é: *"Observar nas próximas etapas"*.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, ele não diz que aconteceu o problema, ele diz que foi feito um *check*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Pode ser um *check* rotineiro, ou pode ser decorrente de algum problema.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, mas o que chama a atenção é que nos outros, nos momentos anteriores, nós não temos a mesma observação e tal, a mesma reflexão feita pelo mecânico e tal.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo? A outra pergunta é o outro questionamento... Nós só estamos demonstrando isso aqui porque são dados que nos foram entregues pela própria TAM, pelo setor...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...de manutenção da TAM e que dão conta de que, em Campo Grande, houve um *check* sobre equipamentos, o trem de pouso, a frenagem e os *flaps*, e que se escreveu aqui para observar nas próximas etapas. Então, significa que apresentou algum tipo de situação peculiar, porque ela foi tratada de forma peculiar neste informe.

Só para informação também de V.Sa., chegou a nossa mão uma ata de uma reunião da Agência Nacional de Aviação Civil, da Superintendência de Infra-Estrutura, do dia 10 de abril de 2006. É a Ata nº 02-RJ/SIE, que ela... É uma reunião que aconteceu nas dependências do Aeroporto de Congonhas e que tem como decisão/ação:

“O representante da ANAC procedeu à leitura da ata da reunião anterior, realizada em 05/04/2006, nas instalações da ANAC do Rio de Janeiro.

Após informar o principal objetivo dessa reunião, o representante da ANAC expôs aos presentes as seguintes propostas e medidas mitigadoras” — que foram aprovadas nesta reunião.

“Na ocorrência de empoçamento (pista alagada):

- a) efetuar a suspensão das operações em Congonhas.*
- b) 2) Na ocorrência de pista molhada, o operador aéreo deve:*
 - a) agir de acordo com o Manual de Operações da Aeronave.*



- i. Aplicação do gráfico de desempenho em pista molhada;*
- ii. colocar como requisito no informe de pouso o peso máximo admissível para a condição de pista molhada.*
- b) Ter os seguintes equipamentos operantes:*
 - i. antiskid;*
 - ii. autobrake (se instalado);*
 - iii. todos os reversores de empuxo”.*

V.Sa. ou os pilotos, eles são informados destas decisões tomadas pela ANAC e dessas resoluções que são aprovadas pela ANAC? Porque aqui dizia que, na ocorrência de pista molhada, o operador aéreo deve ter os seguintes equipamentos operantes: *antiskid*, *autobrake* e todos os reversores de empuxo. V.Sa. tinha essa informação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Todas as notícias publicadas pela ANAC, elas são veiculadas à nossa presença. Todas através de *notes* e *e-mails*, que nós recebemos freqüentemente da Diretoria de Operações e da engenharia. A ANAC, ela não pode exigir o que o fabricante do avião atesta como uma operação normal, que seria, no caso, a operação com um dos reversos inoperantes. Então...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, neste caso específico aqui, por uma questão de segurança, a própria ANAC estava, digamos, exigindo que os reversores de empuxo estivessem operantes, para uma condição daquela pista de Congonhas com água, com a pista molhada. V.Sa. não concorda que há aqui um problema? Se a ANAC havia sugerido isso, e a aeronave estava voando com o reversor...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ou então, praticamente, a ANAC sabia de alguma coisa quanto à pista, e não nos informou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, esta é uma informação de 10/04/2006, ela é, portanto, um ano anterior, quando eles realizaram uma reunião para discutir e debater a situação da pista do Aeroporto de Congonhas, que, naquela época, já apresentava dificuldades. O próprio Brigadeiro Kerson, que é do CENIPA,



disse que, em dezembro de 2006, eles chegaram a se reunir de novo e tomar uma série de medidas, para evitar que houvesse possíveis acidentes. Mas, entre as medidas que estão propostas aqui dia 10/04/2006, era essa: ter os seguintes equipamentos operantes: o *antiskid*, que é esse equipamento...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Do ABS.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - De freio, do ABS, digamos, semelhante ao ABS; o *autobrake*, se instalado; e todos os reversores de empuxo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Essa informação foi antes da reforma da pista de Congonhas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Antes da reforma, exatamente.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Então, permanece a indicação do fabricante de que poderia pousar em Congonhas com um dos reversores inoperantes, sim, ou até mesmo com ambos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Mas V.Sas. tinham esta informação, de que era para operar com todos os empuxos, com todos os reversores e empuxos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço que esse boletim aplique-se à pista após a reforma.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Está bom. Eu só queria precisar esta informação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator, só porque eu estou tentando entender isso aqui e tentar ordenar, queria pedir ao Comandante BroSCO, parece que o avião teria pousado em Congonhas antes de ir para Porto Alegre? Tem 2 eventos em Congonhas no mesmo dia, e está muito apagado. O senhor poderia nos auxiliar, tentar... Não é normal ter 2 eventos. Dois eventos é quando foi feita alguma coisa, pelo que eu estou entendendo na interpretação desses dados. Quando não há nada a fazer, tem apenas um evento. Parece que aí tem um...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Está difícil de ler, está bem apagado. Aqui diz: "*Com isso, partida quente*". Então, alguma coisa, alguma indicação ocasionou uma partida quente no motor, que...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O que significa a partida quente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É quando o motor, ele esquentar mais do que o limite normal de operação, mas ainda dentro do limite máximo, porque, se ele esquentar acima do limite máximo, ele mesmo, o computador dele, se encarrega de cortar o motor, antes de ele chegar a torrar, então ele mesmo corta, o computador corta e efetua o que nós chamamos de *crank*. O *crank* é o procedimento do motor que ele fica girando para expelir os gases que permanecem dentro da câmara de combustão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Seria um evento de manutenção isso aqui?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não dá para ler direito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não dá para entender. Nós vamos pedir à TAM. Isso aqui é um dado relevante, Relator, porque o avião teria pousado em Congonhas antes do pouso do acidente, é uma informação que esta Comissão desconhecia e com um evento de manutenção que não está dando para entender.

Então, essa é uma informação relevante para ser esclarecida, sem qualquer prévio julgamento, mas para ser esclarecida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Um outro questionamento, aqui, é claro, nós estamos aqui trabalhando com as suas impressões.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está disponível na Secretaria ali para todos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas uma outra informação aqui. Nós temos um material que a Aeronáutica nos enviou que são os registros de ocorrência feitos pelos controladores durante os dias 15, 16 e 17, portanto, no dia em que V.Sa. pousou lá na aeronave. V.Sa. estava no TAM 3215, uno 5.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O controlador fez um reporte. Ao passar o seu serviço, no livro de ocorrência, ele diz o seguinte: "*Aterrisou às 16:48 Zulu, na RWY 35-L*".



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Perdão, senhor, qual é o horário?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - 16:48 Zulu, tinha 3 horas a menos.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O.k.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Às 13h48.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - 13h48.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Zulu. *“Chegou rápido, tocou próximo à centra...”* TYC? Aqui está meio ...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - *Taxiway.*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - *Taxiway. “E teve muita dificuldade para frear a aeronave. Livre na última taxiway e informou que passara um susto e que a pista estava escorregadia”. É isso?*

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que ele afirma que chegou rápido e tocou próximo à central? V.Sa. tocou após o ...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu, mesmo como piloto, observando uma aeronave pousar, eu não sei julgar se a velocidade está abaixo ou acima da que o computador calculou para aquele peso em que ele está pousando. Então, seria uma inverdade eu afirmar que a aeronave estava mais rápida ou mais lenta do que deveria pousar normalmente. Após...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na sua avaliação, ela estava na velocidade normal?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Estava na velocidade normal, eu ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E por que... Agora eu quero ...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu passei a cabeceira a 137 nós.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero dizer ... porque o controlador, esse mesmo controlador, não sei se é o mesmo, mas depois, no dia 17, o controlador de voo também falou sobre a aeronave, o TAM 3054, e ele diz aqui que *“às 21:50, Zulu, o TAM 3054, SBPA/SP pousou na RWY 35R, aparentemente pouso*



normal, não conseguiu parar a aeronave na pista e foi lançado sobre a avenida 23 de Maio”.

Mais adiante, ainda no relatório, ele diz que, após o pouso e após a tentativa de parar a aeronave ganhou velocidade e ultrapassou o final da pista, projetando-se na avenida.

Por que o senhor acha que no caso do avião, do TAM 3054, a análise do controlador que estava olhando a pista, ele disse: *“Olha, pousou normal, na velocidade adequada”* — isso depois se comprovou, na análise das caixas-pretas —, *“mas não conseguiu parar”*. E, no seu caso específico, no TAM 3215, ele fez uma análise que chegou rápido, tocou próximo à central, *taxiway C*. O que é próximo à central?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu entendo que ele tenha feito avaliação de que eu ... Tem uma outra *taxiway*...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo, que não é a *taxiway* inicial, que é onde deveria normalmente ter pousado?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, tem várias *taxiways*...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a central, é mais ao centro?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, sinceramente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, ele está dizendo aqui que V.Sa. errou o local, pousou depois do local adequado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Aí eu não pararia, aí eu não seria capaz de parar. Na hora em que eu estava voando...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, é interessante, porque é uma análise, Comandante Brosco...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É uma análise lá do controlador, que ele viu no visual, e ele fez esse reporte que ele passou o serviço para o seguinte — deixa eu ver se eu consigo encontrar data, o horário que ele fez isso. Bom... Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está liberado o microfone, não tem microfone...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ele fez esse procedimento, fez essas análises no dia 16, à tarde, quando ele passou o serviço ...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... para o outro controlador então.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O que eu posso falar para o senhor é que, após o relato...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele chegou a fazer algum comentário?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse relato está à mão...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... feito à mão pelo controlador. Então, ele diz aqui:

“TAM 3215 chegou rápido, tocou próximo à central, taxiway C, e teve muita dificuldade para frear a aeronave; livrou na última taxiway e informou que passara um susto e que a pista estava escorregadia”.

Então, na avaliação de V.Sa., V.Sa. pousou no local adequado, onde deveria pousar...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... e teve essa dificuldade.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é um julgamento inclusive de pilotagem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo, e o controlador é que estava ... o controlador na verdade enxergou mal.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não posso acusá-lo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Sr. Relator, V.Exa. pode perguntar se é verdade se até o controlador usou de uma certa ironia no comentário, após isso com ele?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não, eu posso ver o que o ... Eu não posso interpretar o que o controlador disse, porque está escrito, está só escrito. “... Chegou rápido, tocou próximo à central taxiway C, e teve muita dificuldade para frear a aeronave; livrou na última taxiway e informou que passara um susto” — ele



botou o susto entre aspas — *“e que a pista estava escorregadia.”* Esse material todo vocês têm aí à mão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele teve algum contato verbal com o controlador depois, fora esse reporte?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deve ter, claro, deve ter tido contato.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Inclusive eu creio que o procedimento deles, após um reporte por parte de aeronaves, seja o procedimento de escrever alguma coisa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ele tem de relatar alguma coisa. E, do meu ponto de vista de julgamento, de piloto, de profissional, eu me aproximei na velocidade correta, toquei ao solo e, como eu já piloto a aeronave há muito tempo, nós entendemos o quanto ela demora para desacelerar. Agora, quanto ao acidente, eu infelizmente não posso informar aos senhores; seria muito leviano de informar sem outros dados precisos ou coisa parecida.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero, primeiro, Comandante BroSCO, dizer que fiquei em dúvida sobre qual o ponto V.Sa. pousou pela afirmação feita por ele, mas quero também sair em sua defesa, dizendo que tem vários reportes de outros pilotos tratando sobre a pista escorregadia.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permite, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só achei um pouco estranho isso, porque na avaliação — já lhe passo, Deputado Vic Pires Franco — porque na avaliação feita do avião da TAM, o 3054, a avaliação do controlador foi de que ele pousou normal e não conseguiu parar. No seu caso, ele faz uma outra avaliação.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mesmo ele dizendo próximo à central...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É muito simples. A INFRAERO deve ter as imagens, como teve do avião que foi acidentado, deve ter arquivadas as imagens do pouso do comandante.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É verdade.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO – Se ele cometeu uma barbearagem ou não, nós vamos saber com essas imagens, porque se ele pousou no meio da pista foi uma bruta barbearagem do comandante.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí ele iria deslizar, iria ... Aí realmente a responsabilidade, não digo culpa, mas a responsabilidade é dele. Então, basta que a gente peça as imagens para a INFRAERO, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. pode fazer o requerimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu gostaria também de fazer um aparte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vamos tentar ordenar. Deputado Pepe Vargas, por favor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A questão que eu queria levantar é a seguinte, até pedindo a confirmação. Eu falava agora com vários Deputados: parece que a caixa-preta de dados registra até 50 horas de eventos. É isso?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Cinquenta e três horas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Cinquenta e três horas? Então, se houve algum problema, digamos, mecânico, no freio do avião...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Certamente estará registrado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Esta registrado? Acho que esse dado é relevante, nós vemos o que pode ter acontecido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Apesar de o avião voar muito, não voa 53 horas ...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O vôo do Comandante Brosco ocorreu cerca de 30 horas antes do acidente. Então, deve estar registrado ali.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Pepe, vamos dar seqüência às inscrições.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Deputado, só para complementar, a pergunta que não foi respondida...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Efraim, com todo o carinho, se não dermos uma organizada agora, não andaremos.

Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. tem 5 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Comandante Brosco, eu queria que o senhor fosse um pouquinho rápido, porque agora estamos com a metade do tempo. É normal, nas cabines de comando, o comandante pousar como também o co-piloto pousar. Estou errado?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor, mas, no caso em Congonhas, foi emitido um boletim por parte da companhia que só operariam os comandantes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, esse boletim é sinal de que já havia uma restrição. Esse boletim é de fevereiro de 2007, não é verdade?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Um boletim que a empresa passou para todos os comandantes que, a partir de fevereiro, somente os comandantes poderiam pousar na ... Eu tenho esse boletim aqui.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Na pista principal do Aeroporto de Congonhas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na pista principal. Por que isso, se o seu presidente disse que não havia problema nenhum na pista, até então, até o dia do acidente não havia nenhum tipo de problema na pista de Congonhas?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Os motivos pelos quais eles atribuem responsabilidade aos comandantes são sempre em relação à segurança e à responsabilidade se acontecer alguma coisa. A decisão da diretoria da empresa, essa que foi feita no boletim, infelizmente eu não posso comentar isso, eu sou funcionário.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, eu sei disso, o senhor não pode comentar, mas o senhor pode deduzir que, a partir do momento em que a empresa faz uma restrição dessa a um companheiro seu, o senhor é comandante, a um companheiro seu que normalmente nos aeroportos de Belém ou em outras cidades, o seu companheiro co-piloto desce normalmente.



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço os motivos pelos quais a diretoria optou por...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não disse ainda há pouco que é feita uma reunião entre vocês de avaliação dos comandantes? O senhor falou ainda há pouco, está nas notas taquigráficas.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Essa reunião é feita em caráter de segurança, no caso. Temos reuniões sempre, a Diretoria de Operações, a Engenharia e os pilotos, não só os comandantes, mas os co-pilotos também; agora, os fatores que determinaram à Diretoria de Operações para que só os comandantes operassem em Congonhas é só com a Diretoria de Operações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não conversou com o Dr. Frischmann sobre isso? O Comandante Frischmann?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, eu não o questionei.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Comandante Frischmann é seu chefe?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele comanda todas as aeronaves...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O grupo de vôo do *Airbus* 320.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por isso, eu fiz, Sr. Presidente, um requerimento convocando o Comandante Frischmann, porque foi ele quem emitiu esse boletim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, já foi aprovado, e não há o menor problema de marcar a oitiva dele para a próxima semana; eu marcarei sem problema.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Seria muito importante, porque foi assinado pelo Comandante Frischmann, aprovado pelo Comandante Bombini, não é?, e o verificador foi o Comandante Diulgheroglo, que na época já havia restrições para essa coisa.



Eu tenho conversado com alguns companheiros seus, alguns colegas seus, que têm reclamado bastante a respeito do problema de carga horária. O que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não tenho o que reclamar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não tem o que reclamar?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, porque vou me opor à empresa ou porque alguém falou alguma coisa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor nunca passou do seu horário?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu tenho voado certinho, na regulamentação certa, e, quando acontece de chegar próximo à regulamentação, tanto a empresa, por parte do Presidente da empresa, ou a Diretoria de Informações, dizem: *"Pare o vôo. Outra tripulação irá assumir"*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É assim com o senhor sempre?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É terminantemente proibido na TAM voar regulamentado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois eu tenho informações de alguns companheiros seus, que lhe conhecem, que lhe elogiam bastante, que várias vezes acontece isso, de passar do horário e acordarem de madrugada em hotéis para assumirem vôos da noite para o dia, imediatamente. Nunca aconteceu isso com o senhor?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mas tudo dentro da regulamentação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Acordar de madrugada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Faz parte. Se eu cheguei num hotel, após o meu período de descanso, eu posso, sim, acordar de madrugada para voar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas não pode ultrapassar... Quantas horas o senhor trabalha?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Veja só, após a chegada no hotel, são 12 horas de descanso. Se eu cheguei, por exemplo, meio-dia ao hotel,



não tem problema nenhum, às 3h da manhã do dia seguinte, eu assumir o voo. É mais até do que a regulamentação normal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem acontecido isso de lhe acordarem no meio da noite?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é normal. Isso é normal.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem acontecido isso de lhe acordarem no meio da noite?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não é sempre, mas acontece.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas tem alguns colegas seus que dormiram, não vou dizer no mesmo apartamento, mas no mesmo hotel e que foram acordados no meio da noite para assumir um voo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Bom, eu não posso responder pelos outros.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estou perguntando para o senhor.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, comigo, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nunca aconteceu de lhe tirarem no meio da noite?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. A TAM sempre fez uma propaganda de frota nova, sempre — a mais nova do Brasil. No entanto, hoje as aeronaves são compradas de segunda, de terceira ou de quarta mão. Eu queria que o senhor fizesse uma análise dessa frota que o senhor está voando aí. São todas aeronaves compradas zero, no *leasing*, direto da companhia Airbus, ou não?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não. Não são todas compradas zero, muitas são provenientes de outras empresas aéreas. Mas o avião, ele não é como o carro, que ficou um ano ele já está velho. O avião demora muito mais tempo e, se tiver a manutenção correta, não tem por que ele ser ou velho ou novo. Ele está em perfeita operacionalidade e aeronavegabilidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já acabou meu tempo?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Passou da hora. Desculpe-me.

Próximo orador inscrito, Deputado Vanderlei Macris. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Caro José Eduardo, obrigado pela presença e também por colaborar conosco nesta investigação. A maioria das perguntas que ia fazer eu tenho a impressão de que já foram esclarecidas na sua manifestação. Eu me encontro quase satisfeito com as respostas já proferidas. Mas tenho algumas dúvidas aqui e uma pergunta a fazer. O senhor chegou a ver ou a ler a última matéria da revista *Veja*?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu tive um acesso assim somente por cima, porque sinceramente eu não... Isso não está me fazendo muito bem, essa história de especulação da imprensa. Tem muitas coisas que eu discordo. Então, eu prefiro deixar a minha opinião pessoal à parte do assunto. Então, eu prefiro não ler muito sobre...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa matéria foca muito a questão do manete, a questão de eventualmente ter havido falha do piloto etc. O senhor concorda com essa matéria?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não posso nem concordar, nem discordar. Eu não li a matéria na íntegra. E sobre o vôo, como eu já disse para os senhores, eu não posso saber, eu não tenho meios de saber o que aconteceu lá. Eu não tenho... Eu posso relatar o que aconteceu no meu vôo, agora, no vôo do Comandante Kleyber, eu não posso. Não sei o que falar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Esse ponto neutro do manete da Airbus é igual ao da Boeing ou é diferente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço. Nunca voei em aeronaves Boeing.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor disse que fez um relatório e remeteu cópia à *safety* da segurança da Gol. O senhor tem cópia desse relatório.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Da TAM, senhor.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Da TAM, perdão. O senhor tem cópia desse relatório?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Tenho, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É possível o senhor remeter a esta CPI?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Agora, neste momento, aqui, eu não tenho. Neste momento, agora, aqui...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A partir de amanhã?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Pode ser.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor chegou a receber resposta da TAM sobre a sua manifestação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Como é, senhor?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor chegou a receber alguma resposta da TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ah, sim, senhor, de imediato.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem a cópia da resposta também?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, a resposta foi feita via telefone. Eu conversei com o comandante Castro, que é o comandante responsável pelo setor de segurança da TAM. E ele, então... Eu comentei o caso a ele, antes mesmo do relatório, e ele então pediu para que eu fizesse o relatório. Eu iria fazer de qualquer forma. Mas ele falou: *"Então, faça, sim. Faça e mande o relatório para o departamento de safety."* E foi o que eu fiz.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A empresa orientou no sentido de não pousar em condições de chuva. Isso foi obedecido por todos os pilotos da TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Em quantas oportunidades isso aconteceu depois do acidente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Com esse remanejamento da malha aérea e pelo fato de Congonhas estar até pouco tempo fechado durante muito tempo, após o acidente — fecha, abre —, então eu operei somente em Guarulhos.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Seus colegas comentaram de dificuldades também nesse pouso na pista de Congonhas, em condições de chuva ou naquelas em que o senhor pousou?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Muitos colegas comentaram, sim, que a pista estava escorregadia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Qual o número de colegas seus, de pilotos, mais ou menos, que comentaram? Dois, três, cinco? Mais do que isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É difícil. É difícil.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas houve comentários de dificuldades idênticas às suas...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Afirmativo, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...em pousos naquelas condições.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - E também em outras aeronaves, não só no MBK. Em outras aeronaves também.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está certo. A consideração feita pelos seus colegas vai na mesma direção que a sua, ou seja, essa pista não tem condições de pouso em dias chuvosos. É isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por que houve uma... Há uma orientação da Airbus no sentido de que nos 10 dias é possível se trabalhar com o reverso travado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O porquê dos 10 dias?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Por que os 10 dias? Por que não pode ser 20, por que não pode ser 15? O senhor tem conhecimento sobre isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Essa é uma questão de... Eu não tenho como explicar isso para o senhor, porque isso é uma questão de engenharia. Eu sou o piloto da aeronave. Eu não tenho como saber por que o reverso são 10 dias, ou 15 ou até mesmo 20. Eu sigo o manual. E, se o manual diz que eu posso decolar com ele assim, eu confio no manual do fabricante.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bom. Para concluir aqui. Nessa decisão do piloto de mexer no manete — estava em ponto neutro —, é



possível que ele tenha errado e deixado no ponto de aceleração? Pela sua experiência, pode ter sido um erro do piloto?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Na verdade, possibilidade há várias, mas para averiguar isso somente a investigação. Eu não tenho como dizer para o senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem conhecimento de que nas revistas desta semana também foi considerada a TAM uma das empresas aéreas com maior índice de acidentes?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço essa matéria, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Desconhece? O senhor entende que a manutenção da TAM é adequada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Eu não confiaria a minha vida e a vida de meus passageiros, se não fosse confiável.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor conhece um pouco, é evidente, com a experiência que tem, e entende que a manutenção é feita de maneira adequada. Não há dificuldades na manutenção?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não tenho nenhuma reclamação a fazer da manutenção da TAM.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Agradeço a V.Sa. pela colaboração.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Macris.

Próximo orador, Deputado Otavio Leite. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Comandante José Eduardo, meus cumprimentos. O senhor certamente já pousou centenas de vezes em Congonhas. Em algumas delas já houve o caso de ter arremetido a aeronave em situações de o senhor...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Em Congonhas, particularmente, eu não me lembro de ter efetuado uma arremetida. Já arremeti em Confins, já arremeti em Curitiba.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Em que circunstâncias?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Curitiba por teto baixo, Congonhas porque o controlador nos instruiu a ficar numa atitude mais alta e não haveria possibilidade de efetuar o pouso com segurança. Então, agora são vários casos. É pedir para que eu me recorde da minha vida inteira como aviador.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não. Perfeito, lógico. Arremeter em Congonhas o senhor diria que consiste numa providência com uma dose, com uma taxa maior de risco do que outros desses aeroportos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Arremeter, ou em Congonhas, ou em qualquer outro aeroporto do Brasil, ou até mesmo de fora, é um procedimento normal. A arremetida faz parte de um procedimento normal; é uma descontinuidade do pouso. Então, é entendida como um procedimento normal.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor tem alguma observação a fazer acerca do nosso sistema do controle do tráfego aéreo, em especial naquela região da terminal São Paulo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu tenho opiniões pessoais que eu gostaria de não elucidar.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Do ponto de vista técnico, o volume de tráfego...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O volume de tráfego aéreo é bastante grande. Eu não sei quais são as condições em que eles trabalham, mas realmente há uma incidência de esperas para aproximação e pouso no Aeroporto de Congonhas ou até mesmo no Aeroporto de Guarulhos. Então, quando nós pilotos vamos para Congonhas ou para Guarulhos, nós temos que nos precaver e então reservar um combustível para, no caso permanecer em espera, e consumida essa espera, seguirmos para o aeroporto de alternativa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É certo que a tecnologia avança com o passar dos tempos. É a ciência. É obra do homem. Mas, ao mesmo tempo, essa tecnologia muitas das vezes nos deixa preocupados. Não faz muito tempo, dizia-se que as aeronaves no Brasil — seja Boeing, seja Airbus — eram utilizadas num teto de 10 horas vida útil/dia. Tem-se notícia de que hoje, em função de uma série de circunstâncias que não cabe aqui debater, essas aeronaves estão por voar cerca de 10, 15, 16 horas/dia. O senhor tem mais de 10 anos no comando de aeronaves civis



importantes. O senhor percebeu esse incremento de utilização de potencial da aeronave? Isso de alguma forma gera algum dado, algum ingrediente adicional de preocupação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Desde que as manutenções periódicas preventivas e corretivas normais da empresa estejam dentro dos parâmetros definidos pelo fabricante, eu posso trabalhar, virar com um avião 10, 15, 16 ou até mesmo 20 horas, se o fabricante disser que pode.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Finalmente, eu, refletindo internamente, fico a imaginar que não é fácil um encontro dos pilotos — são muitos, são centenas no Brasil —, porque, enfim, é um serviço essencial que não pára, etc. Eu imagino o que seria uma assembléia dos pilotos, do sindicato. Não deve ser fácil mobilizar. Mas, evidentemente, os pilotos estão permanentemente se comunicando. Existe uma associação de pilotos da TAM, não?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor, a ATT — Associação de Tripulantes da TAM.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Depois desse episódio, a associação tomou alguma iniciativa que o senhor tenha notícia acerca de chamar a atenção das autoridades, em função do sistema aéreo complexo e conturbado que temos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço se a Associação dos Tripulantes da TAM entrou em contato com algum órgão de tráfego aéreo. O que nós sabemos são das reuniões internas e juntamente também com as reuniões com a diretoria da própria empresa, mas essa informação eu não tenho para o senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Comandante José Eduardo, há uma insatisfação de pilotos em relação ao sistema aeroportuário brasileiro? No mínimo, há uma preocupação generalizada?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Acho que isso não só de pilotos, não é? De passageiros também, até mesmo dos próprios controladores deve haver.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Otavio Leite.



Próximo orador, Deputado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu sei que eu vou ser um pouquinho crucificado aqui, mas é importante. Eu queria só fazer uma observação aqui de um minuto, ou menos. Estão proibidas as operações por parte dos co-pilotos e alunos. Está aqui no... Alunos viajam e geralmente, quando não há essa restrição, os alunos pousam aviões da TAM?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Os alunos têm que pousar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, pousam com passageiros dentro?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, não. Quanto a essa questão de o aluno pousar, o aluno...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas qual é a diferença de co-piloto e aluno? Alunos estão em treinamento?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Esse aluno, ele já é um piloto, ele já tem várias horas de voo acumuladas. Então, é feito o treinamento teórico em sala de aula e com manuais da TAM e depois ele vai para o simulador de voo. Após o simulador de voo, segue-se então a instrução em rota, que é uma instrução que ele já está voando. Mas depois que ele passou pelo simulador de voo, por todas as emergências que acontecem dentro de um simulador, ele está apto a voar o avião e pousar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele entra na cabine como aluno?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Entra como aluno. Entra como co-piloto em instrução.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Rodrigo de Castro. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Obrigado pela presença, Dr. José Eduardo. Hoje foi noticiado nos jornais que o avião da TAM usava uma turbina



israelense, que é de segunda categoria, quando existem turbinas melhores fabricadas por fabricantes europeus e americanos. O senhor conhece assunto? O senhor sabe disso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, eu desconheço essa informação e também desconheço a fonte dessa informação por parte da imprensa.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - É lógico que é muito difícil falar sobre o caso específico do acidente, mas, em tese, uma pergunta que já foi feita aqui: já houve algum risco por exemplo de o senhor deixar o manete, em vez de no ponto neutro, colocar para acelerar? Isso é fácil de...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Na hora do pouso?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - É.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Negativo. Isso não é um procedimento normal.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Mas isso é difícil de acontecer? Isso pode acontecer, na sua ótica?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso não é um procedimento normal. A partir do momento em que o procedimento não é normal, eu acredito que ninguém faça isso intencionalmente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Pois é, mas... Acho que errar, lá, na hora...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Por exemplo, eu posso abrir a porta do carro e jogar o banco para fora? Posso, mas ninguém vai fazer isso. Então, é um procedimento não normal.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sim, nós entendemos. É claro que ninguém faria isso intencionalmente.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Mas, é possível, lá, alguém apertar um botão errado, alguma... É fácil isso acontecer ou não, é difícil?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - A tripulação geralmente recebe um outro profissional denominado Despachante Operacional de Vão, um documento que chama DOV.



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nesse documento, o senhor consultou que havia problema no reverso ou havia esse... isso foi passado para o senhor?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Na verdade, o problema... Toda vez que um profissional, comandante, assume a aeronave, ele tem de pegar o relatório de manutenção, e lá constam os itens que estão em discrepância. Assim como a lei manda, o Manual do Fabricante, o Manual da empresa e até mesmo o próprio profissional, ninguém seria, digamos assim, louco de decolar com uma aeronave que está com um item pendente, entende, ou com um item que o impeça de voar. Ninguém vai decolar um avião que não pode voar. Então, eu digo para o senhor que isso não é coerente, não é ao menos inteligente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo, mas havia alguma anotação nesse documento sobre o reverso ou não havia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor, havia uma anotação de que o reverso 2 estava pinado. Pinado seria travado.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. No caso, quais os principais problemas que o senhor vê, hoje, no setor, em relação à questão da segurança de vôo? O que o senhor vê que deveria ser mudado? O que o senhor vê como sugestão para o setor?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sugestão?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor é experiente no ramo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que tem... a malha aérea tem de ser revista, os órgãos de... a administração dos órgãos de controle aéreo, a administração aeroportuária e os órgãos competentes ligados ao setor aéreo...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, tem de se rever tudo, então, praticamente?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor recebeu alguma orientação da TAM para esse depoimento? Trocou alguma idéia com alguém?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Inclusive, por livre e espontânea vontade, havia ligado, inclusive, para o Departamento Jurídico e para o Departamento de Operações, perguntando... me colocando à disposição deles se quaisquer órgão entrasse em contato, como a imprensa ou até mesmo os senhores entrassem em contato, para que eu pudesse vir e, então, relatar e dar informações para que os senhores seguissem com a investigação.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor disse que tem de mudar praticamente tudo no setor aéreo. O Presidente da República disse que, quando entra num avião, confia a vida dele a Deus. Nós podemos confiar nos pilotos brasileiros?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sem dúvida. Inclusive, nós estamos lá também.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O.k.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Rodrigo Castro.

Próximo Deputado inscrito é o Deputado Fernando Gabeira. Ausente. A próxima é a Deputada Solange Amaral. Ausente. O próximo é o Deputado Carlos Zarattini. Ausente. O próximo é o Deputado Pepe Vargas. Ausente. O próximo é o Deputado Edson Santos. Ausente.

O próximo é o Deputado Rocha Loures. V.Exa. dispõe de 5 minutos — de 20h58min a 21h03min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Comandante, parabéns pelo seu depoimento, concisão e firmeza.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Obrigado.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Seguindo o que o nobre colega Rodrigo falava, os pilotos brasileiros têm vontade de falar? Os pilotos brasileiros gostariam de falar com a CPI?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Acho que todo brasileiro tem vontade de falar. Acho que é uma vontade quase que unânime do povo brasileiro de falar. Até agradeço aos senhores por estar aqui elucidando informações, para que



não haja conflito de falta de entendimento de alguma coisa que cheguei a relatar aqui.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu sou específico com relação à questão que a gente examina nesta CPI.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Aproveito, comandante, falando com você — e me permita esse tratamento —, para, além de agradecer por sua presença, dizer que gostaria — e acho que a CPI também gostaria — de convidar, havendo pilotos brasileiros comerciais privados que se sintam motivados, pelo seu depoimento ou pelo momento que a gente vive, para entrar em contato conosco quem queira dar sua colaboração.

Onde, na sua opinião, a CPI deveria buscar esclarecimento adicional, por tudo o que foi dito e perguntado até agora? Na sua opinião, onde está a verdade? Por acaso, tem algum lado que a gente não está olhando, na sua opinião?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que não. O órgão que vai cuidar realmente da investigação e prevenção do acidente aeronáutico, assim como é de responsabilidade, é o CENIPA. O CENIPA, em conjunto com a TAM e os órgãos públicos, então, vai elucidar o acidente trágico do voo 3054.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Se não houve, por parte dos seus superiores na TAM, nenhuma tentativa de influenciar o seu depoimento hoje, houve por parte de colegas, amigos ou companheiros da TAM alguma sugestão ou orientação com relação à sua vinda aqui, ou tentaram, de alguma maneira, influenciar a sua participação aqui hoje?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Inclusive, muitos disseram que não gostariam de estar no meu lugar, porque aquele susto não foi uma coisa boa, não foi... não foi legal. E eu estar aqui para contar aos senhores os relatos da experiência que eu passei continua sendo uma coisa muito importante, mas eu tenho de falar ao senhor que não é fácil falar para uma platéia. Quando eu falo a uma platéia, estou na cabina de comando. É um... É diferente no cotidiano.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Essa entidade que congrega os pilotos internacionais, a IFALPA, o senhor faz parte dela?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Ela tem credibilidade? É uma entidade conhecida?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que, se algum órgão governamental ou até mesmo alguém, por parte do Ministério da Aeronáutica, caracterizar essa entidade como de credibilidade, então, acho que procede, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - IFALPA é Federação Internacional de Pilotos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não faço parte, não, senhor.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor conhece o *site* www.desastresaereos.net?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Já ouvi alguns colegas comentando, mas eu, particularmente, nunca acessei, não.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Ele fala aqui que, entre 1995 e 2005, foram 13 acidentes com o Airbus. E coloca aqui que, em 5 acidentes, houve um problema com o trem de pouso, que virava a 90°, e isso alterava a estabilidade da aeronave. Um pouco parecido com o que aconteceu no acidente do dia 17. Aqui fala num equipamento conhecido como BSCU, que é Break and Steering Control Unit, que é o sistema de frenagem e controle do freio. O senhor tem conhecimento dessa informação?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Essa informação do trem de pouso, que realmente vira a 90°, foi veiculada pela empresa, através de boletins técnicos, e foram então instruídos os pilotos quanto aos procedimentos normais de pouso em caso de anormalidades desse sistema.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor fez um relatório na sua casa, no computador. O que foi feito com o seu relatório? O senhor tem conhecimento se houve, comandante, alguma providência das autoridades estabelecidas?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu creio que, quando fiz o relatório e quando aconteceu o acidente, não houve tempo hábil para que comentasse o conteúdo do relatório. Mas o relatório continua seguindo o curso normal de administração dentro da empresa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Muito obrigado, comandante. Mais uma vez, meus parabéns e obrigado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Obrigado ao senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Ivan Valente. V.Exa. dispõe de 5 minutos: 21h04min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Comandante BroSCO, queria dizer a V.Sa. o seguinte. Estive em São Carlos na área de manutenção da TAM. No dia seguinte, o Vice-Presidente Técnico-Operacional da TAM, Ruy Amparo, esteve aqui conosco, e eu fiz a seguinte pergunta a ele: V.Sa. continuaria orientando os pilotos da TAM a descer sem reverso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Absolutamente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E ele falou "sim".

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só que os jornais de hoje dizem que a TAM deu uma orientação — está no *O Estado de S. Paulo* de hoje, manchete — de que os pilotos não desçam sem reverso em pista molhada em Congonhas. Como o senhor diria isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não li essa informação e não recebi nenhum boletim por parte da empresa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Otávio, V.Exa. tem, aí, essa matéria do *Estado*? Deputado Otávio, V.Exa. tem? Acho que vi, aí, na sua mão. Eu vou mostrar-lhe... Tem aí.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O senhor, por gentileza... Essa informação foi dada por quem?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu li... Essa matéria está nos jornais de hoje que é uma decisão da TAM. Aqui, estou confrontando, porque, no dia em que ele esteve aqui...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Matéria publicada no jornal *O Globo* confirmou, no dia seguinte, que ele teria... Está aqui. Obrigado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É, nós, pilotos, não recebemos nenhuma informação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu mesmo questioneei ele sobre isso: "*TAM determina que aviões não voem mais com reverso travado*". Está aqui.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço essa informação, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Vocês não receberam essa informação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas essa matéria é de hoje, do jornal *O Estado de S. Paulo*.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Nenhum procedimento foi tomado que não seja o normal do Manual do Airbus e por parte da empresa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu estou colocando isso pelo seguinte: depois que a pista de Congonhas..., do acidente, a TAM também tirou essa decisão de que qualquer precipitação deveria se *(falha na gravação)*. Agora, estamos com uma nova decisão da TAM, que é não descer com o reverso travado em pistas menores. Essa matéria adianta isso. O caso de Congonhas está no caso. Então, V.Sa. não tem essa informação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Quanto a...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Estou colocando, porque a TAM está se especializando em botar a tranca em porta arrombada. *(Risos.)*

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor. Vejo as medidas que a TAM toma por parte da Diretoria de Operações e até a Engenharia como medidas preventivas. Essa notícia sobre não descer com um dos reversos eu desconheço, não recebi nenhum boletim e nós, freqüentemente, entramos, quase que diariamente, no *site* nosso interno da empresa...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pois não.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - ... que também faz parte do procedimento do Comandante, para se atualizar sobre os boletins da empresa.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado. Deixe-me só colocar uma segunda questão, então. No dia em que V.Sa. teve aquele incidente quase como um susto, como foi relatado, V.Sa. sentiu que só desceu com 1 reverso, certo, mas acionou o reverso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E só acionou o reverso quando, na aterrissagem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Logo após o pouso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Logo após.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Logo após o pouso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quer dizer, V.Sa. já tinha o *autobrake*, tinha... V.Sa. acionou o pedal e acionou também o reverso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quer dizer, V.Sa. sabia que precisava contar com todos os recursos e, assim mesmo, achou a pista escorregadia. Um segundo reverso não auxiliaria mais na frenagem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é difícil de mensurar para o senhor assim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas V.Sa. pensou nisso naquele momento?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu creio que o segundo reverso ajudaria, mas o avião tem de ser próprio para parar sem o uso dos 2 reversos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sim, sim. Eu entendi, entendi. Só digo a margem de segurança. É para isso que existe o reverso, ele é um a mais, é um *plus*. Está certo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Terceira questão. No dia em que V.Sa. sentiu a pista escorregadia... Estou aqui com os relatos já pedidos pela CPI, mais de 10 relatos de pista escorregadia em Congonhas. Dez relatos graves, inclusive um com V.Sa. Então, pergunto o seguinte: dez relatos num dia, 10 relatos num dia!



Pediria ao Deputado Willian e tal que a gente pudesse perguntar aqui. Está... Presidente, para garantir a minha palavra! Aí, é brincadeira!

(O Presidente faz soar a campanha.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. tem a palavra assegurada.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Garanta meu tempo, aí, Presidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Já que o senhor perguntou, eu autorizo. O senhor pode perguntar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Queria perguntar a V.Sa. Nesse dia, tivemos 10 casos de relatos, de relatos. V.Sa. também relatou à torre, né? Entendi isso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, desses 10 reportes... Perguntei, agora há pouco ao Brigadeiro José Carlos Pereira e ele falou que teve 500 decolagens, e isso não foi significativo. E V.Sa., como piloto, pergunto: um dia em que desça em Congonhas, numa pista como aquela, 10 relatos reportados não é significativo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mas eu não tenho acesso a esses relatos. Eu estava voando.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não, não. Estou falando assim, V.Exa. como piloto, comentando com outros pilotos. "*Olha, a pista está escorregadia*", recebendo informações da torre. O senhor considera que é significativo, que não é com apenas 1 caso, são vários. E para V.Exa. é significativo isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Ele deixa de ser irrelevante e torna-se preocupante.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E, nesse caso, como isso impacta a tripulação? Ou seja, se V.Sas. têm essa notícia, V.Sas. são noticiados, como o piloto do TAM 3054 foi notificado, que a pista estava escorregadia antes da decida. Não sei se V.Sa. foi também notificado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Pois não?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - V.Sa. foi notificado pela torre que a pista estava escorregadia?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, nobre Deputado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Fomos notificados, mas nem precisava, porque foi logo após o incidente do Pantanal.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Do Pantanal.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Então, nós sabíamos que...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Já sabiam?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeitamente. Mas isso tem um impacto psicológico na tripulação? Como é que V.Sas. vêm isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que os assuntos de cunho psicológico é de cada piloto. Eu digo para o senhor que para avaliar a situação, só estando exatamente naquele lugar e naquela situação. Na hora do meu pouso, eu estava completamente seguro. Por isso, eu pousei. Eu não pousaria se não estivesse seguro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Ivan Valente.

Próximo orador, Deputado Geraldo Thadeu. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhor depoente, quando o senhor pousou e levou aquele susto na pista de Congonhas — eu digo, pelas respostas que o senhor tem prestado, que o reverso é um item a mais de segurança, um auxiliar quando de uma necessidade maior de freagem que o avião tem. Aí, eu quero fazer uma pergunta para o senhor. Não sei se eu vou ser muito claro, mas eu quero fazer uma pergunta.

Na pista do Aeroporto de Congonhas — como ela é uma pista considerada curta, crítica e que, por um momento, uma questão climática, pista escorregadia, alguns metros a mais do pouso, alguns desses fatores —, qual a margem de segurança que a pista de Congonhas oferece para uma aeronave parar?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - A pista de Congonhas, ela não é... Não é que ela é insegura, eu digo que ela está insegura, e o que eu posso dizer para o senhor é o que eu passei, que foi um escorregão, e muito sério. Quanto ao reverso, o reverso ele não é o equipamento mandatário, tanto que o manual da



Airbus permite o pouso em segurança sem o uso do reverso. O reverso não entra para cálculos de *performance*. Eu acho que é isso o que o senhor estava curioso.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Completando a pergunta.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Congonhas admite erros?

Congonhas admite erros...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ah, isso é...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - ... ou falhas?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é difícil de mensurar.

Que tipo de erro? Que tipo de falha?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O erro, por exemplo, no pouso. Hoje, o Presidente da INFRAERO declarou aqui que todo piloto comandante que pousa em Congonhas está com a adrenalina alta.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu acho que todas as pistas do Brasil inteiro requerem atenção, o mesmo nível de atenção.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Atenção, Sim. Mas Congonhas não tem um pouco a mais?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Nem mais nem menos, o mesmo nível de atenção.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor considera que Congonhas tem área de escape?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, não tem. Não tem área de escape.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas as áreas de escape não seriam um ponto fundamental de segurança num aeroporto?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Seriam um a mais, seriam um a mais de segurança para o Aeroporto de Congonhas.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu fico satisfeito com as respostas, e quero parabenizar o senhor pelas respostas aqui nesse depoimento.

Muito obrigado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Obrigado o senhor.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Efraim Filho. V.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Antes de mim, não é o Deputado Cândido, não?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Cândido Vaccarezza. Perdão. Cândido Vaccarezza, 5 minutos.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Obrigado, Deputado Efraim.

Eu quero fazer apenas uma pergunta ao Comandante e quero, já de saída, concordar com a ponderação do senhor de que o CENIPA é que vai avaliar o que houve e o acidente. Então, eu acho bom ninguém se precipitar — e tenho dito isso aqui. Mas o senhor trouxe dados importantíssimos. Primeiro, o senhor afirmou que a pista é segura. Ela está segura ou tem situações especiais de insegurança, se molhada. Deixa eu terminar a pergunta, depois o senhor responde.

Segundo, segundo os controladores, quando o senhor derrapou, o senhor se aproximou muito rápido. Segundo eles, e o senhor discorda, mas os controladores dizem o seguinte, que o senhor se aproximou muito rápido e desceu na pista num lugar depois de onde deveria ter descido. Mesmo assim, com a pista molhada, escorregadia, chovendo, provavelmente chovendo mais do que no dia do acidente, o senhor conseguiu parar. Digamos que os controladores estivessem certos, que o senhor veio muito rápido e parou depois do lugar, e parou. Segundo os controladores, esse vôo que teve o acidente, ele parou no lugar certo, veio com a velocidade correta, segundo os controladores, reduziu inicialmente a velocidade, depois. Vou ler só esse trecho para o senhor: *“Após o pouso e após a tentativa de parar a aeronave, a aeronave ganhou velocidade e ultrapassou o final da pista, projetando-se na avenida”*.

Mesmo eu aguardando o CENIPA, todos os dados e indícios que nós temos até aqui é que houve uma situação especial nesse vôo, que não foi a pista, que não foi o fato de a pista estar escorregadia. E que não foi regulamentação.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O.k.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Foi situação específica do vôo. O Deputado Fruet levantou já...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Um minutinho, Deputado Vaccarezza. Eu queria fazer um apelo à platéia para que, se pudesse, fosse ter essa conversa no corredor, a entrevista no corredor, para permitir aos Parlamentares que ainda estão resistindo poderem concluir.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - O senhor... Nesse caso, há uma situação especial nesse vôo. O Deputado Fruet já lembrou se poderia não ter havido algum problema de equipamento, em particular dos computadores. Outros Deputados lembraram se não houve — se não me engano foi uma pergunta da Deputada Luciana Genro —, se não houve um controle equivocado do piloto em relação ao manete. O fato concreto é que esse vôo teve algo especial, que não foi a chuva e que não foi a pista. Queria ouvir a opinião do senhor.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, eu, como piloto e como técnico, eu me ponho aqui na frente do senhores, eu tenho de ser muito técnico para evitar comentar o acidente, mesmo porque eu não tenho informações nem da caixa-preta nem de relatórios. Eu não tive acesso às informações, eu não tenho como, eu vou ser muito leviano se eu comentar sobre o vôo do meu colega. Sobre o meu vôo, eu posso falar para o senhor, e também sobre a pista. A pista é segura? Seca, ela é segura; molhada, eu não acho segura. E, segundo, o controlador disse que eu estava muito rápido. Esse rápido ou lento precisa de um parâmetro. Eu mesmo, como piloto, só vou conseguir mensurar isso, se eu estou rápido ou se eu estou devagar, olhando para o instrumento, não olhando para fora. Olhando para fora, eu não tenho informação nenhuma. Então, eu tenho de voar instrumento. Para eu interferir na velocidade do avião, eu tenho de alterar muitos dados no computador, e mesmo assim não vai ser o suficiente, porque ele também tem a parte do computador que não deixa o piloto atuar, que seria a proteção do avião, no caso extremo. E o ponto de toque, eu, pela minha vida profissional, pela segurança dos meus passageiros e pela minha própria segurança, jamais poria em risco qualquer aeronave da TAM ou qualquer aeronave de qualquer outra empresa que eu voar sem ter absoluta certeza de que eu estou seguro e vou parar nos limites da pista. Ainda complemento para o senhor. Os freios do Airbus...

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - O senhor parou, o senhor parou. Eu não estou falando...



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, eu parei.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - O senhor parou. Eu estou dizendo que existiu algo especial nesse, que não foi a pista molhada.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Eu não sei ainda elucidar, pode ser isso, pode ser aquilo, eu acho isso, eu acho aquilo. Eu vou ser muito leviano. Eu não tenho informações para dar para o senhor quanto a isso.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - O senhor não seria leviano se dissesse que foi a pista, então?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, senhor, porque a pista eu vivenciei, eu vi o freio atuar, e não parou.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Mas o senhor parou, mas o senhor parou.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Mas, quase não.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - É, mas quase não, mas o quase não, porque parou.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO CÂNDIDO VACCAREZZA - Então, o senhor, se disser que foi a pista, com o mesmo critério, está sendo leviano.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Se eu disser que a pista foi a causa principal do acidente é, sim, uma leviandade, mas que a pista, do modo como estava, contribuiu, isso eu posso afirmar para o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Cândido Vaccarezza.

O próximo Deputado inscrito é o Deputado Efraim Filho, que dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Bem, essa sua informação é muito valiosa, apesar de todo o esforço do Deputado Cândido Vaccarezza de tentar desconstituí-la, mas não traz elementos, meu caro Comandante Brosco, porque apesar de todas as ilações e de todas as suposições que se fizeram com reportagens a respeito de manete para baixo, para cima, é fato que V.Sa. pousou um dia antes operando de forma correta a aeronave, nas mesmas condições, e que,



segundo as suas palavras, foi o maior susto que V.Sa. já passou durante toda a sua longa carreira, durante este tempo em que V.Sa. esteve... Quantos anos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - São 17 de aviação, sendo 10 só na TAM.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E V.Sa. confirma que foi realmente o momento mais apreensivo que V.Sa. passou no comando de uma aeronave?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Comandante, é verdade que nesse *report* que V.Sa. fez dos controladores, V.Sa. recebeu deles algum aviso ou já havia entre os pilotos alguma comunicação que alertava para as condições da pista?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, só conversas de bastidores: *"Ah, a pista está escorregadia"* — *"O.k., a pista está escorregadia."* E nada certo, nada como um boletim, um relatório ou alguma coisa assim. O *safeting* da empresa, antes da reforma, na época em que todos diziam que a pista estava emborrachada, que havia acúmulo de água também em poças, então, o *safeting* da empresa já havia alertado para os cuidados na pista do aeroporto de Congonhas. Entretanto, após a reforma da pista do Aeroporto de Congonhas é que, então, o pouco tempo que tivemos da reforma, até mesmo para que operássemos nesse tipo de condição de chuva, foi um tempo curto para que então pudéssemos avaliar e emitir um boletim, um relatório ou alguma coisa mais efusiva.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O.k. Comandante, eu também, depois do seu testemunho, de que realmente teve uma dificuldade imensa de parar, até diria... É verdade aquela informação de que V.Sa., inclusive, chegou a duvidar dos freios e pediu ao seu co-piloto que também freasse junto a aeronave, tal a dificuldade de aderência na pista?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. É verdade. Eu falei para o meu co-piloto: *"Freia, freia, porque aqui não está freando"*. E, aí, eu senti que o freio estava atuando, mas ainda havia um mínimo de dúvida de que talvez não fosse a pista, talvez fosse alguma coisa a mais, até mesmo os pedais. Então, ele freando lá, e eu freando aqui, ainda assim, nós saímos na última.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Em algum outro momento ou algum outro pouso ou alguma outra pista, chegou V.Sa. a precisar que os freios tivessem sistema ABS, sistema de não derrapagem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, foi a primeira vez em que eu senti o sistema do *antiskid*, no caso o ABS do avião, atuando realmente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Isso em 17 anos de aviação?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Primeira vez, primeiro pouso que foi necessário o antiderrapagem funcionar?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Isso leva a crer, claro, que, no outro pouso, em condições semelhantes, a linha é bastante tênue entre o sucesso do pouso e o insucesso nesse sentido.

Bem, avançando, porque o tempo é reduzido, devido ao consenso dos companheiros. Acho, Sr. Presidente, que isto depois deve ser questionado nos *reports* de checagem da aeronave: apenas o do dia 17 não está assinado por um comandante. É praxe assinar por um comandante, não é isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Se V.Sa. olhar bem, todos os outros, deve haver uns 30 aqui, são assinados pelo comandante. Apenas o do dia 17, esse que faz esse problema no LGCIU... O que significa esse LGCIU?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - *Landing Gear Control and Interface Unit*, é Unidade de Interface do Trem de Pouso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então quer dizer que é exatamente nesse *interface* de pouso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É. A cada etapa, é de atribuição do Comandante assinar o livro de manutenção e...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pois o Comandante aqui falhou e não assinou, e se tem um problema na *interface* de uso do computador de bordo, eu acredito que deve ser, inclusive, averiguado quem era o Comandante...



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é uma entrada de manutenção, não é uma entrada de voo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, nesse caso, ela foi especificamente para manutenção para se resolver um problema que existia?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Às vezes, aparece um, alguma coisa...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Um problema na *interface* de bordo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim. E, aí, ele vai lá e, como em todo e qualquer computador, desliga e liga de novo. Seria o que a gente chama de *reset*. Desliga e liga de novo, e ele volta a operar normalmente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Há o indício da *interface* de bordo aqui.

E, por último, para finalizar, Sr. Presidente, queria perguntar: na sua avaliação, a decisão de arremeter... V.Sa. disse que já arremeteu, aqui também existem uns outros 2 *reports* de que o Gol arremeteu. Depois que o avião está em solo, como o da TAM esteve, e as imagens mostram que ele realmente esteve... A aderência ao solo ocorreu. Aqueles vídeos mostram. Dali, há possibilidade de tentar arremeter, de ele voltar a arremeter ou, depois que ele está em solo, realmente a opção dele é frear?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O procedimento de arremetida é um procedimento até certo ponto normal. É descontinuada a aproximação. Então, eu posso arremeter a qualquer ponto, até mesmo tocar na pista e arremeter. Se eu tocar na pista e eu decidir que não é seguro, mas continuar ali e resolver arremeter, tem de também levar em consideração o comprimento de pista. Então, a aeronave já está em desaceleração, ela vai ter de acelerar novamente para alçar voo. Isso é levado em consideração também pelo piloto. É uma prerrogativa do piloto arremeter ou não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, numa pista como Congonhas, naquele vídeo de que todos nós tivemos conhecimento de que ela realmente aderiu ao solo, quer dizer, não foi mais só um toque, mas ela já estava aderindo ao solo, haveria condições de o piloto tentar arremeter naquele momento?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Só estando na situação para saber. Só estando lá para saber. Eu não sei isso. É muito particular.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Efraim.

Próximo orador inscrito, Deputado Carlos Willian. V.Exa. tem 5 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Comandante, em vez de fazer questionamento, eu vou fazer uma exposição e, no final, eu gostaria que o senhor comentasse.

Primeiro, o seguinte: no início da sua fala, o senhor disse que quando está pinado o reverso, o comando não aceita aceleração. Se o comando não aceita aceleração e V.Sa. tiver que arremeter, como é que V.Sa. vai arremeter? No final, eu comento. Então, pelo que eu entendo e pelo que eu vi — é lógico que não com o conhecimento de V.Sa. —, mas, quando está pinado o reverso, ele aceita o comando de aceleração. Tanto é que ele aceita o comando de aceleração que quando se está com o reverso que não está pinado, tem de caminhar somente uma manete para acelerar. A outra tem de ficar parada. Ou seja, se colocar as 2 em acelerar, uma vai fazer o reverso, porque o reverso não estava pinado, e a outra vai fazer a velocidade para o avião continuar como se fosse decolar. Está certo?

Bom, além disso, a pista do Aeroporto de Congonhas é complemente e totalmente compatível para o pouso, mesmo com pista molhada, porque o MEL, na Referência 783001, e também o Master MEL, todos 2 mostram que se pode descer numa pista molhada com 1.300 metros. O Master MEL... O MEL permite em qualquer aeroporto. O Master MEL proíbe de se pousar no Rio de Janeiro no aeroporto, por questões de segurança, mas o MEL permite que se faça isso. Então, todas as características levam a crer que se pode fazer um pouso normal, a não ser que se perca o *timing*, que se pouse alto, que se pouse no meio da pista. Está certo? Dependendo do seu peso, dependendo do combustível, dependendo de tudo, vai perder o *timing* e vai demorar a frear. Se, por um acaso, derrapar — e nós estamos falando aqui em aquaplanar —, nunca vai conseguir ir em linha reta, vai dar uma desviada, se for derrapando, porque ao derrapar, ou seja, aquaplanar, perde-se o controle total do avião. Não vai conseguir ir em linha reta. Se vai em linha reta, é porque não está aquaplanando.

Conclusão, se V.Sa. passou esse susto — e só 2 coisas acontecem em acidente aéreo, principalmente para cair avião e também para parar e decolar: ou é



falha humana ou é falha de equipamento. No caso do pouso mal sucedido de V.Sa., uma das coisas aconteceu, ou as duas coisas de uma vez. Agora, o que menos pode-se saber é a pista, porque no início também da intervenção de V.Sa., V.Sa. disse que lá de cima o senhor viu a pista, inclusive como se fosse um espelho, está certo? E conseguiu ver inclusive o avião que já estava bastante na lateral, lá de cima. O senhor deveria estar a mil metros. O senhor tem essa visão toda? É uma visão de águia. Eu parablenizo o senhor, por poder enxergar tudo em uma aproximação, porque o senhor deveria estar olhando mais era para os equipamentos e não... Só concluindo.

Então, eu concludo, dizendo o seguinte: se tudo isso aconteceu, um defeito de um ou de outro, eu acho que V.Sa. teria de ter atravessado esse avião na pista e ter dado um alerta para todo mundo de que naquela pista não se podia pousar, ou teria de fazer uma comunicação para a TAM, imediatamente, de que aquele avião não podia mais decolar. Um dos 2 casos o senhor teria de ter feito. O senhor concorda comigo ou não concorda? Em qual ponto o senhor discorda, em qual ponto o senhor concorda?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - *O.k.* Não, senhor. Vamos, vamos por partes, então. A parte do reverso. Quando, então, do pouso, as manetes são colocadas em *idle*, que é a posição de marcha lenta. Após o toque do trem de pouso, as manetes são armadas para *idle* reverso, reverso em marcha lenta, e, após, em máximo reverso. Esse reverso que está apinado manda uma informação para o computador do motor, e este, então, não é acelerado, ele fica em marcha lenta. E o motor que está bom, então, com o máximo reverso. Isso é, por exemplo, na decisão de arremeter, todas as manetes são colocadas à frente, numa posição ainda de *climb*. Tem ainda mais 2 posições: flexível e toga, que seria a potência total dos motores. No caso de arremetida é toga, é a potência total dos motores. O julgamento e a hora correta para arremeter ou não cabe ao piloto que está na hora, porque vários fatores influenciam uma arremetida, não só uma aproximação desestabilizada, não só alguém cruzando a pista, pode ser um caminhão ou algum outro motivo pelo qual o piloto decida ou arremeter ou até mesmo abortar uma decolagem, que também pode acontecer. São “n” os fatores. Quanto à visibilidade, aquele dia, passando um marcador externo, que seria um fixo de aproximação, lá



atrás... Você tem assim... A visibilidade não estava muito boa, mas, conforme segue a aproximação, é sempre assim: o piloto que está voando olha os instrumentos, e o piloto que está auxiliando olha para fora. A partir do momento que um avistou, “*Avistei a pista*”, “*O.k.*”, aí, então, prossegue-se para o voo visual. O voo visual é eu olhar a pista e olhar os instrumentos, olhar a pista e olhar os instrumentos. Se, quando olhando, eu conseguir ver a pista, que estava realmente um vidro, e a aeronave, é porque eu avistei e houve tempo até o meu toque. Eu não vou desviar a minha atenção de um pouso ou até mesmo torná-lo inseguro, porque eu estou olhando uma aeronave que está à minha direita. É incoerente eu fazer um negócio desse. Outra coisa: quando do pouso, a aeronave colocada no chão, eu sentir o *antiskid* no caso, o ABS — e eu não havia sentido o ABS funcionando até esse dia, então — leva-me, então, baseado nesses fatos, a concluir que a aeronave realmente não estava desacelerando como deveria. Isso é um fato, isso é um fato. Ela não estava desacelerando. Agora, para sair para um lado ou sair para o outro em aproximadamente 62, 63 toneladas de um corpo em inércia, tem de ter algum outro fator externo, como o vento ou alguma coisa parecida. E, ainda também digo que com o mínimo de deslocamento da aeronave, com o leme, ou seja, com os pedais, consegue-se manter a linha. Pode acontecer de sair lateralmente? Pode, é um outro fator, mas pode acontecer, como também pode acontecer de ele continuar reto. Eu, no caso, continuei reto. Tive a sorte de continuar reto e alinhado, não só pela pilotagem, mas também pelos fatores externos que contribuíram para que eu tivesse um pouso bem realizado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - *O.k.*

Próximo orador inscrito, Deputado Eduardo Valverde. S.Exa. dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, eu vou fazer algumas considerações, depois, faço as indagações. Quando houve aquele acidente da Gol, alguns precipitados falaram que haveria um buraco negro na Amazônia. E esse buraco negro ocasionou a perda de orientação e ocasionou o acidente.

Depois que foram analisadas as caixas-pretas e aprofundadas as investigações, verificou-se que o piloto havia desligado o *Transponder* e voado às cegas. Não se tomou uma... Fez-se uma análise, uma ilação sobre um fato sem se



conhecer os detalhes. Quando o senhor deu entrevista numa televisão imputando à pista a causa do acidente, pode também ter parecido que foi uma opinião precipitada.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É verdade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Certo, até porque não se analisou completamente as condições do pouso e a consequência desse pouso. Até porque, do dia 28 de janeiro de 2007 deste ano até o dia 30 de julho deste ano — com exceção de 2 vôos em que pássaros se chocaram contra um avião e um choque de asas entre um avião da Gol e um da TAM —, a TAM apresentou problemas mecânicos nas suas aeronaves, que abortaram decolagem ou provocaram retorno ao ponto de origem. Isso pode indiciar que existe falha de manutenção. Perfeito?

Quando o controlador aponta que o avião, em certo momento, em que ele ganhou velocidade, pode descer, pousar, taxear, e, em certo momento, ele ganhou velocidade, isso pode indiciar que o computador falhou — em vez de dar o comando de não injetar mais combustível, injetou mais combustível e desequilibrou a aeronave, tanto é que ela caiu para a esquerda, ultrapassou ali a mureta de proteção e foi cair lá do outro lado. Isso pode indiciar, certo?

Então, qual é a preocupação nossa? Será que houve falha de manutenção? Será que o acidente não foi a pista que causou, e, sim, uma falha de manutenção, um problema mecânico, um problema eletrônico porque máquinas falham, os equipamentos falham? Eu não sou piloto, mas sou engenheiro mecânico, e o reverso é um poderoso instrumento de frenagem, é tipo freio motor de um carro. E o avião é diferente do carro, porque está voando, mas, quando ele toca o solo, ele funciona como um veículo de rodas. E o reverso... Eu tenho o hábito de sentar sempre na asa do avião, e toda vez que eu pouso aqui em Brasília, eu vejo o reverso funcionar. É hábito estar na janela, olho e... E é uma pista longa aqui em Brasília.

Então, eu creio que, por segurança, os próprios comandantes sempre devem abrir os reversos, quando pousam, até porque, se houvesse algum problema no freio normal, ele teria um instrumento poderoso de frenagem e de segurança.



A pergunta que eu faço a V.Sa. é a seguinte: os 2 pilotos eram comandantes, um deles, o que estaria na posição de co-piloto, já havia sido comandante da Transbrasil. A condição de ter 2 comandantes com larga experiência de vôo não poderia ter causado uma indecisão na tomada de alguma atitude, ou de decolar, ou de frear? Isso poderia ter havido um curto-circuito de comando. Essa é a primeira pergunta.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - É...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - A segunda pergunta é em relação a 2 acidentes similares a esse que ocorreram em Cingapura e Hong Kong, quando houve também... ou seja, eram aviões que estavam pinados, que decolaram, pousaram e ultrapassaram a pista. Investigações feitas pela Agência Internacional sobre o acidente detectaram que aquela pinagem teria ajudado ou provocado essa saída da pista e o encontro de um obstáculo à frente.

Terceira pergunta: a manutenção da TAM é compatível com os parâmetros internacionais? V.Sa. teria alguma dúvida ou alguma preocupação com os padrões de manutenção que a TAM oferece em suas aeronaves? Então, seria a segurança de voar como passageiro num avião da TAM?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Valverde.

É para o senhor responder.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - *O.k.*, eu vou fazer um primeiro comentário, antes de responder às perguntas de V.Exa. O fato de o controlador dizer “está mais rápido” ou “está mais lento”, eu gostaria de saber como ele mede isso, porque eu, como piloto, olhando um avião e dizendo que ele está rápido ou está lento, isso não tem como eu saber. Eu preciso de um instrumento, e aquele instrumento é que me diz. É como estar num carro: se eu tampar o velocímetro, eu sei a que velocidade estou, numa estrada grande? Numa estrada pequena pode parecer que... Eu tenho a impressão que eu estou até mais rápido. Numa estrada grande... Então, isso são informações baseadas em instrumentos. Se... Como nós pudemos ler a imprensa publicando que ele cruzou a cabeceira a 225 quilômetros por hora e depois ele saiu, no final, a 175 quilômetros por hora, então ele não acelerou; ele só não desacelerou. Agora, a causa disso daí vai ser



averiguado pelo CENIPA. Respondendo à primeira pergunta de V.Exa.: 2 comandantes a bordo, se não for o padrão de segurança, é ainda mais seguro, porque são 2 profissionais com larga experiência em vôo e ambos fazem simuladores. Nós fazemos simuladores também: co-pilotos e co-pilotos, co-pilotos e comandantes e comandantes e comandantes. Os pilotos são os pilotos; ele só é comandante porque ele tem um tempo a mais de casa, um pouco mais de experiência de vôo, um arquivo impecável na empresa. Então, é um cargo de confiança, que a empresa deposita perante ao comandante, que vai ser o piloto, que vai responder em caso de algum evento legal. Quanto aos acidentes que disseram, que falaram sobre o reverso estar pinado ou não estar pinado, ou que foi a manete, eu digo para V.Exa. que também não tenho como avaliar a situação do piloto naquela localidade, naquele evento, e um tipo de afirmação de que o reverso foi a causa ou a pista foi a causa, como V.Exas. acham que eu falei que a pista foi a causa... Eu não disse que foi a causa do acidente; eu disse que poderia ter sido uma das razões do acidente. Porque o acidente nunca é uma única coisa, um fato isolado; ele sempre é um conjunto de coisas que levam... Um conjunto de coisas errados que levam à fatalidade de um acidente. V.Exa. tinha perguntado... A última pergunta?

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, na verdade é uma pergunta similar: você desceria a Serra da Mantiqueira na banguela, sem o freio motor?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, eu... Sim, mas desceria sem o freio de mão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Na banguela, desceria a Serra da Mantiqueira, em São Paulo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Não, não. Mas o freio de mão também é um acessório que ajuda a frenagem. Ele é um acessório; é um a mais. Eu encaro o reverso como um a mais. É dito pelo fabricante. Eu tenho que acreditar no manual. Se eu não acreditar no manual, eu boto vidas de pessoas em risco.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Bem, aí é uma questão a ser discutida, porque os 2 acidentes que ocorreram no mundo recente, em Cingapura e Hong Kong, a Agência Nacional de Acidentes apontou como causa de acidente o fato de estarem pinados os reversos.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu não tenho informações sobre esses acidentes. Eu também não tive acesso aos relatórios. Eu... É o que veicula pela mídia; é o que a gente escuta. Eu não posso, de forma nenhuma, afirmar nada para V.Exa.. Eu sinto muito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Eduardo Valverde.

O próximo Deputado inscrito sou eu mesmo. Vou fazer 3 perguntas rápidas. Fiquei por último propositadamente.

Qual é o ganho de pista que um reverso em funcionamento pode promover numa frenagem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Esses dados de... A influência do reverso na frenagem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso. Isso. Qual é o ganho de pista que pode...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso só a engenharia tem. Como o reverso não é mandatório para o cálculo de distância de pouso, então, quem possui o cálculo de usando o reverso ou não é a engenharia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor concorda que, numa descida como essa que o senhor fez, não importam os motivos, com 1.610 metros de pista, segundo o senhor falou, de ocupação, a diferença entre um possível acidente e o senhor chegar no limite não poderia ser o ganho que o reverso poderia causar na frenagem?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso é um, digamos assim, é um poderia. Eu, como técnico, eu não posso me ater a fatos decorrentes de “acho que sim”, “acho que não”. Eu não posso achar; eu tenho que ter fatos concretos para lhe dizer: “sim, teria influenciado”; “não, não teria influenciado”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Brigadeiro Kersul, do CENIPA, quando depôs aqui, eu mesmo perguntei a ele se, numa situação como



essa, em que pista, num pouso que o senhor fez, com dificuldade, não era o caso de a TAM ter tirado o avião da linha para consertar o reverso, já que, segundo ele mesmo, o ganho que o reverso poderia ter ajudaria, num possível acidente. E ele respondeu que era importante saber, primeiro, se a TAM havia tido conhecimento do reporte. Se a TAM tivesse tido conhecimento do reporte dessa situação, deveria ter imediatamente parado o avião. E, se a TAM não tivesse tido conhecimento do reporte e o piloto não tivesse reportado, aí, sim, seria uma falha grave do piloto. Então, é por isso que eu volto a esse tema, porque eu queria que o senhor esclarecesse bem qual o procedimento que o senhor adotou. Porque, se o senhor adotou o procedimento de reportar à TAM, e a TAM não tomou nenhuma providência, a TAM cometeu, segundo o próprio Brigadeiro Kersul, em seu depoimento aqui, um erro. Se o senhor não reportou, o erro teria sido do senhor. Então, eu gostaria que o senhor esclarecesse bem esse ponto.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O reporte foi feito após o pouso, e eu creio que não houve tempo hábil para que o meu reporte, então, fosse processado — porque eu fiz o reporte um dia anterior, depois das 6h da tarde. Então, não haveria tempo hábil para que, então, meu reporte tivesse sido efetivado em alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por que o senhor só fez o reporte depois das 6 da tarde, se o senhor pousou às 2 e pouco?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu fiquei ainda do DEO, conversando com alguns pilotos, e eu estava realmente abalado para ir para casa. Eu moro em Mogi das Cruzes, e o trânsito, como V.Exa. sabe, nesse horário, é terrível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor acha que, mesmo 6h da tarde do dia anterior, para a TAM tomar conhecimento — até a hora do acidente, que foi às 7h do outro dia, são 25 horas —, não é um tempo demasiado para a TAM ter conhecimento disso, considerando que esse avião pousou em Congonhas no dia do acidente, antes — a gente descobriu isso agora —, veio de Confins para Congonhas, de Congonhas para Porto Alegre e voltou?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Para levantar os fatos sobre um incidente ou um relato de um colega, eles precisam adquirir informações, para,



então, fazerem uma reunião ou até mesmo um fórum sobre isso e discutir o assunto, para que seja emitido, então, um boletim de ocorrência. Quanto ao avião, nada foi reportado do avião, porque a máquina operava em condições totalmente normais. Não há nada no avião que eu possa dizer: "O avião não estava bem". O avião estava bem. Tanto que eu pousei.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas o tempo que leva um reporte desse. A preocupação da gente... Estamos aceitando o seu argumento de que o avião estava bem, que foi uma condição excepcional. De um reporte dessa natureza é comum levar 25 horas para se ter conhecimento?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu desconheço os trâmites a partir de um reporte...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor tem a comprovação do horário em que o senhor fez esse reporte? O senhor fez por *e-mail*? O senhor tem entrada por computador seu?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Tenho, sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E o senhor tem condições de franquear à CPI alguma prova desse informe? Seria possível isso?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim. Eu ainda estava transtornado quando fiz o relatório. Consta no relatório a pista 35R, mas não foi. É 35L. Inclusive, depois eu entrei em contato com o Comandante Castro, para que ele consertasse o relatório. Sim, senhor, tem como...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu pediria que o senhor pudesse mandar para a Comissão.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Uma última pergunta: a TAM tem aviões de reserva, para serem usados na impossibilidade de um voo prosseguir por problema de manutenção? O senhor já sentiu que teve a possibilidade de acesso a um avião reserva, ou a frota está sendo ocupada 100%, de tal maneira que um problema de manutenção pare o voo e tenham que ser deslocados passageiros para outro voo?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Veja bem o senhor que eu, como piloto, obedeço uma rotina de trabalho. É impossível eu quantificar quantos



aviões estão disponíveis, quantos aviões não estão disponíveis. Isso faz parte da coordenação de vôos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas, na sua atuação como comandante, nesse período de TAM, quando o senhor tinha um problema com um vôo que estava sob o seu comando, ou que o senhor tenha conhecimento, no comando de outros companheiros seus, é normal ter a possibilidade de ter um avião reserva? Ou o vôo era interrompido, não tinha condição de fazer? Qual é a situação mais usual?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Se o avião tivesse algum problema — se ele tivesse algum problema —, eu iria reportar. Se eu reportasse e constasse no MEL como item, como nós chamamos, *no-go*, sem saída, ele ficaria no chão, sim, e o vôo seria cancelado ou seria remanejado, de acordo com a malha. Agora, sobre avião reserva, eu já não tenho informação.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Antes de encerrar, Sr. Presidente, eu pediria a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, o que a gente viu é o seguinte: o depoente disse que não leu a *Veja*, perguntado por um colega, porque ele não está lendo a imprensa, para não formar opinião, porque não faz bem psicologicamente. Outras questões ele responde embasado no que leu na imprensa. Então, existe uma incoerência. Comigo o senhor respondeu que o avião tinha problema de desaceleração; agora o senhor disse que não tem problema de desaceleração, o que me leva a crer que o senhor está fazendo uma defesa intransigente da companhia em que o senhor trabalha.

Eu vou fazer o seguinte, Sr. Presidente: eu vou apresentar ainda hoje ainda um requerimento... Porque amanhã nós vamos ouvir a caixa-preta, vamos pedir para voltar a caixa-preta no momento do acidente dele, que deve estar gravado na caixa-preta. Eu vou requerer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Disso não há dúvida. Isso, já, naturalmente, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, deixe-me concluir. V.Exa. me deu a palavra.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso é uma coisa que nós já falamos. O Relator já falou isso aqui.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O senhor me deu a palavra. Então, deixe-me terminar, fazendo o favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Então, eu vou requerer de novo o comparecimento do Comandante aqui.

Agora, eu queria fazer para o senhor uma última pergunta. O senhor tem certeza de que o senhor não foi convidado pela Diretoria da TAM para prestar esses esclarecimentos?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Absolutamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O senhor coloca e abre mão, aqui, agora, sem precisar pedir judicialmente, os sigilos telefônicos do senhor à disposição desta CPI?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN . Está o.k. Muito obrigado.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim, senhor. Está à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator, V.Exa. tem alguma colocação mais?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu só queria checar essa informação que eu havia lhe pedido aqui anteriormente em relação à manutenção.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Entrada de manutenção.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Entrada de manutenção.

V.Sa. poderia nos explicar de novo o que significa esses códigos aqui?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria ouvir de V.Sa. isso.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Entrada de manutenção. Aí tem uma referência e o número do livro em que ele foi anotado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Do livro?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso. RTA

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Neste, e não tem nos outros?



O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso não é mandatório.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Isso não é mandatório.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E aqui?

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Efetuada a verificação, presume-se, por favor, — não, eu não sei o que é isso. Mensagem: *flap left*, próximo, — não dá para ler —, 1, 37, EV. O *flap* esquerdo, próximo... Não dá para entender isso aqui. Ou — ele diz “ou”. LGCIU, que é Unidade Interferência de Controle do Trem de Pouso. Isso. Após teste, item normalizado. Favor observar próximas etapas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Você falou em sistema de frenagem também.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - O LGCIU engloba... O capítulo de LG, *Landing Gear*, ele é não só o trem de pouso, como ele completo: o trem de pouso, a frenagem, o sistema de freios, o sistema de recolhimento do trem de pouso e o *antiskid* também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que você acha que ele tem “*teste de item normalizou*” e depois ele disse que é para observar os próximos...

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Ele disse que é uma entrada de manutenção. Eu acredito que seja um teste normal de manutenção ou até mesmo preventivo ou periódico. E aí o teste: “*O item está normalizado. Favor observar as próximas etapas*”. Não vejo diferente disso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator, mais alguma coisa? Só um minutinho. A palavra ainda está assegurada ao Relator. Mais alguma coisa, Relator?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Eu só queria checar essa informação porque, como essa verificação é diferente das outras verificações todas e ela trata aqui, especificamente, do trem de pouso, em que está englobado o sistema de frenagem, pode ser aqui — eu acho que nós temos que analisar isso — a indicação de que tinha alguma coisa que estava sendo verificada naquele trem de pouso e naquele sistema de frenagem. Mas isso, é claro, a caixa-preta...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu queria lembrar ao Sr. Relator — e até dando satisfação à Comissão — que o técnico da ANAC que está analisando os CDs de manutenção da TAM amanhã deverá ter o seu trabalho concluído. Ele tem uma reunião, amanhã, às 8h da manhã, comigo. E que provavelmente a manutenção toda do MBK, tudo que foi feito nele, vai estar lá. Então, eu acho que nós poderemos esclarecer isso com relativa tranquilidade.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Eu gostaria também de elucidar a V.Exas. que esse reporte é um reporte feito pela manutenção. Então, eu estou simplesmente lendo um reporte que um colega de empresa fez. Eu não estou de forma nenhuma dizendo alguma outra coisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Claro, V.Exa. não está emitindo opinião.

Deputado Macris, para encerrar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, eu não queria deixar de passar os cumprimentos que gostaria de fazer ao Comandante José Eduardo pela presença aqui, hoje. Acho que foi uma atitude corajosa, de cidadão, de contribuição com esta CPI, pelas informações que trouxe, pela sua experiência pessoal e também pela firmeza e pela experiência do momento em que teve esse problema também lá. Isso vai contribuir muito com as nossas investigações. Queria cumprimentá-lo e indagar ao Presidente se já temos o local da reunião para amanhã.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Relator ficou encarregado de... Qual é o local da reunião amanhã, Deputado?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós não conseguimos... Eu ainda estou tratando esse assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ficará marcada aqui para o Plenário 2. Daqui nós nos deslocaremos para o local.

Bom, eu pergunto ao depoente se tem alguma coisa a acrescentar ou se gostaria de fazer algum comentário.

O SR. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO - Sim. Eu agradeço também a V.Exas. a oportunidade de expressar aqui e tentar elucidar quaisquer outras



informações. E também me coloco à disposição completamente de V.Exas. e desta CPI. Muito obrigado, uma boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A Comissão agradece a presença do Comandante Brosco.

Declaro encerrada a reunião, retornando amanhã às 9h, no Plenário 2, para oitiva que já está previamente divulgada.