



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: 768/2007	DATA: 4/6/2007
INÍCIO: 9h45min	TÉRMINO: 10h37min	DURAÇÃO: 52min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 52min	PÁGINAS: 19	QUARTOS: 11

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR - Controlador de voo.  
NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR - Advogado dos controladores de voo.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

A reunião foi suspensa para ser transformada em reservada.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 13ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Esta reunião foi convocada para tomada de depoimento dos controladores de vôo Jomarclo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José Santos de Barros e Felipe Santos dos Reis.

Convido o Sargento Lucivando Tibúrcio de Alencar para tomar assento à mesa — já o fez a nosso convite.

Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar. O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, não podendo o mesmo ser aparteado. Os Deputados interessados em interpelá-lo deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento apresentado e aprovado terá o prazo de 15 minutos para fazer suas interpelações, computadas nesse tempo as respostas do depoente, e os Deputados inscritos, então, terão 10 minutos, improrrogáveis, para fazer suas interpelações, computado nesse tempo o prazo para resposta do depoente.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação e de cujo teor faço a leitura.

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

Com a palavra o Sargento Lucivando Tibúrcio de Alencar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, pela ordem, antes de ouvir o depoente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, a ordem dos trabalhos no dia do acidente, ao que me consta, teve início com o Felipe, depois do Felipe foi o Jomarclo; depois, o Sargento Lucivando, e, por último, o Leandro. Foi o senhor quem determinou a ordem dos depoimentos? Nós não poderíamos ouvir



justamente pela ordem de trabalho deles? Seria melhor para nós que pudéssemos ouvir primeiro quem começou com o vôo, depois o Jomarcelo; depois, o Sargento Lucivando e, por último, o Leandro, para que não fique um desencontro de informações. Não sei se isso é uma prerrogativa sua, se V.Exa. decidiu que a ordem seria essa. É apenas uma sugestão para facilitar os trabalhos dos Deputados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Vic Pires, é muito oportuna e pertinente a questão de ordem que V.Exa. levanta, mas ocorre que a Presidência está informada pelo advogado que os demais não estão dispostos a falar. A ordem aqui estava: Jomarcelo, Lucivando, Leandro e Felipe, a ordem que eu havia feito. Então, nós estamos saltando o Jomarcelo e passando para o Lucivando, que vai fazer uma apresentação por 20 minutos, ou pelo tempo que lhe convier para poder fazer sua explanação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - V.Exa. disse, então, que os demais depoentes não comparecerão hoje à audiência?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pelo que estou informado do advogado, eles não se dispõem a falar. É uma prerrogativa constitucional: sobre aquilo que lhes incriminar eles não estão obrigados a responder. Por exemplo, se eles vierem aqui depor, e V.Exas. perguntarem “Como é o seu nome? Onde é que você mora? Qual é o seu CPF?”, eles estarão obrigados a responder. Mas se perguntarem “Como foi o acidente?”, e eles acharem que isso pode incriminá-los, eles não estarão obrigados a produzir provas contra si. É o que determina a nossa Constituição Federal.

Então, para facilitar os trabalhos estamos começando pelo Lucivando, que é quem se dispõe a fazer uma apresentação aqui sobre o ocorrido, o acidente da Gol. Em face disso, vamos passar a palavra ao nobre Sargento Lucivando pelo prazo de 20 minutos, fazendo a ressalva de que esse prazo é flexível, elástico, e temos sido tolerantes com esse prazo para com os depoentes.

Com a palavra, Lucivando.

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Bom-dia, excelências, senhores e senhoras. Vou fazer uma explanação, um relato informal em defesa dos controladores de vôo. Através deste relato informal, gostaria de trazer ao conhecimento das autoridades competentes alguns questionamentos importantes



que deverão ser levados em consideração na investigação e no julgamento relativo ao acidente da empresa aérea Gol e do jato Legacy, em setembro de 2006. Este relato pode vir a ajudar a esclarecer, de forma objetiva e clara, à sociedade e às autoridades envolvidas na apuração e investigação desse acidente. Até hoje, muitos fizeram acusações, deram opiniões, sugestões e críticas e fizeram prejulgamentos indevidos e desnecessários, mas, até agora, não foi dada a oportunidade para nós, os controladores de voo, de nos defendermos, o chamado direito da palavra. Muitos estão agindo pela causa sensacionalista, emocional e tomando suas conclusões precipitadas, querendo isolar os fatos do ocorrido, o que não pode, de maneira alguma, prevalecer sobre os fatos, que estão interligados numa cadeia de eventos fundamentais para uma maior proximidade da precisão dos fatos reais que aconteceram. Quanto aos questionamentos, façamos as seguintes perguntas que podem abrir possibilidades do surgimento de outros fatores que poderão ter somado e contribuído para essa tragédia cruel e dolorosa: os pilotos tiveram *briefing* para tomar conhecimento do seu plano de voo? Como foi apresentado esse plano de voo para São José dos Campos? Pessoalmente ou por telefone? Será que houve alguma acomodação por parte dos pilotos pelo fato de terem se comunicado com outros 4 controladores anteriormente e receberem deles o serviço de vigilância radar? Mas a navegação da aeronave é responsabilidade do piloto em comando. Por que não criticou e solicitou uma correção ou a mudança de seu plano de voo ao passar por cima de Brasília? Acomodação? Essa é uma iniciativa do piloto. Por que demorou a perceber que estava com dificuldades de comunicação bilateral com o Centro de Controle de Brasília? E quantas vezes ele teria que chamar ou tentar fazer contato com o Centro de Brasília para ter certeza de que está com falha de comunicações? Se estava com dificuldade de comunicação bilateral, por que não executou o procedimento para a falha de comunicações? Pois deveria ter acionado o código Transponder 7600 (sete meia zero zero), que é o código mundial para aquela fase de voo; veria que o transponder estava desligado, ligaria e voltaria a aparecer onde tivesse uma cobertura a radar. Com isso, o controlador de voo poderia ter visto a sua altitude real naquele momento e tomaria uma providência imediata para garantir a segurança do voo; o TCAS iria funcionar para evitar a colisão, e, por fim, ele deveria executar o procedimento de falha de comunicação,



que era cumprir estritamente o seu plano de vôo, que era descer, após Brasília, para a altitude de 36 mil pés, segundo seu rumo magnético, e subir para 38 mil pés no próximo ponto depois de Brasília, conforme previa o seu plano de vôo. Por que eles não viram o transponder desligado? Por que o equipamento transponder era novo, assim como a aeronave também era? Será que ele conhecia bem o transponder? Esse transponder não tinha uma indicação visual de *off* ou *on*, ligado ou desligado? Qualquer aparelho eletrônico possui uma indicação dessas, principalmente quando se trata de uma aeronave muito moderna para a aviação. O transponder estava desligado? Por quê? Desligaram? Desligou-se? Ou esbarraram sem perceber que o deixaram desligado? Se o piloto executou o procedimento de falha de comunicação, por que ele não ligou o transponder e por que não cumpriu o seu plano de vôo? Ou o piloto, que é americano, cumpriu aplicando as regras e normas do espaço aéreo da FAA, que é a Federação Americana de Aviação, onde eles mantêm o último nível de vôo autorizado? Aqui, no Brasil, é regido pelas normas e regras da OACI, a Organização da Aviação Civil Internacional. Foram tomados os procedimentos corriqueiros no dia do acidente? Sim, pois se tratava de mais um dia de rotina de operação. Setor sem visualização radar; comunicações deficientes naquele setor sobrevoado; prestação de serviço convencional, não-radar, passando a trabalhar com informações essenciais à prestação daquele tipo de serviço; coordenação convencional; transmissão às cegas de instruções para as aeronaves, sendo um setor de grandes deficiências de comunicações; aguardar a aeronave conseguir contato quando mais perto de Brasília; aguardar a aeronave aparecer na área onde tenha a cobertura radar; checar se aquele vôo estava realmente ocorrendo, pois é comum receber planos de vôo que foram ativados indevidamente, seja por acionamento de um mesmo transponder para 2 aeronaves que possam fazer um vôo, seja porque o vôo foi iniciado e depois cancelado; confirmação de deficiências de freqüências nos setores através dos *briefings* operacionais; trabalhar com equipamentos radares e de antenas de freqüências alguns deles velhos e obsoletos, e o plano de vôo que se modificou sozinho, que é uma mudança muito sensível, sem a interferência do controlador, o que pode induzir qualquer controlador de vôo a uma informação errada. E, somados a esses fatores, a preocupação com o *software* do sistema X-4000, que apresenta falhas e erros que levam à multiplicação de alvos, a



uma apresentação radar não confiável, seja por apresentação de um radar primário ou de um radar secundário; um console alimentado pelo sistema X-4000, que apresenta um *software* que não traz segurança, pois o mesmo apaga, pisca, multiplica alvos criando pistas falsas, alvos de radares que estão no setor e aparecem em um outro setor. O modelo operacional do Centro de Controle de Brasília orienta os controladores de voo a trabalharem com fichas de progressão de voo, as chamadas fichas de papel, que são imprimidas, fator este que ajuda a dividir a atenção dos controladores de voo, tendo que acumular mais obrigações por uma deficiência do sistema que não garante um *backup* de visualização de todos os planos de vôos que estiverem voando no momento de uma queda, que são os famosos apagões de consoles, além da preocupação e do medo de uma queda do sistema — é o chamado não confiar no sistema. Quais fatores e recursos humanos para a época considerada que devem ser considerados? Falta de pessoal nas escalas operacionais para a operação, para prover substituição nos consoles; falta de planejamento junto com a escassez de treinamentos para os operadores daquele centro de controle; pouco tempo de preparação para as mudanças importantes da circulação aérea geral, como implementação de novas rotas aéreas no Centro de Controle de Brasília, a nova CIAG, como a implementação do espaço aéreo RVSM, que é a uma redução de separação vertical entre as aeronaves, como a implementação de rotas preferenciais, os procedimentos STAR em Brasília, como o treinamento da posse presidencial, que é um dia atípico para o centro de controle, quando a quantidade de aviões chega muito além do normal do movimento diário, e a escassez de treinamentos para situações de degradação do sistema, seja total ou parcial, e principalmente a questão de escassez de treinamento para operação convencional, que requer maiores cuidados e preocupações com as aeronaves pela não-aplicação dos radares, devido à degradação desses radares. Lembrando que a operação convencional já é uma aplicação de serviço já em degradação. E o controlador de voo tem que estar mais preocupado e tomar maiores cuidados ainda com relação a esse tipo de serviço. E a qualquer momento todo o espaço aéreo pode se sujeitar a esse tipo de serviço. Isso tudo acima são indicadores reais de nossa rotina operacional e que são passados por todos os controladores de Brasília. Em função disso, sempre trabalhamos com a carta na manga, procurando sempre



estar à frente do sistema e buscando sempre se precaver de alguma e já esperada falha. Esses questionamentos não podem deixar de ser considerados. E, mesmo assim, seremos culpados por isso? E seremos tratados como mentores, arquitetos e construtores dessa tragédia? E seremos tratados como... tratados como... Desculpem. Seremos alvos de questões pessoais entre as partes interessadas e autoridades interessadas? Seremos tratados como criminosos, irresponsáveis, despreparados, incapacitados para tal atividade? Será que seremos taxados de desconhecedores de nossas responsabilidades, obrigações e deveres? Devemos lembrar que há toda uma comunidade de controladores de tráfego aéreo no mundo aguardando um julgamento justo e correto. E eles sabem que ninguém trabalharia e não trabalhará de forma dolosa, criminosa, displicente, perigosa ou negligente e que nós, controladores de vôo do mundo inteiro, trabalhamos, sim, com muito amor, dedicação, responsabilidade acentuada, prazer e identificação com a profissão, que poucas pessoas no mundo identificam, desejam, querem e conseguem dominar o universo de regras e informações relativas às normas e à segurança do tráfego aéreo. Essa é uma profissão essencial para o nosso País, e apenas pessoas especiais que querem correr esse risco na profissão conseguem se dedicar a essa atividade, que requer raciocínio rápido, uma visão e domínio espacial; que requer muita segurança pessoal, agilidade, inteligência racional, inteligência emocional; que requer um perfil psicológico bem desenvolvido e sempre preparado para sofrer grandes cargas de pressão e estresse, exigindo uma memória e uma concentração apurada para quem se compromete com a profissão, onde o amor e a paixão pela atividade são os fatores de manutenção de todo o equilíbrio requerido para tal atividade. Se depois de tudo isso que estamos passando não for feita nenhuma mudança ou melhoria e não houver um julgamento justo e correto para os envolvidos, façamos nós das palavras de um de nossos colegas, já aqui presente anteriormente, as nossas palavras. Porque nós estamos na profissão errada e devemos sair e procurar outra profissão que traga reconhecimento profissional e pessoal. Essas possibilidades devem ser levadas em consideração nessa fase tão dura e cruel de nossas vidas, que é a sujeição a essa experiência ímpar, única, totalmente amarga e desprazerosa. Sendo nós apontados como criminosos, maldosos, irresponsáveis e à sujeição a um julgamento severo e duro, já é a pior de



todas as punições para nossos princípios morais, religiosos e pessoais, entrando em choque com toda uma postura de cidadãos brasileiros íntegros, corretos, justos e conhecedores e respeitadores das leis que regem a nossa vida de cidadão brasileiro em que muito acreditam e confiam nela, da nossa Constituição, justa, aplicada e que merece a nossa admiração e respeito total e incondicional. Obrigado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Questão de ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, claro que não cabe a nós, neste momento, nenhum prejulgamento. Mas seria importante, tendo em vista já ter se tornado pública a declaração do Sargento Lucivando, que V.Exa. permitisse a ele que nós tivéssemos uma cópia dessa manifestação, a fim de que pudéssemos, inclusive, orientar as nossas perguntas e solicitações para o nosso depoente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - De acordo? Viu, Marcos, providenciar aí a...

Vamos, então, passar a palavra ao nobre Relator Marco Maia para inquirir a testemunha, pelo tempo que julgar necessário.

Com a palavra o nobre Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Bom-dia a todos e a todas, Srs. e Sras. Deputadas, prezado Sargento Lucivando Tibúrcio de Alencar, em primeiro lugar, agradeço a presença de V.Sa. nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, que tem o propósito de investigar as causas, as conseqüências e as responsabilidades pela crise vivida no sistema de tráfego aéreo, principalmente desencadeada após o trágico acidente do dia 29 de setembro de 2006, que vitimou 154 pessoas.

Em primeiro lugar, quero dizer a V.Sa. que não estamos aqui para confirmar ou negar as denúncias do representante do Ministério Público Federal do Mato Grosso, o Procurador da República Thiago Lemos de Andrade, que, segundo o noticiário, já foi aceita pela Justiça Federal daquele Estado. Nem para simplesmente referendar as conclusões do inquérito da Polícia Federal, aqui relatado pelo



Delegado Renato Sayão. Entendemos que V.Sa., assim como qualquer cidadão que venha a ser acusado de algum delito em nosso País, tenha o direito de uma plena e ampla defesa. O intuito desta Comissão Parlamentar e desta audiência da Comissão é dar-lhe o direito de uma plena e ampla defesa quanto às acusações e análises que têm sido feitas em relação ao acidente envolvendo o avião da Gol. Sabemos, inclusive, que, com a instauração de um inquérito policial militar, poderemos vir a ter um conflito de competência entre as Justiças Federal e Militar a respeito deste caso. Temos também a consciência de que o Poder Legislativo não pode e não deve, de forma alguma, assumir a função de outros Poderes, sobretudo a função de julgar. Esta não é uma função desta Casa Legislativa. No entanto, estamos aqui com o dever de investigar, repito, as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise no sistema aéreo brasileiro, até porque muito dos fatos anormais que se sucederam ao acidente envolvendo o avião da Gol continuam se repetindo cotidianamente desde o fatídico acidente. Acredito que a oportunidade que esta CPI oferece a V.Exa. é ímpar, até pela dimensão da tragédia, muitas vezes explorada de maneira nem um pouco ética. Por isso, este é o momento e o local para que V.Sa. nos apresente as suas explicações sobre o acidente e até mesmo para que possa apresentar sua defesa quanto às acusações já formalizadas, bem como a sua opinião sobre outros temas que envolvem o tráfego aéreo brasileiro, inclusive para colaborar com a busca de soluções para os problemas já identificados pelos trabalhos desta CPI.

No entanto, eu queria — e o Presidente já o fez com muita propriedade — lembrar a V.Sa. que é seu direito não vir a produzir provas contra si mesmo, o que implica dizer que V.Sa. pode se recusar a responder, inclusive, perguntas que julgue que possam incriminá-lo, ainda que apenas culposamente.

Passo, depois de feitas essas preliminares, às perguntas e aos questionamentos.

Nos depoimentos que já foram dados anteriormente, os controladores de vôo defenderam a tese de que o sistema de tráfego aéreo brasileiro não é seguro, pois os equipamentos em uso são obsoletos. V.Sa. concorda com essa tese?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Sr. Deputado, eu me reservo o meu direito constitucional de ficar calado.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nem sobre esse tema que fala sobre a situação dos equipamentos?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Afirmativo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sobre o sistema? Vou continuar fazendo as perguntas e V.Sa... Concretamente, desde quando e quais são os principais problemas do sistema de tráfego aéreo brasileiro? Desde quando vocês identificam que existem problemas no sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Reservo-me o direito de permanecer calado, Sr. Deputado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Para V.Sa., o que poderia ser feito de imediato para a melhoria do sistema?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Srs. e Sras. Deputadas, eu me reservo o direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há alguns aspectos que têm sido recorrentes nos depoimentos dos controladores de vôo e têm recebido cobertura da mídia, entre eles, a questão do *software* não confiável utilizado pelos sistemas de controle de vôos. Por exemplo, a questão de a tela mostrar 2 níveis simultaneamente, um informando a altitude da aeronave no momento do vôo e outro representando o nível autorizado pelo controle. Os controladores dizem ainda que o sistema induz a erros, é falho, pisca, mostra alvos inexistentes, duplica outros alvos. Pergunto a V.Sa.: qual a sua avaliação do *software* que controla os vôos do espaço aéreo brasileiro? Na sua opinião ele foi responsável pelo acidente do dia 29 de setembro do ano passado?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Veja bem Sr. Deputado: realmente existem falhas no *software* do sistema X-4000, que alimenta o console. Realmente existem erros, falhas de detecção radar, seja alvo primário, seja alvo secundário. Realmente o plano, a ficha de proteção de vôo eletrônica no sistema X-4000, que é o instrumento de trabalho nosso, ele executa modificações sem a interferência do controlador de vôo. E é um *software* com que nós, controladores de vôo, não nos sentimos seguros para prestar um serviço de qualidade para o tráfego aéreo aqui no nosso espaço aéreo, devido a esses problemas e falhas, de apagões, de duplicação de alvos, de criação de pistas falsas, que um dia podem resultar numa



tragédia em função de uma falha e de correções que ainda não foram feitas desde a eclosão do acidente até hoje.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O senhor se disporia a discorrer sobre os fatos que antecederam e que se passaram após o acidente, até para exemplificar essa questão da falha do sistema, nos contar como essas coisas se sucederam antes, durante e depois que aconteceu o acidente?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me reservar o direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Essa era uma oportunidade que V.Sa. teria de explicar a sua versão sobre o acidente, mas V.Sa. tem esse direito constitucional. O sistema de comunicação entre as aeronaves e o centro de controle também tem recebido críticas freqüentes dos controladores. O que V.Sa. tem a nos dizer sobre esse sistema?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me manter no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. julga que o sistema de comunicação foi responsável pelo acidente entre o avião da Gol e o Legacy?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Permanecerei calado, segundo meu direito constitucional.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quero, mais uma vez, alertá-lo: nós estamos aqui dando uma oportunidade a V.Sa. de abordar os temas que são fruto do debate, da discussão desta CPI e que serão importantíssimos para a elaboração do relatório final desta CPI.

Os controladores de vôo devem conhecer todos os procedimentos a serem adotados no caso de falha de equipamentos ou de algum sistema. Pelo que fomos informados, tudo está previsto em norma especial da ICA 100-12. V.Sa. cumpriu rigorosamente todos os procedimentos necessários durante as ocorrências que antecederam o acidente entre a aeronave da Gol e o Legacy?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Afirmativo, assim como declarei. Nós, controladores de vôo, somos conhecedores de nossas obrigações, deveres, temos domínio das regras e das normas.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. acredita que houve falha humana para que o acidente viesse acontecer?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Não, não acredito. Não acredito que isso possa ter acontecido.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Gostaria de pedir a V.Sa. que se manifestasse sobre as principais acusações do Ministério Público. Vejamos: no caso do controlador e Sargento Felipe Santos dos Reis, de que, ao aprovar o plano de vôo do Legacy, a respectiva autorização, contudo — entre aspas —, *“foi emitida em desconformidade com o que preconiza a Instrução do Comando da Aeronáutica nº 100-12”*. Para o Ministério Público, o Sargento Felipe dos Santos dos Reis não fez qualquer referência às mudanças de nível de cruzeiro previstas ao longo da rota traçada. No caso do controlador e Sargento Jomarcelo Fernandes dos Santos, a acusação do Ministério Público é de ele ter fornecido, conscientemente, portanto, dolosamente, falsa informação sobre o nível do Legacy, afirmando, peremptoriamente, que a aeronave se encontrava em 36 mil pés. Palavras do representante do MP. Com relação ao Sargentos e controladores Lucivando Tibúrcio de Alencar —V.Sa. — e Leandro José dos Santos Barros, a denúncia, ainda que apontando graus diferenciados de culpa, é de omissão e negligência no cumprimento das normas de segurança aqui já mencionadas inúmeras vezes.

V.Sa. poderia comentar essas afirmações feitas pelo Ministério Público? V.Sa. concorda, não concorda, elas são verdadeiras, não verdadeiras...

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Excelência, vou permanecer no meu direito de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - De que forma a Aeronáutica se comportou em relação a V.Sa. após o acidente? V.Sa. recebeu algum tipo de apoio ou acompanhamento?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me manter no meu direito de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO FILIPE PEREIRA** - Sr. Relator, Deputado Felipe Pereira. Só um pequeno esclarecimento, Sr. Presidente, permita-me.

Primeiro, só fazer 2 questionamentos. Essa nota que foi passada à nossa mão aqui agora e foi lida pelo Sargento Lucivando diz aqui, num dos seus



parágrafos: *“Em função disso tudo, sempre trabalhamos com a carta na manga, procurando sempre estar à frente do sistema e buscando sempre se precaver de alguma e já esperada falha”*. Eu gostaria, primeiro, de perguntar se ele assina essa nota — porque é uma declaração que ele está dando aqui, é um relatório de defesa, como está sendo dito — e perguntar se, ao mesmo tempo, não está havendo uma contradição no momento em que ele está reservando o seu direito de não falar, quando já está escrito aqui, na nota, que ele já esperava uma falha, seja ela do sistema ou seja lá de quem for.

Essa é uma dúvida que eu gostaria de ter esclarecida, Sr. Relator e Sr. Presidente.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Sr. Relator, na mesma linha, se essa nota representa também o pensamento dos ausentes, dos controladores ausentes, e, na mesma linha do Deputado Felipe — que é um questionamento que também entendo oportuno —, se isso também representa, além do seu pensamento, o pensamento dos seus colegas controladores que hoje não estão aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Marco Maia para continuar sua inquirição.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Acho que as questões levantadas pelos nobres colegas eu faria, então, a V.Sa. Nós temos aqui 3 questionamentos. O primeiro pergunta se a nota é assinada por todos os controladores e se ela representa a posição de todos eles.

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Eu assino, sim, o que eu falei. Estou aqui para fazer a minha representação. Não represento ninguém aqui. Somente a minha postura de serviço naquela dia histórico da nossa aviação.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual a rotina do senhor atualmente, no trabalho no CINDACTA? V.Sa. continua trabalhando normalmente? Qual a sua rotina atual?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Como citei nesse relato informal, a nossa rotina de operação é com relação às críticas que fazemos ao *software* do sistema X-4000 da Aeronáutica e aos problemas — problemas de ordens técnicas, operacionais, de ordens na parte de recursos humanos — e tomando sempre as medidas, as chamadas cartas na manga, para se prover uma



prestação de serviço com segurança, porque eu procuro sempre estar à frente do sistema.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. considera que a hierarquia militar prejudica a atividade do controlador de vôo, que dificulta a resolução de eventuais problemas?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou permanecer no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. já foi ouvido pela Aeronáutica em algum inquérito policial militar para apurar as causas e responsáveis pelo acidente?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Afirmativo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Já foi ouvido pela Aeronáutica?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Sim, excelência. Afirmativo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os jornais de ontem publicaram matérias na qual afirmam que a Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo emitiu um boletim de segurança recomendando os profissionais de todo o País a encerrar serviço radar ou até interditar setores aéreos no caso de falhas de equipamentos. Qual a opinião de V.Sa. sobre esse boletim? Essa orientação vai contra as normas existentes? Ela colabora para resolver algum problema que até hoje não vinha sendo considerado? A orientação pode vir a tumultuar ainda mais a operação do sistema de tráfego aéreo? Como?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me manter no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mais uma vez, eu volto a afirmar que todas as informações que V.Sa. puder trazer a esta CPI vão ajudar e vão contribuir na elaboração do relatório final, portanto, informações técnicas, informações que tratam, que abordam o funcionamento do sistema de controle aéreo brasileiro podem ser importantes para esse processo.

Outra questão recorrente é quanto à qualidade do treinamento realizado pelos controladores de vôo. V.Sa. julga que o seu conhecimento da língua inglesa, bem como de seus demais colegas de função, é suficiente para o desempenho da atividade?



**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me manter no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. já conhece o sistema denominado CNS/ATM, que estaria sendo implantado até 2008 e que viria a ser o CINDACTA V, ACC Atlântico?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Vou me manter no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu vou, mais uma vez, perguntar aqui se V.Sa. se dispõe a discorrer sobre os fatos que antecederam e que se passaram após o acidente, dando-lhe, mais uma vez, a oportunidade de explicar o que efetivamente ocorreu durante as horas que precederam e que sucederam o acidente envolvendo o avião da Gol. Queria, mais uma vez, perguntar se V.Sa. se dispõe a discorrer sobre esses fatos.

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - O senhor poderia citar os fatos, por gentileza?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Oi?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Os fatos a que o senhor se refere.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os fatos que antecederam e que se passaram após o acidente. Como foi o trabalho? Quais foram as situações que vocês vivenciaram durante aquele momento?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Eu vou me manter no direito constitucional de ficar calado.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Sr. Relator?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E a última pergunta — permita-me, nobre Deputado —: há pontos secos na região controlada por V.Sa. ou controlada pelos nossos radares?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Os conhecidos pontos cegos são as áreas onde não se apresenta cobertura radar. E, até a época do acidente, realmente não existia uma cobertura-radar. E o próprio local onde a aeronave sobrevoou, onde está gravado no sistema da Aeronáutica, mostra essa não apresentação de uma visualização do radar.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Uma não visualização do radar primário ou do radar secundário?

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - Dos dois. Não há nenhum radar.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não há nenhum radar.

**O SR. LUCIVANDO TIBÚRCIO DE ALENCAR** - O que existe é um radar na área de Brasília, mas que o sinal de visualização não é mandado para o Centro de Controle de Brasília. Seria mandado para o Centro de Controle de Manaus, porém não homologado ou habilitado para a prestação de serviço de controle de radar.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Muito obrigado. Agradeço ao senhor. Era isso, Sr. Presidente, que este Relator tinha a perguntar.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Rocha Loures.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Em benefício do sargento Lucivando Alencar, e recorrendo ao nosso Regimento — Art. 48, § 1º —, faço uma consulta ao depoente. No § 1º está escrito: *“Serão reservadas, a juízo da Comissão, as reuniões em que haja matéria que deva ser debatida com a presença apenas dos funcionários em serviço da Comissão e técnicos ou autoridades que esta convidar”*. Portanto, Sr. Presidente, queria perguntar a V. Exa. e também ao depoente se ele deseja, visto que não pretende falar, e por estarmos reunidos aqui, por estarmos interessados em fazer com esta Comissão tenha resultados efetivos, e talvez, até, em benefício na direção, até por depoimento emocional e emocionante feito ontem no *Fantástico*, eu consulto se o depoente concordaria em falar conosco numa sessão reservada; se assim, com a concordância do seu advogado, ele se sentiria mais à vontade para conosco compartilhar sua experiência. E volto a defender, aproveitando aquela posição, que o ideal seria termos aqui o Lepore, o Paladino, tendo a conversa com nossos controladores. Uma acareação entre eles seria o desejável, porque aí essa questão ficava, definitivamente, esclarecida. Era essa a questão de ordem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, para contraditar.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Vic Pires.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Com todo o respeito que eu tenho pelo caro colega, não acho que, nessa altura do campeonato, depois de vermos as declarações de todos os controladores de vôo, em todas as revistas, no programa *Fantástico*, da Rede Globo, haja a necessidade de uma sessão reservada. Tudo o que nós ouvimos, lemos e vimos pela imprensa está tudo muito público. Eu acho que os controladores têm o direito, sim, constitucional de se manterem calados e eu acho que não podemos fazer isso. Sou contra essa sessão reservada, até porque eles já foram para a grande imprensa e já falaram tudo aquilo que eles gostariam de ter falado.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Eu, especificamente, me refiro a cartas na manga. Esse é um termo que eu não vi antes. Não vi na CPI do Senado, não vi publicado em nenhuma nota assinada pelo senhor. Então, eu gostaria de saber, por exemplo, o que significa cartas na manga, visto que é um termo, me parece, pouco apropriado para o serviço de controle aéreo, porém certamente há um significado para isso. O senhor não precisa responder, se não quiser, mas eu coloco publicamente. Essa é uma das questões que, por uma questão de conforto pessoal ou legal, visto que há um inquérito policial militar em andamento, me parece, caso se assim for do seu interesse, e o que interessa para nós é a investigação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Rocha Loures, esta Presidência já intermediou um entendimento com os controladores, através do seu advogado, inclusive para poder fazer essa reunião reservada em que os controladores pudessem fazer a sua defesa de maneira mais ampla, mais aberta, mas eles não concordam. Eles não querem falar. Acho que a experiência das falas deles parece que não foi satisfatória. É um direito constitucional deles. Nós temos que respeitar. Então, o nobre Deputado Vanderlei Macris ainda deseja a palavra?

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eu já estou satisfeito com o debate até aqui realizado.

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Vou fazer um requerimento, Sr. Presidente, como advogado. Peço que esta sessão seja reservada, por gentileza.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - V. Sa., quando chegou aqui, me propôs que a sessão fosse reservada.

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Sim.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Eu perguntei a V.Sa. se os controladores iriam falar na sessão reservada.

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Sim, eu gostaria que eles falassem, mas reservadamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Na oportunidade, V.Sa. me disse que eles não falariam

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Não, não. Falariam.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - O que perderia o objeto da sessão....

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Não. Por isso, agora, eu estou alegando que eles vão falar, e gostaria que a sessão fosse reservada.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, todos os controladores, os quatro? Faço a pergunta ao advogado.

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Os quatro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Os quatro, numa sessão reservada?

**O SR. NORMANDO AUGUSTO CAVALCANTI JÚNIOR** - Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mas nós vamos fazer de um por um.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu sei, mas todos estariam dispostos a vir nessa sessão reservada? Essa continua agora....

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Inclusive, eu parablenizo o advogado dos controladores, porque, na verdade, uma das queixas do sargento Lucivando é de que até agora não foi dada a eles a oportunidade de mostrarem a versão deles. Ele disse aqui, quando começou a falar. E aqui é uma belíssima oportunidade, porque não já prejulgamentos, não há idéias preconcebidas. Nós estamos abertos a ouvi-los. E acredito que seria uma boa oportunidade de eles



darem a sua versão de maneira ampla, de maneira clara, transparente. Se a exigência for essa, eu submeto à...

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Questão de ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Já que nós tínhamos, inicialmente, uma posição, e ela migrou, ou seja, era de permanecerem calados e não produzir provas contra si mesmo, até mesmo na sessão reservada, acho que pode ser muito mais enriquecedor para esta Comissão se os 4 estiverem juntos. Porque são informações que se complementam, e a fala de um pode ajudar a fala de outro. Como a nós cabe compreender bem, da mesma forma que houve no Senado, se não me engano, os 4 juntos, que nós pudéssemos, então, ter a presença dos 4, já que é sessão secreta; e aí nós, então, teríamos uma clareza maior a respeito disso.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, pela ordem. Eu também gostaria de me manifestar, Sr. Presidente...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Vanderlei Macris.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ... na mesma direção. É evidente que, neste momento, interessa para nós obtermos o maior número possível de informações, a fim de que a Comissão possa proceder a um juízo de valor em relação ao andamento da investigação que estamos realizando, sem preconceção em qualquer direção, e que possamos ter, de parte deles, controladores, o maior número de informações possíveis. Portanto, a essa proposta de uma reunião reservada sou favorável. E também, se não houver implicação jurídica, que os 4 estivessem juntos, para que pudéssemos conversar. Tenho a impressão de que haveria mais segurança por parte deles em conversar com os Srs. Deputados. Podemos definir um diálogo bastante aberto, a fim de trazer mais informações para o nosso trabalho.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Fernando Gabeira.

**O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA** - Presidente, a minha idéia geral é de tentar avançar em relação ao acidente, porque acho que o acidente é apenas



um aspecto do nosso trabalho. Nós não vamos poder ficar tanto tempo assim. Quanto à reunião secreta, se o argumento do sargento é o de que ele não pode dizer nada, não quer dizer nada que possa prejudicá-lo, evidentemente que, na reunião secreta, se ele disser alguma coisa, vai prejudicá-lo também. Se ele disser alguma coisa de grande relevância, sendo secreta ou não, nós vamos levar em conta. Eu não entendo. Quer dizer, o argumento fundamental, que é constitucional, “*eu não quero me manifestar, porque a Constituição me permite isso*”, é válido para as 2 circunstâncias. É uma ilusão pensar que, se houver alguma informação de qualidade, essa informação de qualidade vai ficar secreta, acho eu, pela minha experiência.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Mesmo porque vai constar do Relatório Final, é evidente. (*Pausa.*)

Bem, o nosso depoente, o sargento Lucivando, quer falar; e gostaria que a sessão fosse reservada. Eu submeto...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, é secreta ou reservada?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Reservada. Eu submeto essa proposta aos nobres pares.

**O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES** - Apoiado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Marcelo Castro) - Os que estiverem de acordo permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovado.

Então, vamos suspender esta reunião por uns 10 minutos, enquanto as pessoas se retiram, para fazer a sessão reservada com a presença apenas dos assessores parlamentares.

(*Sessão suspensa para transformar-se em reservada, às 10h37min.*)