



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: 0790/07	DATA: 6/6/2007
INÍCIO: 9h35min	TÉRMINO: 17h55min	DURAÇÃO: 8h20min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 7h16min	PÁGINAS: 181	QUARTOS: 88

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves — APPA.
DANIEL ROBERT BACHMANN - Coordenador de Estratégias de Comunicação para Aviação Executiva da EMBRAER.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

O início da reunião não foi gravado.
Houve exibição de imagens.
Há termos ininteligíveis.
Há expressão ininteligível.
A reunião foi suspensa e reaberta.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 15ª Reunião Ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e os responsáveis pela crise no 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, voo 1907, e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Atas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, peço a dispensa da leitura das atas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura das atas, a pedido do nobre Deputado Gustavo Fruet.

Em discussão as atas. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

Os Srs. Deputados que as aprovam permaneçam como se encontram.

(*Pausa.*)

Aprovadas as atas das 13ª e 14ª reuniões.

Comunicações.

Informo que teremos as seguintes reuniões.

Dia 12 de junho: tomada de depoimento dos Srs. Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO; Major-Brigadeiro da reserva remunerada Eduardo Botelho Pettengill, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

Dia 13 de junho: deliberação de requerimentos.

Dia 14 de junho: tomada de depoimento dos Srs. Fernando Perrone, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO, e Deputado Carlos Wilson, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária — INFRAERO.

Ordem do dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento dos Srs. George William César de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves — APPA, às 9h, e Daniel Robert Bachmann, funcionário



da Empresa Brasileira de Aeronáutica — EMBRAER e passageiro do Legacy, às 13h.

Convido o Sr. George William César de Araripe Sucupira a tomar assento à mesa.

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. Os Deputados interessados em interpelá-lo deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria, e o Relator disporá do tempo que lhe for considerado necessário para suas interpelações.

O autor do primeiro requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos, computadas, nesse prazo, as respostas do depoente, e cada Deputado inscrito terá 10 minutos.

Para atender às formalidade legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o 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. George William César de Araripe Sucupira, por 20 minutos.

Faço uma última observação. Temos sido flexíveis e tolerantes com esse prazo. Dr. George, se V.Sa. julgar conveniente um prazo mais elástico, pode fazer uso dele.

Com a palavra o Sr. George William César de Araripe Sucupira.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Sr. Presidente, Srs. Deputados, eu compareço a esta CPI bastante entusiasmado, por ser possível, pela primeira vez, ter contato com a nossa representatividade mais legítima, que são os Deputados Federais. Nós temos lutado na aviação geral há muito tempo para poder adequar a este País uma aviação geral a nível de Primeiro Mundo. A Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves, a APPA, da qual sou o atual Presidente, em segunda gestão, é filiada à IAOPA, o Conselho Internacional das Associações, e somos 68 países filiados. Nós trocamos correspondências quase que quinzenais, boletins, relatando o que ocorre na aviação geral de todo o mundo, de todos os nossos associados, inclusive do Brasil. Para que se defina o que é a



aviação geral, é a aviação não-econômica. Temos os aviões e voamos em nossos aviões, temos os aeroclubes, temos a aviação aerodesportiva. Então, é a aviação que dá base à aviação comercial — por trás de cada comandante de Boeing existe um piloto privado que começou na aviação geral fazendo o seu curso. O importante é a formação desse piloto. Para que os senhores tenham uma idéia, em números, hoje estamos perto de 15 mil aviões da aviação geral contra 300 aviões da aviação civil. Então, voa-se neste País muito mais pela aviação geral do que com a aviação comercial, embora o número de assentos seja maior. Para esclarecer para os senhores as reivindicações que a aviação geral tem — infelizmente, para nós, foi preciso o holocausto de 154 vítimas para que pudéssemos ser ouvidos —, fiz um ligeiro esboço do que é o sistema, o tráfego aéreo brasileiro, porque muitas pessoas não sabem bem o que é o tráfego e os equipamentos que estão em discussão nesse incidente em especial. (*Segue-se exibição de imagens.*) O Brasil está dividido em 4 CINDACTAs até agora. A imagem está ruim, mas vocês têm uma cópia aí em mãos. O CINDACTA I, de Brasília, é o mais importante, porque pega toda a região de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Brasília. E, obviamente, por Brasília ser a Capital Federal, todo o sistema de tráfego comercial tem um *blog* em Brasília, como tem em São Paulo. Então, há uma convergência de vôos para cá, e, logicamente, o espaço aéreo de Brasília já está se assemelhando com o de São Paulo com relação ao tráfego aéreo, porque toda chegada tem que passar por Brasília, que é uma necessidade. O que é o controle aéreo? Como começa o controle aéreo? Numa linguagem bem simples, começa no próprio aeroporto, que é o controle de tráfego aéreo em que o operador da torre autoriza um avião a voar. Como começa o vôo? O piloto vai à sala de tráfego, a sala Charlie — é como se chama —, e elabora seu plano de vôo, quando ele faz um vôo visual ou mesmo um vôo em FL, em aerovias inferiores. Existem empresas, como a Kavok e outras, que podem fazer um plano de vôo mais estudado. Eles estão preparados para isso. Então, quando se faz uma viagem mais longa, uma viagem internacional, você pode contratar uma empresa dessa que forneça uma proposta de plano de vôo, para ser mais econômico, pois eles têm mais elementos para poder ajudar, principalmente aqueles que não são profissionais e que não têm rota regular como a companhia aérea. Então, o primeiro controle é esse. Depois do plano aprovado, o piloto entra na cabine, chama o



controle de solo e pede permissão para acionar o motor. Autorizado a acionar, informe “pronto para o táxi”. Então, quando o avião está pronto, ligado, com a temperatura do motor em condições de taxiar, chama-se o solo e informa-se “pronto para o táxi”. Inicia-se o táxi e, na cabeceira da pista, em um ponto de espera, antes de entrar, passa-se ao controle da torre, que é o controle de autorização de pouso e decolagem. Então, esse é um dos controladores que autorizam o tráfego de entrada e saída do aeroporto, o seqüenciamento de pouso e decolagem. Às vezes, um avião espera na cabeceira da pista por 15 minutos, porque tem um avião chegando. Para não comprometer a segurança, os controladores às vezes exageram e seguram o avião um pouco mais ali, mas isso é plenamente normal. Saindo da parte do controle, ele entra no controle da TMA, que é a terminal. Todas as aerovias, em todas as direções que se vai fazer, você tem que... não é possível você chegar no nível da aerovia direto. Então, você passa pela TMA, que é um outro controle que vai lhe dar um perfil de subida até que você chegue nas condições de entrar na aerovia determinada. No momento em que você entra na aerovia determinada, você passa para a freqüência da aerovia, que é outro controlador. Então, você começou o controle aqui, passou para a TMA; se você for para uma aerovia inferior, você entra nesse controle aqui, que é um outro controle, é outra FIR; e, se você for para uma superior, que é acima de 45.500 pés, você passa para a superior. Normalmente o que ocorre é o seguinte: os aviões que voam em aerovias superiores, e eles precisam que o plano de vôo proposto seja aprovado, eles recebem essa aprovação pela torre, e já com o plano em mãos, para poderem programar o seu diretor de vôo, que é um instrumento que comanda o controle, o piloto automático. Se o piloto quiser, o vôo todinho é feito automaticamente. O controlador de vôo vai diligenciando em cima do piloto automático e nos fixos de posição, onde ele deve trocar de altitude, ou trocar de proa, e automaticamente o avião faz. Se o piloto optar por pilotar esse avião, porque ele quer sentir o avião, ou coisa assim, desligar o piloto automático, o diretor de vôo continua informá-lo de tudo o que está acontecendo. Então, dá os alarmes, mostrando os fixos e mostrando os momentos em que ele deve trocar de altitude ou de freqüência. Então, isso é feito automaticamente. Quando ele recebe autorização da TMA para entrar na aerovia, normalmente o controlador, se o vôo tem mais de 1 aerovia em uso, ele não vai...



Ele não costuma, embora o regulamento às vezes demande, determinar tudo o que ele tem que fazer: “*Liberado para o nível 0370 até o ponto tal, passa para o...*”. Não, ele fala: “*Liberada a aerovia tal, nível 0370, para Manaus*”. Dali para frente, o piloto sabe que ele tem um plano aprovado e que ele tem que seguir o plano aprovado. Sequer precisa falar com o controle. Normalmente se fala com o controle apenas para confirmar. Então, quando você chega na posição Brasília, o controle Brasília é o Varig 234 mudando para o nível tal, conforme o plano de vôo. O controle, ciente, dá o prossiga e assim por diante. O que acontece? Em outros países talvez a coisa não seja assim. Eu já voei pelos Estados Unidos num avião pequeno. Atravessei os Estados Unidos 4 vezes, indo a West Coast, e nunca falei com ninguém, embora estivesse na sintonia do rádio, porque não precisa. Eu tinha um plano de vôo aprovado, voei meu plano, não saí do plano, só falei com as TMAs para poder me dar o seqüenciamento de chegada no aeroporto, sem problema nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E você pilotando?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Eu pilotando. Então, o que acontece é o seguinte... Os senhores imaginem um telefone celular. A cada 6 meses, ele é obsoleto. Os senhores imaginem um *notebook*, que também em 3, 4 meses, após você ter comprado o último modelo, você já tem um obsoleto. Então, imaginem isso agora com relação aos instrumentos aeronáuticos. A velocidade com que isso tem crescido é difícil de se acompanhar. Um piloto que deixou de voar há 10 anos, se entra num avião hoje e vê 2 painéis FIRs e, no lugar do manche, uma manete como a de um jogo de *video game*, ele não sabe nem ligar o avião. Então, é preciso que ele tenha acompanhado essa evolução, e, infelizmente, no Brasil isso não tem acontecido. Nós temos ainda sistemas de aproximação bem elementares. São seguros? São seguros. Mas os aviões de última geração, por exemplo, usam 30% do equipamento que eles têm, porque eles não têm o correspondente em terra para poder garantir essa segurança. Mas voam com segurança? Voam. Só que, além do nosso sistema ser ainda antigo, na entrada de cada aerovia dessa, existe um rádio farol chamado VOR. Então, o piloto sintoniza o VOR dele, embora ele tenha GPS, coisa muito mais sofisticada, para poder chegar nesse ponto. E nós temos, por exemplo, em São Paulo 4 VORs, como o de Marte, em Santana, e outros 3 de tal importância, que estão há uns 6 anos inoperantes. Por



uma curiosidade, há questão de uns 20 dias, pela primeira vez ouvi um piloto americano — eles não costumam fazer isso — da American Airlines reclamar com o controle quando ele bloqueava Guarulhos. E logicamente ele tem GPS. Estava fazendo o bloqueio e perguntou: “*Entra ano, sai ano, e esse VOR não funciona*”. Isso eu ouvi na fonia quando me aproximava de um pouso em Guarulhos na seqüência de um avião da American Airlines. Em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, além de todas as aerovias, temos os corredores visuais, que hoje mudaram de nome, são rotas especiais. Então, não se pode cruzar uma cidade como São Paulo ou Rio de Janeiro aleatoriamente. Em Brasília futuramente vai acontecer isso também. Os aviões menores terão que ter um seqüenciamento desse. Então, vejam os senhores o seguinte: esses pontos aqui são VORs. Estão vendo? O que esse VOR faz? Quando você liga o instrumento e sintoniza a estação, ele dá a radial que você está com relação a esse VOR que o posiciona diante da rota que você está seguindo. Existe o corredor de helicóptero, que é mais baixo, e existe o corredor de aviões, que é um pouco mais alto, para circular essas cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro. A do Rio de Janeiro, por exemplo, há questão de 3 meses, 2 corredores desses, de helicópteros, foram cancelados por conta de os helicópteros serem metralhados freqüentemente quando passavam sobre alguma favela — alguns tiros aleatórios. Então, já tínhamos lido os NOTAMs, pedindo para evitar esses corredores, e agora eles foram excluídos. O pessoal que tem armas são pessoas totalmente sem responsabilidade, atiravam a esmo e furavam helicópteros. Graças a Deus não aconteceu nenhum acidente. E, para que não aconteça, esses corredores foram eliminados. Esse sistema aqui foi modificado, porque esse corredor Alfa foi eliminado. Por que foi eliminado? Porque ele estava interferindo com a final de Congonhas, com relação aos TCAS, que são de muita precisão. Um TCAS, quando detecta um avião próximo à área que vou mostrar à frente e toca o alarme, o avião é obrigado a arremeter, mesmo que não haja perigo de colisão, mas o piloto é obrigado a arremeter. E isso aconteceu algumas vezes. Então, o Serviço Regional de Proteção ao Vôo eliminou esse corredor Alfa aqui. Então, o tráfego que vem de Sorocaba tem que fazer a volta no Pico do Jaraguá, pegar a posição pedágio, para chegar em Marte. O que é o nosso *transponder*, de uma maneira bem didática, de uma maneira bem fácil de se entender? O *transponder* é um



instrumentinho de 4 dígitos. Ele pode fazer 4.098 combinações com esses dígitos. Porém, 4 deles todo piloto é obrigado a saber, desde o piloto privado até o piloto de PLA. Quais são? Quando se decola de um aeroporto distante, que não é preciso que se use o *transponder* de início, ele fica com o número 2.000 aqui, para o controle saber que é um avião que está voando com *transponder* ligado, mas sem identificação de prefixo. O 7.500... Quando se aloca no *transponder* o número 7.500, o controle já está sabendo o seguinte: é um avião que está sendo seqüestrado, ou que está com bomba, está tendo uma interferência externa. Então, não precisa nem falar; ele alocou o código 7.500, o controle já sabe que esse avião está com problema desse tipo. Se o avião tem uma pane de comunicação, ou se o avião não consegue entrar em contato com a torre, ou porque o rádio dele perdeu a antena na decolagem, ou coisa que o valha, ele aloca o código 7.600. Então, o controle fica sabendo que esse avião está sem comunicação, e ele vai tentar ver o que esse avião pretende fazer e vai acompanhá-lo de uma forma diferente, vai tentar falar com ele por outros aviões, através de ponte, que é comum se fazer isso. E, finalmente, o código 7.700, que é o código de um avião em emergência. Então, o controle, quando vê um avião alocado em 7.700, ele sabe que tem que dar prioridade para esse avião, porque ele está numa fase já de quase acidente. Então, veja bem, quando você chama o controle... Não é o caso do avião comercial, porque o avião comercial já sai do solo com o código alocado. Por que tem o código do *transponder*? Os senhores imaginem uma tela do radar de São Paulo, onde existem aviões, helicópteros, aviões pequenos, aviões comerciais, quer dizer, uma infinidade de aviões voando. São pontinhos no radar. Como o controle vai saber quem é quem? Então, no momento em que um avião dá o seu prefixo — Papa, Tango, Romeu, Charlie, Delta —, ele manda alocar o código 4213. Na tela do radar aparecem o prefixo do avião, o código alocado, a velocidade do avião e a altura do avião. Então, na tela do radar, só é possível se identificar o avião através do *transponder*, com o número que é dado para que ele seja identificado. O helicóptero também. Então, hoje é proibido o avião voar sem *transponder*. O *transponder* começou inicialmente sem o Modo Charlie — o Modo Charlie é o modo que dá a altitude. Hoje ele já tem. Então, vejam: o *transponder* fundamental é este aqui. Tem os 4 números. Cada botão gira um número. Você tem as posições desligado, *stand*



by, ligado... A posição *stand by*, a posição ligado e a posição acionando o Modo Charlie, em que aparece a altura também. E quando o controle, por qualquer motivo, não consegue ler a altura, ele pede para você apertar um botãozinho aqui embaixo, que é o teste, que dá um sinal mais constante. Aí ele confirma que está recebendo a sua altura. Aqui são outros modelos do mesmo *transponder*. Pode ser tão simples assim; já há os digitais e outros ainda mecânicos. Aqui você aloca o código. Então, vejam bem: não há possibilidade de um *transponder* ser desligado sem a interferência do piloto. Como é que eu vou desligar o *transponder* se eu não mexi no botão. Só posso desligar se eu mudar de posição. Então, o *transponder*, seja pressionando o botão, seja girando o botão, ele só pode ser desacionado voluntariamente pelo piloto. O *transponder* dos aviões modernos é acoplado a um TCAS. O TCAS é um instrumento bem básico. Eu vou mostrar um painel mais à frente para vocês verem como é que é. O que esse TCAS faz? Ele indica para o avião os tráfegos que estão próximos a ele. De que forma? Ele cria uma bolha em torno do avião, que é uma bolha de segurança. Todos os tráfegos fora da bolha o avião observa, detecta, mas não soa o alarme, porque são tráfegos em atitudes normais, sem risco de colisão. No momento em que isso é invadido — por exemplo, aqui a gente coloca um invasor, neste exemplo —, o TCAS do avião dispara, e o piloto é obrigado, mesmo estando certo, a fazer uma manobra evasiva. Então, vejam: isso tem criado uma situação muito desagradável para nós, porque — diariamente é um pouco de exagero — a cada 2, 3 dias eu recebo um telefonema: “Comandante, o senhor podia dar uma entrevista aqui para a *Globo*, para a rádio tal, o jornal tal, porque um urubu bateu num avião. Isso é comum? Como é que faz? É culpa da INFRAERO? Quase bateram um avião da TAM com um avião da Gol. Um saiu de Campinas...”. Não existe isso. Não existe quase bateu. Os aviões têm esse equipamento para isso. Isso acontece todo dia. Não é quase bateu. Não é por causa do trauma... Isso para o leigo, para o passageiro, para o consumidor, vai criando uma expectativa que não é verdade. Quantas vezes nós, dirigindo um carro na estrada, damos uma freada para não bater, saímos e aquilo passa. Quase foi um acidente, mas não foi, porque se tomou uma atitude certa na hora e se esqueceu depois de 5 minutos. Com o avião é a mesma coisa. Só que o avião tem uma segurança maior. Então é comum... Vocês vão ver na frente uma demonstração de



fotos de um vôo de um avião internacional o número de tráfegos que ele encontra normalmente no caminho, passando a mil pés, que é a atitude de segurança, sem nenhum problema. Então, porque houve esse choque, que infelizmente não teve oportunidade o avião da Gol de detectar o invasor, porque estava desligado o *transponder* — a razão pela qual não se sabe —, então ele bateu sem saber no que estava batendo... Ele veio voando, de repente, viu perder um terço da asa e sair a cauda. E o piloto, ainda, no desespero, baixou o trem de pouso, desligou os motores para perder velocidade, abriu os *spoilers* de asas, baixou os *flaps*, num desespero, e ele veio até o chão lutando para ver se conseguia ter algum controle do avião, infelizmente não teve, e o avião foi se despedaçando, porque o terço de asa que bateu na cauda, como essa cauda é de “composite”, já foi arrebatando. E o avião, numa atitude anormal, não há estrutura que agüente. E, infelizmente, os passageiros morreram no momento em que bateram no chão. Ninguém morreu antes de chegar ao chão. Então, vejam bem: esse aqui é um modelo de aerovia inferior. Quando você propõe um plano de vôo, você escolhe uma aerovia dessas, dependendo do caminho que se vai fazer, de um centro para outro. Tem aerovias de 1 mão só e de 2 mãos, com uma diferença de mil pés. Dependendo da proa que o avião toma, ele toma, por exemplo... Para ser mais exato aos senhores, isso faz parte do ROTAER, que a gente acompanha no vôo. Da proa zero até a proa 179, os níveis que se tomam são níveis ímpares, ou seja, 37, 39, 41, 35, assim por diante. Da proa 180 até a proa 359, são níveis pares. Então você tem 34 mil, 36 mil, 38 mil, de modo que os aviões voando em direção contrária, eles passam, no mínimo, a mil pés um do outro, coisa que não aciona o TCAS. Esse é um sistema de rota aérea que ninguém pode dizer que desconhece, porque inclusive quando se voa, apesar do GPS, apesar de tudo, tem de ter isso no avião, para poder se guiar. Isso é coisa normal. O avião não é como o automóvel que você fala: “*Eu vou para Goiânia agora*”, pega o carro... “*Não, eu vou por aqui, vou mudar de estrada*”. Não. O avião... você tem de fazer um plano de vôo, até para sua segurança, para saber onde vai se reabastecer, se tem gasolina — se o seu avião é a gasolina —, se naquele aeroporto tem avigás, e assim por diante. Então é preciso ter esse plano e seguir. Ninguém voa aleatoriamente. Nós acabamos de receber um pacote da OACI, que procura mudar o sistema de segurança de vôo. Nós tínhamos um sistema reativo inicial, vivemos



atualmente o proativo, estamos implantando, por determinação da OACI/ICAO, o preditivo. O que vem a ser um e outro? O reativo é um método que se baseava nos acontecimentos já ocorridos. Então se estudava a causa do acidente para evitar um outro acidente. O método proativo já evoluiu um pouco. Ele busca identificar os riscos potenciais, através de análises de atividades diárias das organizações. E o preditivo, que é o mais completo — foi um curso de uma semana que nós fizemos lá no Rio, na ANAC —, ele mostra o seguinte, que todas as pessoas envolvidas com aquele avião — se for um avião comercial, desde o coordenador de vôo até o operador que tira o calço do avião —, ele tem um seqüenciamento e tem de ter um controle de atividades e um relatório de atividades. Se ele tropeçou no calço, porque foi — isso exagerando-se os limites dessa tensão —, porque hoje não se quer mais analisar o acidente. Hoje nós temos tecnologia para evitar que o acidente aconteça. Então já existem meios, com satélites, com os controles modernos que temos, de evitar o acidente. O único acidente que pode acontecer é um louco entrar num avião, sem ser piloto, sair pilotando e bater. Não há como evitar isso. É a evolução desses métodos. Então, vejam bem, a estatística internacional da OACI mostra o seguinte: para de 1 a 5 acidentes ocorridos, existiram de 30 a 100 incidentes sérios, precedidos de 100 a mil incidentes comuns e de mil a 4 mil condições latentes de acidente. Então, o que hoje a segurança de vôo procura, em todos os níveis, até do próprio dono do avião, é analisar isto aqui, que é o que mais ocorre. No momento em que se trabalhar o gerenciamento dessa segurança, esse esforço de identificar essas condições latentes, os incidentes e os incidentes sérios, já nem chegar nisso. Agora, se não houver o empenho de se fazer isso, se não houver uma determinação disso, então o método não vai funcionar. Com relação ao transporte aéreo, nós estamos a um passo de um colapso, por uma relação muito simples: de 2000 a 2006, o número de passageiros transportados foi de 41 milhões e 700 mil para 57 milhões. E está previsto, para 2009, chegar próximo a 90 milhões de passageiros. Uma avaliação, de 2000 a 2006, de 38%. Contrariamente a isso, o número de aviões decresceu. Hoje nós temos em operação aproximadamente 230 aviões, porque os aviões são maiores e têm um tempo de uso maior, também, o que torna o avião mais rentável. Entretanto, isso tem um limite. Por exemplo, se nós quiséssemos colocar hoje o maior avião construído, que é o Airbus A800, nós não temos



aeroporto para ele, porque ele precisa de 2 *fingers*, níveis de *fingers* diferentes, porque ele tem 2 andares, e nós estamos acabando de instalar ainda *fingers*, e ainda há alguns com defeito, como no Rio, que precisou corrigir um projeto recente, pronto. Quer dizer, a coisa está brava, o negócio está bravo. O número ideal de aviões vai chegar próximo a 350 aviões. O número de assentos oferecidos, embora o número de aviões tenha caído, aumentou 6,6%, e se pretende chegar a 98 milhões de assentos oferecidos. Para que os senhores tenham uma idéia do que é a expansão da aviação geral no mundo, não só no Brasil, os americanos têm um trauma de tentar evacuar uma cidade rapidamente, isso por conta da Guerra Fria, isso por conta da ameaça de Bin Laden, ameaça de uma guerra bacteriológica, coisas desse tipo. E quando ocorrem catástrofes, como o Katrina, eles verificaram que, apesar da grande malha rodoviária que eles têm, o automóvel não pode mais ser o meio de evacuação rápida de um lugar. Imaginem os senhores São Paulo, uma cidade que não foi urbanisticamente planejada, sendo evacuada em 24 horas. Se na hora do *rush* já fica com congestionamentos astronômicos, imaginem isso. Então, a NASA desenvolveu um estudo e concluiu que a solução para o futuro, não só nos Estados Unidos, mas no mundo todo, é o crescimento da aviação geral. É o avião sendo usado como automóvel. Por isso é que nós estamos agora com uma série de aviões VLJ, que é o Very Light Jet, que é um avião de 4 lugares, a jato, pressurizado, que vai voar a 40 mil pés, com um piloto só. Então, você vai daqui a Miami com o seu aviãozinho, como se fosse um carro, em 9 horas. Então, é preciso que haja, para suportar esse aumento da aviação, uma infra-estrutura portuária e, além disso, uma infra-estrutura de controle de tráfego aéreo moderníssima, com equipamentos atualizadíssimos, para poder evitar que coisas ocorram nesse sentido. Então, vejam: o Brasil não precisa de um número de aeroportos grandes, muito grandes, porque, nos Estados Unidos, os grandes *blogs* são feitos em 23 aeroportos. Depois, aquilo é dividido em aviões de linhas regionais e é feito o transporte de forma mais proveitosa. Porque não é possível se trazer um avião da Alemanha para o Brasil e todos os passageiros quererem desembarcar em Brasília. Isso é quase impossível. Um quer ir para o Rio; outro quer ir para São Paulo; outro quer ir para Recife; outro quer ir para Fortaleza. Então, você tem o *blog* em Brasília, e aqui você tem as linhas que vão dividir esse tráfego aéreo. Mas isso é uma área



que não é muito minha, e eu quero parar só para mostrar para vocês que nós, da aviação geral, preparamos os pilotos para essa situação. E estamos chamando a atenção das autoridades desde o Conselho... do primeiro CONAC, onde se concluiu que havia uma falta de investimento na aviação e um descaso com a aviação geral de uma maneira tal que, para os senhores terem uma idéia, no ano de 2005 — eu recebi estatísticas do DAC, ainda —, em 2005, formou-se um piloto privado, com 18 anos de idade; um piloto no Brasil todo. Quer dizer, foi uma coisa inusitada, porque o jovem que não quer fazer o serviço militar, tem a paixão por voar, nem que não vá ser aviador mais, mas quer tirar o seu brevê. O custo da hora de vôo chegou a um ponto tal que a aviação... os aeroclubes estão fechando. É preciso que entidades como, por exemplo, em São Paulo, a FIESP, interfiram em criar cursos e patrocinar cursos, para que a aviação geral tenha os pilotos para um futuro. O que foi alertado em 2001, com relação à segurança de vôo, estou alertando os senhores aqui e agora o seguinte: dentro de 10 anos, nós vamos ter que importar piloto. Vai faltar piloto no Brasil. Já está faltando. Isso por conta de quê? Do descaso. Nós tivemos um problema com a CIDE de aviação, porque quem fez o projeto de lei da CIDE se esqueceu de que o avião voava com gasolina. Então, ele fez a CIDE no querosene de avião, no querosene e na gasolina de modo geral. Depois de descoberto o problema, faz 4 anos que tramita — está no Senado já — a equiparação da CIDE, o que vai ocasionar um barateamento na ordem de 58 centavos no preço da gasolina, que é substancial. E cada Estado precisaria rever o ICM sobre avigás, porque o consumo de avigás no País hoje é ridículo; se voa só a querosene. Quem voa com gasolina hoje? Aeroclube, aviação agrícola, que está passando para o álcool, e mais os pequenos proprietários de aviões. Mais ninguém voa. Então, o consumo de avigás... é 18 bilhões de litros de querosene contra 1 milhão e meio de litros de avigás. Então, se o ICM deixar de cobrar ou reduzir de maneira significativa, o que vai gerar de emprego, de oficinas mecânicas e de infra-estrutura vai ser muito mais significativo para o Estado do que essa mixórdia que se cobra do ICM dessa quantidade de gasolina que se gasta. Então, são coisas que não são importantes aparentemente. Nós temos feito aí uns seminários bianuais, chamando todos os segmentos da aviação, desde a aviação agrícola, comercial, aviação geral, e, no último que nós terminamos — estava presente o Senador Heráclito, inclusive, que



era um dos Relatores da ANAC —, eu até disse a eles o seguinte — porque eu fui o último a falar, porque a aviação geral sempre é a última a falar —: que era preciso que o Brasil ficasse 1 dia, só 1 dia, sem avião nenhum voar — socorro médico, transplante de órgão, nada, não voa ninguém —, para a população sentir o que é a aviação. E não precisou. Bastou esse apagão, esse atraso, essa confusão que houve, e nós sentimos na pele o desespero que foi. E até agora não acertou. E não vai acertar tão já. Por quê? Faltou investimento, como a gente vai ver daqui para frente. São Paulo precisa de um aeroporto urgente. Nós fizemos uma projeção aqui de 8 anos. Por que 8 anos? Porque 8 anos é o prazo médio que se leva para construir um aeroporto, desde a autorização do IBAMA, desde a análise de impacto ambiental, desde a concorrência para a estrutura. É o prazo que se leva para fazer. Sr. Presidente, o senhor me desculpe por eu estar dando as costas para o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o que é isso.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Então, vejam bem: Congonhas, Guarulhos e Marte. Total de vôo desses aviões de 2006: 34 milhões de operações. Esse número não é crescente. Houve decréscimo aqui, mas ele continua, em número de operações, subindo. Então, Congonhas chegou ao seu limite. Congonhas tem problemas sérios que, embora reportados, as providências, não se sabe o porquê, demoram a ser tomadas. Por exemplo, Congonhas tem uma pista — é praticamente um porta-aviões dentro de São Paulo —, e é uma pista que o piloto tem que pousar em instrumento sempre, porque o limite que ele tem é um limite dentro do limite da normalidade, para não chegar a ser uma pista restrita. Então, o que acontece? Como esses vôos são todos eles monitorados pelo *glide slope*, os aviões pousam sempre numa faixa de no máximo 10 metros, porque eles fazem a aproximação dentro do *approach* correto e eles batem na pista sempre ali. E cada vez que bate é evidente que fica um pouco de borracha do pneu no *grooving*, que é uma ranhura que se faz na pista para poder ter um escoamento melhor de água. E esses *groovings*, com o número de pousos, quer dizer, ora pousa de um lado, dependendo do vento, ora pousa do outro, mas os pontos de impacto são sempre os mesmos pela precisão do pouso que existe em Congonhas e pela precisão do treino e capacidade dos pilotos comerciais brasileiros. Tanto é que, quando alguém duvida se nosso vôo é seguro, basta olhar se tem acidente. Não



temos acidentes, graças a Deus, porque o pessoal todo tem uma noção da coisa e um corrige o erro de outro e vai levando. Mas não pode continuar assim, porque a coisa vai crescendo de tal modo que agora está ficando incontrolável, como nós vimos com esse acidente. Então, vejam: isso era uma coisa para ser feita periodicamente, a limpeza do *grooving*. E a limpeza do *grooving* não significa interditar por 6 meses uma pista. Então, são coisas que a gente, como usuário, como piloto, não entende por que não é feita. Mas não foi e agora precisou reformar. Por quê? Em maio, um avião da BRA, com chuva — logicamente a água não escoava —, o avião deslizou e quase caiu na avenida, o que causaria um acidente de proporções maiores. Aí vamos fazer a reforma, abre concorrência, não sei o que mais e parou. Houve o acidente da Gol. Na semana seguinte, um avião da Gol pousando com chuva derrapou. Mas não houve conseqüências. Ele só derrapou e foi num cantinho da pista. Mas foi um incidente, porque não é previsto o avião sair da linha de pouso. Naquela noite, a INFRAERO começou a limpar os *groovings* e se perguntou por quê. “*Não, porque estava previsto.*” É uma coincidência tremenda, quer dizer, começar a limpar o *grooving* no dia em que aconteceu o segundo acidente. Por que não tomaram providência no primeiro acidente? Isso é uma verdade que todo mundo está vendo. Todo piloto que está em Congonhas, todo piloto que voa está sabendo que isso está acontecendo. O passageiro, logicamente, tem a presunção de que os controles, quando compra uma passagem, ele quer entrar num avião com uma tripulação capacitada, num espaço aéreo controlado, com toda a segurança possível. Então, precisa estudar um aeroporto para São Paulo com urgência. Por quê? Congonhas não vai dar vazão mais. Quando nós chegarmos aqui em 2014... Veja bem, por exemplo, projetamos aqui 2014 e 2018. Vamos ter um adicional de 17 milhões de passageiros em 2014 e mais 29 milhões de passageiros em 2016, que está aí. Não pensem que vai demorar para chegar. Está chegando. E não é solução que se fala: “*Bom, resolvemos aqui, todo mundo votou, o aeroporto está pronto amanhã.*” Não está porque tem o IBAMA. E deve ter, não estou criticando. Mas são soluções que nós sabemos que existem. Então, vejam: por que é preciso planejamento? Desde 2003 está se gritando nisso e ninguém fez nada. Todo mundo está achando que está normal. E se esse avião Legacy estivesse com o *transponder* ligado, meus senhores, não teria havido a



colisão e nós não estaríamos aqui hoje, e nós estávamos achando que estava tudo bem até outro acidente mais grave acontecer. E nós precisamos também ter um pouco de brasilidade, porque estamos fazendo desse acidente um acontecimento internacional negativo para o Brasil. Houve um acidente parecido com esse na Suíça, quando um Tupolev carregado de crianças bateu num avião, num Boeing da Swissair, ambos com os *transponders* ligados, e o piloto russo tomou a evasiva errada, para o mesmo lado do outro, e bateram. Essa notícia ficou 3 dias na mídia. Para os senhores terem uma idéia, o avô de uma dessas crianças, 8 meses depois, matou um controlador da torre da Suíça. A gente tem notícia disso através desses boletins que eu lhes disse que recebemos freqüentemente das nossas associadas. E nós estamos levando esse acidente como se fosse a desgraça do Brasil. Vou mostrar aos senhores o que já está acontecendo na Europa com relação ao Brasil, porque o pessoal, o americano e o europeu, o povo americano e o europeu não sabem o que é o Brasil. Da mesma forma que a grande maioria dos brasileiros acha que pousa na África, em qualquer lugar, e vai encontrar um elefante, um leão, o buana, o cara com a flecha ali, e não é bem assim a África de hoje, essa mesma idéia que nós temos eles têm nossa. Então, nós ficamos ofendidos quando eles dizem: a Capital do Brasil é Buenos Aires. Eles estão pouco se lixando para isso. É Buenos Aires, tudo é *cucaracha*, é tudo isso, é a mesma coisa. E essa imagem passada para fora tem feito coisas que vou lhes mostrar. Antes de chegar no efeito *cucaracha*, quero lhes mostrar o seguinte — e estes são dados do Tribunal de Contas nosso, são dados oficiais; até como advogado que sou, não traria aqui dados aleatórios, porque teria que responder por isso. Então, vejam: 2004. O tráfego aéreo pediu 715 milhões de reais para poder atualizar seus equipamentos, recebeu 441. A receita da INFRAERO foi de 1 milhão 829 reais, investiram 555; 1 milhão 441 foi contingenciado do Fundo Aeronáutico, porque isso é pago, e no fim do exercício foi para o superávit primário para pagar o juro da dívida. Então, vejam: nós sabemos, todos nós que vivemos neste País já com alguma cultura, que a Receita Federal arrecada, forma o seu bolo e no fim do ano faz a repartição do Orçamento para o ano seguinte. Em aviação não existe isso, porque o Fundo Aeronáutico e o Fundo Aeroviário, eles não entram no bolo da União. Eles são feitos para esse fim e nós pagamos. O usuário paga na passagem a tarifa de embarque, cada pouso que eu



faço com meu avião eu pago. Eu recebo mensalmente em casa uma planilha da INFRAERO com todos os pousos que fiz, o equipamento que usei, as etapas que voei e quanto vai me custar isso. Eu pago no Banco do Brasil todo mês a importância relativa aos vôos que eu fiz. E hoje eu pago até o que não posso usar, porque uma vez reclamei no DAC que os aviões pequenos pagam uma taxa de PAM, que é o auxílio de vôo de instrumento, e os aviões não estavam equipados com o instrumento. Então, ouvi do DAC o seguinte: *“Você não usa porque você não quer. É só botar o instrumento no avião e usá-lo. O equipamento está à sua disposição”*. Muito bem. Este ano eu fiz 50 anos de Força Aérea, que eu comecei minha vida de piloto na Força Aérea, e houve uma comemoração em Barbacena. E levando o Reitor do ITA, que é o Brigadeiro Reginaldo, um colega de turma, ele no lugar de co-piloto — não pilota mais porque é um cientista da Aeronáutica —, Barbacena me disse: *“Juliante Alfiam que reporte quando atingir o nível 095 a Brasília na frequência tal”*. Existe o NOTAM, que em vôo visual nós estamos proibidos de falar com Brasília. É para voar no visual, enxergando. Mas como Barbacena deu uma instrução, ao atingir o nível, chamei Brasília: *“Juliante Alfiam, que atingiu o nível 095, transponder alocado no código tal, autonomia tal”*. Brasília disse: *“Alfiam está ciente do NOTAM?”* Eu falei: *“Positivo, afirmo”*. *“Então, não se comunique com Brasília.”* Então, hoje eu pago por essa taxa e não posso nem falar para eles. Ele podia dizer para mim: tudo bem, estou na sua escuta, fica nessa frequência e boa viagem. Acabou, não precisa falar nada. Não, ele ainda me chamou a atenção. O Brigadeiro, que está do meu lado, que não está sabendo disso, reclamou. Eu disse: *“Não, isso existe, o NOTAM é assim mesmo”*. É outra aviação. Não é aquela nossa que voava ouvindo pela fonia. Então, hoje nós estamos nessa situação, e nós pagamos esse PAM, sem poder usar, até que... Esse NOTAM está sendo renovado mensalmente. E essa situação está cada vez se agravando mais. Agora, neste ano de 2007, que foi solicitado 611 milhões, até agora liberaram 75, apesar de tudo isso que nós estamos vivendo aqui, os senhores imaginem. A INFRAERO já arrecadou 2 milhões, 132 mil, aplicou mil e pouco e já está em 2 bilhões, exatamente, são bilhões. E já está aqui alocado lá no Tesouro Nacional à disposição, que se até dezembro não pedir, ele já vai ser apropriado para o superávit primário outra vez, e nós continuamos com essa problemática toda. Hoje



uma companhia alemã já determinou aos seus pilotos que no Brasil eles devem voar na operação África, como eles chamam. O que é operação África? Como os aviões hoje têm um equipamento de alta precisão, numa aerovia todo avião voa no centro da aerovia, porque ele tem instrumentos que garantem isso, e é o desejável, é o ideal. Em países em que o controle aéreo é muito ruim, como a África, por exemplo, que são países ainda despreparados e com poucos instrumentos de chão, eles mandam voar fora do eixo da aerovia para evitar o risco de colisão. E uma companhia alemã já determinou, infelizmente a pessoa que deu a informação não quis relatar qual foi, que no Brasil eles devem voar no padrão África. E não é verdade. Quer dizer, isso para a gente é deprimente, a gente cair num subnível do qual não é uma realidade. Agora, é preciso o quê? É preciso que haja vontade de fazer. Não adianta, a gente... Vejam, sinceramente, particularmente, eu não vejo grande importância nós em dizermos o seguinte: vamos fuzilar A ou B ou C pelo acidente. O importante, a grande missão desta CPI, que eu parablenizo os senhores — se pudesse bater as mãos e os pés ao mesmo tempo eu o faria —, é levantar a problemática que nós estamos vivendo e as soluções que nós temos que tomar. O problema não é o acidente do Legacy e do Boeing que matou... infelizmente a opinião pública quer uma vingança, quer... Não vai resolver nada. Se eu perder um filho num acidente não é matando quem matou meu filho que meu filho vai voltar. Não é essa a solução. A grande... o entusiasmo que eu vejo nesta CPI é que os meus representantes, aqueles em quem eu votei, em quem eu depusitei meu voto, possam levantar esse problema na Câmara, que é a representatividade democrática mais autêntica, e fazer com que o Governo tome as providências que têm que ser tomadas, que procurem pessoas que vivam no ramo, especialistas, gente treinada, para saber qual é a problemática que existe. Para vocês terem uma idéia, até hoje nós não temos contrato com satélite para GPS. Nós voamos no GPS meia boca, que é muito seguro. Os Estados Unidos não operam mais com NDB, que é um instrumento bem elementar, mas eles têm que ter para países como o Brasil e a África, porque como esses VORs que eu mostrei aos senhores não estão funcionando, eles fazem a navegação pelo NDB. O NDB, o que é? É um rádio que você sintoniza qualquer frequência, uma rádio Bandeirantes, por exemplo, e ele aponta para a rádio. Então, você sintoniza, você tem 2 ADFs no avião, pelo menos,



you sintoniza 2 rádios e na carta you localiza mais ou menos onde you está, se you não tiver o GPS. Isso nos Estados Unidos já não se usa mais, já caiu; o NDB não se usa mais, mas eles mantêm no avião o NDB para poder fazer operações em países como o Brasil. É seguro? Ainda é uma segurança relativa, com uma margem de erro bem grande. Se nós tivéssemos uma operação satélite GPS, nós teríamos um pouso sem que o piloto enxergasse nada com erro de 3 centímetros e meio. Agora, nem esse contrato primário não existe. Os GPSs que se fabricam hoje, por exemplo, os Garmin, eles têm uma locação embaixo que dá a direção do vento, a posição do vento. Então, qualquer avião pequeno tem essas informações e ele corrige o vôo. E no Brasil não tem porque não funciona, porque nós temos só o *moving map*, que já está bom demais, já resolve bastante a situação nossa. Então, isso é que é preciso que se veja, o fio de navalha em que nós estamos caminhando para chegar lá, não chegamos ainda. Para vocês terem idéia do que é um vôo, esse piloto da Singapore Airlines, um americano, ele é fotógrafo profissional também. Então, durante os vôos que ele faz, nem sempre, mas às vezes ele fotografa o vôo, por curiosidade, em fotos até bonitas. Ele fotografou o avião no chão. Pode virar. Fotografou o avião decolando, Singapore voando, o painel do avião, hoje como é. Aqui nós detalhamos, para que os senhores tenham uma idéia melhor — se puder escurecer a luz é interessante, porque esse gráfico aqui é interessante para se ver. *(Pausa.)* Então, vejam os senhores, aqueles relógios todos aqui no avião acabaram. Então, esse aqui dá o quê? Ele está nivelado a 36 mil pés, está aqui, ele está mantendo a velocidade mach 0.838, está aqui, está com horizonte, continua subindo um pouco, 36 mil ele está subindo. Aqui é o nosso TCAS. Então, aqui o avião está vendo todos os tráfegos que ele vai encontrar pela frente e os níveis em que eles estão. Este aqui é um avião da Japan Airlines, este aqui é um avião da Ibéria, e assim por diante. Até a companhia ele tem nessa informação do TCAS, desde que esses aviões todos estejam com seus instrumentos ligados. Aparecendo o amanhecer no Pacífico. Pode virar. Aí ele já encontra um tráfego na posição 11 horas, 4 milhas, no nível 39. Ele está no nível 36, então o avião passando em cima dele, normal. Pode virar. Aqui assistiram 2 tráfegos: um, da Japan Airlines, no nível 360, mesmo nível dele, numa rota para Los Angeles, mas está bem adiante dele; e outro, da Northwest no nível 350, é mil pés abaixo do dele, também indo para Los



Angeles, Los Angeles, Los Angeles, e ele também para Los Angeles. Pode virar. Aqui um cruzamento com um Tupolev da Malaysia Airlines. Pode virar. Aqui um avião A-340, da Gulf Air, mil pés mais alto que ele, que é o limite, cruzando a proa dele. Olha, ele fotografou, e ninguém falou que quase bateu, nada, isso aí é normal, isso aí, todo dia acontece. Pode virar. Aqui um elegante A-340, mil pés abaixo, indo para Tóquio, sentido contrário também, mas em toda segurança. Ele está vendo no TCAS, esse avião está vendo no TCAS, está todo mundo se comunicando, nem precisa de controle, nem precisa citar buraco negro, porque aqui não tem nem buraco, em cima do mar não tem controle radar, vetoração radar. Os aviões, entre si, eles conversam e conseguem fazer a coisa. Pode virar. Outro avião, é Air Canadian, também subindo, passando a 400 pés dele, indo para Vancouver. Pode virar. Um avião 2 mil pés mais alto, da Malaysia, indo para Los Angeles. Isso tudo num vôo só. Outro avião da Malaysia indo para Cingapura. Outro avião da Singapore, a mesma companhia dele, indo... Não, não, Cathay Pacific, aliás, indo para Hong Kong no nível 370, mil pés acima dele. Outro avião, no mesmo vôo, um Boeing 747, Qantas, saindo de Los Angeles para Sydney, cruzando bem na posição 12 horas, bem ao encontro dele, a mil pés. E aí ele chegando em Cingapura. Então, os senhores vejam o seguinte: o tráfego aéreo, com os dispositivos de segurança que nós temos hoje, se nós tivéssemos toda essa infra-estrutura, ele é altamente seguro. Então, esse trauma de quase bateu, o urubu bateu no avião, como é que faz para acabar com o urubu, quer dizer, sabe, é lógico que a INFRAERO não constrói o aeroporto perto de um lixão, ou não deixa pôr um lixão perto do aeroporto, não põe um matadouro, que tenha detritos de carne, que possa atrair urubus. Mas ninguém evita um urubu procurar uma ascendente, que é uma atividade natural dele. Ele, para voar, precisa de ascendente. Então, é comum, e se pede até, e faz parte do regulamento da aviação, que você, quando encontra uma situação de acúmulo anormal de aves, você comunica ao Centro — *“Centro, à posição tal está uma revoada aqui”*, ou migratória, ou ascendente, o que seja. Então, isso é comum acontecer. Então, vejam bem: o que nós precisamos neste País nosso é ter vergonha na cara e fazer o que tem que ser feito. É fazer! Nós precisamos é atualizar o nosso sistema de controle de tráfego aéreo. Não interessa se é militar ou civil, se é meio a meio, se é gay, se é macho. Não interessa! (*Risos.*) Não é esse o



problema! Nós precisamos ter pessoas que controlem e que tenham equipamentos que possam controlar um avião e dar informação segura ao piloto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não sendo burro, está bom.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente. E futuramente... Vou dizer aos senhores o seguinte: eu vi um estudo, quando estive, agora, em Lakeland, na NASA, num futuro relativamente próximo, nós não vamos precisar nem controlador mais. Vai ser feito tudo pelo computador. As torres de controle vão ser subterrâneas, vão ser um painel visual que vai ter uma segurança total. O computador é que verá o seqüenciamento de pouso e chegada para o avião, porque o computador sabe do que o avião precisa, quanto ele tem de combustível e qual é a autonomia que ele tem. Para os senhores terem uma idéia, hoje, o controle que se faz de cada avião, além do relatório do piloto, o avião tem esse Sistema Foca, que se chama. A companhia acompanha o avião o tempo todo. O piloto não tem como fazer uma manobra evasiva de risco e omitir. Então, nesse método “preditivo” que nós estamos vendo aí, o que acontece? A manutenção recebe o relatório do avião e lê o disquete, se o avião foi submetido a alguma pressão diferente ou não, e vai tomar... E se o piloto não falou o que aconteceu no avião, porque está registrado, ele perde o emprego ou tem uma punição qualquer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É como aquele tacógrafo nos ônibus.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente, é como um tacógrafo. Só que esse funciona. No ônibus, o pessoal já maceteia. E lá não tem, porque o piloto não tem acesso a isso. E, além de se ter ali, a companhia está assessorando o avião ali. Outro dia, assisti, na *Geographic Channel*, a um avião que acabou a gasolina — avião boliviano, inclusive, pousando nos Estados Unidos, por falta de comunicação, com medo de falar que estava em emergência, ele ficou esticando a final, esticando a final, acabou a gasolina, ele bateu antes da pista e quase todo mundo morreu. Então, essas coisas não podem acontecer mais, porque o controle tem que ter a posição de cada avião, de combustível, de carga. Isso é possível. Isso está acontecendo no mundo. Não é que é uma coisa ideal, não quero chegar a Marte. Isso é outra coisa. Mas esse tipo de aviação, os senhores viram



aqui, numa brincadeira que um piloto fez, num vôo que ele fez, o que acontece. Então, outro dia um repórter disse: *“Ah, eu estava indo para o Rio e vi um avião passando”*. Eu falei: *“Você vai ver uma porção de aviões passando”*. Então, hoje é manchete. Hoje se quer botar no jornal porque o urubu bateu, porque o lixo fez, porque o avião...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essas fotos foram feitas só num vôo? Permita-me.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Num vôo só.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só num vôo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Foi só nesse vôo de Xangai para Los Angeles. Foram as fotos desse vôo especificamente que ele fez. Então, vejam bem: o sistema nosso de tráfego aéreo não tem grandes problemas de segurança, por conta das tripulações bem treinadas, por conta do equipamento que os aviões têm. Agora, nós precisamos é criar a infra-estrutura aeroportuária que nós não temos mais. Nós não temos onde alocar hoje um Airbus A-800, com 900 passageiros. Imaginem os senhores 3 aviões desses pousando em Brasília e desimpedindo a bagagem de um vôo internacional de 2.700 pessoas, quantos dias iria levar na Polícia Federal! Então, não há condição nisso. Então, o avião está crescendo até um limite. Chegou-se à conclusão de que um avião muito veloz não adianta, que era o caso do Mirage. Era um avião supersônico. Eu tive a oportunidade de fazer uma viagem com esse avião, porque um cliente nosso quis ir para Paris com esse avião, e, impressionante, em 7 horas, nós estávamos já na costa da África, chegando a Paris! Só que teve um detalhe: nós tínhamos uma reunião lá, em Paris, às 10h da manhã, e o avião chegou lá às 2h da manhã. Então, gastou-se uma fortuna... Ele gastou uma fortuna de passagem, e fomos para o hotel, dormir. Se tivesse pego o avião normal, era menos da metade, ia chegar às 8h da manhã, ia para a reunião e, depois, ia para o hotel. Então, quer dizer... E um avião desconfortável, porque a cadeira era estreita. É um avião supersônico, e tem que ter uma aerodinâmica compatível com a velocidade. E mudaram a opinião: acabou com o avião supersônico, que não interessa. Hoje interessa um avião grande, para levar muita gente, e barato, para todo mundo viajar de avião. Só que chegou-se a um limite. Então, você tem que ter os *blogs*, como tem São Paulo, Brasília,



principalmente, e a distribuição disso para as linhas secundárias. E esses aeroportos têm de começar a ser planejados agora. Já deviam ter começado, porque levam 8 anos para você chegar a um fim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se tudo der certo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Se tudo der certo. Esse é um tempo mínimo para a realidade brasileira. Então, vejam os senhores que esse acidente desgrazadamente aconteceu neste nosso País. E, muito mais do que apurar a responsabilidade, que nós já estamos cansados de saber de quem é, principal e secundária, porque nenhum acidente acontece por um motivo. Às vezes, existe uma série... Eu até tinha um gráfico que é um tanto quanto longo para trazer, eu ia deixar os senhores, aí, cansados de ver... Mas existem vários pontos de interceptação do *arrow* de erros, da seqüência de erros. Muitas vezes, os pilotos interrompem a seqüência de erros, até sem perceber, e o acidente não ocorre. Como nós fazemos dirigindo automóvel também. Muitas vezes, a gente interrompe uma seqüência que ia nos levar a um acidente, sem perceber. Agora, o avião tem, o piloto tem meios de alarmes não só sonoros ou visuais, como os *checklists*. Ele é obrigado. Eu tenho 9 mil horas de vôo, piloto meu aviãozinho, levo minha esposa, meus filhos e meus netos no avião. A minha mulher até chama o avião, carinhosamente, de amante argentina, porque o que gasta não é brincadeira. (*Risos.*) Por que isso? É um prazer que a gente tem. Então, você tem o *checklist*, e, com a idade, às vezes, a gente vai esquecendo de uma coisa. O meu *checklist* já tem uns 5 itens que eu anotei de coisas que eu esqueci. Perigos latentes que, antes de ter esse curso, eu já tinha detectado comigo, com a idade, 66 anos. A idade vai nos prejudicando. Então, a gente tem que tomar essas atenções. Então, é seguro? É. Agora, existe a parte do Governo Federal, que tem recursos para isso, os recursos estão destinados para esse fim, e deveriam ser usados. Eu não sei por que não se faz usar. É esse o trabalho. E eu acho que a CPI deve, de uma maneira bastante insistente, porque todos nós somos usuários de avião... Quem de nós aqui não usa o avião? E queremos fazê-lo com segurança. O que eu tenho a expor ao senhor como introdução é apenas isso. Muito obrigado pela atenção aos senhores. Estou à disposição para qualquer...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos, então, após a exposição do Sr. Araripe Sucupira, que fez, a meu julgamento, uma belíssima exposição, demonstrando muito conhecimento de causa, muito bem concatenadas as idéias, a sua palavra, agora passar para o nosso Relator Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário para fazer as perguntas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia a todos e a todas, Srs. e Sras. Deputados e Deputadas, eu queria, em primeiro lugar, agradecer ao Sr. George William César de Araripe Sucupira principalmente pelas contribuições que poderá dar a esta CPI, que tem como propósito, muito bem ressaltado também por S.Sa., muito mais do que apontar culpados ou responsabilidades pelo acidente envolvendo o avião da Gol, mas identificar quais foram as causas, as conseqüências e principalmente poder, no futuro, sugerir mudanças, alterações que possam melhorar a qualidade do sistema de controle do tráfego aéreo, dar segurança aos usuários do sistema aéreo brasileiro em relação aos seus vôos. Mas o seu depoimento aqui se reveste de importância, porque é o primeiro piloto que nós estamos ouvindo nesta CPI e que traz, em alguma medida, informações importantíssimas para o trabalho que vem sendo realizado pela CPI. Eu vou lhe fazer algumas perguntas, primeiramente sobre a sua associação e, logo depois, também sobre o controle de tráfego aéreo e também algumas perguntas sobre o acidente entre o avião da Gol e o Legacy, que, como V.Sa. colocou, não é aqui a nossa intenção colocar como prioridade identificar as responsabilidades ou não pelo acidente, mas é tema, é pauta desta CPI. Nós queremos contribuir também com a solução desse caso, que em alguma medida é um motivador inclusive da existência desta CPI.

Então, vou fazer aqui algumas perguntas. Será pergunta/resposta, porque acho que nós vamos com mais agilidade.

V.Sa. já disse aqui que é piloto, que ainda voa, mas eu queria perguntar: o senhor possui certificação para pilotar que tipos ou que porte de aeronaves?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - No momento eu, diante das exigências que o DAC fazia para manter as carteiras que eu tinha de piloto comercial etc. e pela idade, eu sou piloto privado só — PP. Eu queria ser só P, para ter menos problemas com documentação, porque o que eu quero é voar, eu



gosto é de voar. Mas já voei aviões desde jato até aviões como DC-3, avião como C-47, aviões em que a navegação era feita no sistema arco e flecha ainda, e não havia acidentes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Há quanto tempo existe a associação que V.Sa. preside? Quantos são os filiados e qual a representatividade territorial ou espacial da associação?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - A APPA foi fundada no Brasil em 1972. Nós agrupamos pilotos do Brasil inteiro. Como nós somos filiados à IAOPA, a nossa carteira de identidade é uma carteira internacional e a gente tem uma série de regalias fora deste País, onde o espírito associativo funciona. Para os senhores terem uma idéia, nós temos desconto em automóvel, hotel, combustível. A carteira é esta, uma carteira internacional da APPA/Brasil, filiada à IAOPA, que se expande pela Austrália, pelo México, Estados Unidos. E onde se apresenta essa carteira em aeroporto, a gente tem facilidade de tráfego, porque sabe que se trata de um tripulante. Então, a associação, no Brasil, ainda não atingiu a 10% da população de pilotos, porque nós tínhamos um problema muito sério que era o DAC. Embora convencêssemos o diretor do DAC do que estava afligindo a aviação geral, ele se convencia, mas ele, como militar, não podia mudar, porque há um regulamento e ele tinha que fazer. E a nossa grande esperança, hoje, é a ANAC, da qual nós fomos convocados para fazer parte do conselho consultivo, como membro nato, conforme a lei prevê, representantes da aviação geral no Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Sobre o controle do tráfego aéreo e os procedimentos durante uma missão. Os pilotos brasileiros sentem-se — o senhor já disse isso, mas eu queria que, rapidamente, repetisse — seguros para voar?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Sim. Eles se sentem seguros.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é a avaliação de V.Sa. sobre o sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro, em especial sobre o papel dos controladores de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Bom, os controladores de vôo, nós temos uma situação: antes de Cristo e depois de Cristo. Ou seja, antes do acidente e depois do acidente. Antes do acidente, todas as



situações que nós enfrentávamos, que muita gente fica apavorada, buraco negro, tudo bobagem, tudo bobagem. Quando você não consegue falar com uma torre, o outro avião faz a ponte, você se... Tanto é que você vê que não tem acidente. Mesmo com a situação precária, os aviões entre si e o próprio...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Situação precária que o senhor diz, situação precária do quê?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Do controle. O controle poderia ter mais equipamentos mais modernos, como acabei de expor na minha demonstração. Hoje nós evoluímos muito pouco. Como eu lhe disse, um avião de última geração só pode usar 30% do dispositivo de segurança que ele tem porque não tem correspondente em terra. Então veja bem: e o que acontece? Talvez seja até a sua próxima pergunta e eu vou esperar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria somente que o senhor respondesse isso. Em relação aos controladores, o senhor acha que os controladores exercem a sua atividade com qualidade?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O que acontece é o seguinte. Veja bem: na aviação, a coisa mais difícil, principalmente para quem pilotou um jato, é o momento de decisão, porque o piloto não pode titubear. Para que vocês tenham uma idéia, lembrando uma outra situação nefasta que tivemos, que foi o acidente daquele avião da TAM, decolando de São Paulo, o Foker 100, e que aconteceu uma coisa inusitada, que foi a abertura do reverso da turbina, o piloto sequer imaginou. Porque veja bem, nós temos condicionado já uma série de procedimentos de emergência. Quando a emergência acontece a 36 mil pés é fácil controlar. Mas numa decolagem, com o avião carregado, você tem fração de segundos para tomar uma decisão. E o reverso abre quando você reduz a manete. Nunca o reverso abre com a manete para frente. De repente, um avião decolando, a manete do motor direito recolhe. O avião saindo do chão, ele põe a manete; ela volta. Quer dizer, cada vez que voltava era uma lambada, o avião virando. Então, em 18 segundos ele estava no chão. Ele não entendeu o que estava acontecendo. Nunca mais um avião cai por isso, porque hoje há uma recomendação, numa pane de decolagem, dúvida de motor, ele decola o monomotor, acabou. Esquece aquele motor, não fica brigando com o motor porque não dá. Por quê? Ele pum! Bateu. Saiu



no jornal que ele fez tchauzinho para as crianças, desviou da escola. É conversa. O Moreno, que era um amigo meu, inclusive, não teve tempo de nada. Ele só falou “*meu Deus*”, quando ele viu que estava batendo o avião no chão. Então, são coisas que o controlador não tem nada a ver com isso. Mas quanto ao controle, o que ocorre é o seguinte: quando o piloto toma decisões, o controle é muito importante e eficiente, hoje, nas terminais e nos aeroportos. É o que dá o seqüenciamento de pouso e de decolagem. Na aerovia, o controlador é, relativamente, tranqüilo, porque os aviões voam, como vocês viram aqui, ele fica apenas acompanhando. E às vezes, quando acontece um incidente como esse, um controlador despreparado não acredita e fica sem ação e deixa de tomar uma atitude. Quer dizer, contribui com o acidente? Contribui. Porque no momento em que ele viu que tinha dificuldade de comunicar e desgraçadamente... Porque veja bem: quando você voa num mesmo CINDACTA, todo mundo conversa com todo mundo. Então, você está voando no CINDACTA I, você está ouvindo todos os aviões que estão no CINDACTA. Então você está vendo o nível de cada avião, se tem algum avião com problema, você está ouvindo. Quando você passa para o CINDACTA III, você muda a freqüência e você vai ouvir os aviões no CINDACTA III. Então, o que aconteceu com o avião da Gol? Ele vinha numa freqüência de um controle e não estava acompanhando o que estava acontecendo com o outro avião que chamava e não respondia, fora de freqüência, sei lá o quê. Ele estava assim... Não sabia de nada. E de repente, a 1.800 quilômetros por hora, ele viu uma asa sair voando e até hoje ele não sabe o que aconteceu com o avião dele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois é. Mas me diga uma coisa: quais os procedimentos usuais que um piloto deve realizar para o encaminhamento e aprovação de um plano de vôo? Em que situações é necessário realizar um *briefing* do plano de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Bom, o plano de vôo, logicamente, quando o piloto faz, conhecendo a área, ele faz as previsões de reabastecimento, de pouso, as etapas que vai cumprir etc.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria lhe pedir que nós fôssemos aqui mais rápidos, senão, depois, os Deputados vão nos cobrar que nós estamos sendo muitos...



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tudo bem. Então, veja bem: o que acontece é que há empresas especializadas, hoje, que formulam plano de vôo para as companhias que pedem. Por exemplo, no caso da EMBRAER, tem uma companhia que faz o plano de vôo e ela faz como um brinde para o piloto um plano de vôo brasileiro, para que ele tenha condição de poder seguir aquele plano. O plano de vôo para esses vôos é proposto, não é aceito de imediato. Vai para o computador. Aprovando, não havendo conflito de tráfego, o plano é aceito. Ele já está com o plano aguardando ser aceito ou não, e a comunicação dessa aceitação do plano é dada pelo controlador ao piloto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. E o piloto tem que seguir o plano de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O plano de vôo. Ele pode mudar? Pode. Quando? Quando o controle determina ou quando, por exemplo, ele está voando a 45 mil pés e fica ciente de que há uma turbulência. Para não causar desconforto ao passageiro, ele chama o controle e diz: "*Aqui é o VARIG tal, posso passar para o 47?*". Pode ou não. O controle vai autorizar ou não. Se não autoriza, vai ter que enfrentar a turbulência. Caso contrário, ele tem que seguir o plano.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. A existência de problemas no sistema de comunicação entre pilotos e controladores tem aparecido com frequência nos depoimentos desta CPI. O que V.Sa. tem a dizer sobre isso? É comum os pilotos queixarem-se desse tipo de problema? Onde os problemas de comunicação ocorrem com maior frequência?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Existem vários pontos em que se tem problema de comunicação com o controle. Por exemplo, você sai de São José dos Campos para ir para o Rio de Janeiro, de São José até Ubatuba, embora você chame o Controle Rio, o equipamento de lá não capta o seu avião até o nível 10 mil, 010. Então, você vai voando visual, não há grande problema. Então, existem realmente vários pontos onde se tem dificuldade de fonia, mas isso não interfere de maneira significativa na segurança de vôo, desde que se esteja dentro de um plano de vôo. Como eu disse há pouco, atravessei 4 vezes os Estados Unidos sem falar uma vez no rádio, estando na frequência,



sintonizado e ouvindo eles falarem. Por quê? Eu segui o plano certinho, para não ser chamado de brasileiro, e cheguei no lugar que tinha de chegar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Outro tema recorrente à CPI é quanto à formação da língua inglesa por parte dos controladores de vôos. Há queixa dos pilotos quanto a esta insuficiência?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais são as exigências de conhecimento da língua inglesa para a certificação de um piloto?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Hoje se exige já pela ICAO um nível mais elevado de proficiência de inglês. Mas, até hoje, para que V.Exa. tenha noção — e nós temos uma freqüência de 110 a 115 vôos internacionais —, eu não ouvi um piloto reclamar de dificuldade de fonia, porque a linguagem fonética é perfeitamente trabalhada sem nenhum problema. Eu não ouvi até hoje ninguém reclamar, ninguém. Nunca se viu chegar um piloto da Air France ou da Alitalia reclamar alguma coisa, menos o do Papa, que falou alguma coisa esquisita e deu uma complicação lá. Diz-se que o Papa queria falar 35 minutos no rádio, e ele disse: "*Aqui não vai dar*". E era 3 ou 5. *Two or three*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou lhe fazer aqui algumas perguntas sobre o acidente do avião da Gol e do Legacy. V.Sa. já teve, e antes disso, V.Sa. já teve oportunidade de pilotar um Legacy?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Legacy, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou alguma aeronave produzida pela nossa EMBRAER ou outra aeronave, com recursos tecnológicos embarcados semelhantes?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Já.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já respondeu aqui, mas vou... V.Sa. já realizou vôos internacionais, mesmo que não no comando de uma aeronave?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Já. No comando, como passageiro, como co-piloto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Imagino que V.Sa. esteja acompanhando a apuração do acidente entre o avião da Gol e o jato Legacy, que vitimou 154



peessoas. Pelas informações que V.Sa. possui, poderia nos apontar a existência de falhas nos procedimentos operacionais realizados pelos pilotos norte-americanos durante aquele fatídico vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Bom, isso é uma coisa que eu acho que... Veja bem, 3 dias após o acidente, em uma entrevista que eu dei na *Globo* gravada, eu disse exatamente o que se está apurando agora. É difícil e não é recomendável que você emita uma opinião sobre um acidente antes de analisar todas as causas que levaram a ele. Mas, sumariamente, a atitude desse avião foi tão contra qualquer tipo de regulamento que não há o que comentar. Quer dizer, a culpa primária foi do avião estar numa frequência errada, o avião não respeitar o plano de vôo feito. Os pilotos não souberam colocar o plano de vôo, pelo que se ouve da fita, no controlador do avião, que faria tudo automaticamente, e só perceberam que estavam com o TCAS desligado e o *transponder* na posição *stand by*, após a pancada que tomaram. E não sabiam o que era — "*Será que foi um pássaro?*". Pássaro a 37 mil pés só se estiver com oxigênio, não tem jeito. Então, foi avião mesmo. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não há dúvidas de que o fato do... (*Risos.*)

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, porque, veja, no DAC... Permita-me só um esclarecimento para o senhor ter uma idéia de como é o problema da burocracia no tempo do DAC. Um dia, fazendo um vôo num avião monomotor para Vitória, eu peguei um vento de proa muito forte — eu estava com minha esposa —, e esse avião não tinha instrumentos para voar em IFR, vôo visual. E o vôo visual tem de ser feito até o pôr do sol, e tem uma tabela para isso. E, por mais que eu me esforçasse para tentar corrigir isso, acelerando o motor até mais do que devia, eu pousei 12 minutos após o pôr do sol, mas com plena visão do campo, sem nenhum problema. Após uns 2 meses, eu recebi do DAC aquela famosa carta: "*Deveis informar por que foi pousado o seu avião 12 minutos após o pôr do sol no Aeroporto de Vitória*". Quer dizer, é uma coisa absurda ele perguntar, e eu respondi também absurdamente. Eu falei: "Eu não tinha combustível para esperar nascer o sol outra vez, por isso que eu tive de pousar. O avião não podia voar a noite toda esperando o sol nascer".



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Sa. disse 2 coisas aqui que nos chamaram a atenção. Primeiro: os pilotos, ao tomarem a proa e levantarem o vôo, são informados pelo controlador de qual aerovia eles devem seguir, qual a altitude e as informações...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Quando ele sai da terminal, ele já tem a aerovia que vai seguir, e ele, para sair da... Porque, veja bem, por que é que ele fica na terminal, na fonia da terminal? Por que é que no começo ele fica na fonia do aeroporto? Por que ele não pode ir para a terminal ou para a aerovia? Porque pode acontecer algum acidente, alguma coisa, e ter que mudar a situação do vôo. Então, ele fica no aeroporto até o limite de segurança, passa para TMA. Fica na TMA até ele estar pronto para ingressar na aerovia. Quando ele chega no limite da TMA e não houve conflito de tráfego, a TMA o libera para a aerovia e, evidentemente, o controlador não vai dizer para ele o plano de vôo até chegar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso, essa é a informação que eu queria que o senhor...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente. Ele fala: "*Está liberado para entrar na aerovia tal, nível 037*". Acabou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, ele, automaticamente, deve saber que tem um plano de vôo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É lógico.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E esse plano... Uma outra informação que eu vi aqui, em que V.Sa. havia afirmado que esse plano de vôo pode ser registrado no...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Gerenciador de vôo do avião, que é um computador...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... gerenciador de vôo do avião. Coloca no piloto automático, e o piloto automático, automaticamente, vai...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Faz tudo sozinho. Se quiser pilotar, mesmo o controlador avisar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Legacy tem esse sistema?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tem, tem. E tem em duplicata ainda.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em duplicata. Então, significa que ele poderia ter colocado o plano de vôo no automático e esquecido da...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Na minha opinião pessoal, o que aconteceu foi o seguinte. Eles são excelentes pilotos, não há dúvida nenhuma, são 2 pilotos bons, e é justamente quando a gente se acha um grande piloto que a gente vai negligenciando com as coisas. Eles foram perceber a dificuldade do equipamento, pelo que se vê na fita, quando estavam sobre Brasília. Inclusive, tem uma hora em que ele diz: "*Vamos reprogramar tudo, que não sei...*" Aí o outro fala: "*Pega o TX*". O TX é uma parte do manual que ensina como resolver os problemas. Ele diz: "*Eu não sei que coisa é essa*". Ele não falou "coisa", falou "merda" mesmo: "*Eu não sei que merda é essa*". Conclusão: é absurdo isso. Eu não posso entender. Eu já fui buscar... Eu comprei meu primeiro avião...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O avião pode trocar o seu nível sem autorização do controle?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - De jeito nenhum.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo que esteja no plano?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, no plano pode. Ele não precisa nem da autorização do controle. Ele tem de cumprir o plano. O plano de vôo ele tem de cumprir, independente do controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Continuando aqui. Mas está bem esclarecida essa questão... Aliás, esclarecida por V.Sa...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - No meu entendimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - No seu entendimento, sabendo que isso traz elementos novos para a investigação que nós estávamos produzindo até o momento em relação a esta afirmação feita por V.Sa., a utilização do plano de vôo. Porque reforça uma avaliação que esta CPI, na última semana, vinha fazendo em relação ao acontecimento com o avião da Gol.



Mas, continuando. Não há dúvidas de que o fato do *transponder* do jato Legacy conduzido pelos norte-americanos estar desligado foi o fator decisivo para a ocorrência do acidente com a aeronave da Gol no dia 29 de setembro do ano passado. V.Sa. acredita na possibilidade de os pilotos norte-americanos terem desligado acidentalmente o equipamento?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, não existe essa hipótese. Não há como desligar acidentalmente o *transponder*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não existe essa hipótese?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Como se vai desligar? Está lá no painel. Como você vai desligar sem querer? Você pode acidentalmente esquecer de ligar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E, mesmo que tivessem desligado acidentalmente, pilotos experientes poderiam desligar o equipamento e permanecer um longo tempo voando sem notar esse desligamento?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, aí pode. Se eles estão conversando, fazendo outra coisa, o avião nivelado, está no piloto automático. Ele não percebe mesmo, tanto é do que se vê da fonia, eles só perceberam o TCAS desligado depois do tranco. Um deles diz...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que V.Sa. acha que eles desligaram o *transponder*?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Ah, isso aí. Eles é que têm... Eu não sei, não vejo hipótese para isso. Eles não fizeram nenhuma manobra...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A caixa-preta não deixa claro isso, se eles fizeram ou não.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não fizeram e não havia por que fazer. A gente tem de ser um pouco, sabe, objetivo nas coisas. Não havia razão. Eles estavam testando o avião. E não sei se, como eles saíram de São José já irritados com o controle, já criticando que a Força Aérea estava em cima deles etc., estava enchendo, sei lá, desligou, não entendo o porquê. Isso é uma coisa que somente o melhor detalhamento da caixa-preta, com dados mais



aprofundados, vai se saber como esse *transponder* foi desligado. Tanto é que ele foi ligado alguns segundos após o tranco.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, o senhor me permite.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É porque na degravação da caixa-preta diz claramente que eles saíram da rota e que iriam retornar para a rota. Então, há, sim, evidências, na degravação, a ser verdadeira, de que eles teriam desligado essa coisa, ou coisa parecida assim, para se desviar da rota. E dizem até que chegaram a avistar uma pista. E, na fala do *cockpit*, diz que iria pegar um óculos e a câmara para filmar alguma coisa. Logicamente, isso indica que eles saíram da rota, teriam desligado o *transponder* para não serem vistos e possivelmente também mexeram na frequência para não serem incomodados. Então, são hipóteses, mas a degravação que o Deputado Vic trouxe aqui, que já é pública agora, fala claramente que saíram da rota, sim; provavelmente alteraram de nível, sim; e por que pegariam uma câmara e o óculos e o que vão desligar? Só pode ser o *transponder*, não tem outra coisa para desligar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Queria fazer uma outra pergunta ainda em relação ao *transponder*, corroborando um pouco com isso: é normal os pilotos desligarem o *transponder* quando querem fazer alguma outra manobra?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, isso não pode. Veja bem, no momento em que o avião desliga o *transponder*, o DCEA que é o Comando do Controle Aéreo, tem um avião invasor — como se viu naquele gráfico que eu fiz —, um avião desconhecido. Quer dizer, só desliga o *transponder* quem transporta contrabando, quem traz droga, quem traz arma. Inclusive na ala Norte, nós temos o SIVAM, com radares até em aviões, porque os radares normais, até uma altitude, eles funcionam. Então, os contrabandistas voavam rasante para não serem pegos. E hoje o SIVAM tem os aviões com radar em cima, aviões da EMBRAER, que captam os aviões embaixo e pedem identificação. Daí surgiu a lei do abate.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Relator, se permite mais uma vez.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque nessa fala dele, partindo do suposto que o *transponder* foi desligado, como ele está dizendo, era uma aeronave desconhecida e não era uma aeronave com pouca velocidade, quer dizer, que não estava querendo ser vista. E se ela desviou da rota e se ela variou de nível, como se supõe, porque ninguém tira uma câmara para tirar foto — a menos que seja aquele comandante que queira pegar uns aviões voando —, a defesa aérea deveria ter detectado. Ela provavelmente, então, seria algo de até perguntarmos.

Nós visitamos o local e vimos que eles estão ali atentos somente para isso. Então, entra um novo componente: aquela degravação — e nós temos de partir da premissa de que ela é verdadeira, até que se prove ao contrário, e foi dado publicidade. Por que a defesa aérea não detectou? Se detectou, o que foi feito? E por que não chegou para nós nenhuma informação? Teríamos de perguntar isso. Então, é essa a sugestão.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Aí, no caso, é o seguinte: o avião não era mais um avião desconhecido, porque ele estava identificado anteriormente, havia o seqüenciamento e ficou registrado. Veja bem, no momento em que ele foi identificado pela primeira vez, ficou registrado, para auxiliar o controlador, ele tem 2 medições: uma do plano proposto e aceito, que é a do computador, e a outra real do avião. No momento em que o *transponder* foi desacionado, aparece primeiro uma interrogação e depois o X. Quando aparece o X, é que ele está desligado realmente. E, desse momento para frente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O X é o primário, mas o que acontece...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, o X... O primário...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É indicativo que o secundário saiu, que ficou só o primário.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas o que teremos de dizer, só para concluir isso aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. me permite só um pouquinho, outros Deputados vão...



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não. Só para fechar isso aí. É que houve um momento que ele está dizendo que era uma aeronave identificada, até perder o contato radar, inclusive o primário. Nesse momento passou a ser uma aeronave que não queria ser vista pelo controle, e aí ela estava voando e perdeu-se o contato radar inclusive. Então...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Ela estava identificada...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, ela não era mais identificada.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Ela estava identificada, mas sem se conhecer velocidade e altura.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não ela perdeu o primário também depois.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Então.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Deputado Miguel.

As degravações que nós temos da caixa-preta dão conta de que existia um certo desconhecimento dos pilotos em relação aos equipamentos da aeronave, o que V.Sa., na sua fala aqui, vem a confirmar. Uma pergunta aqui já que V.Sa. viajou em algumas oportunidades para os Estados Unidos: existem regras diferentes entre as regras americanas e as regras brasileiras de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. São regras internacionais determinadas pela ICAO e pela OACI. Não existe diferença.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não teria nenhuma justificativa para os pilotos desconhecerem as regras internacionais ou as regras do controle de tráfego aéreo brasileiro?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles deveriam ter esse conhecimento?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não existe isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tudo isso que nós mostramos aqui, veja bem, faz parte da formação de um piloto. Um piloto tem de saber o que é TMA, o que é uma TWR, o que é uma... Ele tem de saber, se não ele



não pode tirar o brevê. Por mais simples que seja o brevê, ele tem de ter esse conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É a grande dúvida que nós estamos tendo aqui é por que os pilotos desligaram o *transponder*.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Só que ninguém sabe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E nós temos a intenção de perguntar isso aos pilotos, porque nós estamos trabalhando nessa perspectiva de poder ouvi-los. É o que eu falo: por que eles desligaram? Porque todas as informações que nós temos acumulado nesta CPI são de que não existe a possibilidade do desligamento involuntário do *transponder*.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tanto não há, V.Exa. me permite só um aparte, que não se tem notícia de um *transponder* ter desligado acidentalmente na história da aviação brasileira até agora. Se reclama de fonia, se reclama de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas veja que essa questão não é simples que o relatório da Polícia Federal aponta que o *transponder* teria sido desligado involuntariamente, ou seja...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não sei como isso é possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todas as informações que nós temos aqui diz que não, que o *transponder* não pode ser desligado involuntariamente. Tem que chegar lá apertar o botão, girar o botão e tal para fazer o desligamento e, às vezes, em alguns casos, tem de se fazer 2 ou 3 movimentos para chegar a essa posição de desligamento.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas acho que esse é um dado na nossa avaliação relevante para o processo de investigação que vai contrariar inclusive algumas teorias já apresentadas sobre o acidente.

Eu ia lhe fazer aqui um conjunto de perguntas sobre a infra-estrutura aeroportuária, mas V.Sa. já colocou aqui o seu posicionamento, os temas dos investimentos, enfim das dificuldades, eu não vou repeti-las, eu queria só lhe fazer



uma última pergunta relacionada ao novo sistema denominado CNS/ATM, que significa uma mudança no sistema de controle do tráfego aéreo internacional que estaria sendo implantado até 2008 e que viria ser o CINDACTA V, ACC Atlântico, no caso específico do Brasil. Gostaria só que o senhor nos dissesse, porque, pelas informações de que nós dispomos, esse novo sistema permitirá que o gerenciamento dos vôos passe a ser realizado por satélites, se tem informação desse sistema. Os pilotos já estão recebendo treinamento para operá-lo? V.Sa. já foi chamado por algum órgão ou instituição a opinar sobre esse novo sistema?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Veja bem. Esse sistema não cabe opinião. É um sistema que foi elaborado para ser instalado. Esse demonstrativo que eu fiz de um quadro apenas dessa segurança de vôo, que é o preditivo, ele integra esse conjunto de coisas que é parte do gerenciamento do vôo em todos os níveis em que o avião vive, porque é preciso analisar tudo aquilo que acontece em volta do avião, com a tripulação, com os donos do avião, com a ordem que é recebida, com tudo isso. Então, veja, existe um plano, do qual todos nós estamos tomando conhecimento gradativamente, que vai ser implantado. E o Brasil, para entrar nesse plano, precisa entrar com a navegação satélite. É preciso um investimento para que tenhamos uma cota do satélite, principalmente porque vai entrar o Sistema Galileu no ar, que é o sistema europeu, que é compatível com o americano e que nos vai dar uma precisão muito maior, porque vamos ter mais de 60 satélites conversando entre si e nos dando informações, tipo tempo, velocidade do vento, tudo aquilo que possa ser possível.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. George William. É uma satisfação contar com sua presença, agradecemos seus esclarecimentos, e o Relator se sente contemplado com as respostas.

Sr. Presidente, muito obrigado.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Estou à sua disposição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao autor do requerimento, que é o nobre Deputado Vanderlei Macris, por 15 minutos, começando às 11h18min e terminando às 11h33min.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Presidente. Eu gostaria de dizer que vou usar parte do meu tempo, a outra parte deve ser usada pelo Deputado Gustavo Fruet.

Obrigado, Sr George, pela presença em nossa CPI. Suas informações são preciosas, importantes e fundamentais para que possamos dar conta de finalizar o trabalho nosso com apresentação evidente de alternativas e soluções para esse problema que nós estamos passando no País a partir do acidente da Gol, que vitimou essas 154 famílias.

Um dado importante que o senhor nos trouxe foi o número de aeronaves que existem hoje no País — não as comerciais, mas as demais —, que é um número bastante elevado. E o senhor podia repetir o número de aeronaves que temos no País hoje voando?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - De avião geral?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Aviação geral.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Nós chegamos hoje acima dos 15 mil aviões.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quinze mil aviões.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Isso considerando-se avião experimental, avião ultraleve, avião homologado e aviões da aviação executiva.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor considera que esse nosso tráfego aéreo brasileiro, juntando avião geral com aviação comercial, que é em número de 300 aviões — é isso que o senhor disse —, é um tráfego aéreo, em relação aos demais países, bastante razoável, equilibrado, aquém ou além dos outros países?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Ainda é pequeno.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ainda é pequeno.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Para o senhor ter uma idéia, o aeroporto de La Guardia, em Nova Iorque, tem 68 operações de pouso e decolagem por hora nas pistas, sem nenhum tipo de incidente.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E essa aviação geral tem uma tendência de crescimento no nosso País, além da avião comercial? Já temos dados importantes, ainda trazidos pela associação das empresas ontem, do sindicato, que está em pleno crescimento, em pleno avanço. Na aviação geral isso também é uma perspectiva?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É o que mais cresce. Para o senhor ter uma idéia, esse novo jato que a EMBRAER está começando a fabricar, o Phenom, que é um jato executivo para um piloto só, o Phenom 100 e o 300, eles abriram a feira comercial de aviões nos Estados Unidos deste ano, a NBAA. Num dia, eles venderam 103 aviões.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor me diga uma coisa: tendo em vista essas 2 perspectivas de crescimento da aviação comercial, da aviação geral, como senhor disse, um espaço de mercado de crescimento disso já é bastante previsto. Com qual previsibilidade de tempo isso tem acontecido no Brasil, a partir do acidente da Gol, ou já era previsível antes que esse crescimento já estava acontecendo, Sr. George?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Nós estamos brigando com essa perspectiva já há mais de 10 anos, sem ter nenhum retorno. O problema foi ficando grave até que aconteceu. Infelizmente, precisou acontecer. Solução tem. São soluções demoradas, que deveriam ter sido começadas há mais tempo. Dinheiro também tem, porque é arrecado para esse fim especificamente e, infelizmente, não se tem feito. E o porquê, eu gostaria que esta CPI apurasse.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem conhecimento de uma decisão do CONAC, tomada em 2003, estabelecendo 18 resoluções de ação do Ministério da Defesa para a solução desse problema?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tenho ciência.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem conhecimento dessas 18 resoluções?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tenho.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem notícia se todas essas resoluções foram implementadas?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Nenhuma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor entende que a previsão de crescimento da aviação comercial, da aviação geral era detectada nesse momento em que o CONAC estabeleceu essas resoluções, que preparava o País, do ponto de vista da infra-estrutura aeroportuária, enfim, de todas as questões de interesse da defesa? Tudo isso era previsível nessas resoluções, nessa decisão do CONAC?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Veja bem, o CONAC é um órgão que congrega todo o poder decisivo fundamental do País, Ministério da Fazenda, e assim por diante. Então, as maiores autoridades responsáveis por este País participaram desse e estão participando de um hoje, hoje está tendo uma segunda reunião do CONAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Depois de quanto tempo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Depois de 2003.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Hoje está tendo a reunião do CONAC. Então, veja, as entidades representativas dos segmentos da aviação participaram de forma a informar àqueles que nos representavam no CONAC sobre a problemática que já encontramos. E diante desta problemática saíram essas decisões.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, então, em função de todas essas resoluções do CONAC assinadas pelo Ministro Viegas, à época, o senhor também traz informações, que já eram do nosso conhecimento, desses contingenciamentos feitos pelo Governo em 2004, 2005, 2006, 2007, todos utilizados para solução do problema do superávit primário do País. Quer dizer, o senhor considera que a partir de lá já era previsível esse processo e que o Governo, assim mesmo, contingenciou recursos criando dificuldades para que não só o sistema de segurança no tráfego aéreo, mas também a estrutura aeroportuária fosse altamente prejudicada em função de um crescimento natural que vinha de toda a aviação comercial e a aviação geral. O senhor concorda com essa afirmativa?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - V.Exa. tem que entender o seguinte: no País, infelizmente, as coisas que estão funcionando, mesmo nos limites, não se mexem. Nós já cansamos de ouvir: em time que se ganha não se mexe. Então, ninguém tomou providência, porque estava voando o avião. A hora que aconteceu, e que se está tentando esclarecer a causa, é que está aparecendo a fragilidade que já havia sido constatada. Então, esse dinheiro não foi aplicado por...Achavam que não era necessário, que isso aí era bobagem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acha que não há entrosamento entre a ANAC, a Aeronáutica e a INFRAERO? Há problemas de entrosamento?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, eu acredito que não, porque a ANAC é um órgão recém-criado, embora com pessoas jejunas no conhecimento aeronáutico. Mas, até o momento, nos contratos — que nós fomos chamados várias para sermos ouvidos —, a intenção tem sido boa. Eles ainda estão tomando pé de uma situação. E tem uma coisa, a ANAC é o DAC ainda.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor está dizendo que são jejunos e estão tomando pé da situação. O senhor acha que seria mais interessante que fosse uma instituição profissionalizada, com pessoas que conhecessem mais detalhadamente toda essa problemática do sistema aéreo brasileiro?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Veja bem, eu sou advogado, militante no fórum de São Paulo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas conhecedor do assunto.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - ...e aviador antes disso. Se me convidassem para ser Ministro da Saúde, eu não aceitaria.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom, não preciso de mais nenhuma resposta sobre esse caso.

Sr. Presidente, em função dessas informações de contingenciamento, nós estamos apresentando um requerimento de convocação do Ministro da Fazenda, para que venha a esta Comissão explicar os contingenciamentos de verba estabelecidos e confirmados não só pelas informações que temos também, mas pelas informações trazidas a esta Comissão. Então, apresentaremos ainda hoje um



pedido de convocação do Ministro da Fazenda para explicar esses contingenciamentos.

Queria passar à última pergunta, em seguida ao Deputado Gustavo Fruet.

O senhor já falou sobre a necessidade de atualizar o sistema, de equipamentos, de infra-estrutura aeroportuária, mas tem um fato aqui que eu gostaria de solicitar de V.Sa. o seguinte: uma das medidas efetivadas pela Aeronáutica, durante a fase aguda da crise aérea, foi o de limitar a circulação de jatinhos e de táxis aéreos. Não sei se o senhor tem conhecimento disso. Quais as conseqüências dessa medida? Quem são os usuários desse tipo de transporte? Quantos são utilizados para transportar doentes em UTIs? Se o senhor tem conhecimento disso? Executivos, inclusive de grandes empresas, artistas, empresários, médicos, pacientes em estado grave, o senhor tem conhecimento desse cerceamento que a Aeronáutica estabeleceu?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Foi realmente uma situação profundamente grave. Quase fecharam alguns táxis aéreos. Porque, veja bem, o Brasil não é servido ainda de uma malha aeroviária completa. O cidadão que aluga um jato de um táxi aéreo, para chegar ao interior do Brasil, de uma empresa e outra, ele tem a necessidade disso. E aquele que, mais do que isso, que tem mais de uma empresa e compra um jato de 40 milhões de dólares, ele, para comprar esse jato, tem uma assessoria que diz a ele quanto esse jato tem que voar, quantos tripulantes ele tem que ter de reserva, e assim por diante, e qual é o custo de hora desse avião, para tornar esse avião viável. E, de repente, toda essa inversão de dinheiro ele viu vetada de usar, perdeu o direito de usar esse patrimônio que ele precisa para exercer o seu trabalho, sem se contar o caso médico, que para esse aí havia uma exceção. Se fosse assim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, o *Correio Braziliense*, do dia 12 de novembro de 2006, afirmou que grandes empresas pretendem popularizar esse tipo de vôo, já em 2007, construindo minijatos que disputarão com Boeings e AirBuses os espaços aéreos em grandes atitudes. No Brasil, essa faixa de 29 mil pés é quase uma exclusividade de grandes aviões comerciais ou de cargas. Com os novos minijatos circulando, entre esses aviões grandes existe a possibilidade de aumentar o número de colisões? Além disso, a situação de infra-



estrutura dos aeroportos do País e a prestação de serviço de controle de tráfego aéreo, tal qual existe hoje, seria suficiente para garantir a realização desses vôos? O senhor tem alguma sugestão sobre isso?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Quanto à segurança dos vôos, não há dúvida de que serão seguros.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas com a infra-estrutura, equipamentos, a estrutura atual?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Mesmo com a infra-estrutura. Veja bem, sua pergunta teve 2 aspectos. Um vôo — estou dizendo o vôo — o vôo onde os pilotos conversam entre si com os equipamentos que têm será seguro porque todos eles terão seus alarmes, todos eles respeitarão os seus níveis. Agora, a infra-estrutura é que será o problema. Nós já não temos mais... Por exemplo, um avião de um cliente nosso, um Falcon, que é da Morro Vermelho, está hoje em Cumbica e, como não tem pátio, ele fica na base aérea de Cumbica junto com outra companhia. O avião fica parado no pátio da base, porque não tem mais nem local no pátio para o avião parar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Eu estou satisfeito, Sr. Presidente, e passo a palavra a palavra ao Deputado Gustavo Fruet. Quanto tempo?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quatro minutos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só em caráter complementar, 2 observações. A primeira é que os dados apresentados hoje coincidem com os dados apresentados ontem pelo sindicato. São, inclusive, as mesmas fontes. Então, mais uma vez, insistiram na questão da auditoria e registraram um passo importante ontem na visita ao Presidente do Tribunal de Contas. Estivemos juntos, a convite do Relator, no sentido de ser designado um técnico do Tribunal e, se possível — e aí vai depender agora de como nós vamos trabalhar isso internamente —, avançar nos pedidos de autoria com relação aos valores apresentados. Então, na questão de contingenciamentos, coincidem os dados apresentados hoje com os dados apresentados ontem.

Eu vou insistir um pouco só na questão da gestão. O senhor falou nos gargalos e no cenário de 10 anos, inclusive com falta de pilotos. Com a mudança



para ANAC, como é que funciona hoje o licenciamento dos pilotos e de quanto em quanto tempo há que se renovar a licença? Qual o custo? E quem paga esse custo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Bem, o piloto particular, ele paga todos os custos. A renovação da licença do piloto é feita, dependendo da idade, de 2 anos a 6 meses. Eu já estou nos 6 meses. Até brinquei com o médico, na última vez. Falei: *“Daqui a pouco, vou ter que fazer um exame antes de cada vôo. Porque desse jeito não é possível.”* E existe uma revalidação do CHT, que é o Certificado de Habilitação Técnica, que consiste num cheque feito por um outro piloto, para mostrar que o piloto tem ainda condições de pilotar o avião em emergências simuladas, e assim por diante. Isso tudo é pago nos aviões particulares por nós. Houve um aumento absurdo dessas taxas. E as companhias aéreas pagam o dos seus pilotos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Qual é o valor? E quando que mudou? O senhor lembra?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Mudou quando começou a ANAC. Mas a ANAC recebeu esta tabela já feita pelo Comando da Aeronáutica. Inclusive, foi uma coincidência muito grande, porque, no dia que essa tabela chegou ao Congresso Nacional, eu estava na sala do Senador Maranhão e conversamos sobre um assunto, que era CDI da gasolina da aviação — e a gente tem lutado tanto para conseguir passar isso por aqui —, e ele, então, me disse: *“Olha, Sucupira, você não sabe o que chegou agora.”* E me mostrou a tabela que está sendo corrigida, porque foi uma coisa assim... Coisas que custavam 300 reais foram para 5 mil reais. Então, isso... Eles estão revendo... A ANAC está revendo. Isto é preciso que se diga, com honestidade, a ANAC não teve nada a ver com isso. Ela recebeu uma tabela, ou — isso já é uma conclusão minha — para começar queimada, ou para criar essa insatisfação. Essa é uma hipótese. Porque se eu vou entregar uma coisa que eu estou fazendo para outra pessoa, eu tenho que entregar do jeito que está, não alterar para que ela resolva o problema que eu vou criar. Então, tinha que ter deixado para lá. Mas a ANAC está fazendo uma auditoria, uma análise, junto com o pessoal do DAC. Porque a ANAC hoje ainda é o DAC, a ANAC está no Rio de Janeiro, lá no Bolo de Noiva, ainda, lá no prédio do DAC. O CTA... Eles tiraram a ANAC de dentro do CTA para São José, mas os técnicos são



ex-oficiais da Força Aérea, são engenheiros da Força Aérea. Continua a mesma coisa. Quer dizer, não houve um choque de gestão da ANAC. O que eu acredito — estou apostando e estou jogando todas as fichas — é que, com esta nova administração, como é a UFAA, a gente tenha a possibilidade de levar os problemas. Redundâncias absurdamente caras, por exemplo, um avião particular como o meu tem que fazer uma Inspeção Anual de Manutenção todo ano. Essa Inspeção Anual de Manutenção consiste, dependendo do número de horas voadas, em troca de mangueira — isso não se pergunta se o dono quer trocar. O cidadão chegou lá: *“A sua mangueira está com 4 anos de uso”*. Embora tenha pouco tempo de vôo, arranca, troca, senão não é possível a oficina certificar que foi feito o IAM. Então, um avião que faz o IAM todo ano ele está com a sua aeronavegabilidade em dia. Agora, existe uma situação criada ainda pelo DAC, em que a aeronavegabilidade vale por 6 anos. Então, aqui, quando completa 6 anos, eu tenho que fazer o IAM e a inspeção de prefixo que eles chamam, que é o IAM completo. Mas por que essa redundância? *“Não, porque pegaram um avião que estava com IAM, e a oficina tal não tinha feito.”* Fecha a oficina, prende o dono do avião, mas não vai punir a toda coletividade, que está agindo corretamente. Um absurdo! Porque essa revisão depende de um técnico, depende de tempo, depende de custo e desnecessária.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. George, não vai ser possível, se for ao final, eu me inscrevo, mas só mais uma pergunta. Com relação a essa proposta que circula, de aumentar o capital das empresas brasileiras permitindo ingresso de capital estrangeiro. Qual é a posição da Associação? Eventualmente o senhor tem participado desse debate também?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, eu acho que não há nada... O mundo está globalizado — a gente tem que cair na realidade. O mundo é um mundo global, e o dinheiro que entra precisa ser... Nós não podemos perder a soberania, isso sim. Mas tudo aquilo que vem para poder crescer... Nós temos a FIESP e o COMDEFESA, que é um grupo que foi criado, que os empresários que representam hoje aí 68% do PIB brasileiro estão empenhados em investir na aviação e na indústria aeronáutica crescente deste País de infra-estrutura de componentes e assim por diante.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao primeiro inscrito, nobre Deputado Carlos Zarattini, começando às 11h36min e terminando às 11h46min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, queria agradecer, parabenizar pela intervenção do Sr. George William César de Araripe Sucupira. Foi brilhante a exposição. Inclusive elogio, porque, no meu modo de ver, mostrou claramente os prejuízos que podem trazer ao País uma visão de que aqui tudo está absolutamente caótico. Muitas vezes, no embate aqui desta CPI, dá a impressão de que nós não temos nenhum controle, está absolutamente sucateado o nosso sistema. E o senhor mostrou bem que esse é um problema... Temos problemas, mas o nosso sistema é eficiente. Até mesmo essa questão da língua inglesa, que é um assunto repisado aqui sobre a proficiência em inglês dos nos controladores, que, logicamente, têm que falar inglês melhor, mas não chega a ser um problema de monta para o nosso tráfego aéreo. A outra questão, que me parece importante, que o senhor colocou foi que nós realmente não devemos aqui nos concentrar em buscar culpados, achar quem é o culpado do acidente, mas buscar — e nisso concordo com o senhor — avaliar onde estão os problemas que levaram ao acidente e o que nós podemos buscar melhorar, tanto do ponto de vista de equipamento, quanto do ponto de vista de procedimentos, de treinamentos, de revisão de procedimentos, para que não ocorram outros acidentes como esse. Agora, hoje, pela manhã, nós tivemos uma reportagem no *Bom Dia Brasil* — jornal da Rede Globo — em que apareceu lá uma situação dos Estados Unidos, que se não me engano são 23 *hubs* nos Estados Unidos. E, com todos os 23 *hubs*, a reportagem dizia que agora não se trata mais de atrasos de 2 horas, podem ocorrer atrasos de 2 dias. Estou falando dos Estados Unidos, não estou falando do Brasil. Atrasos de 2 dias. Uma situação... o aumento da demanda vertiginoso, o aumento da capacidade das aeronaves. Enfim, existe uma situação que me parece na aviação comercial do mundo não só do Brasil, por conta do barateamento, por conta da tecnologia, estamos assistindo não só no Brasil, mas no mundo uma situação onde a necessidade da infra-estrutura aeroportuária está aumentando cada vez mais. Eu acho que o aumento dessa demanda que tivemos no Brasil é um aumento que coloca a necessidade de novos aeroportos, ampliação de aeroportos, de pistas etc.



Eu quero perguntar para o senhor: o senhor não considera que se nós, com a infraestrutura que temos hoje, hoje, não seria possível com um replanejamento dos *hubs*, criando mais 2 ou 3 *hubs* no Brasil, evidentemente reduzindo o lucro das empresas nós não teríamos uma melhora, uma situação mais confortável no tráfego aéreo brasileiro? Sem desconsiderar a necessidade de investimentos, mas, se tivéssemos um replanejamento, seria possível melhorar?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Veja bem, os Estados Unidos têm problemas que nós não temos: eles fecham o aeroporto, às vezes, por uma semana por causa de nevasca, por causa de furacões. Então, o nosso usuário está muito mal acostumado. Eu vejo, às vezes, o usuário reclamar que um avião não saiu porque está caindo um temporal, e ele diz: "*O problema é do piloto, eu tenho que chegar, eu quero entrar no avião*". Ele não sabe o risco que ele está correndo. O americano sabe. A gente vê até em filmes aí, comédias, o sujeito vai passar o Natal em casa, não consegue porque está fechado com a neve, e ele vai de carro, e assim por diante. Então, são problemas que a Europa e os Estados Unidos enfrentam com frequência e nós não enfrentamos. E com o aumento do tráfego aéreo, com o aumento da população do mundo e com o aumento do poder aquisitivo é evidente que eles terão problemas maiores do que nós. Agora, o simples remanejamento dos nossos aeroportos, com a velocidade em que a coisa vai crescendo, vai ser um paliativo para 1 ano ou 2.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas o senhor acha que... Eu também considero um paliativo, mas o senhor acha que seria uma forma de a gente diminuir hoje os atrasos, os problemas que a gente vem encontrando?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Os atrasos que estão ocorrendo, veja bem: os controladores nossos se desdobravam para poder manter o padrão internacional de seqüenciamento de vôo. E faziam com segurança, porque não tinha acidente. Depois do acidente criou-se até um absurdo, que eu acho, como advogado, de se querer imputar a um controlador um crime doloso de avião. Isso não existe. Pelo amor de Deus! O sujeito nem pensou no acidente. Ele foi negligente, então é culpa, não dolo. Isso é diferente. Então, o que aconteceu? Nesse momento em que se evidenciou a participação do controlador e houve uma série de interferências indevidas onde se quebrou o seqüenciamento da



hierarquia — porque por enquanto é militar; se é bom ou não interessa, é o que está funcionando — aí quebrou de vez. Então, pela primeira vez, o boi percebeu a força que tem e não deixou pôr mais a canga. Os controladores perceberam que eles param este País na hora em que eles quiserem: militar, civil, ou o que seja. Então foi o momento delicado, mal negociado, que gerou essa grande crise. Não fora isso, se esse avião não tivesse batido nós não estaríamos discutindo nada. Porque todo mundo... Porque o militar tem o seguinte: bem ou mal, se amanhã ele for... se mandarem ele voltar a usar o Código Morse, ele usa, ele não vai discutir, ele não vai xingar o Presidente ou o comandante, porque ele vai preso. Então, ele diz: *“Está bom, onde está o Morse?”* E vai lá no Morse tentar fazer. Então, veja bem, o problema do controle já vinha sendo acumulado, todo mundo sabia, mas eles estavam se desdobrando para fazer, até porque o aviões conversam entre si, aliviam o problema da aerovia. No momento em que virou uma evidência a atuação do controlador, eles começaram a parar e a criar padrões que não existem: 40 aviões voando! Isso é bobagem, não tem em lugar nenhum. Você controla logicamente uma chegada, num terminal, você tem que acompanhar 3, 4 aviões. Porque têm vários aviões chegando, e terminais diferentes, e estão todos ali plugados. Mas numa aerovia, você controla todos os aviões da aerovia por ali, olhando. Não tem nada que controlar. Eles estão mantendo o nível, mantendo o vôo. Só se um deles aloca um código 7700, aloca um código 7600 de emergência. Aí o controlador chama o avião e diz: *“Olha, acontece isso”*. Ou o piloto pede para trocar de nível, ou o controlador informado de um situação de turbulência, vendo que há disponibilidade, ele sugere ao avião passar para outro nível para compor...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor considera, então, que se o controle voltar à normalidade nós teremos uma certa normalidade.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Agora não volta mais, porque o boi sabe da força que tem. Aí é que é o problema. Se o boi souber a força não põem mais a canga nele.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Eu estou com pouco tempo e quero fazer uma outra pergunta. Recebi aqui uma cópia de um relatório do CINDACTA I onde eles informam — é um relatório de 5 anos atrás — que em um raio de 100 quilômetros, tendo como centro a cidade de Bom Despacho, Minas



Gerais, foram verificados sinais de interferência da programação da Rede Globo. Porque muito se fala aqui de interferência de rádios piratas, rádios clandestinas etc, e aqui tem esse informe da situação do próprio sinal da Rede Globo interferindo em comunicações entre aeronaves e o controle.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, Deputado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu vou até pedir um requerimento para que a CPI peça informações para a ANATEL sobre esse caso que ocorreu aqui, informado pelo CINDACTA I. Eu queria que o senhor discorresse um pouco sobre essa questão das interferências. O que que é verdade, o que que existe de fato? As interferências são só de rádios piratas ou se ocorrem interferências de rádios oficiais? Enfim, que nos informe um pouco sobre isso.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Normalmente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero complementar a pergunta, se V.Sa. me permite.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Se der tempo de responder...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Até porque V.Sa. tem sido muito direto nas suas afirmações aqui, e lhe faço porque já vivi situações semelhantes. O celular ele influencia mesmo no sistema?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Influencia. Para você ter uma idéia, pegue um celular, ligue do lado de um rádio portátil e você ouvirá o barulho que ele interfere no rádio. Como ele usa o satélite, ele pode desviar a informação do GPS e das informações de satélite. Ele influencia, sim. A rádio pirata é a que mais, hoje, nos tem preocupado. Por quê? Eles entram em frequências... Para ter uma idéia, o Campo de Marte, se eu trocar 2 vezes a frequência da torre, não dá para falar mais com Marte. E na semana passada, ao fazer uma aproximação em Congonhas (*risos*), de repente eu falando com a torre eu escutei: "*Jesus, meus irmãos, batamos palmas*", e tal. Eu falei: "*Pô, ficou louco esse controle*". E era uma interferência de uma rádio que estava fazendo uma pregação aí evangélica, próxima. Agora, o problema é o seguinte: precisa fechar, porque isso é



segurança de vôo. Vai chegar um ponto que não tem mais freqüência para trocar. Então, você tem um influenciamento. E quando você faz uma aproximação rádio... Eu tinha até feito um filme para trazer aqui para mostrar como é que o avião aproxima num sistema ILS. Eu o fiz com o Paulo Henrique Amorim, numa reportagem que ele fez conosco sobre o acidente. Eu fiz um pouso em Cumbica, com ele, com o ILS II, fazendo a plotagem final, só no (*ininteligível*), sem GPS, atravessando uma camada, e, a 40 metros do solo, aparece a esteira de lâmpadas que nos conduz uma torre. E, por 3 vezes, a aproximação, ele disse: “*Não, vamos deixar assim mesmo. Vamos voltar que é melhor, vamos parar*”. Eu falei: “*Não, fica tranqüilo que a gente vai chegar*”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só, só... Além dessas interferências...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Isso existe, e é preciso que se tome uma medida séria contra isso, porque isso é perigoso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Agora, além das interferências das rádios piratas, existem interferências de rádios ou TVs oficiais, legais?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não tenho conhecimento disso. Isso aí é uma novidade para mim, essa informação do CINDACTA. Não ouvi falar nisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito é o nobre Deputado Vic Pires. (*Pausa.*) Ausente.

Com a palavra o nobre Deputado Dr. Ubiali, começando às 10h47min e terminando às 11h57min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, eu vou ser bem rápido, como sempre. Eu quero, primeiro, agradecer a belíssima e clara exposição que o senhor fez. O senhor foi direto, colocou nos pontos. Eu queria fazer algumas perguntas só para clarear o meu entendimento.

A primeira pergunta seria: no sistema de segurança, pelo método preventivo que o senhor colocou, o senhor diria que a ausência do VOR, de Congonhas, que há muito tempo está inoperante, seria considerada uma condição latente de acidente?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Eu não disse Congonhas, eu disse Santana, a posição Santana.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Santana.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É lógico. Não latente. Já é quase um incidente, porque eu não tenho referência. Se eu estiver voando instrumento, eu não tenho referência para entrar, a menos que eu use um instrumento ilegal, que é o GPS.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Bom, o senhor disse claramente que há uma inoperância da INFRAERO, que há 12 anos, pelo menos, os problemas vêm se acumulando, não da INFRAERO atual, ou dos últimos 4 anos, mas há 12 anos.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Quer dizer, então, esse é um problema bastante sério porque nós estamos diante de uma situação que perdura ao longo do tempo. E foi dito aqui, mas eu queria até acrescentar que no requerimento convidando os Ministros da Fazenda para esclarecimento de por que não foi contingenciado o dinheiro e não foi feito investimento se convocasse dos últimos 12 anos. Todos. Aí, todos poderão explicar por que que não fizeram isso ao longo do tempo, uma vez que foi dito que há 8 anos, que o senhor gasta pelo menos 8 anos para investir.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Para construir um aeroporto.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Para construir um aeroporto. Queria também a sua opinião sobre a terceira pista de Cumbica, de Guarulhos.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É. É uma necessidade, embora tenha que se fazer uma desapropriação, porque permitiram que houvesse uma invasão de favelas ali. É um problema social a ser resolvido. E eu gostaria de apenas esclarecer a primeira parte da pergunta do senhor no seguinte: eu fui claro e objetivo por uma única razão: a minha entidade é uma entidade sem fins lucrativos, que procura preservar a segurança do vôo e incrementar e fomentar o vôo da aviação geral. Eu não tenho o rabo preso com ninguém, não sou filiado a partido nenhum e não tenho o que esconder de ninguém e nem fazer média com ninguém. Então, hoje o que aviação geral está vivendo é



minha obrigação, como Presidente da Associação, trazer nesta CPI — que eu quero aplaudir, como disse, da maneira mais eloqüente possível — para se chegar a mostrar o problema real que existe. É o que nós pedimos que vocês façam.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não, eu acho que a CPI tem buscado... Esta CPI, com certeza, tem buscado estes objetivos: esclarecer as causas do problema do tráfego aéreo no seu todo e buscar soluções, que é o que nós todos queremos.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Porque eu tenho visto — desculpe-me interromper o senhor —, eu tenho visto as pessoas que vêm aqui, chega uma hora ficam numa saia justa: *“Não, porque... trouxe aí... você trouxe o relatório... olha, isso aí ficou...”* E não respondem porque não querem se queimar com A, com B, com C. Não existe isso. Ou a gente vai resolver esse problema, ou então vamos parar com tudo isso e vamos para casa e continuar do jeito que está. Então, está na hora de as pessoas começarem a ter vergonha na cara e falar o que é, não importa. O que que vai fazer?

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Eu quero parabenizá-lo por isso. E quero dizer que concordo com suas palavras. Muito obrigado aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, Leonardo Quintão, no lugar do nobre Deputado Eduardo Cunha, que trocaram de posição.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito obrigado, Sr. Presidente, Relator Marco Maia, e Sr. George William César de Araripe Sucupira. Seja bem-vindo aqui. Parabéns pela sua exposição transparente, clara e bem objetiva.

O senhor disse, Sr. George, que voar sem comunicação é comum no mundo, como o senhor mesmo relatou que atravessou os Estados Unidos 4 vezes sem nenhuma comunicação com o controlador. Foi discutido aqui que a questão do Legacy não ter comunicado com o controle durante 45 minutos seria normal. Então, isso não é anormal. O senhor confirma isso?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Não é bem assim. São 2 coisas diferentes. Eu não me comuniquei, nessa viagem, porque, embora estivesse em sintonia com as estações que deveriam acompanhar o meu vôo, o vôo visual não tem interferência, a menos que você peça, um vetoramento, se



você pega as condições visuais. Então, eu atravessei os Estados Unidos todo, e sintonizado na frequência, cumprindo um plano de vôo, e ninguém falou comigo e eu não falei com ninguém, só quando cheguei no terminal. Diferente é a situação de um vôo instrumento em aerovia. Aí é outra história.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Qual que é a sugestão de comunicação periódica, de 10 em 10 minutos?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Não existe isso. O piloto tem que cumprir o plano.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O que se faz, quando se cumpre um plano de vôo nesse nível, é apenas reportar ao controle só para confirmar, “acordar” o controle, entre aspas, só para confirmar e tal. Você diz: *“Cruzando a posição Teres, no 36, no nível zero...”* *“Ciente, prossiga, acuse”*, e tal. Só isso que se fala. Caso contrário, não se fala... a menos que você esteja fora do plano de vôo. Então, o controle tem que entrar em contato e saber o que está acontecendo.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Pergunta — “sim” ou “não”: voar no Brasil é seguro?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Sim.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Nós... Todos nós aqui, Deputados, somos leigos na questão do que nós estamos discutindo e se trata de uma CPI muito técnica. O senhor poderia nos explicar didaticamente, até usando uma folha de papel, como que funciona o plano de vôo quando é comprado, ou dado, ou cedido por uma empresa específica, no caso para os 2 pilotos do Legacy? No caso, ele pega o plano de vôo, recebe o plano de vôo. Ele é obrigado a ler esse plano de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Lógico!

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - O senhor poderia nos explicar didaticamente?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Plano de vôo é um formulário padrão que se preenche à mão. E desse plano de vôo se prevê o quê? O nível que vai voar, os aeroportos alternativos, autonomia do avião, quantas



peças têm a bordo, as características, quem é o dono do avião, quem é o piloto, qual é o código no DAC do piloto, para ver se o piloto está qualificado para voar aquele avião. Então, todas as informações são prestadas. Quando você faz... Por exemplo, nessas viagens que eu fui para os Estados Unidos, a Associação ela nos manda, graciosamente, o plano de vôo de lá. Eu agradeço porque me evita queimar a cabeça.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - E o senhor lê o plano de vôo?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Lógico.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - O piloto geralmente ele lê o plano de vôo.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Você cumpre à risca. Aquilo é o seu plano de vôo, é a estrada que você vai andar, para isso tem o plano de vôo. Por isso que ninguém fala com você. Você cumprindo o plano de vôo, o controle está vendo você no perfil que você determinou, não tem o que falar com você, a menos que você precise. Então, é comum em outro país, e até como a Cessna faz. Quando você vai buscar um avião eles te dão um plano de volta, uma sugestão, que você pode aceitar ou não, um plano aprovado para você voar, pronto, dando-lhe as indicações — porque às vezes você não conhece — para atravessar ali o Caribe, onde eu vou pousar para reabastecer. É conveniente que se pouse em ilhas de controle americano, o maior tempo possível, para você só.... da saída, na última ilha. Porque você pousa numa francesa, numa americana, é uma dor de cabeça com alfândega em cada pouso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma pergunta, só para complementar: como é que a pessoa que faz o plano de vôo..., onde ele busca informações para saber se não tem outra aeronave fazendo o mesmo plano de vôo ou utilizando a mesma linha, ou coisas dessa natureza?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Isso ele não faz. Ele pega as cartas com as informações, com as proas ideais. Logicamente, a empresa que faz isso ela procura fazer com que o avião faça a viagem da forma mais econômica possível. Por isso é que ele propõe. Ele não sabe. Então, ele propõe esse plano. Aí, o controlador...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O controlador é que aprova o plano e diz: *“Pode ir nessa rota porque não vem nenhuma aeronave ao mesmo tempo”*.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O computador devolve o plano aprovado ou não. Se rejeita, ele diz o que tem que ser alterado.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo. Mas aí o controle então é quem faz essa...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É o controle que faz isso.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Então, deixa eu entender aqui. Então, foi entregue um plano de vôo para os pilotos. Todo piloto lê o plano de vôo, toma ciência do plano de vôo. Então, podemos pressupor aqui que os pilotos tinham ciência total do plano de vôo. O senhor confirma isso?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tenho, lógico! Senão eles não decolariam.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo. Aí eles vão no computador do avião e apertam os botões necessários. Então, eles tinham ciência?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tinham ciência. Isso é uma opção, veja bem. Você pode ter o plano de vôo e pode não digitar. Isso é um conforto que você tem, é colocar o plano de vôo no gerenciador do avião, porque ele faz tudo automático. Isso é um conforto, isso não é obrigatório, desde que você cumpra o plano, desde que você mantenha os níveis, desde que você mantenha a seqüência, você pode fazer sem nada. O piloto automático, por exemplo, você liga porque não há piloto que dê o rendimento do avião numa rota melhor do que o piloto automático, porque o computadorzinho nosso lá corrige o avião antes de acontecer. Você só corrige quando começa o avião a desviar.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - O senhor conhece os aviões da EMBRAER? Sim ou não?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Sim.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Como que o senhor qualificaria os aviões da EMBRAER no mercado internacional mencionando o nível de qualidade e segurança?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - São de primeira linha.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Primeira linha. E os equipamentos? Foi discutido aqui a questão do *transponder* ser de uma empresa...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, a Honeywell já mostrou que o *transponder* não teve problema nenhum, está perfeito. E esses equipamentos, se dão problema, não voltam. Não é aquela válvula que você dá uma pancadinha e a válvula encaixava e voltava. Não existe isso. Equipamento digital, quando dá pane, apaga, queimou o *chip*, acabou ...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - No caso do piloto, como... V.Sa. disse que o piloto não desliga o *transponder* por acidente. Então, todo piloto tem ciência do uso do *transponder*.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - E não desliga em hipótese nenhuma, principalmente em aerovia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Fica atento sempre?

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sempre fica atento, como o Deputado está perguntando?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Fica. Ele ligou o *transponder*, ele está tranqüilo, porque ele sabe que o radar está vetorando etc. e não tem problema nenhum. Quer dizer, o piloto alocou o código de *transponder*... É comum acontecer, às vezes, esses aparelhos mais antigos, o controle...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. me permita uma correção aqui, com os poucos conhecimentos que nós temos? O radar vetorando não, o radar vigiando. (*Risos.*)

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Vigiando, é. Perfeito. Parabéns!

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Parabéns, Presidente.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É uma correção pertinente, porque a vetoração radar é uma coisa e a vigilância radar é outra. Bem distinta até. Já está ficando um piloto aqui. Já vou trazer um avião pra ele pilotar. Mas realmente é isso — eu me expressei até mal —, a vigilância radar, se perceber que você... Às vezes acontece o seguinte, o modo Charlie em aviões



desses mais antigos, ele começa a não indicar com precisão a altura. Aí o controle chama: avião Charlie, o seu modo Charlie não estou recebendo. Então, você aperta aquele botãozinho que eu mostrei ali pra ver se o sinal mexe no botão, pra ver se tem um mau contato e insiste. Agora recebe positivo, está mantendo os 4.500 etc. Então, isso acontece.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu só tenho mais duas perguntas para o senhor.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Pois não.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu quero aproveitar o momento, porque o senhor é uma pessoa muito agradável.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - A sua fala aqui está animando a nossa reunião, e o senhor realmente é uma pessoa muito agradável. Parabéns!

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - V.Sa. disse aqui que, no caso da derrapagem do vôo da empresa BRA, aconteceu não devido às chuvas, mas devido que tinha borracha, o tal chamado *grooving* na pista,...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - ... excesso de *grooving* na pista.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, não. O *grooving* não é...O *grooving* é a ranhura.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Certo. O *grooving* é a ranhura.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - A borracha que tira o *grooving*. E quando chove e não há o escoamento, então o avião aquaplana.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Não há o escoamento devido a borracha no *grooving*.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente. É o entupimento de um, de um... Imagine...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Entendi.



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - ... grosseiramente uma tábua de lavar roupa entupida. Então ficou lisa.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Então, V.Sa. está dizendo aqui que, no aeroporto de Congonhas, a INFRAERO deixou de fazer a manutenção devida.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É, porque veja bem, se você faz uma manutenção mais seguida...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Regular.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É, mais regular. É simples. Durante a noite, Congonhas não opera, por exemplo, por causa da situação da região ali que conseguiu isso. Então, às vezes, a gente pega um avião de Brasília para São Paulo, atrasa, você pousa... Tem o desprazer de pousar em Guarulhos, que é longe. Seu carro ficou em Congonhas, e assim por diante. Então, diante disso, ao se detectar os problemas, não é muito... Eu não acredito, eu não sou engenheiro disso, mas eu acredito que seria muito mais simples você manter esses *groovings* desobstruídos do que esperar chegar ao ponto que chegou.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - A última pergunta para V.Sa. O aeroporto de La Guardia, nos Estados Unidos, em Nova Iorque, ele foi uma parte privatizado. O senhor poderia nos dizer um pouquinho sobre isso? Alguns aeroportos nos Estados Unidos estão sendo privatizados também e utilizando uma maneira de PPP, trazendo a iniciativa privada para a construção de alguns aeroportos. V.Sa. tem experiência nisso? Porque todos nós sabemos que no Brasil, o que está acontecendo nas estradas, em alguns portos, é trazer a iniciativa privada para dentro de questões públicas na área de gestão, na área de construção para estar contribuindo. Porque nós sabemos também que, não devido à falta de recursos, mas devido ao contingenciamento dos recursos públicos, hoje nós não temos recursos para investir nos portos, estradas e aeroportos. É uma questão que eu quero trazer a esta CPI é a questão dessas Parcerias Público Privadas que já acontece nas estradas. Eu tenho ciência que nos Estados Unidos e na Europa já está acontecendo essa modalidade. V.Sa. tem alguma coisa a contribuir nesse sentido e nos dizer se está funcionando ou não?



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Lá funciona. Aqui, por exemplo, o que acontece? Todo o campo de aviação, seja ele numa cidadzinha do interior, seja ele em Brasília, no momento em que ele é homologado pelo comando da Aeronáutica, ele passa a pertencer à universalidade de bens da União. Então, nenhum Prefeito, nenhum Governador pode interditar um campo. Só quem pode interditar é a União através do comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito bem.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O comando da Aeronáutica delegou à INFRAERO a administração dos aeroportos, e a INFRAERO delega para o DAESP, no caso de São Paulo, que é o Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, que controla alguns aeroportos. E outros ainda, menos rentáveis, evidentemente, as Prefeituras ou associações particulares cuidam de aeroportos. Nós estamos agora criando uma associação no aeroporto de Atibaia para gerenciar, porque a Prefeitura não tem interesse de continuar, e é necessário. E nos aeroportos grandes não há dúvida nenhuma que se se abrisse a parceria, pela fonte de renda que nós vimos que é, até eu que sou mais bobo queria administrar isso.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O próximo inscrito, nobre Deputado Miguel Martini, começando às 12h4min e terminando às 12h14min, por favor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Presidente, já estou pensando em fazer algumas perguntas de controle aéreo a V.Exa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - *(Riso.)*

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Só fazer uma observação aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. já viu pássaro com máscara de oxigênio? *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só fazer uma observação aqui, Comandante George William. Sei que gostaria de ser chamado de comandante, porque todo piloto gosta disso.



O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Meu nome de guerra é Comandante Sucupira.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sucupira. Segundo o nosso Presidente, vigilância radar, o piloto, se mudar de nível, tem que se comunicar com o controle, a menos que ele esteja em falha de comunicação, porque aí ele põe 7600 e cumpre o plano de vôo, aí nesse caso. É porque o senhor disse que ele não falaria, cumpriria o plano de vôo. Então, se tiver alteração de nível, ele tem que falar com o controle, ou então, se ele está em fase de comunicação, ele tem que colocar 7600.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Eu disse... Eu disse... Eu disse que ele fala...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor disse... Eu sei, foi na fala... Como falou vortação equivocadamente. É só para alertar isso. No caso do nosso vôo, que foi aqui, ele tinha que falar porque...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Tinha que falar!

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ... ele tinha que mudar de nível. É isso. Mas não é essa a questão que eu quero entrar. O senhor disse alguma coisa aqui que é extremamente preocupante. E eu quero entrar mais por essa linha. Veja, em 17 de agosto de 2000, o então Presidente Fernando Henrique Cardoso criou o CONAC. Nada foi feito. Chegou em 2001, ele foi alterado. O decreto foi alterado; nada foi feito. Em 2005, ele foi, em 13 de abril, de novo foi alterado; nada foi feito. E a alteração ocorrida em 2005 já era de conhecimento, para mim, do único que enxergou esse processo, que foi, então, o Ministro Viegas, que fez esse voto, que é um voto extraordinário. E já no começo do voto dele, ele diz algo, e um pouco foi perguntado aqui. Quer dizer, nem a Europa, enfim, liberal, um pouco neoliberal, com recurso público, ou não; ou os Estados Unidos, liberal; nenhum deles serve de modelo para o Brasil. O Brasil, como V.Sa. disse muito bem, tem as suas características próprias, de País tropical, de realidade completamente diferente. Nós vemos aqui pela televisão, quem não viaja vê pela televisão, essa questão mesmo. Fechou, fechou. Quer dizer, o *fog* inglês, todo o mundo conhece, é conhecido. Isso exige, sem dúvida nenhuma, que lá, no aspecto técnico de infra-estrutura



aeroportuária, determinados equipamentos são mais urgentes ou indispensáveis e aqui não necessariamente o são. Brasil, se eu não me engano, o senhor me corrige como piloto, só Guarulhos, se eu não me engano, e o Galeão possuem CAT2, ILS CAT2. Dos pilotos brasileiros, provavelmente... eu não sei se 5%, do comercial talvez, não sei se 5%. O ILS CAT2 exige que tanto o equipamento tenha um avanço, como que os pilotos sejam capacitados para isso. Ou seja, que a aeronave possua, que exista o equipamento e que o piloto seja treinado para isso. Quer dizer, categoria (*ininteligível*) nem pensar, porque... voando no Brasil... Quer dizer, qual o percentual, se o senhor só souber, assim, de pilotos, que sabem voar CAT2?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Na aviação geral, não é pequeno o número, não, principalmente de pessoal que... Porque, veja bem, o avião pequeno, você não vai decolar em condições de IFR para levar a família para passear, porque não vai, nem entra no avião. Então, você tem um treinamento, você faz uma simulador, você faz o treinamento, para quê? Para, se for colido num vôo...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - *O.k.* É que eu tenho outras coisas que eu queria entrar com o senhor.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Certo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só dizer isso: o senhor tem, mais ou menos, o percentual? Porque quando nós falamos de aeronave pequena, nós estamos falando, sim, do fazendeiro.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Isso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Nós estamos falando do que faz o mínimo dos mínimos, os médicos, enfim, os advogados.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Ah, não. Isso aí ninguém faz.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas nós temos também...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - A aviação executiva, todos eles têm.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas, *o.k.* Por que eu estou trazendo essa questão? Então, nesse voto, ele diz que o Brasil precisa criar um modelo próprio, de acordo com as suas realidades. Aí, o senhor me disse... uma resposta



rápida, que eu quero perguntar outra. O senhor diz assim: "*Quem nos representa no CONAC*". Quem representa os pilotos privados no CONAC?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Nós mandamos para a ANAC, agora, antigamente para o DAC, as nossas reivindicações através do...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas não há uma representação?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não, não há.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Também não há uma representação... Quer dizer, na COTAER, que é...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Também não há.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, não há. E aí, o que nós estamos percebendo? E aí a fala do senhor. Eu queria que o senhor falasse um pouco dessa questão. Nós estamos percebendo que o CONAC não saiu do papel até hoje, 7 anos depois de criado, com 2 alterações feitas, com o voto do Ministro, que enxergou, maravilhosamente, que se comece a aplicar isso daqui, nós já teríamos outra realidade no Brasil. E aí, o que acontece? Diz aqui, primeiro: "*Nem a ANAC...*" E não adianta dizer que a ANAC é recente. A ANAC, está certo, é recente, mas vamos falar de DAC, que DAC já existe há muito mais tempo. A ANAC é o DAC, que foi aprimorado com outras incrementações. Então, ANAC, INFRAERO, DECEA não conversam permanentemente. Eu acho que deveria ser mais ainda. Quer dizer, o senhor, como representante dos pilotos... O Sindicato esteve aqui ontem, a própria EMBRAER, que fabrica as aeronaves, deveriam permanentemente estar conversando, porque o senhor é a ponta daquele que usa o serviço, está certo? Aí nós vamos evitar de aplicar, como foi até hoje, o que sugere, mal aplicados os poucos recursos. Quer dizer, todo o recurso não é aplicado; os recursos, quando são aplicados, ainda são mal aplicados. Eu não quero nem dizer se são superfaturados, se são desviados, outra coisa, mas são mal aplicados. E aí começa esse problema. O que é grave para nós, que eu percebo, é que um desses três, falamos isso e vou repetir isso muitas vezes, um desses três estrangula o sistema. Essa é que é a verdade. Eu diria até mais, o senhor agregou um outro aqui, que é preocupação do Governo brasileiro, sim, que é o quê? Nós estamos perdendo a



quantidade. Quer dizer, nós não estamos formando pilotos adequadamente e não estamos formando na quantidade desejada para o crescimento do nosso País. Daqui a pouco nós vamos ter que fazer como a China, ou Índia, que começam a importar pilotos brasileiros. E muitos brasileiros estão saindo do Brasil, além disso.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - O senhor quer uma informaçãozinha curta, só para ver o que significa isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Deixa eu só interromper, Deputado. V.Exa. tem mais 1 minuto para encerrar sua fala.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não é possível, eu comecei aos 12.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - V.Exa. começou 12h4min. Então, vou pedir ...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Nós tínhamos 51% do tráfego brasileiro internacional; e 51% do tráfego internacional era feito pelo Brasil, e 49% por empresas estrangeiras. Hoje, o Brasil faz 32%.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O que eu queria que o senhor falasse um pouco para nós sobre essa urgente necessidade, desses atores todos, até incluindo outros, como os pilotos e como aqueles que fabricam aeronaves, para obrigar a uma discussão mais permanente, mais periódica e mais eficaz, porque, o que nós estamos vendo, o controle de vôo estrangulou, porque nós não tivemos planejamento adequado para esse crescimento. Só que, como tudo na aviação é a médio e longo prazo, ou se começa imediatamente mudar esse sistema, ou nós teremos um problema mais grave no futuro. Que o senhor falasse, por favor.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - A ANAC começou a tentar resolver esse problema. Ela já convocou a primeira reunião do Conselho Consultivo, que a lei prevê, do qual nós já fizemos parte. Foi a semana passada, tivemos a primeira reunião e trouxemos uma série de subsídios, para que fossem analisados. Já tem uma outra reunião marcada para o dia 10 de julho. A ANAC começou a ouvir os segmentos da aviação. Eles estão tentando aplicar a lei na sua extensão. Por isso, eu digo o seguinte: eu não posso criticar ainda quem eu não vi o que está fazendo. Pelo menos a atual direção, sendo técnica ou não, eles estão nos chamando, desde a inauguração da sede, até mesmo as primeiras



decisões, para ouvirmos e participarmos disto, o que já é alguma coisa, o que já é alguma coisa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Deputado Miguel Martini, seu tempo se encerrou.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas como não tem mais ninguém inscrito, Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Não, mas nós temos aqui, Deputado Miguel Martini, que gerenciar o tempo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu me reinscrevo, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Quer se reinscrever?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu acho que esse tempo foi contado muito rápido, viu, porque, na minha cabeça aqui, está sobrando tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Não, o Deputado Marcelo...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O relógio tem que diminuir, para passar mais devagar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - S.Exa. colocou que V.Exa. iniciou 12h4min e, agora, já são 12h16min. Eu lhe dei um minuto a mais, Deputado Miguel Martini.

Eu pergunto ao Relator se tem mais alguma pergunta a ser feita? (*Pausa.*)

Então, suspendo a presente reunião, comunicando que reabriremos os trabalhos às 13 horas. Agradeço a presença do Sr. George...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só, Sr. Presidente, só queria 3 questõezinhas rápidas para fazer aqui. Uma delas é a questão que me passou aqui. Essa limpeza do *grooving* podia ter sido feita antes, como disse o Comandante Sucupira, mas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Nós já encerramos já a reunião, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Já encerrou? V.Exa. me perguntou se tinha ainda algum esclarecimento?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Não, se for... É pergunta? Porque pergunta nós já passamos dessa fase. Se tiver alguma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É um esclarecimento apenas. Só um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Só para esclarecimento?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Fazendo pergunta?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Então, vou ceder.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só o seguinte: custa muito caro essa limpeza do *grooving*?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não tenho idéia de preço, mas não deve ser.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor não sabe. Não deve ser. (*Pausa.*)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso é interferência do celular.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - É do meu celular.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tem, por acaso, pilotos mulheres no sistema que o senhor tem?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Muitos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não tem idéia do percentual?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Não. Não tenho, mas está crescendo bastante.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Para terminar, esse Aeroporto de Marte, o senhor acha que seria possível ele ser uma alternativa, desde que passasse por um planejamento, por um projeto de recuperação, para atender à aviação executiva e liberar o Aeroporto de Congonhas?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Eu acredito que sim. Existe, inclusive, um projeto. Há uma discussão no DECEA, mas com essa



discussão eu não concordo, porque se opera Marte perfeitamente. Era preciso construir apenas uma outra pista ligeiramente derivada e...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas isso é possível sem muito...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Até o projeto já tem.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso é possível sem muito gasto...

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - É possível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...e é uma coisa rápida?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Rápida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.

Obrigado, Sr. Presidente. É só isso. Estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Deputado Miguel Martini, eu cedi a palavra para o Deputado Vanderlei Macris. Pergunto a V.Exa. se gostaria de usar mais 1 minuto.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu gostaria de mais 10. (*Risos.*) Mas, como só pode...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Leonardo Quintão) - Isso não é possível, Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sei. Então, pode ser mais 1 só.

Eu queria só, então, ouvir... O que está claro para nós, além de os atores não conversarem, parece que a aviação é algo que não é prioridade para nenhum dos Governos que passou.

Eu queria o senhor falar da importância da aviação no desenvolvimento do País.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente isso. Para ter uma idéia, veja bem, a FIESP criou o COMDEFESA e hoje está com um projeto de turismo para a Amazônia, para tornar a Amazônia auto-sustentável. Porque, sem agredir nenhum meio ambiente, o Brasil está perdendo um mercado de turismo que é feito no Caribe, e nós temos muito mais coisas a oferecer para o turista estrangeiro do que o Caribe. Nós oferecemos o que o Caribe tem, mais o Pantanal, mais a Amazônia, mais Fernando de Noronha e outras coisas tantas. Só que, por falta de infra-estrutura, por falta de motivação, que hoje a FIESP está



convocando e criou um grupo de trabalho para isso. Nós faremos agora, ainda nesse mês de julho, a primeira revoada internacional para a Amazônia. Estivemos com o Governador do Amazonas, que está disponibilizando o que ele pode para poder trazer. Porque, veja, bem, um avião Falcon, que pousa em turismo na Amazônia, ele consome, gasta muito mais do que um Boeing de turistas, porque o turista que vem com passagem ele compra o (*ininteligível*), ele compra "Estive em Manaus e lembrei de você", aquele negocinho. O outro, não. O outro já aluga um barco, já vai para um hotel 5 estrelas, já quer conhecer... Então, deixa aqui o que nós precisamos, que é o dinheiro de fora.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É isso, quer dizer, inclusive, nesse voto do Ministro Viegas — eu vou falar dele o tempo inteiro, para ver se acorda as autoridades ou alguém ouça isso —, o grave problema do turismo brasileiro — e olha que nós tivemos um certo crescimento com ele — é o acesso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É só isso, Sr. Presidente. É o acesso até o local onde estão as riquezas. Quer dizer, para ir aos Lençóis Maranhenses, se não me engano, são 2 horas ou 3 horas de ônibus, depois de São Luís do Maranhão.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Assim nós temos Minas Gerais, com o esforço que o Governador está fazendo lá para integrar. Mas precisa que as empresas... Por exemplo, a EMBRAER pode dimensionar aeronaves de acordo com a necessidade do mercado interno. É preciso conversar junto. Falta planejamento e prioridade. Eu acho que é isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Já encerrou a reunião.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, antes de suspender a reunião, quero agradecer aqui a presença do Comandante Sucupira, seu nome de guerra, e fazer minhas as palavras do nobre Deputado Leonardo Quintão, que disse



que ele tem uma presença muito agradável. Se não fosse diminuí-lo, poderia ser um político. Com uma presença agradável dessa, certamente seria bom de voto.

Mas o que eu gostaria de dizer a V.Sa. é que um dos prazeres da vida da gente é ouvir uma pessoa inteligente, competente, franca, aberta, fazer uma exposição como V.Sa. fez, hoje, aqui nesta Casa.

Então, V.Sa. está de parabéns e nós estamos muito felizes de ter tido o prazer de conviver com V.Sa. esse período, onde V.Sa. trouxe informações tão preciosas e importantes para o nosso julgamento futuro.

Muito obrigado.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA - Sr. Presidente, a honra foi minha. Eu me sinto bastante honrado de estar diante dos senhores, que representam o povo brasileiro. Tudo aquilo que eu puder fazer para ajudar, eu e a APPA, em particular, estamos à disposição na hora em que V.Exa. desejar. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem.

Está suspensa, então, a nossa reunião.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Que horas volta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Às 13 horas.

(A reunião é suspensa às 12h23min.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reabertos os trabalhos e convido o Sr. Daniel Robert Bachmann a tomar assento à Mesa.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço leitura: *“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado.*

Vou passar, então, a palavra ao nobre depoente, Dr. Daniel Robert Bachmann — depois V.Sa. diz a pronúncia correta do seu nome —, pelo prazo de 20 minutos, fazendo aqui a observação de que nós temos sido flexíveis com este prazo. Então, se V.Sa. precisar de um prazo mais elástico ou se não quiser utilizá-lo todo, fica a seu critério.

Com a palavra V.Sa.



O SR. DANIEL ROBERTO BACHMANN - Obrigado a V.Exa. Gostaria de abrir contando um pouco sobre quem eu sou, o que eu faço e o que ocorreu nesse trágico dia. Meu nome é Daniel Roberto Bachmann. Eu sou nascido em Manaus, natural da capital do Amazonas. Sou filho de pais norte-americanos, ambos nascidos nos Estados Unidos, os quais vieram ao Brasil em 1960 para atuar como médicos missionários na região amazônica, se especializaram em medicina de urgência, com foco em doenças tropicais, e passaram 25 anos navegando pelos afluentes do Rio Amazonas — Rio Madeira, Rio Manicoré, Atininga e outros afluentes —, prestando assistência médica de urgência para casos críticos, desde pessoas com ferimentos físicos, e prestando atendimento de urgência, de emergência, encaminhando para os hospitais da região, atuando, inclusive, em conjunto com o projeto do Marechal Rondon, atendendo o povo ribeirinho, em comunidades, nas cidades ao longo do Rio Madeira, especificamente Borba, Manicoré, Humaitá, Porto Velho e pequenas comunidades, como a do Lago Matupiri e... Nesses 25 anos, criaram 5 filhos, dos quais eu sou o caçula. Minha irmã se formou em enfermagem e é missionária também em Porto Velho. Outro irmão meu se especializou em aviação e hoje é piloto missionário na mesma região, dando assistência logística a diversos órgãos não-governamentais para atendimentos de comunidades e tribos indígenas. Ele é piloto na Bacia Amazônica, estendendo até Roraima, Cruzeiro do Sul. Meu outro irmão é missionário na África, onde ele dá apoio a uma tribo indígena no estabelecimento de seu idioma, que não existe escrito, nesse trabalho lingüístico. E outro irmão trabalha com radiocomunicação, comunicação transcultural, ajudando comunidades a disseminar um programa de conhecimento básico sobre saúde, etc., em diversas regiões, como Chaco, no Paraguai, no interior do Brasil, no Nordeste, na África e na Coréia. Eu fui criado no Amazonas até os 15 anos e vivi desde numa casa de palha no Lago Matupiri até em Humaitá, Manicoré e eventualmente Manaus. Eventualmente, na adolescência, vim para São Paulo. Fazendo o colegial, tive exposição à informática. Então, eventualmente me formei tecnicamente na ciência da computação, numa faculdade nos Estados Unidos, atuando numa época, no final dos anos 80, onde havia uma grande iniciativa corporativa do mercado de realizar automação das empresas. Fiz uma transição disso para atuar em desenvolvimento de empresas novas, lançando



uma empresa no mercado de ações, na bolsa de valores. Eventualmente, em 2002, fui convidado para participar de uma nova iniciativa da EMBRAER, que em 2000 lançou o jato Legacy, abrindo um novo negócio, o negócio da aviação executiva, um dos 4 negócios em que a EMBRAER atua. Desde 2002 para cá, minha atuação tem sido na área de desenvolvimento de negócios, mais especificamente em estratégias de comunicação para a versão executiva. Meu trabalho é atuar junto à imprensa, diretamente, e, indiretamente, através de parcerias com fornecedores, parceiros, inclusive clientes, para maximizar a exposição da marca da EMBRAER e dos nossos jatos executivos, nossos serviços de suporte ao cliente nesse ramo, especificamente, ou inicialmente, com o Legacy 600 e, depois, com o lançamento de novas aeronaves menores, jatos Phenom 100, Phenom 300, e um jato maior, o Lineage 1000. Como parte das minhas atividades de comunicação e atuando por meio de nossa assessoria de imprensa e parceiros e entidades do mercado, agências reguladoras, disseminamos o conhecimento dos nossos produtos, das suas características principais, suas vantagens, seus benefícios para os clientes, os nossos serviços de apoio aos nossos clientes, atuando junto com a mídia, procurando essa exposição, nossos clientes, que são frotistas — que o foco deles ou o negócio deles é a aviação em si. No caso desse cliente, a ExcelAire, ela atua na região nordeste dos Estados Unidos, no Estado de Nova Iorque, e, ao ter planejado receber a aeronave, o Legacy 600, convidou um jornalista, Joe Sharkey, do *The New York Times*, um colunista sobre viagens e negócios. E, procurando ganhar mais exposição na região onde atua, a ExcelAire o convidou para vir acompanhar o recebimento da segunda aeronave que a ExcelAire estaria recebendo no mês de setembro e o convidou para conhecer a EMBRAER, conhecer o fabricante dessa aeronave que eles iriam receber, conhecer a própria aeronave em si, voar na aeronave, conhecer os benefícios e todas as vantagens da nossa aeronave, do ponto de vista de conforto, desempenho e suporte. E, para tal, na data de 27 de setembro, nós recebemos esse jornalista em São José dos Campos, nas instalações da EMBRAER em São José dos Campos, e apresentamos a empresa, toda a nossa atuação na área comercial também, e o levamos à nossa unidade de Gavião Peixoto, uma unidade de testes de aeronaves e futuras instalações da produção das aeronaves Phenom 100 e 300. Apresentamos todo o nosso negócio de



aviação executiva, nossos planos, nossa visão, nossos produtos, nossos serviços, para que, quando ele escrevesse sobre a ExcelAire, o mercado e falasse sobre o produto, estivesse munido de todas as informações que o possibilitasse qualificar os produtos, os serviços e a empresa. Nesse dia 27, uma quarta-feira, ele foi recebido em paralelo a um processo de entrega de aeronave que a ExcelAire estava realizando. Então, nós não participamos do processo de entrega em si, mas realizamos em paralelo atividades para que o jornalista ganhasse o máximo de conhecimentos sobre a empresa e os produtos. Então, fizemos o vôo de demonstração com o jornalista e, na sexta-feira, dia 29, foi programado para as 14h o vôo de retorno da aeronave para a matriz da ExcelAire. O processo de entrega havia se finalizado. Ocorre um fechamento, do ponto de vista financeiro, contratual; ocorre também uma transferência de propriedade efetiva, onde o avião já decola com o registro de aeronave com matrícula norte-americana, nesse caso, N600XL, a November 600XL, portanto já uma aeronave registrada junto à entidade certificadora norte-americana. Para, então, partir, recebe, por final, o certificado de aeronavegabilidade, que é um certificado entregue pela entidade certificadora para cada aeronave. Às 14h, o grupo, nossa equipe de apoio de entregas, que consta de um grupo de pessoas que finalizam comercialmente a venda, e o nosso pessoal comercial, no caso o Sr. Henry Yendle, nosso vendedor da região do mercado ExcelAire, todos nos agregamos junto à aeronave para sua partida e, tanto o cliente como os pilotos e a aeronave recebeu todo o apoio da nossa equipe de solo, abastecimento da aeronave e todos os preparativos. Então, efetivamente quem estava a bordo são as seguintes pessoas: o comandante, o capitão Joseph Lepore; o co-piloto, Jean Paul Palladino — esses são os pilotos do cliente. Os passageiros eram 5. Dois passageiros eram do cliente ExcelAire, um deles, o Sr. David Rimmer, ele é Vice-Presidente sênior da empresa. Quem o acompanhava era o Sr. Ralph Michelli, que é Diretor de Operações e chefe dos pilotos. Apoiando o cliente em todo o processo de venda, de entrega, o Sr. Henry Yendle, nosso vendedor da EMBRAER, também acompanhava. As outras 2 pessoas eram esse jornalista, Joe Sharkey, do *The New York Times*, e eu mesmo. Então, esses 5 passageiros. Nós entramos a bordo, cumprimos os pilotos...



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Desculpe-me. O senhor falou em 5 passageiros. Eu anotei David Rimmer, Ralph Yendle...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Ralph Michelli.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Ralph Michelli.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Esses 2 passageiros são do cliente ExcelAire.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Joe Sharkey...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Joe Sharkey, jornalista do *New York Times*...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... o senhor...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... e quem seria o 5º passageiro?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Sr. Henry Yandre, empregado da EMBRAER, vendedor nos Estados Unidos. Então, os preparativos antes da decolagem ocorreram e em torno de duas e cinquenta decolamos, partimos no sentido sul da pista, em direção ao litoral, e fizemos a volta ao sentido norte e, nessa ascensão, durou, talvez, em torno de 20, vinte e poucos minutos, todos estavam posicionados dentro da aeronave, os 2 pilotos estavam na cabine, o Sr. Henry Yandre estava na parte dianteira da cabine de passageiros e... Para ter uma ordem de grandeza, gostaria de dar uma dimensão do jato Legacy. Seria aproximadamente o comprimento desta sala, onde, na frente, digamos, caberiam somente 2 pilotos, para o nariz da aeronave, o aviônico aqui; haveria porta de entrada — para quem olha para a aeronave, fica do lado direito; separando a cabine de pilotagem da cabine de passageiros, existe uma *galley* de aproximadamente 2 metros de comprimento, onde, do lado esquerdo, existe todo um aparato, existe equipamento — microondas, forno, geladeira, armazenagem, pia, lugar para guardar os copos e pratos —, tudo para servir, obter um serviço de bordo completo para aproximadamente 13 passageiros, que é a configuração típica. Do lado direito, um centro de entretenimento com DVD's, etc. e uma alternativa para ou 1 lavatório dianteiro ou 1 novo armário. Passando dessa copa, então, começa a cabine de passageiros, e nossa grande vantagem, no Legacy, é o fato de que, na categoria supermédio, dentro da aviação executiva, de jatos executivos, o Legacy é o único



que tem essas 3 zonas de cabine. As 3 zonas de cabine são: a seção inicial, que envolve uma configuração de 4 poltronas giratórias que rotacionam, que reclinam, etc; um espaço; e uma segunda zona de cabine que tem uma mesa de conferência para 4 passageiros, umas cadeiras em frente e, no final, na última zona, uma parte de divã. Então, estávamos posicionados e distribuídos nisso. Então, uma vez decolando, na parte ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor me permite?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Existe uma porta entre a cabine de comando e o resto do avião? Uma porta de separação?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Existe uma porta...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Uma porta que fecha a cabine...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Existe uma porta que separa a cabine de pilotos da...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do restante da aeronave.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ...do restante da aeronave. E, imediatamente à copa, a cabine do Legacy, talvez, que em anos de aviação comercial vejo uma porta inteiriça e tenho o costume de ver alguém entrando na cabine, o Legacy...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E os 13 passageiros, quando o avião decola, podem sentar-se em qualquer uma dessas...?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Podem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todas elas têm esquema de segurança?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Todos os assentos têm cintos de 3 pontas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os 13 lugares são... com essa... considerando esses espaços?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim. São 4 poltronas na primeira zona de cabine...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na segunda zona de cabine, nessa configuração típica... há diversas configurações, o Legacy é maleável.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na segunda zona de cabine, nesse caso dessa aeronave específica, 4 poltronas com uma mesa de conferência que pode ser baixada para uma mesa de café no meio e na terceira zona tem um divã, um sofá que pode tornar-se um leito e, face a isso, 2 poltronas, uma em frente à outra. Então, ocupávamos da seguinte maneira: na primeira zona, tinha o Henry Yandre sentando de frente para... de face para a frente da aeronave, e o Sr. David Rimmer na outra poltrona do lado dele; na segunda zona, eu estava de face para a frente da aeronave e, na minha frente, o jornalista Joe Sharkey de face para o fundo da aeronave, olhando para lá; e, na terceira zona, o Sr. Ralph Michelli. Então, decolamos e, depois de um período de 20, 25 minutos, os passageiros...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Desculpe, o Sr. Henry estava onde?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Ele estava na primeira zona, na poltrona de face para a frente da aeronave. Existe uma poltrona que é de face para o fundo da aeronave, onde existe uma parede e tem aquele familiar *air show*, é um monitor que mostra a aeronave sobrevoando o Globo e mostra temperatura, velocidade, essas coisas. E o David Rimmer também de frente para a aeronave, mas, ao lado. Então, ao decolarmos, depois de uns 20, 25 minutos aproximadamente, os passageiros, nós 5, agregamos ao redor dessa mesa de conferência onde o Jan estava e também o jornalista e abrimos o mapa do Brasil, mais especificamente focando na parte amazônica, onde eu descrevi minha infância com jacarés, cobras, sucuriju etc., pescando.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor é brasileiro?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Nascido no Brasil?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu nasci na cidade de Manaus. E então, como nós... havia uma escala em Manaus para que a aeronave, então, seguisse viagem de volta para os Estados Unidos e, assim, os passageiros fizessem a imigração de saída. Essa escala para Manaus é até onde eu iria e retornaria de volta para a fábrica. Nós estávamos só falando sobre o Amazonas e toda a situação e que, em Manaus, teríamos algumas atrações turísticas — encontro das águas, visitar vitórias-régias, visitar jacarés. Isso era uma possibilidade. Estávamos falando



sobre isso e conversando. Isso levou bastante tempo, não sei, meia hora, 40 minutos, 45. Então, terminando isso, cada um voltou para seu lugar, para os mesmos lugares que eu já descrevi antes no avião. Nesse caso, nós não tínhamos serviço de bordo, cada um buscava água, refrigerante, o que tinha; tinham sanduíches, e houve uma movimentação natural, a porta da cabine de pilotagem estava aberta o vôo todo e, então, quando a gente passava lá, um ou outro, seja o jornalista ou nós mesmos, o Henry, a gente falava: “E aí, tá tudo bem? Como é que está?” E olhava pelo visor frontal, porque toda a outra visão na cabine é lateral. E isso prosseguiu normalmente, as pessoas estavam lendo livros, trabalhando, estavam no *laptop* vendo alguns documentos e, em algum dado momento, eu mesmo levantei, fui buscar uma água, o Henry me encontrou na copa e nós sentamos juntos na poltrona. Então, ele voltou para o assento dele de face, na primeira configuração, na primeira zona de face para a frente da aeronave, e eu sentei justamente de costas para o *air show*, que estava aqui, para essa parede. Existe uma outra parede no fundo que também tem um *air show* e... Então, ficamos conversando, etc. e, como tínhamos... isso era 4 e pouco, alguma coisa, havia abaixo de nós uma camada fina de nuvens, mas bem abaixo o sol estava se pondo, estava a noroeste, digamos, do nariz da aeronave, e ele, então, como essas nuvens acabaram, ele viu o reflexo de um rio e disse assim: “Daniel, aquele rio ali é o rio Amazonas?” Eu achei muito cedo para estar no Amazonas e só olhei para trás no *air show* para conferir a posição da aeronave e ver que a gente estava à esquerda, a noroeste de Brasília, mas, eu falei: “Não, não pode ser o Amazonas; pela dimensão, muito provavelmente, é o rio Xingu”. E então eu falei: “É, mas eu vou verificar”, porque os clientes em si etc. gostam dessas curiosidades. Então me locomovi à cabine e a porta estava aberta. Chegando lá, o Jan Paladino, na posição da direita, estava com uma carta de navegação aberta ali na região, à esquerda o Joe Lepore navegando e eu pedi a atenção deles: tinha só uma curiosidade, se podiam identificar no mapa qual rio era aquele. E o Jan Paladino comentou, fez uma... identificou onde a gente estava, vendo a posição da aeronave, e falou: “Aproximadamente umas 180 milhas náuticas de noroeste de Brasília”. E localizei o rio e voltei e confirmei com o Henry e falei: “Realmente é o rio Xingu. A gente está entrando aqui na mata, vai começar a mudar a vegetação”. Expliquei sobre a



vegetação lá de onde a gente estava, em São José dos Campos, entre duas serras, Serra do Mar, Serra da Mantiqueira, o cerrado aqui, meus pais moram aqui em Anápolis. Então toda essa mudança era visível, uma vez que não tinham mais essas nuvens. Então começou a Mata Amazônica a ficar à vista. E, conversando sobre isso, em dado momento o Joe Lepore passou por nós, passando pelo corredor da copa, no sentido ao fundo da aeronave, onde havia o lavatório. Então, ele passou por nós, passou pelo Joe Sharkey, pelo David Rimmer, e eu o vi entrar no lavatório. Lá no fundo estava o Ralph Michelli, e alguns minutos depois ele voltou. Passando de volta, cumprimentou o David, comentou alguma coisa, passou por nós e também comentou alguma coisa, e conversamos um pouquinho. E ele só dizendo: "Aí, está tudo bem, a temperatura, a paisagem, vista, tudo, o céu está limpo agora, especialmente". Beleza. Ele voltou então para a cabine e alguns minutos depois, eu não lembro exatamente quanto, mas sentimos um... eu de costas para essa parede, senti um choque muito forte e um eco muito grande, um eco não auditivo, mas senti a vibração dentro... senti a vibração no corpo, mesmo, como se tivesse levado uma paulada mesmo. Então, olhando para o fundo da aeronave, a reação da aeronave foi assim, houve um baque e uma movimentação, depois a aeronave voltou para a posição natural e começou uma sucessão de alarmes disparando na cabine de pilotagem. Nós não conseguíamos entender o que tinha acontecido. Imediatamente nossa atenção voltou para esse lado de cá, que seria a asa esquerda, estaria aqui, onde vimos que o *winglet* estava faltando. Então tentamos... demorou um tempinho para a gente entender, conceber, lá, a situação que estava ocorrendo, totalmente anormal, e então nos reposicionamos para uma emergência; experiente com os alarmes, eu mudei de assento, fiquei de face para a frente, de face para... de face para a frente da aeronave e, olhando pela janela, vendo a asa, o *winglet* faltando, então começamos uma movimentação. Primeiro sentamos, com o cinto de segurança, pusemos os 3 pontos, e olhando ao redor e tentando assimilar isso. E "Puxa, o que será que foi isso? Alguma coisa acertou a gente". O Rimmer exclamou: "Fomos atingidos". E a gente pensou: "Puxa, mas aqui, uma ave, alguma coisa", e logo, imediatamente depois, racionalizando: "A essa altitude não tem como". Mesmo no oeste do Brasil, um condor não teria como chegar àquela altitude. A gente: "Será que é um balão meteorológico, alguma coisa?". Então... mas aí a nossa atenção



voltou para conhecer a extensão das avarias, e o Ralph Michelli, diretor de operações do cliente, veio do fundo da aeronave. Ele estava olhando pela janela e ele veio para a frente da aeronave e repassou, ele comentou que o estabilizador horizontal lá atrás — ele conseguia ver para cima da aeronave lá — estava quebrada uma ponta, que é um revestimento do mecanismo, e o *winglet* também, e havia uma irregularidade na parte traseira da asa esquerda. Então, nós confirmamos realmente e começamos a procurar ao redor, cada um do seu ângulo de janela, etc., para ver se havia algum outro tipo de avaria, se... Então, houve uma movimentação no sentido de manter os pilotos atualizados sobre o progresso da situação. A asa, ela é composta de algumas partes, a parte que ajuda a navegar, a movimentar, ela tem uma... a frente dela, aquela parte redonda que a gente vê, nós chamamos de borda de ataque; essa parte estava se separando do resto da asa, formando uma abertura, e havia combustível vazando em cima da asa e a superfície da asa estava se separando da estrutura e abrindo como um lenço ao vento, como se fosse um papel. Então, era, evidentemente, uma situação grave. A gente monitorou isso e reportou ao piloto, as diferentes pessoas interagindo, o Ralph, o Henry. O comentário que veio de volta era no sentido de: “Está difícil de segurar isso aqui, vê se está... como é que está a asa”. Então, a asa estava daquele jeito mesmo, ela sofreu uma avaria no sentido de ser puxada para trás, causando essa irregularidade, uma espécie de “corrugamento” aqui no fundo da aeronave, da asa, e para cima. E, fazendo isso, o vento, o ar vindo, a aeronave basicamente estava sendo forçada a virar para a direita. E por isso, então, o piloto teve que puxar o manche todo para a esquerda para poder voar reto. Foi tomada a decisão por ele de “Vamos descer aonde puder, porque assim não dá para persistir”. Então começamos a descer rapidamente, e as pessoas estavam todas focadas em contribuir de alguma maneira ou entender, obedecer ordens no sentido de fazer o que pudéssemos para sempre manter uma comunicação constante da situação. E ao descermos, como já tinha limpado as nuvens, a gente conseguia ver o solo. Todos nós procuramos, pelas janelas próximas a nós, pistas, alguma coisa, uma abertura, um campo limpo, qualquer coisa, porque não sabíamos quanto tempo a asa ia agüentar. Então, nesse sentido, nós procuramos isso e o piloto estava procurando um destino, tanto que em um dado momento, quando estava o Ralph, o Ralph tinha ido primeiro lá para a



frente, o Henry estava um pouco atrás, o David estava lá com o repórter, a gente se movimentou bastante, mas em um dado momento eu estava perto do Henry e o Henry me passou um manual, um livro que tem as cartas e ficou pedindo para eu olhar o SBAT. Então, tendo localizado no papel, e procurando outras alternativas, então a gente estava antenado para receber alguma instrução. Então, o Henry comentou: “Já tem esse destino, o SBAT já está no computador, vamos seguir, mas vamos procurar outras alternativas”. Então, vinha descendo, eventualmente chegamos bem próximo ao solo, a gente estava a menos de 100 metros do solo, olhando ao redor, tudo, qualquer tipo de pista de fazenda, qualquer abertura. Estava no limite, já, de manobrabilidade. Na região, as árvores do Amazonas são facilmente de 40, 50 metros, e tem a variação do relevo. Então, em diversos momentos as árvores passavam bem próximas, debaixo da asa, e os alarmes soando continuamente. E estávamos voando reto, mas o avião fica numa posição mais íngreme, procurando sustentação. E o vôo não é tão macio, tão, tão, digamos, suave quanto é lá no alto e tudo o mais. Então estávamos procurando. Eu procurando ao redor e eu localizei pela janela, eu vi uma pista que... nós estávamos voando nesse sentido, a pista estava mais ou menos aqui, quer dizer, eu conseguia ver, só que não tinha como, ele não tinha como manobrar para a esquerda para poder realinhar com a pista. Então, isso foi vendo, a pista foi chegando etc. e a pista está ali, eu comuniquei, o David estava lá atrás, e nós passamos por cima. Eventualmente chegamos, não precisou parar em lugar nenhum, tinham uns, tinham algumas... uns campos um pouco abertos ali, mas ia ter que ser uma... nada estruturado. Então, vi a pista, e quando nós chegamos nela o avião rolou bastante para a direita e circulamos ao redor dessa pista, mas bem próximos às árvores e tentando conseguir voltar para cá, porque não havia como ter feito uma manobra normal de abordagem. Então, quando demos a volta, chegamos na pista, foi uma freada muito brusca — os motores reversos acionam; todo mundo estava de cinto — e causou realmente uma restrição muito forte. Assim que paramos, teve uma viatura; então, nós nos identificamos, por ser uma base militar, que orientou; o piloto me chamou e pediu, ou acho que o Henry me chamou e disse: *“Daqui para a frente, caso eu precise de alguma coisa...”* Já estávamos parados; então, seguimos a viatura que nos posicionamos no pátio. Abrimos a nave, ainda incertos se havia alguma outra



conseqüência, ou seja, fumaça ou algum outro estilo de problema. Fomos atendidos pelos oficiais da Base e os pilotos permaneceram na cabine, realizando os procedimentos. E, então, começamos a interagir com os oficiais; realizei a tradução para eles, sendo o único a bordo que falava português; e trouxeram escadas, etc. para a gente avaliar realmente a extensão dos danos.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Os pilotos não sabiam que era uma base militar?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, não antes de chegar, porque....

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eles não sabiam onde estavam pousando?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Quando os aeroportos aparecem para o piloto, ele seleciona um destino, e o avião os leva até lá; viemos a saber que a base em si era militar, eu vim a saber, quando cheguei ao solo. Em algum momento da comunicação, em que houve uma triangulação com outro avião, entendo que tenha sido comunicado que era uma base e que não permitia que aviões civis aterrissagem. Mas havia sido declarada uma emergência, então, eles puderam aterrissar. Aí houve uma cooperação de outra aeronave com o controle de Brasília para deixar isso claro, que já estávamos teclando a emergência. Então, foi um pouso de emergência, e por isso; pudemos aterrissar nessa base de Cachimbo. Assim que aterrissamos, esses procedimentos de avaliar a extensão, estabilizador, a asa e tudo mais. Fui até a esse aeroporto, a Base era uns 8 quilômetros dali. Eu interagi com o Coronel Jeferson no sentido de contactar a empresa e falar com meus superiores, relatar o ocorrido e gerenciar a situação dali. E recebi instruções dos meus superiores para cooperar com as autoridades, especificamente o CENIPA, que cuidaria dali em diante. E voltei para a aeronave. Trouxemos as pessoas de volta; fomos acomodados na própria Base. E, então; na manhã seguinte, o Brigadeiro Kersul...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor lembra o nome do superior ou ex-superior? O senhor lembra o nome de quem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Do superior para quem eu relatei?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Só para a questão do contexto, Presidente, só para não perder a linha.



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O superior para quem eu relatei foi o Sr. Luís Carlos Afonso, Vice-Presidente Executivo da Aviação Executiva. Ele me instruiu a cooperar com as autoridades, especificamente o CENIPA, que seria quem cuidaria a partir daquele momento. Então, na manhã seguinte, o Brigadeiro Kersul... De noite, houve toda uma movimentação, focada em resgate. Até esse momento não tínhamos noção do que realmente tinha acontecido ainda. Tinha uma sala do CINDACTA ali perto, dentro do mesmo prédio, mas ainda não havia nenhum sinal do que efetivamente aconteceu. Voltei; buscamos os pilotos e os outros passageiros de volta para a Base. A Base nos acolheu; o coronel Jeferson providenciou alojamento, alimentação etc. para nos estabelecermos, pois já tinha se posto o sol. No Amazonas, o sol se põe 6 horas da noite. Isso era aproximadamente 6 horas. Nós aterrissamos às 5h20 — tem um momento onde passa pela zona de fuso horário, mas em todo caso era 05h25. Então, aproximadamente às 6h, nós trouxemos o pessoal de volta, e aguardamos orientações. Na mesma noite ainda, com o coronel Jeferson, procuramos um esclarecimento sobre o que tinha acontecido. E ele foi me atualizando, mais ou menos, a cada 10 minutos, sobre os estágios que havia — acredito que ALERFA é o nome do primeiro estágio. Então, enquanto 18h15 não chegasse, enquanto o plano de vôo não se concluísse, ele entrou num outro estágio, e me deu uma explicação nesse sentido, de acompanhar o que tinha acontecido; e às 6h30, por aí, ele comentou: *“O Comando Aéreo da Amazônia está à procura de uma aeronave”*. Antes, um pouco, ele tinha comentado de uma pequena aeronave que estava sendo procurada, ainda no controle de Brasília, mas era uma pequena aeronave. Isso, imediatamente, provocou um susto — eu não repassei isso para os passageiros; eles estavam em outro local. Eu estava ali gerenciando a situação entre a Base e os meus superiores. Então, o primeiro sinal foi esse, de uma pequena aeronave; o segundo sinal foi *“Olha, tem uma aeronave, e parece que é uma aeronave comercial que estava destinada à Brasília, para chegar às 18h15min”*. (Pausa). (Emocionado.) Licença. Aproximadamente, acredito que, às 18h45min, alguma coisa assim, o coronel Jeferson me informou que o Comando Aéreo tinha confirmado o desaparecimento de uma aeronave da Gol, vôo 1907 com ... (Pausa prolongada.)



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, para ajudar, nós pedimos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Sa. desejar, suspendemos a sessão por alguns minutos. Não há nenhum problema. Queremos que V.Sa. se sinta confortável e que nada lhe afete mais do que o que já...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vamos suspender por 5 minutos.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, eu estou...Eu preciso passar, se não vou ter que começar de novo. Tudo bem, vamos continuar. Eu vou...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós queremos fazer o melhor que for.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero propor que se suspenda por 5 minutos, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Cinco minutos, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, vamos suspender por 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pergunta se ele pretende continuar, para não perder o raciocínio.

(Sessão suspensa às 14h06.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos reabrir a nossa reunião. Vamos dar por encerrada essa primeira parte da exposição do Sr. Daniel Robert Bachmann e vamos então passar à fase de perguntas.

Eu quero explicar a todos que nós fizemos questão de deixar bem claro para o depoente que ele não deve ultrapassar nenhum limite. Vai ficar a critério de dele. Na hora em que ele sentir que está numa pressão grande ou que ele está se sentindo desconfortável, a gente pára, suspende, encerra. Se precisar ir ao posto médico, nós o levaremos. Mas nós não queremos, de maneira nenhuma, que ele se sinta forçado. Que ele fique absolutamente à vontade. Em primeiro lugar, vamos cuidar da segurança da sua saúde, que é de responsabilidade de todos nós, evidentemente.

Então vou passar a palavra ao nobre Relator, Marco Maia, para que ele formule as suas questões, e o depoente fique inteiramente à vontade para não



esconder nada. Na hora em que se sentir mal, por favor, pelo amor de Deus, nos comunique, que é para a gente encerrar, suspender, não forçar coisa nenhuma aqui.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Obrigado, excelência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Boa tarde. Uma boa tarde ao Sr. Daniel Robert.

Dizer que sua presença nesta CPI, ela é importantíssima, porque ela vai nos ajudar a compreender um pouco mais o que aconteceu durante aquele dia do fatídico acidente que envolveu o avião da Gol.

Eu queria, de antemão, tranquilizá-lo, porque nós aqui não queremos simplesmente identificar a culpa de "A" ou de "B", ou qual foi a responsabilidade naquele acidente. Muito menos a nossa intenção aqui é a de julgar alguém. Mas nós temos a tarefa e a atribuição de fazer esse processo de investigação que possa nos dar elementos, que possa esclarecer fatos que tenham sido, em alguma medida, motivadores do acidente mas também dessa crise no setor aéreo que nós vivemos aqui no Brasil principalmente depois do dia 29 de setembro. Portanto o seu depoimento aqui, ele é peça chave na busca da plena verdade quanto àquele episódio e vai contribuir, e muito, para que não se repitam mais fatos ou circunstâncias como aquela que transcorreu durante os minutos que antecederam o acidente e que aconteceram após o acidente.

Mas quero também lhe deixar aqui com toda a tranquilidade, com toda a serenidade para responder os questionamentos sem se sentir, de forma alguma, pressionado ou — de forma alguma, sem a intenção — constrangido em responder qualquer um dos questionamentos. E sei que os nossos Deputados e Deputadas aqui tentarão também agir da mesma forma e com o mesmo intuito.

Em primeiro lugar eu vou lhe fazer algumas perguntas, mais para compreender o processo do seu papel nesta viagem. Depois vou fazer alguns outros questionamentos em relação à viagem, em relação ao acidente propriamente dito e à sua percepção dos fatos que lá ocorreram.

É claro que um dos temas importantes para este processo interrogatório é a degravação da caixa-preta do Legacy, a que, infelizmente, este Relator não teve acesso ainda, em função de que essas informações, Sr. Presidente, não chegaram ainda a esta CPI de forma oficial.



Eu volto mais uma vez aqui a ressaltar que me parece que nós teremos que fazer uma conversa talvez com o Presidente da Casa, o Deputado Arlindo Chinaglia, para que se possa fazer um procedimento que apresse a chegada desses documentos a esta Casa de forma oficial e para que nós e este Relator possamos ter essas informações de forma mais precisa, que pudesse orientar inclusive o depoimento que nós estamos tomando neste momento. É verdade que o Deputado Vic Pires tem esta informação, mas, como ele mesmo disse aqui no dia de ontem, ele não produziu nenhuma cópia desta degravação da caixa-preta, e muito menos forneceu uma cópia a este Relator, prometendo, se comprometendo de fazer isso ao final desta sessão.

Então alguns questionamentos que eu irei lhe fazer serão questionamentos baseados...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, Sr. Relator, deixando aqui registrado que uma grande parte dos membros aqui disse que de nada serviria essa cópia. Apenas para deixar registrado que não tinha validade essa cópia que eu tenho...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que não foi a posição deste Relator. V.Exa. é testemunha.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria deixar registrado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quero registrar que eu aguardei, conforme foi prometido pelo nobre Vic, que ontem ele forneceria as cópias não só para V.Exa., Relator, mas para todos nós e para a imprensa. Infelizmente, eu acho que só a imprensa que teve acesso. Nós não tivemos ainda.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. A imprensa não teve acesso. Eu desafio qualquer jornalista...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O processo não chegou aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...que tenha tido acesso, a não ser pelo que ouviu eu falar aqui ou aqui mostrar para todos aqui. Eu prometi que seria entregue ontem porque eu achava que o depoimento do Sr. Daniel seria ontem e eu gostaria de entregar após o depoimento. Ontem, ao final do dia, é que eu fui saber que o depoimento dele seria hoje...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu fiz essa questão aqui só para que, Sr. Presidente, nós tivéssemos a premissa de que é preciso fazer alguma intervenção junto às autoridades que são responsáveis pelo inquérito, como o Ministério Público do Mato Grosso, para que mandem para cá os documentos que já fazem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, Sr. Presidente, me permitam. Com todo o respeito que eu tenho ao Presidente, eu acho que o Presidente, ele tem poderes, aqui, como Presidente da CPI, de pedir que a Polícia Federal faça uma diligência ao Comando da Aeronáutica e pegue esses documentos todos que nós solicitamos e que até agora não foi atendido. É isso o que tem que ser feito. Porque temos 30 dias de CPI e não chegou um documento que nós pedimos aqui. Eu tenho essa transcrição aqui há mais de 1 mês. Eu peço ao Presidente, que tem esse poder e que é de uma competência que eu faço questão de deixar registrada, para que ele use esse poder de CPI e peça que a Polícia Federal, aliás, determine que a Polícia Federal vá buscar esses documentos lá e traga para a CPI, senão nós vamos ficar aqui perdidos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, já chegaram inúmeros documentos à CPI. Já há vários documentos. O que é que está nos faltando ainda? Essa questão da caixa-preta. Porque nós fizemos um ofício dirigido à Polícia Federal pedindo que eles remetessem um inquérito para nós, logo que veio aqui o Renato Sayão. Quando o ofício chegou à Polícia Federal, eles tinham enviado o inquérito para a Procuradoria da República. Aí nós tivemos que fazer um outro ofício, para a Procuradoria da República. Quando o ofício chegou à Procuradoria da República, o inquérito tinha ido para o Juiz Federal. Aí nós tivemos que fazer um outro ofício, para o Juiz Federal. O ofício chegou num dia, no mesmo dia ou no dia seguinte o juiz me telefonou dizendo que estaria mandando tirar as cópias, que seriam umas 5 mil cópias, não sei o que lá, uma quantidade vultosa, e que estaria enviando essas cópias para a gente. Então... Eu vou checar isso hoje, mas, se não chegaram, devem estar chegando a qualquer momento, porque o Juiz já se comprometeu comigo, num telefonema que ele deu, mandando essas cópias.

O que está atrasado de fato é a informação da Aeronáutica, que mandou uma parte da informação, mas está faltando ainda o restante. E eu fiz um ofício dando um prazo à Aeronáutica para que me enviasse essas cópias. Então está tudo correndo,



digamos assim, dentro dos óbices e das dificuldades normais. Se o inquérito estava na Polícia Federal, nós deveríamos mandar o ofício para a Polícia Federal, não poderíamos adivinhar que ele já tivesse sido mandado para a Procuradoria. Quando mandamos para a Procuradoria, a Procuradoria tinha sido célere e já tinha mandado para a Justiça Federal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas não tinha uma cópia? Porque eles poderiam tirar uma cópia para nos mandar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É exatamente a cópia que estão tirando.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, me perdoe. Longe de discordar de V.Exa. — eu jamais poderia discordar —, mas eu acho que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós não estamos num sistema militarista aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quase.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. pode discordar à vontade.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Longe de discordar, mas eu acho que nós poderíamos fazer esse pedido, esse ofício, para a Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já foi feito para a Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A Aeronáutica tem a caixa-preta, a Aeronáutica tem livro de ocorrência de todos os CINDACTAs.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O inquérito da Polícia Federal tem tudo isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O inquérito da Polícia Federal é uma coisa, mas o senhor tem o poder de mandar buscar lá na Aeronáutica agora e chegar até o final da noite aqui. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Inclusive, no inquérito da Polícia Federal tem aquilo que talvez seja das coisas mais importantes para nós aqui, que é a perícia feita.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - É o relatório. Isso para nós é importante.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A perícia que foi feita pelos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós estamos aqui também fazendo um inquérito. Não quero abrir polêmica. Só quero dizer que o senhor tem todo...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou devolver a palavra ao nobre Relator, Marco Maia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - ... casa preta, é caixa-preta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dando continuidade aqui, só fiz esse relato e esse questionamento porque eu acho que as informações precisam de fato chegar, até para que... E eu quero inclusive dizer isto, que o processo de investigação, ele tem nos propiciado inclusive avaliar convicções anteriores em relação ao que nós vínhamos aqui investigando. Inclusive a sua presença aqui, Sr. Daniel, ela se coloca com esta importância e ela apareceu no processo de investigação produzido por esta CPI.

Vou iniciar os questionamentos. Há quanto tempo V.Sa. é funcionário da EMBRAER?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Acabei de completar 5 anos. Na época do acidente eram 4 anos e meio, mais ou menos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quatro anos e meio.

E quando o senhor foi contratado na EMBRAER, já foi contratado nessa função de cuidar da área de *marketing* corporativo da empresa?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, para cuidar da área de *marketing* e comunicação da aviação executiva especificamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Da aviação executiva.

O senhor tem conhecimentos de pilotagem? Fez algum curso nesta área? Tem informações básicas sobre pilotagem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, excelência. Tenho informação técnica sobre os produtos, sobre a aviação em si, de natureza mais tópica, mais superficial, o suficiente para auxiliar na promoção dos nossos produtos e serviços, e conhecimentos gerais sobre aviação, mas não especificamente de pilotagem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pilotagem não.



V.Sa. já depôs no inquérito da Polícia Federal ou foi convocado para depor no inquérito policial militar instaurado pela Aeronáutica?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu fiz depoimentos na Polícia Civil, no sábado posterior ao acidente. Fomos levados após... Na Serra do Cachimbo, o dia inteiro prestamos os depoimentos ao CENIPA. No final do dia, fomos levados pela FAB para Cuiabá, onde prestamos depoimentos das 20h até às 5h da manhã para o delegado da Polícia Civil. Numa data posterior, fui convocado pelo Delegado Renato Sayão para fazer um depoimento aqui em Brasília para o processo da Polícia Federal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse depoimento para o Delegado Renato Sayão, ele se deu depois da divulgação da caixa-preta do Legacy ou antes da divulgação da caixa-preta?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A divulgação da caixa-preta, para mim, pelo menos, foi por meio da imprensa. Acho que foram partes, em frações, mas o depoimento para o delegado eu não me recordo a data exatamente. Mas nós temos à disposição aqui o próprio depoimento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. nunca foi questionado sobre as conversas que houve entre V.Sa. e os pilotos, os pilotos e V.Sa.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem sobre as conversas que houve no vôo? Nunca houve esse questionamento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em nenhum depoimento que V.Sa. tenha dado isto porventura foi questionado?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Não foi alvo de nenhum depoimento, nem entrevista pelo CENIPA, também não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nenhum questionamento.

Por que que o senhor avalia que não foi questionado? Por que não tinham as informações ainda ou por que não era relevante ao acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não sei avaliar se quem me perguntou nem se o Delegado Renato Sayão tinha ou não as informações. Eu não sei dizer sobre... Eu imagino que não tenha tido informação.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

V.Sa. viajava na parte de trás da aeronave, e a porta da cabine estava fechada, portanto V.Sa. não tinha um contato direto com os pilotos. Esse contato, ele deveria se dar de forma eventual. Eu queria perguntar a V.Sa.: V.Sa., de onde estava, poderia acompanhar o diálogo dos pilotos, o que eles conversavam entre eles?

Mas, antes disso, V.Sa. fala e entende bem a língua inglesa?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, excelência. Meus pais, norte-americanos, me apresentaram a língua. Minha língua materna é o idioma inglês. Eu estava posicionado inicialmente no centro da aeronave, na segunda zona de cabine de passageiros, onde, em vista do revestimento interno da aeronave, com isolamento acústico etc., é impossível ouvir muitas vezes conversas de uma zona próxima, quanto menos da cabine, apesar de a cabine de pilotagem estar com a porta aberta o vôo inteiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então V.Sa. não conseguia escutar a conversa entre os pilotos.

Na degravação da caixa-preta que nós visualizamos aqui existem conversas de uma terceira pessoa, uma gravação de falas de uma terceira pessoa na cabine durante a decolagem e depois por cerca de 1 hora durante o vôo. Esta pessoa era V.Sa.?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, excelência. Na cabine de pilotagem existe, além dos próprios dispositivos do piloto e do co-piloto, existe um microfone na cabine de pilotagem que capta conversas, sons, todos os sons dentro da cabine. Há também um outro dispositivo, disponível para qualquer passageiro, qualquer outra pessoa, contanto que os pilotos permitam que essa pessoa participe da comunicação. Mas, no caso, a porta aberta, ela também captaria quem estivesse ali na copa, uma vez que não é possível entrar dentro da cabine do Legacy, a não ser os pilotos. Então, qualquer pessoa. Como eu descrevi mais cedo, nós, em diversos momentos, estávamos ali perto da copa, cumprimentávamos os pilotos... Então, aquele microfone não é dedicado para um passageiro ou uma pessoa, ele capta... Digamos fosse um acesso público. Ele capta os sons que são...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas um acesso público à cabine?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A porta estando aberta, o microfone capta conversas...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O microfone da cabine...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Da cabine.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... é que capta conversas de fora da cabine?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, eles captam conversas de alguém, digamos, que esteja ali na porta. Em vários momentos, quando a gente... Eu mesmo, quando fui verificar a posição em que nós estávamos, que era o Rio Xingu, me aproximei à cabine e...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existe a possibilidade de sentar uma terceira pessoa na cabine?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Isso é viável se for engajado ou... acionado um terceiro assento, que é retrátil, no fundo da cabine dos pilotos — ele retrai e se expande e permite que alguém sente lá e fique restrito e...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Alguém sentou nesse lugar durante o vôo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, Excelência. Em nenhum momento o que é chamado de *jump seat* da cabine de pilotagem não foi ocupado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não foi ocupado.

Quem foi... Porque a degravação da caixa-preta dá a impressão de que alguém ficou ali conversando com os pilotos por praticamente 1 hora. E era um diálogo com proximidade. É isso, Deputado Vic Pires? Praticamente 1 hora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estava apenas aqui ouvindo. Eu já fiz alguns vôos em avião executivo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É só para dizer se é esse o...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, então, se é interrogatório, eu não posso falar. (*Risos.*) Eu quis dizer apenas que da cabine onde eu sento como passageiro eu não consigo conversar com o comandante, em hipótese alguma. Só se ele gritar muito de lá e eu gritar muito daqui. Não há a menor possibilidade — a menor possibilidade —, e num avião muito menor, porque eu nunca tive a honra de voar num Legacy.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado, Deputado Vic.

Mas quem é que fazia esse diálogo? Teve um diálogo de quase 1 hora ali. Inclusive, quando o avião decolou, essa pessoa fez comentários do tipo: “Vamos decolar depressa” ou “Vamos lá”, sem esperar. E o piloto falou: “Não, precisamos esperar esta situação”. Quem fez esse diálogo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Excelência, eu não tive acesso à transcrição do *Cockpit Voice Recorder*, eu apenas estou ouvindo trechos sendo citados. Como esse microfone não é específico pra um passageiro ou pra outro, eu não saberia indicar exatamente quem foi que falou exatamente o quê e também não saberia dizer a duração e o momento na viagem, que foi de... até o momento do impacto, foi quase 2 horas. Então, o que eu recordo vividamente é que nós andávamos, tínhamos livre trânsito pela cabine de passageiros e da copa e diversas pessoas que em algum momento estivessem lá poderiam interagir com os pilotos. Existe esse terceiro dispositivo, o *headset*, dentro do *cockpit*, que a pessoa, digamos, por exemplo, se ajoelhando ali na beira da porta, poderia interagir. E o Henry Yandre, em algumas ocasiões, esteve interagindo com os pilotos. Mas não saberia... poderia... não saberia dizer qual fala exata associa a quem. Eu teria que, realmente, avaliar detalhadamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. conhecia o plano de vôo do Legacy ou em algum momento foi informado sobre o plano de vôo, essa coisa das altitudes, como ele deveria ir até Brasília, de Brasília a Manaus?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Antes do vôo, não. Eu, naturalmente, sabia o nosso destino e, durante o vôo, por esse monitor que existe na divisória da cabine de passageiros em duas localizações, assim como na aviação comercial, o mapa, com o avião projetado lá e informações como altitude, velocidade, temperatura externa, etc., tempo de viagem, ali é que eu vi diversas vezes que nós estávamos a 37 mil pés.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem passou o plano de vôo aos pilotos na companhia? Houve uma pessoa específica que foi lá e passou o plano de vôo, fez um *briefing* com os pilotos, explicou para eles qual era a rota que eles deveriam seguir, qual a situação que eles deveriam seguir até Manaus?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Excelência, como eu estava acompanhando o jornalista, eu não acompanhei o processo de entrega. Eu acompanhei, sim, o jornalista em apresentar a empresa, etc. Então, não acompanhei as atividades específicas da entrega que envolveriam isso. Então, eu realmente não saberia dizer.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas tem uma pessoa específica da empresa que faz isto, da EMBRAER...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, eu desconheço quem exatamente faz...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA -... esse tipo de procedimento.

O seu colega tinha conhecimento do vôo ou tinha alguma outra informação que V.Sa. não tinha? O Henry.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Henry Yandre?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - No papel dele como vendedor, assim como os outros, acompanha de perto os procedimentos junto aos clientes. Então, ele, no processo de entrega, acompanha as atividades. Então, pode ter acompanhado isso, plano de vôo, alguma coisa, mas pode ser que ele tivesse informação mais específica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em algum momento vocês conversaram sobre esse tema do plano de vôo ou suscitou alguma dúvida o plano de vôo a ser seguido? Ou V.Sa. ouviu algum comentário? Porque alguém estava ali na cabine no momento em que os pilotos receberam a informação de qual a rota que deveriam seguir e qual a altitude. V.Sa. ouviu algum comentário no sentido de que: "Nós estamos fazendo um plano de vôo que não o combinado" ou "o plano de vôo autorizado é diferente daquele que foi entregue anteriormente"? Teve algum comentário dessa natureza?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, Excelência. Não ouvi nenhum comentário desse tipo. E eu estava lá, mais na parte central da aeronave, e não tinha como ouvir, àquela distância, qualquer coisa. Mas não ouvi nenhum tipo de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não era V.Sa. que estava lá na cabine na hora da decolagem?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, na hora da decolagem, na realidade, ninguém estava, porque todos estávamos... todos os passageiros estavam na cabine de passageiros, com cintos colocados, no momento da decolagem; antes da decolagem, nós entramos na aeronave, então passamos ali perto da cabine e tudo, mas no momento da decolagem ninguém estava lá perto do... da cabine, com certeza, porque eu tinha visibilidade da porta da cabine e não tinha ninguém ocupando sequer a copa ou a porta da cabine.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em algum momento durante o vôo V.Sa. ouviu falar em problemas de comunicação? Ou teve alguma fala dos pilotos que abordasse o tema da falha de comunicação, que eles não conseguiam falar com o controle?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Durante o vôo não tive nenhuma indicação desse tipo, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Quanto ao comportamento dos pilotos, eles demonstravam ter total controle da operação da aeronave? Eles conheciam bem a aeronave? Eles tinham a formação adequada? Isto não suscitou nenhuma dúvida a vocês?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Ao conhecê-los, não tivemos nenhuma dúvida ou eles não nos geraram nenhuma suspeita de que houvesse algum tipo de desqualificação ou algo dessa natureza. O que eu sei, de fato, é que, conhecendo os pilotos, tendo-os conhecido, um tem aproximadamente em torno de 9 mil horas de vôo, o Joe Lepore; o Jan Paladino, algo em torno de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor poderia repetir, por favor?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só a quantidade de horas de vôo do...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Joe Lepore, em torno de 9 mil horas; o Jan Paladino, 6 mil e tantas horas, sendo que 300 e tantas horas são na plataforma da aeronave 145, onde antes ele atuava como piloto, na Continental Express, um cliente nosso que utiliza uma frota de mais de duzentos 145.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas os pilotos demonstraram ou comentaram ter alguma dificuldade quanto a algum equipamento especificamente? V.Sa. ouviu algum comentário dessa natureza?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não ouvi nenhum comentário nesse sentido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E qual a sua impressão? Como a porta estava aberta e V.Sa. circulou por aquela área de cozinha, até à porta, qual a sua impressão? Eles tinham alguma dificuldade ou não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Na minha interação com eles, quando eu fui verificar a posição em que estávamos, o Jan Paladino, o co-piloto, estava com a carta de navegação aberta e o Joe Lepore, o piloto, estava navegando. Em nenhum momento me foi passada nenhuma sensação de desconhecimento. A percepção que eu tive deles foi totalmente positiva, nenhum desconforto, nenhum tipo de dúvida ou algo dessa natureza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles estavam tranqüilos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Tranqüilos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. reparou durante o vôo eventuais mudanças ou oscilações de altitude do Legacy por quaisquer motivos, antes de acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É notável... Na ascensão, até se atingir o nivelamento, sempre uma subida ou qualquer mudança de altitude é perceptível. Eu não... Depois do nivelamento eu não senti nem percebi nenhum tipo de mudança de altitude e a tela desse dispositivo *air show*, que demonstra, mostrava consistentemente 37 mil pés.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, me permite...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sentiu alguma dificuldade para eles colocarem o *air show* para funcionar?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor entendeu a pergunta? Se o senhor sentiu?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Se eu senti alguma dificuldade de eles colocarem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De eles fazerem com que o *air show* funcionasse.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu estava já com o jornalista lá atrás, na parte central, eu não percebi nenhum tipo de problema no sistema em si. Não percebi, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em algum momento os pilotos baixaram a altitude para apreciar a paisagem ou por qualquer outro motivo? V.Sa. os ouviu falarem do interesse em bater fotografias, de agir neste sentido de aproveitar a viagem para olhar mais a paisagem ou coisas dessa natureza?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A única referência a fotos e paisagem foi no sentido do nosso próprio destino, que seria Manaus, e do que encontraríamos lá. Houve uma conversa, na noite anterior, sobre uma futura entrega e que eles gostariam de poder voltar para também receberem essa futura aeronave. E alguma conversa sobre o Rio de Janeiro, alguma coisa assim. Mas só isso. Durante o vôo não houve nenhum tipo de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. ouviu essa conversa anterior?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, anterior à... Como... Essa era a segunda aeronave que esse cliente receberia, estava recebendo e havia outras aeronaves pra receber. Pelo menos mais uma aeronave programada pra receber. E é muito comum... Eu tenho acompanhado outras interações com clientes, às vezes, e eles ficam muito impressionados com o Brasil, com o calor humano do brasileiro e das... e tudo o que eles vêem aqui, as paisagens, etc. E o Rio, naturalmente, tem um atrativo e muitos deles comentam com a gente. O próprio repórter falou: "A próxima vez eu quero vir mais cedo pra poder visitar o Rio". Temos... Isso é um comentário muito comum, recebemos de todas as pessoas sobre quererem voltar com mais tempo pra poder visitar o Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Embora não seja sua função na EMBRAER, V.Sa. certamente tem algum conhecimento sobre os equipamentos que estão embarcados em uma aeronave Legacy, mesmo que empiricamente ou apenas por observação. V.Sa. sabe o que é um *transponder* e para que serve?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Meu conhecimento técnico sobre os equipamentos e sistemas é limitado, é mais superficial, é voltado a entender realmente os benefícios, mas eu entendo que um *transponder* se comunica com outras aeronaves, controle de tráfego aéreo, de uma maneira a indicar sua existência e posição. Mas meu conhecimento é limitado sobre isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. ouviu os pilotos comentarem que desligariam o *transponder* ou viu o equipamento ser desligado?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Eu não ouvi nenhum comentário desse tipo nem testemunhei nenhum desligamento de nenhum equipamento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quando V.Sa. ficou sabendo que o *transponder* tinha sido desligado ou que esteve desligado durante o vôo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na realidade, eu soube pela imprensa, bastante tempo depois, que havia esta hipótese de que houvesse sido desligado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas não houve nenhuma conversa com os pilotos durante o tempo em que vocês permaneceram lá na Base de Cachimbo? Eles não comentaram o que tinha acontecido? Não falaram sobre o desligamento do *transponder*? Não comentaram que o TCAs estava desligado, que a colisão poderia ter acontecido por isso? Eles não fizeram nenhum comentário dessa natureza?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na Base Aérea, nós cogitamos em situações tentando entender...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles não levantaram quais seriam as causas do acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Naturalmente, houve um questionamento, assim: "Puxa, como é que isso pôde acontecer?" A aviação é repleta de redundâncias e surgiu um questionamento: "Por que será que nós não fomos vistos?" Uma vez que a gente entendeu o que realmente aconteceu, houve questionamento de por que é que não receberam aviso. De alguma maneira essa situação não ficou evidente. Existiu esse tipo de conversa e questionamento, mas não houve, uma vez que na noite entregamos... na sexta-feira à noite fechamos a



aeronave, ela não foi tocada, a não ser pelo próprio CENIPA, pra conduzir o seu trabalho. Então, ficou puramente no campo de especulação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não houve comentários deles sobre esta possibilidade do desligamento do *transponder*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles não... Você não ouviu nada sobre isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Somente questionamento de por que isso aconteceu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Presidente da EMBRAER, o Sr. Fleury Curado, e hoje pela parte da manhã, aqui, o representante da associação nacional de pilotos, afirmaram, primeiro, da importância do *transponder*; segundo, da eficiência e da tranquilidade de como o *transponder* funciona sem erros, sem possibilidades de falhas, e também da dificuldade de haver um desligamento involuntário do *transponder*. Inclusive, o Presidente da EMBRAER afirmou que eram muito remotas as possibilidades de haver um desligamento involuntário do *transponder*.

Eu queria lhe perguntar: V.Sa. acredita que houve o desligamento involuntário do *transponder* ou que ele foi desligado voluntariamente, pelo que o senhor acompanhou dos diálogos, das conversas, enfim, pela sua presença na aeronave, pelo conhecimento que o senhor percebeu dos pilotos? Eles sabiam onde estava o *transponder*, sabiam da existência do equipamento, eles sabiam que tinha 2 *transponders*. Enfim, isso tudo o conhecimento deles lhes permitia. Na sua avaliação, há um desligamento involuntário ou esse desligamento pode ter sido voluntário?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não ouvi nenhum tipo de comentário nesse sentido, sobre desligamento voluntário ou involuntário do *transponder*. Realmente, os comentários se limitaram a: "Por que isso aconteceu?". Então...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas V.Sa. acha que poderia haver um desligamento involuntário?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não tenho conhecimento técnico do equipamento para poder avaliar isso. Eu acho muito improvável que alguém..., que isso tenha ocorrido voluntária ou involuntariamente. Mas eu não tenho conhecimento técnico para saber dessa possibilidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por último, V.Sa. gostaria de relatar algum fato especial que tenha observado durante aquela viagem e que ainda não lhe tenha sido questionado, ou há alguma informação que V.Sa. gostaria de fornecer a esta CPI em relação ao que aconteceu durante aquele dia?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Acredito que... Acho que não tem nenhum fato novo para contribuir.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nenhuma outra informação?

Pois bem, Sr. Presidente, esses eram os questionamentos que este Relator gostaria de fazer. Muito obrigado, Sr. Daniel, pelas suas informações.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos passar a palavra ao autor do requerimento, mas antes...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, apenas fazer uma solicitação a V.Exa. E acho que é quase que um acordo o que a gente fez aqui... Como V.Exa. sabe, somos os autores do requerimento. O outro é o Deputado Wladimir Costa, que não estaria, é ausente. Eu assumiria a posição de autor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Porém, eu estou cedendo a minha posição de autor em troca com o Deputado Vic. Inclusive, o tempo. Eu ficaria com o tempo dele de inscrito, na posição dele, e ele fica com o meu tempo de autor, para que ele possa começar a fazer, se V.Exa. não se opuser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na prática, V.Exa. está trocando 15 por 10.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E primeiro por terceiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - (*Risos.*) Mas eu gostaria de, antes de passar a palavra ao nobre Deputado Vic Pires, dar aqui algumas informações. Foram distribuídas aí para V.Exas. a relação dos documentos, que já estão à disposição de V.Exas. aqui na Secretaria. Recebemos um telefonema do



Juiz Murilo, lá de Cuiabá, Juiz Federal, dizendo que já nos enviou, pelos Correios, desde o dia 31 de maio, todo o inquérito da Polícia Federal. E recebemos outra comunicação do Comandante Saito, que está assinando hoje e mandando toda a documentação e degravação que nós havíamos solicitado.

Então, antes de passar a palavra ao nobre Deputado Vic Pires, eu quero me dirigir a todos os Srs. Parlamentares e fazer uma observação aqui. V.Exas... deu para avaliar o estado emocional do depoente. Ele passou um trauma muito grande. e, evidentemente, isso deixa a pessoa fragilizada, emocionalmente, por um longo período. E, naturalmente, ele ainda está, pelo que demonstrou aqui... Nesse período, ele não está completamente ainda restabelecido. Some-se a isso que o depoente tem pequeno problema cardíaco. Às vezes tem... que não é um problema... Pelo que estou sabendo, fui informado, não é um problema grave. Então, eu gostaria de pedir a V.Exas. não que deixassem de formular a pergunta que fosse necessária. Eu gostaria de pedir para não alterarem o conteúdo, mas a forma. Vamos levar com calma, compreendendo a situação especial pela qual está passando o depoente, e ele vai responder com a devida tranqüilidade, a devida calma. Quando ele se sentir pressionado ou sentir no seu limite emocional, ele peça para a gente suspender a sessão, e a gente suspende. Se for o caso, a gente encerra. O mais importante aqui é preservar a saúde dele. Eu acho que está acima de tudo.

Então, por isso, fazendo essas observações, de forma e não de conteúdo, concedo a palavra ao nobre Deputado Vic Pires, por 15 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, tenha certeza de que vou fazer todas as minhas perguntas com muito respeito, mas de uma forma muito direta. Eu compreendo a emoção e fico muito preocupado com o estado de saúde, de ele ter esse problema cardíaco. Jamais eu gostaria de causar qualquer tipo de problema. E ainda bem que nós temos aqui muitas testemunhas. Eu vou tentar fazer... O senhor me corrija se eu me exceder. Então, eu queria pedir à Comissão... Há alguns membros aqui, alguns familiares das vítimas que devem estar com o coração muito mais partido que o senhor, com certeza, porque perderam seus familiares, filhos, maridos. O senhor, graças a Deus, está aqui vivo, com a sua família. O senhor se emocionou.



Então... Eu tenho aqui um texto, de um familiar, que eu vou fazer questão de ler. Porque a gente precisa, aqui, Sr. Daniel, que o senhor seja o mais sincero possível, o mais direto possível. Porque aqui ninguém quer culpar ninguém, aqui a gente quer saber o que aconteceu. São 154 famílias, 154 pessoas. Tem um texto muito bonito aqui, que vou tentar ler do jeito que sei:

“A morte não é nada.

Eu somente passei para o outro lado do caminho.

Eu sou eu, vocês são vocês.

O que eu era para vocês, eu continuarei sendo.

*Me dêem o nome que vocês sempre me deram,
falem comigo como vocês sempre fizeram.*

*Vocês continuam vivendo no mundo das criaturas,
eu estou vivendo no mundo do Criador.*

*Não utilizem um tom solene ou triste, continuem a
rir daquilo que nos fazia rir juntos.*

Rezem, sorriam, pensem em mim.

Rezem por mim.

*Que meu nome seja pronunciado como sempre foi,
sem ênfase de nenhum tipo.*

Sem nenhum traço de sombra ou tristeza.

*A vida significa tudo o que ela sempre significou,
o fio não foi cortado.*

*Porque eu estaria fora de seus pensamentos,
agora que estou apenas fora de suas vistas?*

*Eu não estou longe, apenas estou do outro lado do
caminho...*

Você que aí ficou, siga em frente...

A vida continua, linda e bela, como sempre foi”.

Esse é um texto de Santo Agostinho, de uma das vítimas..., de um dos familiares da vítima, que está aqui presente, mas eu não gostaria de identificar. Mas é a nossa homenagem, com certeza, da nossa Comissão, para as vítimas... E, com certeza, para que o senhor se sinta mais à vontade e, de uma certa forma, mais



corajoso para assumir tudo o que aconteceu dentro daquela aeronave, durante as 2 horas ou tantas horas de voo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu gostaria de agradecer V.Exa. por ter lido isso. Eu..., eu asseguro que nenhuma das 154 vidas preciosas que nós perdemos estão longe dos meus pensamentos. Pelo contrário,...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu tenho certeza.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ... as suas famílias estão em minhas orações. Eu agradeço, todo dia, pela vida que Deus preservou. E eu sinto profundamente pelas perdas que tivemos. Eu tenho um filho de 9 anos e um de 6 anos, e que dou graças a Deus todas as vezes que os vejo, estejam doentes, com braço quebrado ou pneumonia... Então, eu, todo dia...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Graças a Deus, têm um pai para dar boa-noite todo dia e dar bom-dia...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Graças a Deus.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Obrigado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É verdade.

Agora, vamos às perguntas. O senhor sabe que está sob juramento e o que isso representa.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não precisa que eu lhe diga, não é?

De alguma forma, aqui na caixa-preta, nós temos algumas informações claras e completas. Eu conversei com pilotos de companhias aéreas mostrando e pedindo para que eles, de alguma forma, traduzissem para mim que tipo de sentimento e de diálogo estava acontecendo dentro da cabine. E todos, sem exceção, disseram que os pilotos não estavam treinados para aquele tipo de aeronave do jeito que deveriam, que eles estavam literalmente perdidos, em termos de equipamento. Tanto é que eles recorrem a V.Exa., recorrem ao Sr. Henry, algumas vezes, durante o voo. O senhor confirma isso? Porque nós vamos pedir, quero lhe adiantar, a transcrição oral — Relator —, ... a transcrição...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em áudio.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... em áudio, pela Polícia Federal, para que nós possamos identificar as falas. Então, por isso que eu peço ao senhor que o senhor abra o seu coração...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Hum, hum...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... e fale aqui para nós aquilo que tem que ser feito. Porque nós temos as famílias, nós temos aqui que dar uma satisfação à sociedade. Então, volto a dizer: não precisa..., o senhor está em juramento; dois, dependendo do que o senhor me responder, eu vou solicitar o áudio. E no áudio nós vamos identificar as vozes.

A pergunta que eu fiz: o senhor foi chamado à cabine, pelos pilotos, alguma vez, para tratar de algum assunto do vôo? Pense bem, por favor, porque eu vou começar a ler a transcrição e eu não gostaria aqui de lhe deixar emocionado nem de criar nenhum tipo de constrangimento para o senhor, porque, depois dessa orientação do Presidente, eu gostaria de saber. Então, eu gostaria de saber. Claramente, o senhor diz o que é que o senhor fez, qual foi a sua participação. O Hot 4 está identificado aqui como passageiro. Não foi o jornalista, porque o jornalista não entende de aviação, nem tampouco foi o Ralph, porque, identificado o Ralph, eles sempre chamavam Ralph, que é o Vice-Presidente da Empresa, mas foi Henry e Daniel, Henry e Daniel, diversas vezes, e eu tenho como lhe provar isso aqui. Então, é por isso que eu preciso que o senhor, com muita calma, lembre, tranquilamente, quando os pilotos lhe chamaram, porque tudo acontece a partir do momento em que o avião sai. Bom, a partir do momento, pelo menos... a tradução, eu quero dizer que está péssima. Então, eu fiz algumas correções dentro daquilo que... mas a tradução não está boa, da caixa-preta, mas é juramentada. Não é uma tradução feita por mim ou por "A" ou por "B", é juramentada. Então, essa tradução mais tudo que está colocado aqui, com a sua participação — e não foi sentado lá atrás — como eu falei, eu já voei em alguns aviões executivos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sem querer questionar, o senhor poderia ver quem faz parte da equipe que fez a tradução? Se não me engano, tem inclusive um funcionário da ExcelAire na...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - André da Silva Mussoi, Perito Criminal, e Stella Regina de Paula Santiago.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, eu digo... esse é...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou chegar aonde o senhor quer. Equipe: o Presidente Albert Reitan, Especialista em Segurança de Transporte, National Transportation Safety Board. Membro: Steven Danko, Investigador de Segurança do Ar; Tony James, Investigador de Segurança do Ar; Greg Brinkman, Chefe do Escritório de Operação da ExcelAire.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Todos americanos?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Todos americanos, ninguém da EMBRAER.

Então, eu preciso e nós todos aqui precisamos, o Brasil inteiro está lhe olhando agora, seu filho também, que o senhor, claramente, diga para nós qual foi a sua participação no vôo? Na cabine? Porque eu quero lhe afirmar: não dá para ouvir lá de trás, só se o senhor gritar e ele gritar com o senhor, e iria virar uma zorra o vôo. O senhor teria que estar lá, dentro da cabine, para falar o que tem aqui. Por favor. Só vai captar o que está na cabine. O microfone do... Podem me orientar: o microfone para captar os diálogos do *cockpit*, ele é um microfone que não vai captar o que fala lá no banheiro, lá atrás, lá na copa. A copa é perto, mas não vai captar. Só vai captar se o senhor estiver no ombro do piloto ou estiver sentado no *jump* ou estiver sentado na cabine ou em pé ou coisa. Então, eu queria... E isso aí não tem nenhum tipo de problema, se o senhor foi orientado pelos seus patrões. Mas eu preciso, já que o Sr. Henry vai ter que vir aqui também, não tem como não vir, porque ele tem uma participação efetiva no vôo, efetiva na cabine. Nós temos aqui. Então, agora, eu queria que o senhor falasse. Como eu tenho pouco tempo, eu queria apenas que o senhor falasse exatamente, porque eu vou buscar exatamente... Eu perguntei ainda pouco: o *air show*, por exemplo. O senhor disse que não.

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Está certo. Como eu comentei antes, eu não tive acesso ao transcrito. Indiferentemente, a minha experiência a bordo nessa data foi que, antes, para ajudar delinear no tempo, houve o impacto. Separemos em antes do impacto e depois do impacto. Antes do impacto, houve... já em vôo, antes do impacto houve algumas interações casuais de, nos aproximando



da cabine, eu reforço, não é possível ficar em pé dentro da cabine, não é possível ficar em pé.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode ser de cócoras, sentado.

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Pode ser ajoelhado na beira, mas, dentro da cabine, não cabe. Você pode ficar ajoelhado na porta...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, então eu vou... Já que o senhor está dizendo dessa impossibilidade, eu vou ler, aqui, um diálogo...

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Eu só estou esclarecendo, Excelência, que a... Só para ficar mais claro esse dentro da cabine. Dentro da cabine cabem o piloto, o co-piloto; existe um terceiro assento, chamado *jump seat*, que tem que ser acionado. Existe um pequeno degrau, um degrau, onde, por debaixo da fuselagem, os pneus se recolhem e tem uma saliência. Então, você não pode entrar em pé para dentro da cabine. Você pode se ajoelhar ali, na beira, no degrau. Então, só para esclarecer esse ponto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor se ajoelhou?

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Existe um degrau lá que separa a cabine do...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor se ajoelhou em algum momento?

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Eu não me ajoelhei lá... Eu não me ajoelhei lá.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque nesses aviões executivos, a gente pode ficar perfeitamente, eu já fiquei várias vezes, assim: o comandante, o co-piloto, e você fica conversando com ele num avião muito menor, num Excel.

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Tá, certo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas esse detalhe, para mim, é irrelevante. Eu vou ler o diálogo aqui.

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - V.Exa..., só respondendo a sua pergunta inicial. Nesses dois momentos, antes do impacto e depois. Antes do impacto, a minha interação lá com os pilotos foi no sentido de identificar a nossa posição e confirmar quanto ao Rio Xingu. O Henry teve uma interação também com os pilotos. Ele é uma pessoa muito alta. Ele deve ter perto de 1 metro e 90, 1 metro



e 85, alguma coisa. Então, ele deve ter, com certeza, se ajoelhado. Eu, pessoalmente, quando me aproximei, eu pude me inclinar, encostar na beira da porta. Talvez eu tenha posto o pé no degrau, não me recordo, mas efetivamente não entrei, mas eu tive essa interação, antes do impacto, com os pilotos. Depois do impacto, houve uma movimentação, como eu expliquei, no sentido de avaliarmos as condições da aeronave, reportar isso aos pilotos e os pilotos tivessem... Eu me recordo de ter sido especificamente chamado para buscar o Ralph, porque o Ralph foi o primeiro a ir para a cabine para relatar, assim, avaliação inicial, mas, diversas vezes, foi e voltou. E tanto o Henry estava lá, o Henry e o Ralph, ali na copa, e eu estava ali perto. Então, eu me recordo desses momentos em que... Quando aterrizamos, também o piloto chamou. Pelo menos o Henry me chamou e talvez o piloto tenha chamado, eu estava fora da copa, para auxiliar, caso tivesse que comunicar com alguém do solo, uma viatura que talvez se plugasse no avião para poder interagir, mas, sendo o único que falava português, paramos no aeroporto, que não era um aeroporto, digamos, comercial normal. Então, essas são as interações que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. Sr. Daniel, do jeito que o senhor está falando aí, o senhor está colocando toda a responsabilidade de diálogo, de orientação, de acompanhamento de vôo, enfim, de diálogo com os pilotos ao Sr. Henry. Todo, todo e qualquer. Eu vou fazer alguns diálogos de vocês. Só pode ser um dos dois aqui, tá. Ele diz assim: “Eu trabalhei bem, eu tinha três dos nossos a frente. Eu tinha Ralph, eu e David”. Então, por analogia, só pode ser um de vocês. O senhor não disse isso?

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Eu... Se pudesse esclarecer o contexto. Assim, isso extraído de horas de vôo, eu não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É porque... sim, tudo bem, mas é uma coisa importante, porque ele diz assim, o co-piloto, antes de decolar: “Mas, pelo menos no aspecto decolagem, eu queria ter certeza”. Aí, o Hot 4, que é um dos da EMBRAER, diz assim: “Eu trabalhei bem, eu tinha três dos nossos a frente. Eu tinha Ralph, eu — que era quem estava falando — e David”. Aí, o Hot 2, que é o co-piloto, diz: “Eu agradeço por isso. Não foi nada, obrigado por nos ajudar, eu entendo que...” Ai, o EMBRAER: “Nós precisávamos que isso ficasse quieto, que — inaudível — não



ouvisse nada sobre isso. A última coisa que nós sabemos querer fazer é colocar qualquer tipo de preocupação na sua cabeça”. Os pilotos, aqui... Tem várias... O senhor lembra de ter dito alguma coisa assim: “alinhar e decolar”?

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não poderia ser o jornalista, né? Só, por exclusão...

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - É, eu não ouvi esse diálogo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, então, deveria ser o Sr. Henry. “Alinhar e decolar.” O piloto diz: “Não, é alinhar e esperar.” E aí: “Apenas vai embora daqui” e chama um palavrão. Não ouviu também?

O SR. DANIEL ROBERT BECHMANN - Não ouvi isso nem...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas lembre-se de que nós vamos pedir a transcrição... só para o senhor...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, eu quero que V.Exa.... Estava fazendo aí, são da maior importância. Eu quero consultar aqui os nobres colegas, porque eu só posso fazer qualquer coisa fora do combinado se todos combinarem novamente. Então, o que está acertado é que o primeiro autor do requerimento tem 15 minutos. O tempo de V.Exa. esgotou-se.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Os quinze?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os quinze. E os outros terão 10 minutos. Se todos concordarem, nós poderemos dar um tempo adicional a V.Exa. dada a relevância do que V.Exa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu, acabando de fazer, eu vou passar para todos.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu concordo, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu concordo também.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quem estaria na ordem?

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu preferiria que se cumprisse o Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, o que temos acertado aqui é que seriam 15 minutos para cada um, encerrado os 15 minutos de V.Exa.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, veja bem, se a gente for cumprir o Regimento ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, então só tenho uma coisa a fazer aqui: retirar-me da Comissão e me sentir extremamente... porque nós não estamos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Deputado, estou com a palavra. Se nós fôssemos cumprir o Regimento, nós não poderíamos nem estar fazendo desse jeito, porque o Regimento não prevê autor com privilégio, com 15 minutos, nem o tempo de cada um de 10 minutos. Isso aqui sempre foi feito debaixo de acordo e nós votamos isso aqui e a maioria deliberou. Então, vou me permitir discordar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A maioria, não, a unanimidade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, não. Nesse caso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para descumprirmos o Regimento aqui só se forem todos unânimes.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Veja bem, nós não estamos aqui numa reunião deliberativa para podermos mudar qualquer coisa que combinamos. V.Exa. é o Presidente, é o condutor da sessão, é o condutor da pauta, e cabe decisão a V.Exa. de como tem que conduzir. Se V.Exa. decidir que deve dar continuidade, eu acredito que se não vai ser unanimidade, porque o Deputado Eduardo está se opondo, eu diria que a maioria. Então, acho que V.Exa. deve exercer o seu papel, previsto, sim, no Regimento, e V.Exa. pode dispor do tempo, até mesmo V.Exa. deu ao Relator o tempo que quisesse. E se o Relator quiser retomar e repassar para o Deputado Vic, se ele assim o entender, ele poderia fazê-lo. Então, V.Exa. está no seu arbítrio de decidir a situação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Valverde, por favor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, há o instituto da reinscrição. Segundo, obviamente não quero entrar na linha de investigação ou na forma de pensar de cada Deputado presente. Eu tenho um modo de pensar de que nós temos que ouvir é o inquérito da Polícia Federal, porque exatamente essa fita, essa caixa, essa transcrição foi analisada por perito, foi interpretada por gente que compreende o sistema e fez um relatório que levou ao indiciamento de gente. Eu queria discutir aqui a caixa-preta. Estou querendo refazer o trabalho que a Polícia Federal fez com muito maior competência. Eu tenho uma outra linha de investigação, certo? Então, eu não posso perder o meu direito de ir buscar uma linha de investigação, em detrimento de outros colegas, que têm todo direito legítimo de buscar a sua verdade. Só que essa verdade que quer se buscar aqui, com a Comissão formada por Parlamentares, não pode ser superior a uma investigação feita por pessoal técnico. Por isso, é fundamental o inquérito da Polícia Federal, porque isso já foi analisado. Já foi analisado isso aí. Dar mais tempo para quê? Para poder seguir uma linha que eu, particularmente, discordo dessa linha. É ficar rebatendo uma coisa que nós vamos chegar à conclusão... Qual a conclusão que nós vamos chegar aqui agora? Que os pilotos foram todos irresponsáveis. É isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Marco Maia, por favor. Havia solicitação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Apenas para que a gente possa, a bem da verdade, Sr. Presidente, esclarecer. Eu quero ceder 5 minutos do meu tempo, falo em nome do Deputado Gustavo Fruet também, mais 5 minutos. Dê 10 minutos a mais, do nosso tempo, ao Deputado Vic Pires, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Qual a ordem de inscrição, Sr. Presidente?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria... Sr. Presidente, me permite? Eu queria fazer um apelo aos colegas. Na verdade, o único que tem as informações completas sobre a caixa-preta e essas gravações é o Deputado Vic Pires. Não quero entrar aqui no mérito de como essa informação foi adquirida, porque já conversamos sobre isso aqui na CPI. Mas o Deputado Vic Pires tem informações, e



questionamentos que ele pode fazer, que poderão contribuir para o processo da investigação que nós estamos fazendo. E queria pedir ao Deputado Eduardo Valverde sensibilidade. É claro que nós não estamos aqui querendo questionar o que foi feito pela Polícia Federal, o que os peritos criminalísticos fizeram, o trabalho que eles realizaram, todas essas questões. Agora, é claro para nós aqui de que uma pergunta que eu fiz para o Sr. Daniel é de que ele foi inquirido antes mesmo de que houvesse as informações da caixa-preta e que introduziram outros dados e outros elementos que não fazem parte do processo do inquérito. Falo isso aqui também sem ter lido o inquérito como um todo. E esta CPI, em alguma medida, Deputado Eduardo Valverde, ela pode contribuir para a elucidação desse caso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Meu caro Relator...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria pedir aqui sensibilidade para que nós pudéssemos dar um tempo maior ao Deputado Vic Pires, que ele pudesse, com toda tranqüilidade, fazer seus questionamentos. Isso não traz nenhum problema para o trabalho desta CPI, porque nós temos tempo, depois de todos os Deputados, inclusive anotando as questões perguntadas pelo Deputado Vic Pires. Poderem questionar, fazer as suas perguntas, os seus questionamentos, adotando inclusive outra linha de raciocínio, sob pena de nós termos que convocar novamente o Sr. Daniel, a partir do momento que nós tivermos as informações do inquérito e da caixa-preta em mãos, para fazer os devidos questionamentos. Eu não estou aqui de forma alguma questionando a Polícia Federal, as análises que já foram feitas pelos criminalistas, pelos especialistas, as análises que já foram feitas em relação a essa caixa-preta. Mas os questionamentos que estão sendo feitos pelo Deputado Vic Pires são, na minha avaliação, importantes e fundamentais para que a gente tenha um questionamento do Sr. Daniel sobre o tema.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Deixa eu fazer uma proposição para que a gente não perca tanto tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Eduardo Valverde está com a palavra, por favor.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Meu caro Relator, meu companheiro de partido, o qual respeito e acho correta a sua direção, nós estamos investigando um acidente. Esse acidente tem repercussões no âmbito indenizatório



e tem implicações em âmbito de seguradoras. Não temos de fazer desta Casa um embate para ver quem é o mais responsável para pagar a indenização. Temos que apurar a questão... Eu sei, eu sei. Não quero... Estou tirando esse negócio, tirando isso. Eu quero focar nas causas do acidente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E além...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não está querendo me dizer que estou focando algum tipo de ação...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu não falei nada.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Eduardo Valverde está com a palavra, por favor.

(Intervenção fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu tenho uma reclamação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas deixa o Deputado terminar a fala dele.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Tem um inquérito policial que foi feito por especialista.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas é uma questão de ordem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas ele está falando.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se é para cumprir o Regimento, então vamos estabelecer. Eu quero fazer uma reclamação baseada no art.96 do Regimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas deixa ele terminar a fala dele.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Está certo, mas é uma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Aqui é um Casa política, aqui não é uma Casa técnica. Por mais que queiramos ter isenção aqui de fazer uma percussão da verdade em cima de patamares concretos, nunca vão poder nos despir disso aí. Eu fico preocupado com relação a algumas linhas de atuação,



porque eu sei que em cima disso aqui podem surgir outros interesses que não sejam o de fazer a devida investigação. Certo?

Quem conhece direito, quem conhece as normas sabe que uma palavra colocada num certo sentido pode causar responsabilidade. Nós temos um papel, que tem uma CPI. Ele tem um papel, ele tem uma competência de autoridade e de investigação similar à de juiz. Nós temos que nos pautar neste momento aqui através de informações de órgãos oficiais que foram pagos, que foram constituídos para poderem fazer a investigação e nos dar as devidas informações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, são 3 minutos que está se falando, sem uma questão de ordem, sem nada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O relatório que está sendo lido aqui.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós não temos a obrigação aqui...

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu peço a V.Exas. Vamos respeitar o orador que está falando.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, nós estamos concedendo a palavra a todos. Eu concedi a V.Exa., eu concedi ao Deputado Vanderlei Macris,

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha, estamos concedendo a palavra a todos. Concedi a V.Exa., concedi ao Deputado Vanderlei Macris...

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, V.Exa...

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto. O Deputado Eduardo Valverde concorda.

Vamos fazer o seguinte: agora, tenho que...

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Em primeiro lugar, quero fazer uma reclamação baseada no art. 96: V.Exa. não pode dar a palavra que não seja por inscrição para o debate ou para uma questão de ordem, em que tem de ser citado o artigo do Regimento e permitida a contradita.

Em segundo lugar, eu havia pedido a palavra...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, se eu fizer isso aí, a CPI se esgarça todinha...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, Sr. Presidente, quando há um momento de crise... Mas acontece que já esgarçou, tiramos o foco, tiramos a continuidade...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estamos concedendo a palavra dentro da tolerância...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, quero fazer uma proposta a V.Exa. Acho que o Deputado Eduardo Valverde deve ter se insurgido contra essa possibilidade, porque certamente iria atrasar mais a hora de usar seu tempo — agora gastou-se 4 minutos com essa assertiva. Que V.Exa. passe ele à frente, dê os 10 minutos dele, depois continuamos. Nenhum problema, não queremos é interromper. Se ele está se sentindo prejudicado, acho que toda a Comissão que está presente cede. Só que vou pedir que o senhor desconte o tempo que for cedido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Eduardo Valverde já concordou, nobre Deputado Eduardo Cunha. É matéria vencida inclusive.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Era essa a proposta que eu estava pedindo para fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Certo, a proposta é boa, mas ele já concordou, já não tem mais crise.

Agora, eu quero a concordância de V.Exa. para outra coisa. Porque o nobre Deputado Eduardo Cunha disse aqui: *“Não, V.Exa. tem autoridade”*. Mas se eu for usar da minha autoridade para dizer que esse assunto é importante, aquele não é importante, eu vou levar porrada aqui.



(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, de jeito nenhum...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não vai levar, não. O senhor é o Presidente, o senhor tem prerrogativa de achar o que é importante ou não. E o senhor tem o nosso respeito, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa experiência... de maneira nenhuma...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - V.Exa. está mandando até na polícia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa experiência eu já vivi aqui nesta Comissão. Eu deixei o Sr. Deputado Eduardo Cunha...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, essa cadeira é de Presidente, sente-se e assum-a.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... Espere... ultrapassar o tempo dele, todos que vieram em seguida, todos que vieram em seguida, sem exceção de nenhum: "como já ultrapassaram o tempo, eu também tenho o direito de ultrapassar", e aí degenerou. Não pode ser dessa maneira.

Então, o tempo que for acertado, eu vou cumprir, porque, senão, depois, quem vai ser prejudicado sou eu na minha posição de Presidente.

O que está acertado até agora? Quinze minutos para o primeiro autor do requerimento, 10 minutos para os outros, podendo desacertar, não tem problema. Queremos dar mais tempo ao Deputado Vic Pires Franco, queremos. Não tem ninguém discordando? Não tem não. Então, vamos dar mais tempo. Quanto tempo daremos? E isso não cria direito para os que virão. Continua a mesma regra. Quanto tempo mais vamos dar para o Deputado Vic Pires Franco? Mais 10 minutos, mais 15 minutos, mais 5 minutos? Quanto estaria bom, Deputado? Mais 15 minutos. Todos estão de acordo? Pronto. Todos estão de acordo? Então, mais 15 minutos para o Deputado Vic Pires Franco, começando agora às 15h23 e terminando às 15h38.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Alguém da EMBRAER, Sr. Daniel — vou ser um pouquinho mais rápido — disse assim: "Se eles... Sim, eles, todo *software* do avião é do lado do avião. Então, você provavelmente será um pouco melhor com ele do que o resto de nós", diz para o co-piloto. O co-piloto diz assim: "O formato, eu acho que é um pouco diferente". O funcionário da EMBRAER diz:



“Quando eu faço”, “quando eu faço um cálculo para um cliente”, “quando eu faço um cálculo para um cliente, eu termino com o cálculo de pista, e isso é contra-intuitivo ao que eu preciso. E o que eu quero falar para o cliente que está ok. se eu carregá-lo”. Não foi o senhor?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, senhor, não fui eu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sabe quem foi, não né?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pela natureza, o cálculo de pista, isso tudo é um procedimento que nós mesmos, na comunicação, divulgamos. Não lembro de ter divulgado um recurso, uma ferramenta que nós disponibilizamos para os clientes que permite o cálculo exato de peso de decolagem, comprimento de pista, uma série de aspectos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vocês, que o senhor diz, é a EMBRAER...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Nós divulgamos na imprensa, fizemos o comunicado que existe essa ferramenta que disponibilizamos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não sabe, no avião, lá, entre vocês dois, dois funcionários da EMBRAER, quem disse isso... Porque ele diz assim: “Nossos clientes”, da EMBRAER...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, se não... Eu não fui realmente... a natureza... Isso é de um *software* que, realmente, não é dentro do avião. Esse é um *software* que nós disponibilizamos, a empresa disponibiliza para clientes operarem em um *laptop*, em um computador, alguma coisa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor sabe o que é FMS?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É abreviação de Flight Management System, mas não sei detalhes...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Isso, no avião, o que representa para o senhor, na importância do voo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Puxa, eu não saberia dizer, não sendo piloto, qual equipamento é mais importante do que o outro, certo. Esse grau de...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou ler um diálogo aqui para o senhor — às 18h41min, horário Zulu: “Ainda trabalhando os problemas de como mexer essa coisa” — quem diz isso é o comandante — “ainda estou trabalhando nos problemas de como mexer esta coisa, este FMS”. Alguém da EMBRAER diz assim: “Sem problemas”. Aí o piloto diz: “Onde está o que nos dá o tempo total?”, o comandante pergunta. Aí o co-piloto diz: “Certo ou direito, certo ou direito?”. E aí o Hot 1 diz: “Pousando, não é ele”.

Então eles, na avaliação desses comandantes, todos ouvidos, não sabiam mexer com o FMS e ficaram mexendo. Vamos assim dizer no termo popular, ficaram cutucando pra ver como funcionava, como não funcionava.

Eu não estou aqui fazendo nenhuma acusação. Eu quero que o senhor apenas diga para mim qual foi a sua participação, pelo amor de Deus, a sua participação e a do Sr. Henry, da EMBRAER. Eu quero que o senhor diga isso pra mim.

Têm algumas traduções erradas. Aí eu falo do *airshow*, alguém da EMBRAER diz assim: “porque o *airshow* não se inicializou para o FMS, agora, porque ele está nos dando uma hora e meia”. E o comandante diz assim: “Ó, se eu consertar isso, será que eu consigo?”. O *airshow* tem que ficar ligado ao FMS pra poder dar as coordenadas e saber onde o avião está. Confere ou não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O meu entendimento do *airshow* é que ele recebe...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Informações do FMS.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ... Ele apenas recebe informações do *cockpit*, dos sistemas, para indicar esse posicionamento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu já vi, às vezes, entre uma viagem e outra, haver digamos uma sobra dessa questão de tempo e tudo mais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou mais à frente em um diálogo também da EMBRAER: “Bem, você tem que inicializar o *airshow* antes de decolar, antes de decolar. Então, ele ou está lendo a última viagem ou pegou um *eyepoint* na nossa frente”. Aí o comandante diz: “Ok., então ele tem que ser



inicializado antes de cada partida?” Aí tem o Hot 4, aqui, da EMBRAER, que diz assim: “Roma devia ter ensinado isso a vocês”. O que é Roma?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Roma, não sei se é... o *software*...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor nunca ouviu falar esse termo “Roma”?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, *airshow*, normal...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, Roma... nunca ouviu falar?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Esse termo, não conheço esse termo, talvez seja técnico...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não conhece, Roma, o nome de alguém, Roma, Roma. Vou repetir de novo, Roma.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Ahn...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pense bem.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Você pode repetir o contexto?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O contexto? Alguém da EMBRAER diz: “Bem, você tem que inicializar o *airshow* antes de decolar, antes de decolar. Então, ele ou está lendo a última viagem ou pegou um *eyepoint* da nossa frente”, alguém da EMBRAER. O comandante diz: “Ok, então ele tem que ser inicializado antes de cada partida, não é?” Aí alguém da EMBRAER diz assim — porque não pode ser o jornalista, nem o Ralph, confere, impossível — porque ele diz assim: “Roma devia ter ensinado isso a vocês”. Aí o Hot 4 continua: “Ele tem que ser inicializado em algum lugar no teclado que tem um”... O comandante diz: “Ih, eu tenho que ler o livro, eu esqueci”. Aí diz assim, o Hot 4: “Sim, há um pequeno panfleto que explica como rodar os DVDs e todo esse tipo de porcarias falando sobre como inicializar o... Vocês vão ter que colocar isso em suas coisas”. “Sim, ok, acho que nós vamos ter que fazer isso lá pra frente”. Eles falaram porcarias porque não há nenhum problema de segurança de voo o fato do *airshow*... O *airshow* é aquela televisãozinha que todo avião tem, pra você ver onde ele está, se já está perto, não é isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Para esclarecer esse ponto de *airshow*, ele faz parte de um conjunto que é chamado de IFE, normalmente, na



indústria, que é o Inflight Entertainment. Então, é um pacote como V.Exa. explicou bem, não é um equipamento do avião, algo que... para cabine, entretenimento tal ...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Os pilotos deveriam saber mexer nisso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O que eu sei é que existe um... nós chamamos de *Cabin User's Guide* que, talvez, era o que essa voz fazia referência... é o...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas essa voz, o senhor não sabe de quem é essa voz? O senhor disse que estava ouvindo as conversas lá da sua poltrona...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não sabe quem estava conversando, explicando tanto, orientando tanto os pilotos, sinceramente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - V.Exa., eu não sei em que momento foi isso. Pelo que indicou, foi após a partida, mas eu não disse que eu estava ouvindo de lá de trás da minha poltrona. Pelo contrário.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor disse que o senhor falava, que se comunicava com eles através... — não era lá na cabine — lá do seu lugar, lá da copa.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não disse isso, não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Desculpe. Talvez...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Talvez eu tenha me...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Se eu não me expressei bem, a cabine é revestida por tapete. É uma área acarpetada, as paredes totalmente... Existe um isolamento acústico. Não é possível, às vezes, ouvir de uma zona até outra, quanto menos ainda até a cabine de pilotagem. Então, esse *airshow* faz parte de um pacote que chamamos de entretenimento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou ler. Eu sei...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - E existe um *Cabin User's Guide*, que é justamente...Eu acredito que a referência feita...Existe um panfleto, é um elemento...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou seja, eles não leram, não aprenderam, pelo que eles estão dizendo aqui. Eu vou ler um diálogo aqui. O copiloto diz assim: "Onde está o TEB desta coisa?" Aqui, as pessoas que entendem afirmam que eles estão tendo dificuldade plena de operar o FMS. "Onde está o TEB dessa coisa?" O comandante diz: "Eu estava procurando o TEB por conta própria e encontrei esse. Olhe para as primeiras duas páginas: pode não haver um TEB específico para Manaus. Ei, vocês têm que fazer isso onde vocês possam descer para a próxima entrega, dezembro. Ó, nós estamos fazendo, ok.? Bem, nós não sabemos ainda como; estamos tentando o que podemos. Eu estou fazendo o que eu posso. Se a Excel está fazendo isso ou não, nós não sabemos. Isso seria bom. Ok. Então, são os donos que têm que estar com o avião da Excel."

Aí vem uma série de... Aqui, sobre a entrega. Eles combinam que eles querem entregar um próximo avião no Rio de Janeiro, e tem alguém da EMBRAER que diz, de uma forma muito clara, que eles estão preocupados se iria bater com a parada deles no Rio, e alguém da EMBRAER diz assim: "Não se preocupem. Nós manipularemos a data da entrega para vocês." Não foi o senhor também?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, também não. E esse diálogo, indiferentemente de quando ele ocorreu...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ir para o Rio de Janeiro, passar uns dias, tirar foto...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu acho que fiz referência a isso mais cedo, tanto... até mesmo...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E a manipulação da entrega, o senhor não diz?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, também não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tem aqui: "Eu não vejo um TAF aqui, cara." Próxima página. "Eu não vi. Não pude notar por conta própria. Foi por isso que eu comecei a ler o *notant*."

"E quando o avião está sobre a EMBRAER...." E alguém da EMBRAER diz: "E quando o avião está sobre a EMBRAER, na assinatura-chefe da EMBRAER, então isso se vira contra vocês, e ou a assinatura não tenha sido paga ou isto, vocês não assinam para o clima do SAT. Provavelmente não. Eu nem sei se o DGC tinha sido



ativado. Eu nem cheguei nessa página ainda até hoje.” O senhor não sabe tecnicamente. Nós também não.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O diálogo eu desconheço e nem saberia explicar o que contém.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tinha alguém da EMBRAER.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tinha alguém da EMBRAER. Ele está falando sobre a EMBRAER.

Bom, probabilidade 40%. Isso aí eu vou passar. Pilotos esquecem de fazer alguma coisa. “Eu sei. Eu só quero chegar lá. Eu só espero pelo melhor”, o comandante falou. O co-piloto: “Eu nem sei como chamar esses caras. Eu só vou dizer: Brasília, Brasília, Brasília. Como é que eu chamo?”

Aí eles falam um grande palavrão e dizem assim: “Eu esqueci de fazer isso”. E outro palavrão. Identificado bem aqui: “Eu acho que eu fiz isso, sim, não sei. Não tenho certeza”.

E aí vem aqui um outro diálogo. Aqui eles estão se familiarizando com o FMS, um dos comandantes. “Devia ser bem comum. Eu quero dizer, nós mudamos para o sistema deles, certo? Então, nós devemos estar bem parecidos. Eu não sei mexer ainda com isso. Eu não sei por que ele fala que vamos pousar em 6 mil. Sim, claro que está certo. Ele é 8 mil. Cuidado”. Enfim, eles não sabem... Tenho 3 minutos.

Aqui ele diz: “Olha, eu acho que nós precisamos fazer uma cola para vocês”. Não sei do que se trata. Já que o senhor não estava lá, eu apenas vou ler aqui. Como a imprensa vai mexer nisso, vai ser muito bom, junto com todos nós aqui.

“Você fará isso manualmente de novo? Você sabe o que era isso? Você sabe como se converte em metros? Eu não sei”, o comandante diz. “Temos que achar o livro para esta coisa e começar a lê-lo, você sabe. Então, pista necessária, 59.”

Aqui é que começa, para mim, todo o drama. Às 19h12, ou seja, às 4h12, o co-piloto diz assim: “Quer desligar isso ou deixar ligado?”. Aí o comandante diz: “Pode desligar”. Aí, logo depois, ele diz assim: “Vou pegar minha câmera”, depois de ele dizer isso, segundos depois. “Vou pegar minha câmera.” Eu não vou nem aqui dizer para não dizerem que eu estou fazendo qualquer juízo. “Vou pegar minha câmera.” Logo depois, um minuto e meio depois, ele volta. Dois minutos depois, ele



volta. O próprio comandante, que autorizou desligar, diz assim: “Eu só vou virar para a direita e vou voltar à nossa rota.” Ou seja, o senhor desconfiou que saiu da rota?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Em nenhum momento eu senti nenhum desvio de rota, e o *airshow* mostra uma linha. Ele tem uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas não estava funcionando o *airshow*. Ele não conseguiu conectar o *airshow* com o FMS, segundo a transcrição dele aqui. O senhor acompanhou o vôo pelo *airshow*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu acompanhei o vôo pelo *airshow*. Eu vi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Foi?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - E ele indicou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele tem que estar conectado ao FMS para dar as informações certas para a tela.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Por exemplo, na...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, se ele acompanhou, conseguiram ligar, né?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - V.Exa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, dois minutos ainda.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vamos um pouquinho naquela direção. Bom, então eu vou já ter que... “Ele mencionou isso uma vez, mas eu esqueci.” Aqui ele fala assim: “Qual ADEX? Você sabe o que é isso?” “Eu não sei”, o comandante falou. “Bom, ele mencionou isso no curso, mas eu já esqueci.” E aí vai: “Comandante, eu estou com medo de brincar com essa coisa”. O comandante diz: “Eu estou com medo de brincar com essa coisa. Eu não vou mais brincar com essa coisa.”

Já que eu vou ter que pular tudo isso aqui, vai ficar para o Relator isso aqui separado, porque são coisas importantes.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Uma questão de ordem, Sr. Presidente. Eu queria ceder, na hora da minha fala... Eu queria ceder ao Deputado Vic Pires Franco metade do meu tempo para ele poder continuar as suas colocações.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputado Rocha Loures. Nós já acertamos isso aí.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, eu estou estudando isso aqui há 30 dias. Se vocês acharem que não é importante, eu agradeço, mas o Presidente não...

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, tudo bem. Eu sei. Então, eu vou pular aqui e vou só para o final, que para mim é uma coisa muito importante.

Já depois do acidente, às 20h9, ou seja, às 5h9... Eu vou começar a ler aqui. Eu gostaria, Sr. Daniel, que o senhor prestasse atenção. O Hot 4, que é alguém que eu não identifiquei, mas já identifiquei... Quando eu vou ler aqui não sei quem é. Nem o senhor vai saber talvez. Ele diz assim: “Você precisa de mim para olhar alguma coisa para você?”. O Hot 4. Não sei quem é até então. O comandante diz: “Estamos trabalhando nisso”. O co-piloto disse: “Bem, ele entendeu...”. Aí o Hot 4 disse: “Ok”. O Hot 4 eu já sei quem é, vou lhe dizer já. O Hot 2 diz: “Só presta atenção para os aviões”. O Hot 2, que é o co-piloto, diz: “Com certeza”. O co-piloto, que era quem estava comandando o avião e quem entendia literalmente do avião — e o senhor pode me confirmar isso ou não —, era quem estava à frente e comandava, até porque, 8 minutos antes de o avião colidir, o comandante foi dormir, mesmo estando perdido, porque ele diz: “Nós estamos perdidos”. Eu tenho esse diálogo aqui.

Sr. Presidente, eu vou encerrar. Só nisso aqui. O Hot 2, que é o co-piloto, diz assim: “Faça-me um favor, Ralph; ou melhor, Henry”. “Faça-me um favor, Ralph” — ele erra — “ou melhor, Henry”. Quem é Henry?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É o Henry Yandle, nosso vendedor da EMBRAER.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí o Henry responde: “Pois não”. Aí o co-piloto pede a seguinte coisa para ele — eu vou encerrar —: “Veja a minha velocidade e não me deixe ir tão rápido. Eu quero manter alguma coisa entre 200 e 240 e 250”.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso é antes do acidente?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois do acidente. “Tudo bem, pode deixar comigo. Onde está aquela carta que você acabou de jogar no chão?”, o comandante pergunta. O Hot 4, da EMBRAER, diz: “Está aqui”. Não é o senhor; é o Henry. Esse eu sei que é o Henry. Com certeza não é o senhor. “A carta baixa, a carta baixa, a carta baixa. Eu peguei exatamente aqui. Me dê a carta baixa”, o co-piloto diz. “Está ficando cada vez mais difícil manter...” Eu vou encerrar. “Está ficando cada vez mais difícil manter essa velocidade”.

Tem coisas para trás importantes. Eu vou encerrar e vou entregar. Eu vou fazer questão, Relator, de passar isso para o senhor, o documento. Conforme o Regimento, eu passo os documentos à Comissão e solicito que sejam autuados, mediante o termo de juntada de documentos, para que passem a ser documentos oficiais desta CPI.

Eu gostaria também de aqui ir ao Regimento, porque eu fui muito questionado, Sr. Presidente, que os Deputados e Senadores não serão obrigados a testemunhar sobre informações recebidas ou prestadas, em razão do exercício do mandato, nem sobre as pessoas que lhe confiaram ou delas receberam informações. Então, nem sob tortura, eu iria entregar este documento, como jornalista e como Deputado Federal. Vou entregar ao Relator e tenho também uma cópia para entregar para toda a imprensa, para que a imprensa possa trabalhar e possa, a partir de agora, ver realmente. Eu agradeço o seu testemunho e já peço de antemão, Sr. Relator, a transcrição, em áudio, para que possamos ouvi-la aqui, numa sessão aberta ou secreta — o Presidente decide —, para que a gente possa descobrir de quem são as vozes que estão orientando, literalmente, os pilotos durante o voo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao nobre Deputado, primeiro inscrito, Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não sei se o depoente quer comentar alguma coisa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. vai passar agora a cópia, Deputado Vic Pires?



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, não sei se o depoente quer comentar alguma coisa sobre...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Zarattini, só para completar, eu tenho a transcrição também em inglês.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Lembrando que V.Exa. comentou sobre a tradução, eu conheço as pessoas, o nosso diálogo todo foi em inglês e, ouvindo essas palavras pela primeira vez, eu teria que identificar se cada uma delas está em português, etc. Nesse contexto, como V.Exa. mencionou, que é depois do impacto, eu descrevi mais cedo qual foi o ambiente na cabine de passageiros também. Após o impacto, houve uma grande dúvida se continuaríamos realmente voando, pelas avarias na asa. Houve uma colaboração entre os passageiros e os pilotos no sentido de manter uma comunicação contínua, para assegurar que todos estavam a par da situação completa. O Henry e o Ralph estavam mais próximos dos pilotos, por serem pessoas mais técnicas, e houve realmente uma colaboração e uma interação entre as partes. Como eu comentei, V.Exa. mencionou um texto sobre “mais difícil de manejar”, alguma coisa nessa linha, em português, não é? Lembro-me, na ocasião, quando houve a decisão de realmente baixar a aeronave, eles disseram que era impossível continuar voando daquele jeito. E foi nessa linha o comentário que chegou até nós. “Está realmente difícil de continuar manobrando. Então, vamos baixar”. Entendo que esses diálogos ocorreram realmente após o impacto e dentro desse ambiente de colaboração para assegurar que poderíamos fazer tudo para preservar as nossas vidas também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires Franco, eu sei que V.Exa. não é uma pessoa inquirida aqui, mas esse diálogo no qual eles falam sobre a possibilidade de não voar mais, de ter que descer... não me recordo de ter visto isso quando passei os olhos na transcrição da caixa-preta depois do acidente. Às vezes a impressão que me dá é de que a própria transcrição da caixa-preta é falha, ela não apresenta todos os diálogos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, eu procurei fazer a transcrição da caixa-preta, que tenho juramentada aqui, em português e em inglês. Eu tenho as duas aqui. Eu vou entregar para V.Exa. as duas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas a que o senhor tem em português...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em grande parte bate. Em outras, não. Mas não há nenhum tipo para prejudicar essa... Tem algumas coisas realmente terríveis. Por exemplo, eu não vou aqui citar...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ... algumas frases.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... alguns textos pequenos. Mas a tradução tem. Então, eu queria perguntar: V.Exa. não entendeu o quê?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse diálogo, depois do acidente, em que os pilotos expressam a necessidade de baixar... esses procedimentos... Só faço essa pergunta porque a impressão que me dá, ao olhar, é de que faltam vários diálogos aqui.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se V.Exa. quiser, eu o leio em 30 segundos aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não precisa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu vou entregar para V.Exa., mas está aqui...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Carlos Zarattini: 15h45, 15h55.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ok. Eu queria, Sr. Relator,... que conversou com o jornalista Joe Sharkey, do *The New York Times*, eu gostaria de saber: O senhor poderia nos dizer quais foram os assuntos? Que diálogo o senhor teve com ele antes do acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Com o Sr. Joe Sharkey? Sim. Após a ascensão e quando nos congregamos nessa mesa de conferências na parte central da aeronave, conversei a respeito do Amazonas, o destino, atrações turísticas, minha criação lá e tudo mais. O Henry voltou para a primeira parte da cabine de passageiros, e o David Rimmer também, e o Ralph foi para o fundo da aeronave. Eu continuei o diálogo com o Joe Sharkey no sentido de complementar algumas informações que ele obteve nas apresentações. Nós levamos eles por duas unidades nossas de fabricação. Fizemos uma visita à fábrica, às instalações, à aeronave em si e tudo o mais. E tivemos apresentações feitas por nossos executivos sobre aviação executiva, sobre os nossos produtos, as aeronaves, os serviços.



Então, ele estava revisando, ele usou um headfone, no *laptop*, transcrevendo as suas gravações, as entrevistas e, ocasionalmente, me perguntava algum detalhe sobre algum aspecto que ele ou esqueceu de perguntar, ou achou oportuno perguntar.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Em algum momento vocês falaram sobre o controle aéreo no Brasil? Ou ele perguntou alguma coisa? Ou o senhor falou alguma coisa a ele?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, Excelência. Ele não perguntou sobre nenhum cenário, digamos, operacional, regulatório, na realidade de nenhuma região, nem dos Estados Unidos, nem Europa. Foi mais no sentido de entender realmente quais são os benefícios dos nossos produtos, quais são os fatores que nossos clientes relatam que os levaram a optar por nossos produtos e o retorno com relação aos nossos serviços. Foi mais voltada à nossa oferta, à nossa proposta de produtos para o mercado, os serviços.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Após o acidente, inclusive após os interrogatórios já em terra, alguma coisa levou à conclusão do jornalista de que houve falhas do controle? Que elementos ele teria para concluir sobre isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Nós estávamos todos juntos. Pernoitamos da sexta para o sábado. Houve diálogo entre nós, tanto os pilotos quanto os passageiros, tentando entender a situação toda. Em algum momento, foi relatado que havia uma dificuldade de entender uma determinada frequência e que, ao ouvir a frequência sendo citada, que havia alguma forma de eco e de estática associada a essa comunicação que impedia a compreensão total. Mas houve até um comentário do piloto que não foi sentido de...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Desculpe, o comentário do...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ... de um dos pilotos que não foi uma dificuldade de entender, do ponto de vista lingüístico, fonético, de sotaque ou qualquer coisa assim, simplesmente de entender o número por completo, por haver uma sobreposição do eco em cima da informação sendo passada. Foi relatada dificuldade de conseguir estabelecer contato com o controle aéreo. E o que houve foi um outro piloto de uma aeronave que passava na região que possibilitou uma forma de ponte, uma forma de integração dos nossos pilotos, por meio de uma outra



aeronave, para ter acesso à comunicação. Então, esses 2 pontos, sim, foram trazidos à tona.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Agora, o que o senhor acha que levou esse jornalista a escrever... que informações mais ele teria para escrever aqueles artigos que ele escreveu criticando o Controle Aéreo Brasileiro, a situação da aviação no Brasil? Só o que se comentou ali? Ou ele teve alguma outra informação por parte de outras pessoas?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Que eu me lembre, foram esses 2 pontos. Talvez a intensidade, o trauma em si, a experiência o levou a procurar outras fontes ou outras informações que pudessem abastecer, digamos, seus editoriais. Mas quanto ao que foi discutido por nós, foram só levantados esses pontos que eu me lembre.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quer dizer, durante a viagem, não se comentou, em nenhum momento, no avião, de que haveria problemas de comunicação, de que haveria qualquer tipo de problema entre a aeronave e o controle. Não houve esse debate, vamos dizer assim, não houve esse comentário junto ao jornalista durante todo o momento do voo antes do acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Correto, Excelência, não houve nenhum tipo de descrição do controle do tráfego aéreo ou de qualquer situação relevante.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ok. Uma última pergunta: após a ida dos pilotos para os Estados Unidos o senhor voltou a se comunicar com eles?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Após o retorno, foi em dezembro, eu acredito, sim. Em janeiro estive de férias e estive em contato com eles nas minhas férias e da minha família. Nós nos juntamos a eles e nossas famílias se conheceram, e estivemos juntos para ajudar passarmos por essa experiência e nos reconectarmos, já que não havíamos tido contato desde o acidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Foi a última vez que o senhor falou com eles ou o senhor volta a ter contato com eles?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Teve outra ocasião. Desde então, acho que não. Foi antes.. Foi no acidente e em janeiro. Nós estamos em junho. Está certo. Janeiro, só.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - De lá para cá, o senhor não teve mais contato?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor se considera amigo dos pilotos, da tripulação?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu havia os conhecido... Os pilotos eu conheci, acho que um na véspera, um ou dois dias anterior, numa situação... Uma experiência extrema dessa cria realmente um elo muito forte, mas assim com o Henry que eu conhecia mais como colega, então, cria-se, naturalmente, uma...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Ok. E quanto ao jornalista o senhor voltou a ter contato com ele?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O jornalista, não, senhor. Não tive qualquer contato com ele desde, acho que foi no próprio acidente em si mesmo. Não tive mais contato com ele.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Deputado, dá licença um pouquinho, senão não enxergo o depoente. Deputado Macris. Por último, o senhor teve contato com a equipe do *Discovery Channel* que fez o documentário que vai ao ar dia 10?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, Excelência, não tive. Não fui procurado por eles nem os procurei.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor sabe de alguém da EMBRAER que teve contato?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Nós, no meu trabalho, na área de comunicação, eu interajo com a nossa assessoria de imprensa. A nossa assessoria de imprensa entende que foi procurada, mas, nós... meu entendimento é que nós não oferecemos qualquer tipo de comunicação além dessa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, a EMBRAER foi procurada e não ofereceu nenhuma informação. Ok, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Começando às 15h54 e terminando às 16h4.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Cumprimento o senhor depoente. Agradeço a sua presença e as suas respostas. Em primeiro lugar, eu gostaria de saber qual é o motivo... pelo menos se o senhor estava e qual era o motivo de o senhor estar assistindo o depoimento do Presidente da EMBRAER, ontem.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu recebi a convocação, acredito que na quinta-feira passada, foi em primeira instância. O Sr. Camilo, aqui da Câmara me contactou e a Sra. Jaqueline me passou fax, para a empresa, por meio do nosso departamento jurídico. Era a primeira vez que eu tinha sido convocado para uma CPI, minha primeira visita ao Congresso, eu perguntei aos nossos assessores se eu poderia vir conhecer a dinâmica do seu trabalho para entender melhor como seria a nossa sessão. E foi me informado que sim, que era aberto ao público e que poderia fazê-lo. Eu vim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não foi uma orientação da empresa? Foi uma iniciativa de V.Sa.?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu mesmo perguntei para o nosso assessor jurídico se eu poderia ir lá, para justamente conhecer, em antecipação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor já conhecia o Presidente da EMBRAER, da sua empresa?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu já o conhecia. Ele é recém-posto como Diretor-Presidente. Na época do acidente, era o Dr. Maurício Botelho. Eu conhecia de vista, em diversas ocasiões...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já tinha cumprimentado ele? Já tinha falado com ele alguma vez?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, só estado presente em ambientes conjuntos, com muitos pares. Na organização onde estou, eu estou dentro de um dos 4 negócios da EMBRAER. Eu reporto para uma diretoria. Então, digamos, esta diretoria está no terceiro escalão. Eu tenho dezenas de pares e havia alguns eventos em que participávamos, mas não numa interação pessoal.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor está ciente que a sua presença aqui ontem atrapalhou — e muito — o depoimento de hoje, porque até



muitas respostas que V.Sa. deu no início ou muitas colocações que V.Sa. fez foi confirmando assertivas que o Presidente falou ontem. O senhor teve todo o acesso e presença, o que, aliás, a gente alertou ontem, é vedado pelo Código Processo Penal. Eu acho que V.Sa., obviamente, não é o culpado do acidente, nem esta Comissão busca lhe culpar, como bem foi dito aqui anteriormente, mas há pontos importantes a serem esclarecidos e V.Sa. é uma parte muito importante nesse esclarecimento, daí até a minha idéia da proposição do requerimento. Eu entendo, Sr. Presidente, que nós vamos ter que reconvocar o Sr. Daniel, após a requisição do áudio e a convocação do Sr. Henry, que já foi proposta para mim, a qual peço a V.Exa. que coloque na pauta da próxima reunião e que, após essa reunião, em que efetivamente possamos ouvir o Sr. Henry, a oitiva, o áudio, e possamos novamente ouvir o Sr. Daniel em função da gravação. E acho até que caberia uma acareação entre ele e o Sr. Henry para efetivamente chegarmos à conclusão de quem é responsável por cada diálogo. Esses passos eu vou solicitar que sejam feitos, para que a gente possa esclarecer efetivamente toda a participação de quem quer seja em cada um desses diálogos, porque eles são importantes para estabelecer uma séria de situações. E nós não podemos terminar esta CPI sem esclarecer isso. Nós estaríamos fugindo à nossa obrigação.

Eu queria perguntar de novo ao Sr. Daniel, o senhor já respondeu uma pergunta do Relator, mas o senhor não sentiu, não houve, porque há uma acusação formal — e o senhor deve ter visto isso, ontem, no depoimento, inclusive, na pergunta que eu fiz ao Presidente da EMBRAER — há uma acusação feita pelo controlador de voo, feita aqui no seu depoimento de segunda-feira, da suspeição pelo radar primário, e, segundo, não vieram ainda as caixas pretas para a gente ter a certeza de que houve variação brusca de altitude de 4 mil pés. Quatro mil pés de variação de altitude é uma atitude que qualquer um, sentado em qualquer lugar, sente. V.Sa. não sentiu em nenhum momento essa variação?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Absolutamente, em nenhum momento, senti qualquer variação. E, considerando que, na aviação executiva, a disposição dos interiores, do interior das poltronas, tem liberdade total de trânsito dentro da aeronave e estávamos transitando para buscar água etc., uma variação de altitude dessa seria desastrosa tanto para as pessoas dentro, como para um copo



de água, alguma coisa, sem qualquer aviso dos pilotos de se securitizarem na mobília. É uma variação drástica. Quatro mil pés...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, não pode ser.. Na hora do acidente — desculpe eu lhe cortar, é só porque o tempo é curto; se não, não consigo fazer as perguntas — na hora do acidente, qual era a posição exata de cada um que estava dentro do avião?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - No momento do acidente, dentro da cabine de pilotos, havia o Joe Lepore, como piloto, no assento da esquerda — vou usar a frente da aeronave para cá, para facilitar — na posição de piloto era o Joe Lepore; o Jan Paladino, na direita.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Como co-piloto. Os 2 estavam dentro da cabine? O Joe Lepore e o Paladino estavam dentro da cabine?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Os 2 estavam dentro da cabine.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não havia mais ninguém em pé, nem ajoelhado, nem nada? Todos os outros passageiros estavam sentado em poltronas?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sentados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Deputado Eduardo, me permita, só para complementar. O senhor teve informação de que o comandante dormiu lá atrás com vocês?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Negativo. Em momento algum eu vi o piloto dormindo. Como eu comentei mais cedo, eu estava justamente, com relação a essa posição do acidente, eu estava na primeiríssima poltrona da cabine de passageiro.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, ele não foi dormir lá atrás? Se ele dormiu, ele dormiu lá na cabine.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu vi o piloto sair, passar pelo corredor, ir até o lavatório e retornar alguns minutos depois, tendo passado pela gente. Então, quando houve o impacto, eu estava de costas para frente da aeronave, o Henry Yandre estava na minha frente. Então, respondendo a sua...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Sr. Henry estava onde, na hora...



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Ele estava diretamente na minha frente. Eu estava conversando com ele.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Na primeira cabine?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na primeira zona de cabine. Eu estava de costas para frente do avião. Então, atrás...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nos 4 lugares da primeira zona de cabine estava o senhor, o Sr. Henry e os 2 da ExcelAire?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, só.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Os 2 estavam onde?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na primeira zona, só eu e o Henry. Eu, de frente para ele, conseguia ver a cabine completa; na segunda zona da cabina, que tem uma mesa de conferência, de costas para mim, estavam o Joe Sharkey, de frente para mim, e do outro lado da mesa estava o Sr. David Rimmer; na terceira zona de cabine estava o Ralph Michelli.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou que é especialista em computação, não é isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A minha formação técnica é de ciência e computação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor, certamente, conhece um *transponder*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Meu conhecimento sobre *transponder* é superficial. Eu entendo a função primária dele, mas eu não conheço em detalhes o...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor sabe quando o *transponder* está ligado ou desligado?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Como passageiro, eu não tenho como saber, porque essa informação não é apresentada no *air show*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas no momento em que o senhor foi falar com os pilotos, e foram vários, o senhor não reparou se o *transponder*, não olhou, não viu a posição do *transponder* em nenhum momento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não realmente conhecia exatamente onde ficava *transponder*. Então, eu não...nem...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não conhecia onde ficava o *transponder* no avião?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu realmente não sabia onde ficava, o que representava, digamos, o *transponder*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, o senhor não sabia, dentro da cabine do avião, do Legacy, onde ficava localizado o *transponder*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não sei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor sabe?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Eu não sei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não sabia e não sabe? O.k.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Hoje, eu sei onde fica a imagem que representa o *display*, mas eu não sei onde fica.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Sr. Henry, qual o conhecimento que ele tem? Ele tem conhecimento do pilotagem? Ele conhece *transponder*? Qual é a formação dele? Ele já foi piloto? Que qualificação que ele tem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, o que eu sei é que ele tem formação de piloto, mas de aviões menores, de menor porte, com turbo-hélice, mas que ele não voa atualmente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas ele tem conhecimento de piloto?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim. Assim como...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele já pilotou?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Já. Já pilotou no passado, assim como grande maioria dos nossos vendedores da aviação executiva são pilotos por si. E, no mercado, é comum, porque é o que permite que os vendedores enderecem à tripulação etc. todos os benefícios do produto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor me falou que tinha cópia do depoimento que o senhor deu à Polícia Federal. O senhor tem com o senhor essa cópia?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Nossa assessoria jurídica, sim... do sigilo de defesa...



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor poderia fornecê-la à Comissão?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Certamente. As instruções que eu tenho é de...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Até porque vai vir no inquérito. É apenas economia processual.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Exatamente. Trouxemos para disponibilizar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou aqui, com muita propriedade, com detalhes, sobre o número de horas voadas do piloto, inclusive sobre experiências dele com o EMB.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor obteve essa informação antes de entrar? O senhor pesquisou depois? É normal o senhor procurar o currículo dos pilotos que vão voar, que vão fazer os vôos de volta para levar as aeronaves? Ou foi informação que o senhor obteve posteriormente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu obtive posteriormente dos próprios pilotos. Antes, quando eu mencionei meu contato com eles, foi pouco, na véspera e antevéspera. Eu soube depois, porque nós, na Base mesmo, essa informação foi parte de todas as conversas, especialmente a do Jan Paladino, de ter mais de 300 horas de vôo na Plataforma 145, porque ele havia trabalhado para a Continental Express, um nosso cliente.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E ele falou isso para o senhor?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quantos aviões a ExcelAire tem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu entendo que ela tenha aproximadamente 10 aeronaves da marca Gulfstream, talvez alguns outros, não me recordo especificamente...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu perguntei Legacy.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Legacy, ela recebeu um em maio de 2006...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Eduardo Cunha...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só mais um minutinho, Sr. Presidente, até porque houve a interferência do Relator. Só para concluir, 2 perguntas. Essa pergunta é importante.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Então, essa era a segunda aeronave que eles iam receber.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Essa seria a segunda aeronave? O seu Presidente disse ontem, aqui, que ela já tinha 4 aeronaves e essa era a seguinte. Então, há um conflito de informação. Gostaria de tentar saber...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Deputado, como eu comentei mais cedo, havia uma conversa antes do voo em si sobre uma futura entrega. A informação que eu sei é que em maio foi entregue a primeira aeronave...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ...em setembro, a segunda...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só uma última pergunta, Sr. Presidente.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ... e a próxima seria ano que vem.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele disse que já tinha 4 em propriedade. O senhor disse que não tomou conhecimento do desligamento do *transponder*. Somente pela imprensa depois.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quer dizer, nem quando o senhor desceu, no meio daquele crise, quando o senhor depôs no CENIPA, quando depôs no inquérito da Polícia, varou a madrugada, em nenhum momento ali o senhor foi informado de que o *transponder* tinha sido desligado?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É verdade. Não fui informado de que ele tinha sido desligado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Valverde) - Vamos ao próximo, o nobre Deputado Eduardo Valverde, que trocou com o Deputado Vanderlei Macris, começando às 16h07min e terminando às 17h17min.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Daniel, na EMBRAER, é comum alguém da empresa acompanhar a entrega do avião, acompanhar o vôo até o cliente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É comum que o vendedor, no seu relacionamento com o cliente, é costumeiro isso ocorrer.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - E a sua função, nesse caso, foi de vendedor?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A minha função foi especificamente, dentro da minha área de atuação de estratégia de comunicação, acompanhar o jornalista, que veio a convite do cliente para uma missão específica, de gerar uma exposição editorial, publicitária dentro do mercado do nosso cliente. Então, é comum nós darmos esse tipo de apoio, assim como outros clientes desse tipo. Então, o jornalista vindo, o apresentamos a empresa etc. Eu acompanhei somente até Manaus, antes de eles saírem do País...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Foi indagado, ontem, ao Presidente da EMBRAER se a sua formação é superior. Indagado também se o senhor tinha conhecimento técnico sobre a aeronave, sobre pilotagem. Ele falou que o senhor tinha rudimentos da aviação e do equipamento para fins de venda. Até eu comparei se seria similar a um vendedor de remédio, aquele propagandista que anda com uma mala e que fala genericamente sobre o medicamento, mas que não conhece cientificamente o produto. O senhor conhece de aviação? Tem conhecimento de aviação?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Acho que sua analogia é correta. Eu conheço os nossos produtos de aviação executiva e as características principais dos nossos produtos, dos nossos serviços. As características principais envolvem tanto o aspecto de conforto, a capacidade da aeronave em termos de passageiros a bordo, o desempenho e coisas desse tipo, mas são superficiais, apenas qualificadas para fundamentar...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Algumas empresas, por exemplo, de navegação, o estaleiro, ao vender um navio para o armador, ele manda junto nesse navio alguém, um técnico, para, ao longo do tempo de validade, do tempo de experiência do produto, acompanhar defeitos e fazer ação para corrigir



esse defeito. Então, durante o prazo da entrega até o prazo em que o fabricante é responsável por defeito de fabricação, ele põe alguém para acompanhar e poder sanar esses defeitos.

A EMBRAER utiliza esse tipo de conduta empresarial? Ou seja, algum empregado da empresa acompanha a entrega do produto e, nessa entrega, avalia se o produto apresentou alguém tipo de defeito até a definitiva entrega?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na versão executiva, que são os processos relativos que eu conheço, como eu mencionei mais cedo, paralelo à minha visita, meu recebimento do jornalista que trabalha com ele, em paralelo, transcorreu um processo de entrega. Esse processo de entrega tem esses aspectos técnicos, tem os aspectos financeiros, contratuais. O meu conhecimento é que, durante essa avaliação técnica, essa interação com os clientes, o piloto e as informações sobre os produtos, é onde ocorre isso: esclarecimentos etc.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa entrega foi feita formalmente onde? Foi feita a entrega no Brasil ou seria feita a entrega lá nos Estados Unidos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Todas as entregas da aviação executiva e, eu entendo, da EMBRAER como um todo são feitas em São José dos Campos, nossa matriz.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Se, ao longo dessa viagem até Manaus, aparecesse algum defeito, uma luz queimada no painel ou uma vibração numa turbina, esse fato seria narrado pelo senhor para possível correção, dentro do prazo de validade?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Se houvesse alguma ocorrência desse tipo, o relato disso seria pelo próprio cliente, uma vez que minha missão não era...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não era essa?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - ... fazer isso, nem o vendedor interagindo com o cliente. Caso ele tenha, mesmo que ele tenha visto isso, o cliente é que formalmente descreve e aponta quaisquer problemas desse tipo de volta à EMBRAER, para a EMBRAER...



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - É feito um *check*, não é? Na partida é feito um *check*. Certo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na partida, antes da decolagem?

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - É. Antes da decolagem é feito um *check*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Certo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Se o piloto precisasse de alguma informação para fazer o *check*, o senhor teria condições de informar a ele: “Olha, esse é o procedimento” ?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não teria condições, pela minha...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Um *check list*: “Olha, vê isso, vê aquilo etc., etc.” Caso o piloto tivesse dúvida nesse *check*, ele poderia reportar ao senhor para tirar dúvida?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Todos os clientes têm à disposição o nosso grupo de entrega, que têm tantos técnicos. Envolve um grupo de engenharia de operações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não. Eu falo no momento da partida, quando o avião taxiou, para sair de São José dos Campos para Brasília. Foi feito um *check list* na cabine?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu creio que sim.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Porque era o primeiro vôo fora de teste. É feito um teste; depois, agora, seria o primeiro vôo comercial de retorno à sede do comprador.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É o primeiro em que a aeronave está registrada, já, no nome do cliente, já com certificado de aeronavegabilidade. Portanto, dali em diante, é uma aeronave registrada americana.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Certo. Foi feito um *check* nesse momento? Um *check* do equipamento ali?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não sei como isso ocorreu ou se.... V.Exa. faz referência ao *check* antes da decolagem...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sim, antes de decolar.



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Então, certamente foi feito. Eu acredito que tenha feito mesmo antes de taxiar. Eu acredito.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Quando foi feito esse *check*, houve algum problema no *transponder*? Não foi acionado ou foi acionado? O senhor teria alguma informação sobre isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Não tive nenhuma informação. E, como V.Exa. perguntou, eu não seria a pessoa a quem eles buscariam. Eles buscariam nossa equipe de solo, que estava...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu sei. Se tivesse algum problema com o *transponder* ou com qualquer outro equipamento naquele momento em que estava taxiando para pegar vôo, eles parariam e consultariam a equipe de terra?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Voltariam. Nós temos uma organização de suporte ao cliente que é completamente capacitada para fazer isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Então, quando o avião decolou, estava tudo O.k, porque se tivesse alguma anormalidade seria reportada a terra?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, entendo que qualquer piloto só decolaria tendo tudo O.k.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Quando houve o choque em si, qual foi a primeira reação dos passageiros? Foi um choque que balançou a aeronave? Houve uma queda de nível? Houve um tremor? Houve um barulho? Um ruído?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu estava de costas para a frente da aeronave. Foi um baque, um choque muito forte que eu senti no corpo todo e a aeronave reagiu da seguinte maneira: *(o depoente mostra figura)* aqui são asas; essa asa da esquerda, houve, digamos, um tranco, um forte impacto e uma movimentação da aeronave nesse sentido assim *(o depoente demonstra como foi o movimento)*, mas depois restabilizando.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Quem tomou a decisão, quem fez a análise de que o avião não tinha condições de chegar até Manaus? Para concluir.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos, nobre Deputado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Muito obrigado. Essa análise que foi feita por quem? Pelo comandante? Pelo co-piloto? Ou pelo Presidente da empresa que fazia parte do vôo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Em decorrência do impacto, houve essa movimentação e colaboração no sentido de manter o comandante e o co-piloto atualizados quanto ao verdadeiro estado e progressão do estado da aeronave. Quando foi relatado a ele, ao piloto, o estado da asa, que a superfície estava descolando e que o bordo de ataque estava separando e o combustível estava vazando sobre a asa, ele decidiu que a aeronave deveria descer.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O senhor teve algum tipo de participação na orientação dessa descida?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu....

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu perguntei anteriormente se o senhor conhecia a aeronave; o senhor falou que conhece superficialmente. Mas o senhor já voou nessa aeronave antes.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Já voei bastante.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Várias vezes, não é? Como estratégia de comunicação, várias vezes. Certo?

Então, algum detalhe operacional do equipamento. Como a empresa só tem um avião daquele tipo, evidentemente que esses pilotos talvez não fossem totalmente familiarizados com o equipamento — sabiam voar. Como o senhor, talvez, fosse, a bordo, a pessoa que melhor conhecia o equipamento, o senhor foi alguma vez procurado pelos pilotos, algum lhe indagou algum tipo de procedimento, de atitude para poder corrigir rota, ou para poder tomar alguma precaução com relação ao equipamento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Meu conhecimento sobre os produtos é limitadamente aos benefícios. Eu sempre atuei em vôos a bordo do Legacy como passageiro; eu nunca atuei de forma técnica. Então, eles não me consultaram nem teriam, realmente, por que me consultar.



O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Como última pergunta agora. Amigos são amigos. Evidentemente, o fato em si levou a uma relação um pouco mais próxima em face de conviver ali uma situação de perigo. Em algum momento, os pilotos lhe confidenciaram algum tipo de informação que pudesse, nesse momento, elucidar, ou pelo menos, colaborar com a causa dos acidentes, para poder elucidar isso aí?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Nós nunca tivemos discussões ou conversas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Essa viagem aos Estados Unidos, para passar o fim de semana com a família.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na verdade, nem foi, foi só um evento; só nos juntamos para uma refeição — estávamos todos lá. Foi uma...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Não poderia ter falado "*Puxa, esqueci-me de ligar o transponder; podia ter ligado quando eu viajei*". Não surgiu esse comentário ?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. Nossa interação foi bem familiar, muito pessoal, muito emotiva. Mas eu acho também, não seria correto, além da interação que a gente teve lá no solo de

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - O senhor se sentiria seguro de voar novamente com o comandante e com o co-piloto? Caso pudesse haver uma outra oportunidade, a EMBRAER vender novamente um novo Legacy para a ExcelAire, o senhor faria, novamente, uma viagem com os 2 pilotos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu faria. Eu não...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Com toda a segurança?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Com toda a segurança. Eu não senti, nem percebi, nenhuma coisa que gerasse insegurança nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, Deputado Dr. Ubiali.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aproveitando essa pergunta feita pelo Deputado Eduardo Valverde sobre a segurança. Mesmo o senhor tendo conhecimento de que o *transponder*, durante um determinado período do avião, ficou desligado, colocando em risco a aeronave? Quando o senhor ficou sabendo



que o *transponder* estava desligado, qual foi a sua reação? O senhor não perguntou para eles “*Mas, como que esse aparelho estava desligado?*”

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na interação que a gente teve, após o acidente no próprio sábado, na sexta, à noite, e tudo mais, e nos depoimentos seguintes, foi de que, aparentemente, o *transponder* estava indicando o estado que eles relataram. Então,....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Que estado era esse que eles relataram?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eles indicaram que, quando foi perguntado “*Como é que isso poderia acontecer, afinal, existe um transponder, não é?*”, voltou-se ao questionamento de por que, será que não estava funcionando o operacional. Então, essa pergunta ficou. Porque ela também ficou selada e tudo mais. Não houve uma resposta para esse questionamento. Então, eu.....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas nas conversas que houve depois, vocês não conversaram sobre esse assunto? Porque esse era um tema importante para o acidente.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Estou tentando lembrar....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo depois, quando V.Sa se reencontrou com eles?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não lembro quando, perdão, saiu na imprensa sobre a possibilidade de o *transponder* estar desligado, se foi antes ou depois de janeiro, mas eu não tenho conhecimento de que se (*ininteligível*), sequer ter falhado, ou sequer ter se desligado. Então, não tenho assim um fato concreto; e isso não causou nenhum tipo de...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não lhe causou nenhuma indignação saber que o acidente pode ter acontecido porque aquele aparelho não estava ligado adequadamente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na versão, houve muita redundância em todos os sistemas. Eu entendo que, para um avião completar a sua viagem de A até B, além do avião em si, do piloto, do sistema, do combustível, de fatores meteorológicos e tudo mais, há muitos elementos e fatores que podem, de alguma maneira, contribuir para isso ter acontecido. E eu entendo que esse é o propósito especialmente do CENIPA. O Brigadeiro Kersul e o Coronel-Aviador Rufino queiram



explorar todos os elementos, até mesmo ambientais. De forma que, no CENIPA, houve uma entrevista do ponto de vista emocional, psicológico dos pilotos etc. Então, uma série....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles não quiseram falar para o CENIPA para o

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eles falaram para o CENIPA.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Onde isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na Serra do Cachimbo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas lá em Cachimbo, quando não havia informação alguma mais precisa sobre o que era o acidente. Depois, nos Estados Unidos, os pilotos se negaram a falar ao CENIPA, segundo informação dos Bombeiros da Aeronáutica — o Coronel Rufino...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu desconheço isso. Mas eu entendo que, no trabalho do coronel Rufino, eu tive a interação com ele lá na Serra do Cachimbo, e são “n” elementos que compõem qualquer cenário. E o trabalho dele é justamente identificar todos os possíveis. Então, há uma combinação de fatores que possibilitaram que isso acontecesse, assim como não se entende exatamente o que permitiu que nós sobrevivêssemos, porque nós continuamos voando. Isso também é uma pergunta....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas se o senhor colocasse numa escala de 1 a 10 das responsabilidades, o *transponder* V.Sa colocaria em qual escala como sendo um fator importante para ocasionar o acidente?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu tenho receio, por não ter um conhecimento amplo e técnico do aspecto operacional, tanto de tráfego aéreo, como de todos os sistemas de uma aeronave e todos os procedimentos de voo e tudo mais, eu teria realmente receio de pontuar alguma coisa sem uma base de conhecimento amplo o suficiente para....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor não tem conhecimento suficiente para saber que o *transponder* é um aparelho importante?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu acredito que o *transponder* é um aparelho importante, assim como os motores, a asa, o combustível, nesse sentido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas nesse caso específico?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu entendo a importância do *transponder*, de se comunicar com as outras aeronaves e com o sistema de tráfego aéreo; eu creio que o fato de o *transponder* não estar transmitindo ou recebendo essa informação, certamente, foi crítico para isso acontecer. Eu concordo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E isso não lhe causa nenhuma indignação, nenhum questionamento sobre o fato de estar desligado ou não, de ter sido involuntário ou não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não tenho nenhuma.... O que eu acho que é impressionante, eu ainda não indaguei....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ninguém havia combinado no vôo que o *transponder* iria, em determinado momento, estar desligado?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Correto. Não houve nenhum tipo de....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois é, isso é que não... Porque a vida de V.Sa. e dos passageiros foi colocada em perigo quando se desligou o *transponder*. Voluntária ou involuntariamente, mas a vida das pessoas que ali estavam foi colocada em perigo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Certamente, a ausência do *transponder* estar atuando como é de esperar não é.....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque eu vou lhe dizer: eu tenho aprendido sobre aviação e sobre a operação das aeronaves aqui nesta CPI, e uma das coisas que aqui se aprendeu é que, quando não há comunicação, e a comunicação é uma questão importante, ou quando se tenta várias vezes a comunicação e não se consegue falar, a primeira atitude é ir ao *transponder* e colocar um código de emergência. O senhor sabe qual é esse código?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu ouvi esse mesmo tipo de informação pela imprensa, e tudo mais, que existe um código específico. Acredito que seja uma série de 7, mas minha informação também é posterior.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E os pilotos não deveriam ter feito isso, quando não conseguiram se comunicar com o controle?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu também recebi a mesma informação....



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque esse fato, por si só, poderia ter evitado o acidente. Quando houve falha de comunicação, eu vou ao *transponder* e coloco o código 7.600, e eu alerto que eu estou sem comunicação. O *transponder* teria sido ligado, e talvez tudo pudesse ter sido evitado. Essa

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu, como passageiro alheio aos procedimentos, e todos ficaram sabendo isso depois, na hora não teria como saber ou até de dizer “*Ó, não se esquece de colocar tal código*”, porque eu não tinha esse conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas isso, de forma alguma, lhe causou alguma indignação, algum questionamento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Me causou uma profunda tristeza pelas perdas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu lhe digo: se eu estou numa situação dessas e descubro que o *transponder* foi desligado, como eu não sei se ele foi desligado voluntária ou involuntariamente, eu vou pegar o piloto pelo pescoço e perguntar para ele: “*Vem cá, o que você fez? O que você produziu aqui? Estava ou não estava ligado o transponder? Por que você desligou o transponder?*”. Mas uma reação normal, natural, então.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E no Rio Grande seria exatamente assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A impressão que me dá aqui, não quero ser aqui chato em relação a esse tema, é de que todos vocês ficaram passivos — é normal, é natural. Tudo o que aconteceu faz parte da vida, do processo. É uma situação normal, corriqueira. Não houve indignação alguma, nada, nenhuma cobrança que pudesse ser feita naquele momento a essa situação? Os proprietários da aeronave não foram perguntar para os pilotos por que estava desligado o TACS, o *transponder*?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Como V.Exa. informou, como só soubemos depois de tudo isso, a interação minha com os pilotos e com o Vice-Presidente da ExcelAire, lá na Serra do Cachimbo, não foi em cima de questionamento, não foi citado isso. E, mesmo depois, eu não tive essa interação com os pilotos nesse sentido. Indiferentemente desses fatos, o que realmente me



comove, profundamente, é a perda, acima de tudo, das 154 vidas; o resto é acessório.

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

Com a palavra o nobre Dr. Ubiali, começando às 16h29min e terminando às 16h39min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Daniel, quero agradecer a sua presença aqui e dizer que entendo bastante da sua dificuldade em fazer uma análise, até certo ponto, imparcial do acidente. Sobreviver de uma situação dessas em que, não só houve vítimas do outro lado, mas que o senhor também poderia ter sido uma vítima, é extremamente difícil. E nós temos uma tendência, natural, absolutamente natural, de tentar proteger as pessoas que estavam com a gente e sobreviveram também. Isso é conhecido como Síndrome de Estocolmo.

Vou fazer algumas perguntas para tentar que a gente tenha uma clareza. E o senhor, como passageiro, e só como passageiro, poderia nos ajudar para ter essa clareza.

Primeiro, já sabemos que o TACS estava desligado de alguma forma: ou ele não estaria funcionando; ou ele foi desligado, voluntária ou involuntariamente. Em função disso, a altimetria dada pelo radar primário não é confiável. Isso nós também já sabemos. Foi afirmado aqui para a gente. Nós aprendemos isso aqui. Portanto, a altimetria que aparecia na tela dos controladores não tinha significado algum real.

Dentro do avião, e só para confirmar, o senhor não percebeu mudança alguma de nível, de distância?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Correto. Não percebi mudança alguma de nível, e seria plenamente perceptível. É impossível você fazer qualquer variação de altitude e não, efetivamente, perceber tanto pelo ambiente como pelo ruído que vem dos motores — acelerando e desacelerando — e a movimentação, o ângulo da aeronave e uma série de elementos que a sensação nossa reage e diz: *“Alguma coisa está mudando de altitude”*. Alguma coisa, assim, sabe? É imediata essa reação.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, perfeito. O senhor percebeu, em algum momento, que os pilotos pudessem estar tendo alguma dificuldade na pilotagem do vôo, antes do acidente?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não tive...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, antes de você responder aqui. Estou, aqui, constantemente, recebendo ligações de pessoas, de Deputados que estão no Aeroporto de Brasília, com informações que há uma crise acontecendo nos aeroportos. Inclusive, parece que anunciaram, há pouco, que está havendo uma operação padrão dos controladores de vôo em Cumbica e que isso está trazendo problemas aos aeroportos. Eu queria só pedir a alguém, se pudesse, da Assessoria buscar essas informações com mais precisão, por parte da Aeronáutica e da INFRAERO. Eu quero propor, Sr. Presidente, se isso estiver acontecendo de fato, que nós, ao encerrar os trabalhos, nos deslocássemos até ao Aeroporto de Brasília para acompanhar de perto o que está acontecendo em relação a esse tema, porque é um elemento da crise que nós estamos vivendo. Eu só queria ressaltar e pedir informações precisas sobre o que está acontecendo neste momento.

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

Dr. Ubiali, seu tempo passa para 16h40min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Voltando, então, às nossas indagações só para esclarecer. Em uma das transcrições da caixa preta, na conversa em que o piloto tem com o Controle de Manaus, é perguntado a ele se o TCAS estava ligado. Na primeira informação que ele dá, ele disse que não estava ligado. Na segunda informação, ele disse que estava ligado. O senhor tem alguma informação sobre isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, é a primeira vez que estou ouvindo isso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Está bem.

Bom, era só isso. Não tenho outras coisas para perguntar. Eu quero agradecer mais uma vez e entender as suas dificuldades emocionais em tentar prestar esclarecimentos. Muito obrigado.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Agradeço. Obrigado, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo inscrito, nobre Deputado Fábio Ramalho, por 10 minutos. Não estando presente, vamos passar ao Deputado José Carlos Araújo. Não estando presente, Deputado



Efraim Filho. Não estando presente, nobre Deputado Rocha Loures. Começando às 16h34min e terminando às 16h44min.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Dr. Daniel, em primeiro lugar, manifestar nossa alegria por, pela primeira vez, ter a oportunidade de falar com alguém que sobreviveu à colisão. Poderiam ter sido 7 vítimas, o senhor inclusive, que se somariam àquelas 154. A minha tristeza pela tragédia. E o Deputado Vic nos revela que um familiar, não sei se ainda está conosco, não sabemos quem é... Mas o que nos comove, comove você também e nos motiva a insistir, e cada um com a sua, e muitos de nós com a mesma, linha de investigação. Eu acho, pela riqueza de detalhes que o senhor trouxe no início de sua apresentação, e principalmente após a colisão, que houve muita perícia dos pilotos norte-americanos para pousar a aeronave, apoiados e ajudados também pela qualidade da construção da aeronave, que não se rompeu, que não sofreu um prolongado desgaste de material, o que revela que a qualidade da aeronave brasileira é melhor do que a qualidade do piloto norte-americano, porque se, por um lado, eles puderam pousar a aeronave, por outro lado, eles só foram capazes de fazê-lo quando acordaram. Na minha opinião, e eu sigo essa linha de investigação, eu acho que a culpabilidade é desses 2 pilotos norte-americanos. Mas isso será verificado por conta das investigações e estará no Relatório Final.

Eu gostaria também de corroborar a sua descrição do *cockpit* da aeronave do Legacy. No seu diálogo, quando o Deputado Vic falava com o senhor, o senhor dizia que é difícil — e realmente o é, e eu vou pedir uma confirmação sua — para qualquer adulto, tendo mais de 1 metro e 60, digamos, estar conversando com os pilotos sentados na aeronave. Quero corroborar isso.

E quero registrar que, no dia 31 de maio passado, um grupo de Parlamentares esteve visitando o CINDACTA II. Nós viajamos numa aeronave EMBRAER, modelo EMB – 145, classe Jet Class, da Força Aérea Brasileira, ano de fabricação 98. E eu tive a curiosidade — eu não sou piloto, mas eu sou curioso — e eu fui, com a autorização da Aeronáutica, até a cabine. E, lá, eu vi os aviônicos da marca Raytheon, que, me parece, não sei se o senhor me confirmaria se são da marca que ocupam os mesmos aviônicos deste jato Legacy. Mas, de qualquer maneira, eu vi que, se não impossível para um leigo como eu, aquela luzinha



amarela que deixa de piscar, quando ele está desligado — e o sinal já numa outra tela mostra que ele está desligado — , é impossível não ver, inclusive para um leigo curioso como eu. Portanto, no depoimento de ontem, eu acho que faz sentido o que o Presidente da sua companhia disse que é muito pouco provável que ele estivesse desligado ou que houvesse falha nesse equipamento.

Então, a minha primeira pergunta: o senhor poderia confirmar se a marca do *transponder*, do jato Legacy, é deste aviãoico da empresa Raytheon, norte-americana.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A marca dos aviônicos da plataforma 145, Legacy, é Honeywell.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Honeywell. Não é da mesma marca, portanto, daquele que eu conheci na aeronave deste modelo EMB - 145.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não sei dizer se o que V.Exa. viu, não é, onde estava esse nome no equipamento, ou se eles têm um equipamento adicional, porque a Força Aérea Brasileira pode ter uma configuração diferente. Então, podemos estar falando não exatamente sobre a mesma coisa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - A cabine do EMB-145 é semelhante ou é a mesma quase estrutura da cabine do Legacy?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, ela é muito semelhante. Ela tem umas diferenças que eu não sei explicar quais são, mas eu sei que existem umas diferenças.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O CVR, que é o *Cockpit Voice Recorder*...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... é este equipamento, que, pela informação que eu tenho, grava 2 horas ou até 2 horas de memória, com relação aos diálogos de cabine. Ele apaga, após as 2 horas de memória cheia, e grava de novo. Apaga e grava. Esta é a informação que eu tenho. O senhor conhece a sensibilidade dos microfones do *cockpit*, do jato Legacy da EMBRAER?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu realmente não saberia dizer a sensibilidade, nem do ponto de vista de alcance ou de nível de ruído. O meu entendimento sobre o *Cockpit Voice Recorder* é que seja um ciclo, que é um ciclo



contínuo de 2 horas. Então, pelo que eu entendi, ele não apaga as 2 horas, ele simplesmente começa a gravar por cima da ponta, digamos.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Pela degravação da caixa preta, pelos diálogos que o Deputado Vic trouxe para nós e pelo seu testemunho de que o ouvido humano não capta, num jato daquele tamanho, os diálogos que possam ter ocorrido na cabine, eu fiquei curioso, mais uma vez, para conhecer o grau de sensibilidade com que esses microfones podem ter captado a informação, sabendo que não é possível ficar de pé na cabine por muito tempo, a não ser agachado....

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Hum, hum.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - ... ficar em contato com os pilotos.

Também me parece, Sr. Daniel, que, comparando os horários, lembrando que, pelo o horário de Brasília, a aeronave decolou de São José dos Campos, às 14h51min; que a colisão aconteceu às 16h56min, portanto, 2 horas e quase 5 minutos após a decolagem; e que ela pousou no Cachimbo às 17h22min58seg, isso revela que, nesses 26 minutos após a colisão, aproximadamente, em que a aeronave pousou, estava no VCR gravado também o diálogo de cabine. E, dependendo do grau de sensibilidade do microfone, um diálogo não apenas da cabine de comando, mas de toda aeronave — e esta é uma hipótese que eu levanto para esta Comissão — corrobora, justifica os diálogos que vimos o Deputado Vic aqui apresentando, mesmo que eles não estivessem dentro da cabine. Portanto, traz consistência para os fatos que foram aqui apresentados.

E mais: o senhor, descrevendo os passageiros a bordo do Legacy, o senhor qualifica o Capitão Joseph Lepore como capitão e o Jan Paul Paladino como co-piloto; e o senhor qualifica também Ralph Michelli como chefe de operações e também como chefe dos pilotos. Portanto, eu gostaria de perguntar se além do piloto e do co-piloto havia outros pilotos a bordo. Por exemplo, o senhor é piloto?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, excelência, eu não sou piloto. Só uma pequena correção: o nome do diretor de operações que eu conheço, o título dele como sendo esse, pelo menos o Ralph Michelli, diretor de operações, entendo que isso abrange manutenção e pilotos.



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Algum deles aqui me parece que era chefe, ou também era piloto, ou estaria acompanhando esses pilotos ou eu entendi mal?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, o que foi respondido ao colega foi que o Henry Yandre teve formação como piloto em aviões menores, não jatos. Atualmente, não voa, mas tem conhecimento...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E ele é superior? Ele é hierarquicamente superior ao Paladino e ao Lepore?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Henry Yandre é da EMBRAER, ele é nosso vendedor e assim como...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Então, não havia um funcionário da ExcelAire, além dos 2 pilotos, que pudesse pilotar o avião, sugerir manobras ou cursos diferentes daqueles que os pilotos eventualmente calcularam e realizaram? Não havia ninguém?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Ralph Michelli, como chefe deles, eu não conheço as qualificações completas deles, talvez ele pudesse, eu não tenho... eu não sei dizer.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor não sabe se ele é piloto ou não, o Ralph Michelli?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, realmente, eu não tenho essa informação.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Nessa mesma linha, o senhor falava que após o acidente foram ene situações. O senhor usou especificamente a frase: "*Após o acidente nós falávamos sobre ene situações*". O senhor poderia apresentar alguma situação, alguma hipótese do que ocorreu diferente daquela que nós estamos perseguindo, ou seja, de uma falha dos pilotos norte-americanos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu creio que V.Exa. se refere aos diálogos que tivemos após, já no solo.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Isso, com a aeronave já pousada, vocês fora de perigo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - No dia seguinte, conversando com..



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Não. No dia seguinte, não. Nos minutos seguintes. Pousaram, desceram da aeronave, foram para uma área, botaram o pé no chão, começaram a conversar, tomaram água ou não tomaram água, foram ao banheiro ou não foram. O senhor lembra quais poderiam ser os cenários, o que é que vocês conversaram?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na realidade, naquela mesma noite demorou um pouco até que eu mesmo fosse informar os outros passageiros e os 2 pilotos o que, na realidade... a tragédia que havia acontecido. Houve um... foi um choque muito grande para todos e naquela noite mesmo foi uma incredulidade a respeito de como é que isso realmente aconteceu. Então, creio que isso consumiu a todos. No dia seguinte é que, então, esses outros aspectos vieram à tona, porque houve uma interação com o CENIPA. Então, esses elementos de comunicação, de... porque não havia alguma acusação de que havia tráfego próximo, dessa natureza. Eu creio que são esses 2 principais elementos que foram cogitados.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Qual foi o sentimento, a emoção dos pilotos norte-americanos após o acidente, logo após o acidente.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Logo após o impacto?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Logo após o pouso, abriu a porta, desceu do avião, se afastaram da aeronave. Qual foi o sentimento? De alívio? De...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Houve, quando nós aterrizamos e a porta foi aberta, então, os passageiros saíram, os 2 pilotos continuaram na cabine realizando procedimentos de pilotagem. E eu, então... nós interagimos com as autoridades. Havia, não descreveria como alívio, havia uma certa apreensão, uma forma de gratidão por estarmos no solo, mas uma incerteza, uma apreensão muito forte. Quando dei a notícia a eles, mais tarde, foi devastador, eles realmente desabaram emocionalmente, assim como todos nós.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Porque se eles ficaram emocionados... Esta Comissão não existia ainda, não havia sido formada... Lembro, pela imprensa brasileira, que quando eles chegaram aos Estados Unidos, eles comemoraram. Foram festejados como quem escapa, como criminosos que escapam da punição, como aqueles que conseguem sair de uma situação de risco. E nos Estados Unidos, se não me engano — podemos recuperar isso —, houve uma



celebração, quase como se estivessem escapado dessa punição. Por isso que faço essa pergunta. Esse contraste da apreensão com a comemoração posterior feita por eles é preciso lembrar. Tenho defendido aqui que, na minha opinião, a maior parte de culpa advém da imperícia destes 2 personagens a quem, já disse ao Presidente e ao Sr. Relator, a CPI deve alcançar de todas as maneiras que puder no âmbito legal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, por favor.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Para concluir, Sr. Presidente, mais 2 perguntas. Eles já haviam pilotado no Brasil ou foi a primeira vez que eles pilotaram aqui?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, por favor, seu tempo já estourou, e muito.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Só mais essa pergunta, para confirmar se eles já haviam estado aqui, se é possível confirmar isso.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Meu entendimento é de que essa foi a primeira viagem deles ao Brasil.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Foi a primeira viagem deles ao Brasil. O desempenho deles no treinamento da EMBRAER está documentado? A EMBRAER tem a documentação se eles foram bons ou maus alunos enquanto treinados ou não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A EMBRAER não realiza o treinamento dos pilotos.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Não foi feito treinamento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - A EMBRAER não realiza. Existe uma entidade, chamada Flight Safety International, que tem uma frota de simuladores, uma empresa voltada ao treinamento na aviação. Ela é que realiza o treinamento dos pilotos. O cliente, em si, é que leva os seus pilotos para fazerem esse treinamento. Os 2 pilotos, na véspera e na antevéspera, realizaram vôos ali, como eles... foi em torno de 4 a 5 horas, tiveram somente vôos ensaio.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. (*Pausa.*) Ausente.

Nobre Deputado Gustavo Fruet. (*Pausa.*) Ausente.



Nobre Deputado Efraim Filho. (*Pausa.*) Ausente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Deputado Fruet está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O nobre Deputado Vanderlei Macris está com a palavra, começando às 16h49min e terminando às 16h59min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, talvez nem use todo o meu tempo, porque o volume de informações trazidas já é bastante importante para que a gente possa avaliar a presença do Sr. Daniel nesse processo todo.

Nas antes de iniciar, Sr. Presidente, gostaria de dizer o seguinte: temos, de maneira recorrente, nesta CPI a presença de depoentes que afirmam categoricamente o volume de contingenciamento praticado pelo Governo nos recursos ligados ao setor de segurança de tráfego, gerenciamento, aperfeiçoamento, apoio etc. Então, esse contingenciamento permanente não só foi trazido aqui pelos representantes da Aeronáutica, mas também hoje ainda, num depoimento feito pelo Comandante Sucupira, quando mostrou os detalhes e os dados mostrando, confirmando essa assertiva que faço neste momento. O Tribunal de Contas, na mesma direção, atuou nesse sentido.

Portanto, Sr. Presidente, quero apresentar aqui o requerimento de convocação do Ministro Guido Mantega para prestar depoimento a esta CPI, a fim de que possa esclarecer não só esse volume de contingenciamento feito nos últimos anos no Governo, mas, além disso, essa disparidade de números que se apresentam em relação aos dados que temos nesta CPI, ora manifestados por um depoente numa direção, ora manifestado por outro, em outra direção. Portanto, quero apresentar esse requerimento de convocação do Sr. Guido Mantega, Ministro da Fazenda, para explicar a esta CPI os contingenciamentos, porque esse é um dado fundamental, que mostra a falta de recursos para que possamos aprimorar o nosso sistema aéreo brasileiro.

Em relação ao Sr. Daniel, quero perguntar o seguinte. Sr. Daniel, o senhor conhece o Sr. David Rimmer, empresário que viajou com o senhor nesse percurso Brasil—Estados Unidos, ou que pelo menos pretendia?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem é o empresário David Rimmer?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Sr. David Rimmer é Vice-Presidente Sênior da ExcelAire.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Presidente Sênior? São 2 Diretores, Ralph Michelli e David Rimmer.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Isso, Diretor de Operações. O Sr. Ralph Michelli é Diretor de Operações.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Quando o avião Legacy saiu para o destino, o senhor sentiu que havia preocupação por parte dos pilotos com o conhecimento da máquina que eles iriam pilotar nesse vôo fatídico?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, excelência. Não ouvi deles, diretamente ou indiretamente, algum tipo de manifestação, de preocupação ou de qualquer coisa que pusesse em questionamento qualquer familiaridade com a aeronave.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não houve, antes da viagem ou no momento em que adentrava a aeronave, nenhum questionamento ao senhor nem mesmo ao Sr. Henry sobre o funcionamento da aeronave?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Nenhum questionamento foi direcionado a mim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E nem ao Sr. Henry?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - O Sr. Henry sempre fica mais próximo ao cliente, por ser o vendedor responsável, tem o *background* técnico, mas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor não presenciou nenhuma preocupação deles com essa...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Exatamente, não presenciei.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não presenciou. O senhor ouviu durante o percurso o momento em que o Hot 1, que é um dos pilotos, tirara uma soneca, como diz aqui na caixa-preta? Às 19h39, o piloto Hot 1 diz: *“Eu vou tirar uma soneca. Som de bocejo”*. O senhor se lembra o momento em que o piloto tomou essa iniciativa?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Realmente, não me recordo. Se por acaso fosse possível ver o original, como essas pessoas falavam a língua inglesa e o nobre Deputado demonstrou uma possível incerteza quanto à tradução...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Dezenove e trinta e nove.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Talvez ajudasse. Mas, aparentemente, há algum engano, porque realmente eu não...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - De acordo com as informações que temos aqui da caixa-preta, ele ficou durante 16 minutos nessa condição, quando comunicou, às 19h39, essa vontade de tirar uma soneca. Portanto...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Esse período foi aproximadamente quando?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Dezenove e trinta e nove. Aí o co-piloto, o Hot 2, disse: "*Tudo bem*". A partir daí, às 19h48, houve uma comunicação incessante na tentativa de fazer contato com Brasília. O senhor tem lembrança se presenciou essa preocupação do Hot 2, co-piloto, em tentar fazer esse contato? Aqui nós temos pelo menos 12 vezes uma tentativa de contato. O senhor se lembra dessa preocupação do Hot 2 nessa tentativa de contato?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, excelência, porque nesse momento eu estava na cabine de passageiros, não estava nem próximo à cabine de pilotagem, nem tendo como ouvir essa comunicação entre eles. Mas também não lembro de ter manifestado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor deve estar vendo aí em inglês, é isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dezenove e 39: "*Vou tirar uma soneca*".

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Aqui consta: "*19h39min00, Hot 1 - I'm gonna go take a whiz*".

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Som de bocejo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - "*Sound of yawn*". *Whiz* é uma expressão coloquial, com perdão da palavra, é urinar.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É isso?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa é a tradução?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não é "*Eu vou tirar uma soneca*", como está traduzido aqui nessa...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. É uma expressão coloquial equivalente a "*Eu vou fazer xixi*".

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem. Então essas várias...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele volta 16 minutos depois do xixi.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quanto tempo depois ele volta? Depois dessa iniciativa, quanto tempo depois?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu estou ouvindo esse número...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Dezesesseis minutos depois ele volta.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na minha percepção, quando ele passou por nós... Eu comentei mais cedo que ele saiu da cabine de pilotagem, passou por nós e foi para o lavatório e retornou. A minha percepção era, não sei, entre 5 e 10 minutos, mas estou ouvindo agora essa informação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quando ele chegou de volta, disse o seguinte: "*Desculpe, tenho um problema no rádio aqui. Eu acho que o outro controlador nos entendeu. Então comecei indo para um grupo de frequências, eu somente. Conforme eu ia trocando, ele estava nos chamando e disse para transmitir a frequência ou chamando a próxima frequência*". Isso era o Hot 2 explicando para o Hot 1. O senhor não percebeu essa dificuldade que estavam tendo na comunicação da aeronave com o CINDACTA?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Como eu não estava próximo da cabine de pilotagem nem usando *headphones*, realmente não estava ouvindo a comunicação deles.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor faz freqüentemente essas viagens?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - V.Exa. está me perguntando, ao final da frase do Hot 1, "*I'm gonna go to take a whiz*", entre colchetes tem "*sound of yawn*". É som de bocejo, sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então, corresponde com o que está...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí ele volta 16 minutos depois do xixi.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ele volta 16 minutos depois...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do xixi.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...a ter contato com o segundo piloto, que é o Hot 2. Presume-se aí que ele tivesse realmente tirado uma soneca, como está aqui na caixa-preta.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - "*Sound of yawn*", perdão, é uma descrição de um ruído, de um som que ele manifestou. Neste momento, vendo o horário, foi justamente quando o vi passar, ir até o lavatório e retornar. Para mim, passaram-se 5 ou 10 minutos, mas isso não é um fato.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Sr. Daniel, já vou terminar minha indagação. É normal o senhor viajar com clientes assim, para levar aeronaves para outros países?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Quando envolve algum trabalho junto à imprensa, de alguma mídia especializada da aviação, ou da área de negócios, ou de estilo de vida, ou alguma iniciativa em conjunto com o cliente no sentido de ampliar a exposição na mídia em um determinado mercado, o mercado de operação do cliente, nesse caso, é comum. Mas não faço parte do corpo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem idéia de quantas vezes já fez isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Vôos desse tipo, por exemplo, trazendo equipes de jornalistas e voando entre nossas fábricas, talvez 10 vezes.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor já conhecia essa rota?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Essa rota, eu não tinha feito no Legacy não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas em outro avião?



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Vôo comercial.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sei. O senhor por acaso sentiu de parte do jornalista que estava presente a necessidade de conhecer o avião de maneira mais detalhada, como, por exemplo, fazer alguns testes em vôo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Como o Joe Sharkey é um colunista de viagens em si, ele...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei Macris, seu tempo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Dois minutos.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na sua coluna, ele faz cobertura de viagens, destinos, movimentação, pontos turísticos etc. e às vezes cobre o benefício, a aviação executiva em si, como ela oferece, digamos, uma liberdade a mais em pessoas irem direto a um destino paradisíaco, digamos, em vez de irem pela aviação comercial.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor sentiu preocupação, ou melhor, pelo menos curiosidade das pessoas, seja dos pilotos ou do jornalista em conhecer a Amazônia ou tirar fotos ali nessa viagem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Quando chegássemos lá, assim, comentando sobre minha vida lá etc. e os pontos turísticos existentes ali na região... O pernoite seria um tempo muito curto, quer dizer, na manhã seguinte já voariam embora.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, durante o vôo, o senhor sentiu pelo menos a curiosidade de tirar algumas fotos nessa viagem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, em...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ninguém tirou foto nessa viagem?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não tirei, no vôo não tirei fotos...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O piloto tirou foto?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pilotos e outras pessoas tiraram fotos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Tiraram fotos durante o vôo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - É, durante o vôo.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está certo.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Na realidade, na minha recordação, após o incidente foram fotos da própria aeronave, mas...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, não. Foto durante o vôo, antes do acidente, houve uma curiosidade de tirar fotos? O piloto tirou fotos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não o vi tirando fotos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não viu?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Mas após aquela nuvem, onde houve abertura para o Rio Xingu etc., foi, então, quando foi possível ver mais paisagens.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Aí tiraram fotos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Também não sei se tiraram fotos específicas ali. Logo em seguida...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor sentiu que a aeronave desceu mais para poder tirar essas fotos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, ela manteve o vôo constante.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não houve nenhuma mudança de altitude?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Nem para tirar essas fotos?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, não houve nenhuma discussão entre nós.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor afirma isso categoricamente, quer dizer, o senhor não viu diminuição de altitude para poder tirar fotos nessa aeronave?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Correto. Categoricamente, nós, passageiros, também não discutimos sequer com ninguém algum tipo de passeio turístico em vôo para tirar fotos mais próximas do solo, nada disso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O.k. Presidente, obrigado. Agradeço ao Sr. Daniel.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pois não, obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Gustavo Fruet, começando às 17h02.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, não vou utilizar o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Efraim Filho.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Quero fazer 2 observações só, como sugestão para a semana que vem. Hoje, o que vimos aqui teve um mérito, demonstrar a importância dos documentos para subsidiar o trabalho de investigação. Então, proponho para a próxima semana, que nós vamos entrar na discussão da infra-estrutura, e é um ponto crítico que estamos insistindo nesta CPI para que investigue, que alternativamente ou se alterem as datas dos depoimentos do atual Presidente e do ex-Presidente da INFRAERO ou que na segunda-feira se marque, no Tribunal de Contas da União, uma reunião dos membros da CPI com a equipe de auditores que trabalhou ao longo dos anos com relação à INFRAERO. Porque hoje, basicamente, do depoimento o que podemos extrair, e acho que essa que me parece ser a linha de investigação apresentada até pelo Deputado Vic Pires, é se há elementos para afirmar se os pilotos desligaram intencionalmente o *transponder*. É o que de fato novo pode surgir a partir dessa investigação.

Entendendo todo o cuidado do depoente com relação às informações que ele está prestando neste momento, em vez de questionamento, entendo que está de certa forma esgotado, mas o ponto principal é esse. A sugestão é, se for possível, essa reunião segunda-feira com os auditores do TCU.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu estarei aqui segunda-feira de volta, e nós poderemos fazer essa reunião, com todo o prazer, não há nenhuma dúvida. Vou passar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor ia passar a palavra para alguém?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ao Efraim Filho.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, o Efraim está aqui. Não, é que eu queria só informar a V.Exa., Sr. Presidente, que nós já estamos aqui viabilizando as condições para que esta CPI vá até ao aeroporto de Brasília tomar pé da situação que está acontecendo nos aeroportos no dia de hoje. Mas fui agora há pouco informado pela pessoa responsável pelo Controle do Tráfego Aéreo Nacional, do Rio de Janeiro, sobre as condições e as causas dessa situação vivida nos aeroportos brasileiros no dia de hoje, que, segundo a informação, está relacionada com o fato de o aeroporto de Guarulhos ter permanecido fechado por 2 horas na manhã de hoje e que isso teve um efeito brutal na malha aeroviária brasileira. Mesmo assim, o aeroporto de Brasília, segundo informações que me foram passadas por alguns Deputados, entre eles o Deputado Jilmar Tatto, que estava no aeroporto, estava passando a informação de que a informação que circulava e que foi, inclusive, segundo ele, veiculada no alto-falante do aeroporto é de que estaria havendo uma operação padrão dos controladores de vôo no Rio de Janeiro, ou em São Paulo ou coisa dessa natureza. Então, acho que essa nossa ida até o aeroporto é importante, porque vamos poder conversar com as companhias aéreas, com a INFRAERO e com o Controle de Tráfego Aéreo para saber realmente quais são as informações verdadeiras e qual é a informação que está sendo repassada para os usuários neste momento, tendo em vista o feriado do final de semana e a situação vivida nos aeroportos.

Só queria dar essa informação, para que pudéssemos nos deslocar, logo depois, ao final desta Comissão, até o aeroporto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só um adendo ao que V.Exa. fala, eu tive também a informação de que houve uma queda no sistema — pequena, mas houve — durante o dia hoje, por volta de onze, onze e meia. Então, houve uma queda no sistema. Ela foi rápida, mas em 3 ou 4 minutos parece que teriam recuperado a normalidade no sistema de tráfego aéreo. Era essa informação também que gostaria que o Presidente ou o Relator pudesse confirmar de parte da Aeronáutica de que realmente houve essa queda no sistema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao último inscrito, o nobre Deputado Efraim Filho, começando às 17h07min, terminando às 17h17min.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, agradeço o espaço. Tive de me ausentar momentaneamente para analisar os documentos do Comando da Aeronáutica enviados, que acabaram de chegar, com o diálogo não da caixa-preta, mas entre as torres e os aviões, e vou-me reportar a eles logo em seguida.

Mas para finalizar com o Dr. Daniel, já que praticamente foi esgotado o tema, eu apenas tive também informação da assessoria aqui e durante o tempo que estava presente não ouvi, depois do acidente, Dr. Daniel, que foi uma dúvida com o Presidente ontem, qual foi o seu procedimento junto à empresa? Relatório oficial, comentário por telefone, alguém lhe chamou para expor o tema. Qual foi o seu relacionamento oficial ou não oficial com a diretoria da empresa após o acidente? Se já foi respondido até, Relator, não sei se é do seu interesse.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Assim que aterrizamos e fui conduzido do aeroporto até a Base de Cachimbo, interagi com o Coronel Jefferson, que viabilizou o contato com a empresa. Contatei nosso Vice-Presidente Executivo, Luís Carlos Affonso, relatei o ocorrido e interagi com ele no sentido de coordenar as ações daquele dia e do dia seguinte. E as instruções que ele me deu foram de suprir toda e qualquer informação para as autoridades, especificamente pelo CENIPA, em primeira instância, e secundariamente, após isso, para a Polícia Civil e outras autoridades que solicitassem. Na manhã seguinte, o Brigadeiro Kersul e o Coronel-Aviador Rufino deram início aos trabalhos, e o Major Motta estabeleceu uma sessão, Capítulo 13, do ICAO, onde obtive o relato dos pilotos etc., e a sua equipe também avaliou os pilotos do ponto de vista psicológico e tudo o mais. Eu mantive o Sr. Luís Carlos Affonso a par do progresso das atividades, bem como quando houve uma mudança de fórum no sentido de fazer o BO para a Polícia Civil. Tendo terminado o trabalho com o CENIPA, o Brigadeiro Kersul, digamos, nos passou e me apresentou a um delegado de Cuiabá, onde a aeronave, então, nos levou até lá. Lá encontramos com...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Tudo bem, mas está fugindo da pergunta. O seu relacionamento com a diretoria da empresa. Com o CENIPA e com o Kersul tudo bem, mas houve relatório oficial com a empresa?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Assim que chegou em Cuiabá, foi quando encontrei os executivos da empresa, o...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Vamos ser mais explícitos. O senhor escreveu algum relatório, entregou para o Presidente da empresa ou não?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu entreguei a transcrição do meu relato para a Polícia Civil. Não foi solicitado... não fui convocado para nenhuma reunião, nenhuma investigação interna, simplesmente ofereci. O relato foi feito à Polícia Civil e o entreguei ao Sr. Luís Carlos Affonso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Por parte da EMBRAER, então, não houve qualquer sindicância ou processo administrativo para apurar a presença na aeronave e coletar alguma informação que entendesse necessária?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, as instruções foram específicas de dar todo o apoio a todas as autoridades, o que foi feito, em convocação posterior pela Polícia Federal, assim como pela CPI desta Casa também. Houve uma visita do CENIPA novamente à empresa, onde prestamos esclarecimentos mas não houve nenhum processo interno de investigação conosco. Essa interação com as autoridades foi feita através do nosso grupo de segurança.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito bem, Dr. Daniel.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Pois não. E o Dr. Horácio Melo, que cuida dessas relações com as autoridades.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O.k. Eu perdi ali, Presidente, uma hora e meia, basicamente, da minha participação, sacrifiquei-me, em virtude de analisar o documento, em caráter reservado, que chegou do Comando da Aeronáutica. É reservado porque só os Parlamentares podem ter acesso, e ele acabou de chegar. Segundo a informação que foi passada em relação a todos os documentos, através dos ofícios recebidos, tive curiosidade e fui lá analisá-los. Ele complementa muita coisa da caixa-preta. O Relator, que pegou essas informações agora — venho acompanhando com o Dr. Vic há algum tempo — na própria caixa-preta, do documento que o Deputado Vic Pires Franco tinha...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é o documento a que V.Exa. está se referindo?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O documento da caixa-preta ou o que o Deputado Vic Pires Franco...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, esse da Aeronáutica.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É a transcrição do diálogo do avião com a torre.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Esse que chegou quando?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Hoje. Sexta-feira.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sexta da semana passada?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Está aí, nesses documentos que entregaram a todo o mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está bom.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - No seu documento tem aí, que ele entregou.

Enfim, ele vem complementar, porque na caixa-preta não tem o diálogo na hora da decolagem, e ele é elucidativo. O documento que está aqui à disposição de todos, e de V.Sa. e do Presidente, traz o que faltava na caixa-preta, exatamente o momento da decolagem, na hora em que o piloto e os controladores negociam o plano de vôo.

Bem, eu não vou fazer qualquer juízo de valor. A princípio, vou me limitar a ler. Aqui, Brasília, com o ACC-BS, que é Brasília, com o GNDC, que é lá o controle de terra.

Aí Brasília diz: *"Fala, São José"*. E responde: *"Oi, Brasília"*. *"O November 600, X-Ray Lima, para Eduardo Gomes, São José, Eduardo Gomes, solicitando o nível três sete zero, de São José, Eduardo Gomes"*. E Brasília responde: *"três sete zero, transponder quatro cinco sete quatro, Proa de Poços"*. Confirma o nível 370 até Eduardo Gomes e diz a Proa de Poços de Caldas. E aí o setor de terra confirma: *"três sete zero, Proa de Poços, qual é a frequência que te chama?"* Então, confirmou e o outro reafirmou. Falou a frequência: *"Um dois meia, quinze, um três cinco, um três cinco, três sete zero, Proa de Poços"*, tal, tal, *tchau*. Não falaram mais sobre altura, falaram sobre frequência. E aí APP São Paulo chama APP São José: *"São José?"* *"Opa!"* *"Quería falar com o setor 3"*. *"Um momento"*. *"Oi, São José"*. *"O setor 3 o seguinte: Você deve estar vendo no radar uma decolagem de São José com o código de transponder quatro cinco sete quatro"*. *"Estou vendo"*. *"Eu posso subir ele direto para o três sete zero, não? Posso subir?"* *"Deixa eu ver aqui"*. Aí São José responde: *"Tá"*. Aí São Paulo diz: *"Restringe no 200, por favor"*. *"Restrito 200, dois*



zero zero". *"Isso aí"*. E aí chama e manda chamar Brasília. *"Pode chamar Brasília"*. *"Restrito 200 vai chamar direto"*. *"Tá"*. *"Tchau, tchau"*. Bom, *"Tchau"*.

Como eu estou aqui acompanhado, V.Exa. tem o documento, é só para explicar. O centro de São Paulo fala com São José, que foi de onde partiu a decolagem. São José pergunta se ele está vendo no radar uma decolagem com o código do X-Ray Lima, e São José pergunta ao centro de São Paulo se ele pode ir direto para o três sete zero. E aí São Paulo confirma. Aí Brasília fala com São José: *"Fala, São José"*. *"Oh Brasília"*. *"O X-Ray Lima que te passei agora no oren"*. Oren é uma direção. *"Isso, estou vendo ele aqui, ele está com restrição de 200"* — é uma restrição lá que eles dão — *"porque São Paulo pediu por causa do cara do Texas, mas pode liberar"*. *"Já foi"*. *"Ah, estou vendo aqui"*. *"Tá bom, então, tchau"*.

E aí, Brasília com São José. *"Fala, São José"*. *"Oi, Brasília, o November 600 X-Ray Lima, para Eduardo Gomes, São José, Eduardo Gomes, solicitando nível três, sete zero"*. Brasília responde: *"Nível três, sete zero, transponder quatro cinco sete, Poços de Caldas"*. São José confirma a informação. E São José diz: *"um três três cinco; três sete zero, Proa, Poços, tchau, tchau. Está ligado, o November está subindo"*, *o X-Ray Lima, aquele que eu te passei, com restrição. Pode liberar"*. *"Está bom. Tchau"*. Nível e hora do Gol. Isso já é o centro de Amazonas com Brasília, para ir acompanhando. Ou seja, houve um diálogo entre São José e São Paulo, confirmando o nível 370, São José, Eduardo Gomes. Confirmaram. Houve um diálogo, agora São José com Brasília, confirmando o nível 370. Foi confirmado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - São Paulo não se mete com Eduardo Gomes, não. São Paulo só permite que ele pegue o 370.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É. Pede que ele pegue o 370, mas São José diz na direção: *"São José, Eduardo Gomes"*. São Paulo autoriza. Depois, São José fala com Brasília, também sempre se referindo até Eduardo Gomes. E aí ele confirma. *Aí, vem o Gol Brasília com Manaus. Nível e hora do Gol"*. *"O.k., 370"*. *"Beleza, copiado"*. Brasília: *"November tem?"* *"Tem. Ele está entrando na tua área"*. Aqui ele fala, e aqui vou finalizar essa parte da leitura, porque é muito grande, mas é a parte que nos interessa. Isso às 4h48 da tarde, ou seja, 8 minutos antes da colisão. Brasília pergunta a Manaus nível e hora do Gol. Manaus responde: *"OK, 370 aos 59"*. Aí, Brasília diz: *"Beleza, copiado. Valeu. Falou"*. Aí, Manaus diz: *"Oh,*



Brasília". "Sim". Aí, Brasília diz: "November 600 X-Ray Lima, você tem?" Aí, Manaus diz: "Eu tenho aqui. Ele está entrando na tua área já aí". Aí, Manaus diz: "Tenho, sim. Tenho, sim". Aí, Brasília diz: "Beleza, 360. Tá chamando aí". Então, nesse trecho, Sr. Relator e Sr. Presidente, fica... Com os documentos apresentados pela caixa-preta, o que se pode auferir é que o desligamento do *transponder* causa, segundo foi verificado, desligamento do *transponder* de forma proposital, seja para desviar de rota, seja para tirar fotos, ou seja como foi, causou um entendimento errado por parte do controle de Brasília, que quando transferiu a Manaus passou ele para o nível 360.

Então, pergunto ao Dr. Daniel se fica aqui... Aí, só sobra uma incógnita. Porque aqui já temos a caixa-preta, já temos o diálogo entre os controladores; falta só o plano de vôo e o FMS. Porque se o piloto tivesse colocado o plano de vôo no FMS, o próprio sistema computadorizado, quando ele estivesse passando por Brasília, teria baixado para o 360, teria dado um sinal. E me parece que pela própria dificuldade do FMS, não foi colocado. Então, essa era a informação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Efraim, aí é a dúvida que está aqui na Comissão, que há interpretações num sentido e interpretações no outro. Uma das interpretações, que foi a que mais me chegou, inclusive de pilotos da Aeronáutica, pilotos experientes, é que o piloto tinha obrigação de entender que lhe foi autorizada a via 370 até Manaus. Porque se não, pela ICA 100-12, o controlador teria dito, seria obrigado a dizer: "370 até Brasília. Em Brasília, você vai baixar para 360, seguindo até Teres, aí, você sobe para 380". Ou, se ele não quisesse dizer todo o trajeto, que parece que no Brasil eles descumprem a regra — não é um salvo conduto porque estão descumprindo, mas parece que eles fazem assim. Ele teria que especificar, sobretudo sendo pilotos estrangeiros, que aquela autorização de 370 seria só até Brasília. A informação que nos tem chegado é que os pilotos americanos recebem o vôo direto. Então, o americano entenderia que, se é para ir de Nova Iorque a Washington, na via 210, ou Nova Iorque a Miami, na via 370, é na via 370 que ele vai de Washington a Miami. Você está entendendo?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Estou entendendo.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, parece que houve aí uma dificuldade de comunicação, que os pilotos entenderam que, embora tivessem proposto um plano de vôo que previa baixar a 360, o que lhes foi autorizado não previa. O que lhes foi autorizado, como está aí no diálogo que V.Exa. leu muito bem, mandava que eles fossem para Eduardo Gomes a 370. Aí é que está a nossa dúvida, porque uns interpretam assim, e outros interpretam que não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Inclusive, o piloto que veio aqui hoje disse que ele teria que ter questionado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é. O que dizem sempre as informações que nos chegam? Se fosse um piloto brasileiro que tivesse apresentado o plano de vôo previsto para 360, quando o controlador dissesse “370 *Manaus*”, ele questionaria. E o piloto americano — isso é uma dedução minha — como ele está mais controlado, ele está mais dependente dos controles, ele não questiona o controle. O controle mandou subir a 360, ele vai para 360. Mandou baixar para zero, ele vai para zero. Ele não questiona. E aqui no Brasil, talvez por uma certa insegurança e desconfiança mesmo, o brasileiro é mais desconfiado, faz questão de reafirmar, de questionar e tudo o mais. Parece que houve essa questão aí.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - V.Exa. está perfeito na sua análise. E, para acrescentar, aí surge, talvez, uma dúvida, meu caro Presidente. A rota, a via São José dos Campos—Manaus são 2 vias. Não me lembro a primeira... São José... UW2, São José dos Campos—Brasília...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - UZ6.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E a UZ6, Brasília—Manaus. Isso aí também poderia gerar interpretação. Mas enfim, o que eu quero concluir... Inclusive eu sou um dos que defendem aqui a descriminalização dos acidentes aéreos. Mas ficam claras aqui 2 coisas. Primeiro, realmente Brasília passou para Manaus a entrada do *November X-Ray*, do vôo Legacy, no nível 360. Segundo ponto...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso aqui eu fiz questão de perguntar ao Jomarcelo, como é que ele chegou à conclusão de que o avião estava a 360. Porque a *strip* dele, do lado, estava que ele deveria baixar para 360. Deveria, mas o controlador não pode ir no deveria. O controlador tem um visor na frente para



saber onde é que ele estava voando. E o que estava na frente dele? Era o 370 igual a 360, nos 6 minutos que ele passou de Brasília. Então, isso aí estava dizendo que ele estava voando a 370. Ora, se nós, que não somos controladores, estamos com uma semana aqui, já estamos sabendo disso, quem é controlador tem muito mais obrigação de saber. E ainda mais, igual a 360 significa que o plano de vôo previa que fosse 360, e o avião não estava cumprindo o plano de vôo. Mas mesmo assim ele concluiu — aqui ele disse e já havia repetido — que o 360 o induziu a pensar que o avião estava voando a 360. Olha, isso aí, aqui para nós, é um desconhecimento completo do *software*, porque todos sabem, está lá na instrução. Estou com a instrução aqui, mostrei para os que vieram aqui. O próprio *software* tem uma instrução mostrando que aquele ALF significa exatamente o plano de vôo, e o que está na esquerda, o nível de vôo real que está voando. Então, ele tirou uma conclusão errada quando ele não podia ter tirado essa conclusão, porque o 360 não significava que o avião estava em 360, a não ser que ele desconhecesse completamente as normas de controle aéreo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mais uma vez, elucida bem a questão. O que se pode atestar daqui? Eu vinha raciocinando: primeiro, há uma falha dos controladores por não terem observado o padrão de conduta no caso de um diferencial entre o que mostra o plano de vôo e a altura propriamente dita. Segundo, os pilotos também têm a sua culpa comprovada pelo desligamento do *transponder*. E, terceiro, Relator, aqui a minha observação é de que aqui também se prova, por esse diálogo, e aí são diálogos oficiais, já não são extra-oficiais, de que Brasília tentou contato com o *X-Ray*, com o *Legacy*, o *Legacy* tentou contato com Brasília, Manaus foi perguntado, e eles não conseguiram contato. Ou seja, por uma falha de comunicação. Você tem aqui um tripé controladores, pilotos e também a Aeronáutica, pela falha do serviço. Aí, numa conjugação de fatores, me parece que vai levando para essa causa.

Vou concluir terminando de ler os diálogos. “*Valeu, valeu*”. Aí, às 17h07, depois do acidente, Brasília chama Manaus. Centro: “*Brasília, aquele November 600 X-Ray, você passou a minha frequência aqui no setor?*” “*November 600 X-ray Lima, passei, sim, cara.*” Brasília diz. Aí, Manaus diz: “*É que ele não me chamou, e agora ele está descendo em emergência*”. E Brasília diz: “*Ih, carai...*”, ele diz aqui. (*Risos.*)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não precisa dizer para a Taquigrafia, que... (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - *"Ih, caramba"*. Vamos dizer: *"ih, caramba. Ih, caramba"*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Esse termo tem que ser substituído.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É, por "caramba". Tem o mesmo efeito. É o efeito. O que ele quis dizer aqui é uma interjeição de surpresa. Uma interjeição de surpresa, ih, caramba! Aí, Manaus diz: *"É. Não me chamou, não"*. E Brasília continua: *"É, está descendo aqui. Já que deve estar tentando pousar em Cachimbo..., não conseguiu contato com a gente, não. Manaus está dizendo que ele está descendo em emergência e não conseguiu contato com eles porque a comunicação é deficiente. "Não, a gente alternou, sim, a frequência". Brasília responde. "Problema de rádio, de comunicação". "Está beleza, então, obrigado". Aí, "Fala, Brasília". "O Gol 190, irmão. Qual o estimado dele? Se ele já está na minha firma aqui, se ele já está no meu painel". "Espera aí, qual é o cara?" Aí, ele diz: "Gol 1907". "Um nove zero sete?" "Isso, Eduardo Gomes—Brasília". "Que Gol 1907 é esse? Cara, de onde ele veio?" "Não, de Manaus, Eduardo Gomes". Aí, Manaus diz: "Manaus?" "Foi, de Eduardo Gomes a Brasília, mané". Mané pode, não é? Aí, ele diz: "Rapaz, não tem um Gol, nenhum Gol aqui com a gente, não". Está concluindo aqui. Isso é exatamente a hora em que eles tentam localizar. Manaus diz: *"Tem que ter, amigo. Eduardo Gomes—Brasília, Gol 1907 estava acionado"*. *"Estava acionado?" "É, tem que estar. Foi passado para a gente"*. *"Está aqui, foi passado Gol 1907. Qual o estimado dele? Ele já entrou na minha área? Tu tens como ver onde ele está?" "Não, não estou vendo aqui"*. E aí ele vem e, no final das contas, ele pergunta: *"Será que tem alguma coisa a ver?"* Aí é quando chega a informação de que houve o acidente.*

Então, enfim, essas são as informações. Queria só tirar com o Daniel uma dúvida que o Deputado Vic Pires me trouxe também. Aqueles 16 minutos antes da colisão. V.Exa. falou a respeito do tema. Ele, quando foi ao banheiro, ele passou 16 minutos. Vocês se recordam dessa demora dele no banheiro? Ele sentou para



conversar? O que vem na sua mente nesses minutos antes da colisão. V.Sa. se lembra que ele se ausentou da cabine.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu ouvi esses 16 minutos através, por meio da citação do texto. Eu, quando expliquei mais cedo todo o ocorrido, citei que vimos o Joe Lepore se encaminhar até o lavatório. E, no retorno, comentou alguma coisa com o David Rimmer, que estava em pé na parte central da aeronave. Passando por nós, fez algum comentário conosco também e retornou à cabine. Eu não sabia que eram 16 minutos, eu não me recordo. A minha percepção é que era entre 5 e 10 minutos. Mas sim, confirmo que ele foi ao lavatório e voltou nesse período, perto do...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele não parou para conversar com vocês?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Como comentei, na volta ele passou com o David Rimmer, que estava em pé na parte central. Fez algum comentário com ele e, depois, quando passou pela gente, também fez algum comentário.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, no momento do impacto, o Sr. David Rimmer estava em pé? Porque, quando ele voltou, ele voltou exatamente 50 segundos antes do impacto. Quando ele voltou para a cabine. Se o David Rimmer estava em pé... Na hora, o senhor disse que estavam todos sentados. Só para o senhor corrigir ou...

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, todos estavam na parte... Todos os passageiros estavam na cabine de passageiros. O piloto já tinha retornado à cabine de pilotos. O David Rimmer estava próximo ao assento onde eu indiquei que ele estava anteriormente. No momento da colisão, eu não estava olhando para ele para saber. Eu estava conversando com Henry Yandre na minha frente. Então, se ele estava em pé ou sentado, eu não sei.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Daniel, foi o senhor que fez a tradução do depoimento do piloto com o delegado, com o Comandante da Aeronáutica? o senhor atuou como tradutor no sentido de ajudar no depoimento dele?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Comandante da Aeronáutica? Qual o depoimento...



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - No contato com o Comandante?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ou com a Polícia Civil?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ou com a Polícia Civil? Você serviu alguma vez de tradutor entre o pronunciamento do piloto com algum Comandante ou com alguma autoridade?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não. O CENIPA tinha o próprio Major Malta, que era fluente em inglês. A sessão toda transcorreu em inglês, a sessão do CENIPA. Na Polícia Civil, o grupo foi dividido em 2 partes. Os pilotos ficaram com um delegado e eu e os outros passageiros ficamos com outro delegado. Eu fiquei com um grupo de passageiros e outra pessoa ficou com um grupo de pilotos. Então, não...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O.k. E aí, Sr. Presidente, para concluir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, não foi o senhor que fez a tradução no seu grupo?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - No meu grupo houve o delegado e havia uma pessoa, escriturário, escrivão, perdão, que fez a tradução para o delegado e, em algumas circunstâncias, a compreensão não estava clara, a transmissão da mensagem ida e volta. Eu assessorei nesse sentido, mas a escrivã que fez a tradução para o delegado fez o caminho...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nos pilotos, V.Sa. não estava?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu não estava presente no depoimento dos pilotos à Polícia Civil. Eu não estava presente na sala em que eles fizeram o depoimento.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Num telefone entre o Comandante do CINDACTA IV e o piloto com seu intermédio, não ocorreu?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - CINDACTA IV...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Comandante do CINDACTA IV, Manaus.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Comandante do CINDACTA IV Manaus falou com o Piloto.



O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Isso, eu acho... acredito que isso ocorreu provavelmente entre 18 e pouco 19...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não é o horário que a gente perguntou.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas ocorreu propriamente 18 e pouco.

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Estou lembrando do dia em que eu fui nessa sala, inclusive, para eu fazer contato até com a minha família. Tivemos que usar esse outro telefone, o piloto, o Coronel Jefferson chamou o piloto e ele, diretamente, conversou com alguém do CINDACTA IV. Eu não intermediei a conversação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele conversou em inglês, porque o Comandante do CINDACTA IV — me desculpe, Sr. Presidente — o Comandante do CINDACTA IV não fala inglês e foi ele quem fez as perguntas para o Comandante e havia uma pessoa do lado traduzindo para o Comandante do CINDACTA lá em Manaus. E essa pessoa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu gostaria que o Relator perguntasse.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero fazer uma outra pergunta: o senhor está protegendo alguém aqui no seu depoimento?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Não, não tenho a quem proteger. Estou tentando identificar qual foi o momento exato disso porque tem vários depoimentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, porque as suas intervenções aqui estão muito evasivas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Porque, Relator, eu vou concluir e trazer um argumento para V.Exa. continuar na sua inquirição.

Você estava presente nessas horas. Foi dito aqui no início da sessão que só pela imprensa ou agora se tomou conhecimento de que o *transponder* estava desligado. Não é isso?

O SR. DANIEL ROBERT BACHMANN - Eu citei que soube pela imprensa após a revelação parcial de algum momento.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Se o senhor estava acompanhando o piloto no momento dessas conversações, e aí eu trago um fato grave aqui: na conversação às 18h35, exatamente o horário que o senhor falou, ou seja, após o acidente já em solo, há um diálogo em inglês: *Hello? Hello, sir. Can you hear me?* Eu vou procurar traduzir aqui. Ele disse: *“Sim.” “Pode me ouvir?”* Aí o Comandante fala: *“Eu estou querendo informações o quanto possíveis. Você podia me responder algumas questões?”* Aí o piloto diz: *“Sim.” “O.k.” “Você tem alguma idéia de qual a distância de Cachimbo você estava quando ocorreu a colisão?”* Ele disse: *“Mais ou menos umas 100 milhas.”* Umas 100 milhas. *“E que nível de vôo você estava?”* E o piloto disse: *“A 370.”* Aí o Comandante, com ar de surpresa: *“Nivelado a 370?”* *“Sim, nivelado a 370.”* Aí o Comandante pergunta...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quem é o Comandante?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É CMT. Não diz aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Qual é o lugar?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - CMT, Comandante, mas não diz o nome aqui. Só tem Comandante CINDACTA IV. Aí diz: *“Nível 370?”* Ele diz: *“Nível 370.”* Aí o Comandante pergunta: *“E o TCAS estava ligado?”* Aí o piloto diz: *“Não.”* Aí o Comandante diz: *“Não?”* Ele diz? *“Não. Não estava.” “Sem TCAS?”* Aí o piloto diz: *“O TCAS estava desligado. Opa. O TCAS estava ligado.”*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele acordou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. O piloto disse que o TCAS estava ligado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele acordou do que estava dizendo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele acordou da besteira que estava dizendo. Ele diz: *“O TCAS estava ligado? TCAS desligado?”* Aí, ele...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Podemos traduzir que, enquanto ele estava desprevenido, estava falando a verdade. Quando ele se deu conta da gravidade do que estava dizendo...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Possivelmente até alertado por alguma pessoa que estivesse acompanhado por ele, disse: *“Não, o TCAS estava ligado.”* E aí o Comandante, que, no meu entender, falhou, disse: *“O.k. Se estava ligado, mas*



o sinal não chegou a nós. Não foi isso?” “ Não, não. Nós não pegamos nenhum sinal de alerta.” O piloto disse. “O.k.” Aí, o Comandante: “Tá O.k.” Aí ele diz: “O TCAS, com certeza, deveria estar ligado, O.k.?” Aí ele diz: “O.k.” O piloto diz: “Tá bom.” E aí ele segue o contato com o Brasília.

Finalizo aqui a minha intervenção, agradecendo a tolerância sua e do Relator.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, só para complementar.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas Vic, deixa eu complementar. Eu finalizo dizendo que acredito que, depois desses 2 dias — parabenizando o Presidente pela sua atuação na condução dos trabalhos, o Relator, o Deputado Vic Pires, que trouxe muitas informações, a Aeronáutica que resolveu contribuir com alguma coisa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vic Pires é nossa estrela nesses 3 últimos dias.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele é uma caixa-preta em pessoa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esse negócio de estrela, por favor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então... E a caixa-azul, que era a Aeronáutica, que ninguém tinha conseguido entrar, resolveu contribuir. E eu acho que depois da caixa-preta do Vic e da caixa-azul da Aeronáutica e com essas informações e a própria declaração do Relator nesse sentido, a CPI começa a ter um outro foco, começa a trazer informações novas que a Polícia Federal, depois de tanto tempo, ainda não havia trazido, o que coloca por água abaixo qualquer informação ou qualquer expectativa de que esta CPI seria apagada ou algo assim, porque partimos daqui com um princípio diferenciado, que era um princípio técnico e não político, de buscar soluções e que, desde o começo, se dizia que, para achar as soluções, teria que se encontrar as falhas, teria que se fazer o diagnóstico e estamos fazendo. Estamos trazendo informações. Estamos trazendo soluções para a sociedade e a partir deste momento, se vê que ninguém entrou aqui com o intuito de querer derrubar Presidente. Nós entramos aqui com o intuito de buscar soluções, trazer respostas e isso está sendo feito. Qualquer setor da sociedade que teria duvidado da lisura e da conduta do Relator e do Presidente, dos membros aqui



presentes, eu acho que hoje tem um motivo para se arrepender e voltar atrás, porque os homens sérios que conduzem esta proposta estão fazendo isso, buscando informações, soluções, respostas. Dizia-se que a pizza não iria queimar porque não chegou nem a acender o fogo. É uma pena. Se pensam que às vezes até setores querem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foram palavras de Deputados aqui desta Comissão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Foram palavras de Deputados desta Comissão. Não foram minhas. Deixo bem claro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E que este Relator aqui já respondeu devidamente essas afirmações.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, fico muito satisfeito pelo trabalho dedicado que fizemos. O Vic falou que há 30 dias está estudando a caixa-preta. E nós, junto com ele. Vocês têm feito de igual forma, prova o conhecimento que V.Exa. tem, o domínio absoluto do caso. Então, com essas informações, restam poucas variáveis, poucas incógnitas, até porque, Relator, dentro do prazo que foi estabelecido para se desvendar o crime, o acidente, nós estamos fazendo de forma até mais efetiva do que a própria Polícia Federal. Então, para nós, é um orgulho ter trabalhado aqui, ajudar a trazer as informações e outras tantas que fizemos, até do Papa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estamos trabalhando.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, mas quanto ao acidente, até a própria fase está acabando. As variáveis hoje são poucas e nós não queremos crucificar ninguém. Acredito que ninguém foi crucificado. O que queremos é evitar que novos acidentes ocorram. O Vic vai falar aqui depois de mim, mas eu agradeço e as informações estão aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já está dando a palavra?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, Sr. Presidente, eu só queria...

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... deixar registrado que nesta CPI nós provamos hoje, nesses últimos dias, que não existe nenhum Pedro Bó. Muito pelo contrário. Aqui são pessoas extremamente trabalhadoras. Quero dizer isso ao Relator com a maior...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós fizemos um pacto com o Senado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De não tocar no assunto Pedro Bó.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Faço minhas as palavras do deputado Vic. Você está de parabéns, Marco. Parabéns, Vic.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quando se acha que o Relator é um Pedro Bó, todos nós somos, porque estamos trabalhando com ele.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas não vamos mais falar nada desse assunto. Vamos botar uma pedra em cima.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu prometo, não existe Pedro Bó. Eu só queria, Presidente, comunicar a V.Exa. que eu estou entregando para a imprensa a caixa-preta em inglês e em português, mas eu também estou entregando a caixa-preta — ainda não anunciei, o Relator nem viu, mas eu já entreguei — também do avião da Gol, que está aqui. Eu estou entregando para a imprensa. Eu só tenho 2 volumes. Se o senhor puder autorizar para que seja tirado um volume maior de xerox para a imprensa, com certeza, a imprensa agradece. Mas eu só tenho 2 volumes aqui.

Então, eu vou entregar, ou eles providenciam a...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic, eu não posso fazer essa autorização.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O que é que o senhor pode, Presidente, como Presidente?

(Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - *(Risos.)* V.Exas. pensam que o Presidente pode muito. *(risos)* E Presidente... *(risos)* Eu faço como o Sarney quando era Presidente da República: “*O pessoal pensa que o Presidente pode tudo. Não pode.*”



Na verdade, esse documento não chegou oficialmente à CPI. Então, a CPI... É evidente que nós somos seres humanos, tomamos conhecimento, mas não é um documento oficial. Então, por isso, a CPI não pode oficialmente tomar conhecimento, nem reproduzir, e tudo mais.

Com a palavra o nosso Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, eu quero, primeiro, agradecer aí a solidariedade dos Deputados e Deputadas, nossos colegas, e quero também afirmar que acho que esta é uma página virada da história do trabalho desta CPI.

Mas eu queria aqui, Sr. Presidente, Sr. Daniel, expressar a minha indignação com o seu depoimento. Eu quero confessar aqui a V.Sa. que esperei aqui, desde o início, que V.Sa. fosse mais explícito em relação ao que aconteceu efetivamente durante os momentos que antecederam o vôo, o acidente e os momentos posteriores. E quero falar isso, de público, porque eu não descarto a possibilidade de que V.Sa. seja, mais uma vez, convocado a vir falar e prestar esclarecimentos nesta CPI. Porque eu não acredito na possibilidade de que V.Sa. não tenha conversado com os pilotos sobre o que efetivamente aconteceu naquela cabine. Porque V.Sa. era a única pessoa que representava um contato dos pilotos com o resto do mundo que o cercava naquele momento. Porque V.Sa. falava o português e, portanto, deve ter estabelecido vários diálogos, inclusive, orientando, falando sobre o que estava acontecendo, das informações que V.Sa. inclusive recebia das autoridades brasileiras sobre o acidente.

Eu acho que muitas questões aqui V.Sa. deixou de responder. Nós não vamos... E este Relator não vai tomar nenhuma medida neste momento mais dura ou drástica sobre este seu comportamento, mas pode ter certeza de que, no decorrer das análises do processo de investigação que nós vamos produzir aqui, V.Sa. será chamado, ou poderá ser chamado novamente para prestar esclarecimentos a esta CPI. Eu não quero fazer aqui esta afirmação, mas eu acho que, em muitos momentos aqui, V.Sa. faltou com a verdade. Ou não contou tudo que sabia a esta CPI. E nós vamos, se assim acharmos necessário, reconvocar V.Sa. para falar aqui.



Eu sei do seu problema, eu sei dos momentos que V.Sa. viveu lá dentro do avião, eu tenho consciência disso. O senhor nasceu de novo naquele acidente. Sei de todo o problema que lá o envolveu, mas V.Sa. poderia ter contribuído ainda mais aqui para que nós pudéssemos esclarecer esta situação e poder estabelecer a justiça sobre o que efetivamente aconteceu naquele acidente, para que ninguém seja punido ou responsabilizado sem que efetivamente tenha culpa ou tenha responsabilidade.

Então, quero deixar esse registro aqui, Sr. Presidente, sei que faço isso também de uma forma emocionada, porque esperava mais desse depoimento, a fim de nos ajudar a esclarecer o que efetivamente aconteceu naquele dia. Sei que V.Sa. deve ter mais informações pela convivência que teve durante todo o tempo com os pilotos, com os proprietários, com as pessoas que estavam efetivamente naquela aeronave.

Muito obrigado.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Antes de encerrar, gostaria de agradecer ao Dr. Daniel Robert Backmann, que esteve hoje conosco prestando o seu depoimento, a sua versão. Naturalmente, compreendemos a sua situação emocional. Eu muito especialmente, porque já fui psiquiatra um dia e sei o quanto isso abala emocionalmente uma pessoa, ou seja, viver uma situação dessa que ele viveu. Durante muito tempo a pessoa fica com essa lembrança. Em psiquiatria, Deputado Rocha Loures, chamamos isso de reação de subfundo. Às vezes uma coisinha desse tamanho incomoda tremendamente uma pessoa. É aquela coisinha que está incomodando? Não, é o subfundo que há nela. Quer dizer, é como se fosse uma gota d'água que transbordasse um copo que já está cheio. Então, por isso é que pedi aos nobres colegas que menos do que o conteúdo, que se fizessem todas as perguntas que quisessem fazer, mas que fizessemos com uma certa sutileza, com uma certa parcimônia e com uma certa delicadeza, dado o seu estado emocional. V.Sa. chorou, visivelmente, quando foi relembrar dos fatos que tinha passado. Naturalmente, que se essa audiência tivesse acontecido daqui a uns 2, 3 anos, certamente não choraria, porque já estaria com a sua emoção, a sua



homeostase psíquica já refeita. Mas o tempo foi curto de lá para cá. Ele ainda não se refez.

Por este motivo, quero, em nome da Comissão, como Presidente, pedir desculpas por algo que tenha de certa forma sensibilizado V.Sa. mais do que o normal, dado o seu estado. E peço à Taquigrafia que troque aquele nome que... não falou a verdade, equivocou-se...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Por “caramba”.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ficaria melhor, porque é do nosso dever e obrigação manter uma certa solenidade, esse clima respeitoso e, sobretudo, na situação em que está o depoente. Portanto, somos seres humanos. É evidente que uma pessoa se indigna mais do que a outra, espera uma coisa e sai outra, mas não vamos levar isso em consideração. V.Sa. é digno de toda a nossa consideração, de todo o nosso respeito. Compreendemos o estado emocional de V.Sa. e compreendemos tudo isso que passamos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Uma sugestão, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Entendo os seus argumentos médicos, de especialista que é, sobre a possibilidade de estar abalada a área emocional dele; entendo mais especialmente as palavras do Relator, que considerou evasivo e frustrante, para a expectativa com que era aguardado, o pronunciamento do Sr. Daniel. Dentre todas as variáveis que estão aí a única que não tivemos acesso ainda foi o comportamento dentro da aeronave. E o Sr. Daniel é a única pessoa que poderia esclarecer este ponto. Os outros são americanos, estão lá fora, e não temos acesso. Então, essa é a nossa frustração, Sr. Presidente. Se num futuro, depois de sair desse ambiente de interrogatório, se num *flash-back* de memória ou até mesmo num resgate de cidadania, de querer ajudar a elucidar os fatos que comovem a sociedade... O Presidente, acredito, aceitaria por escrito qualquer tipo de informação sua ou qualquer tipo de resgate de memória que possa nos ajudar a elucidar de uma vez por todas esse acidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Uma dúvida, Deputado Efraim. Inclusive agora que temos as caixas-pretas, tendo o depoimento do Daniel, vamos, então, cotejar isso e ver quais as dúvidas que restaram. Assim, poderíamos



convocá-lo ou para a Comissão inteira ou para a Subcomissão para esclarecermos essas dúvidas e buscar aquilo que realmente nos interessa, que é a verdade do que realmente aconteceu. Como V.Exa. disse muito bem, não estamos aqui para incriminar ninguém, não estamos procurando culpados, mas esta CPI tem a obrigação com a sociedade de saber a verdade do que aconteceu. Para quê? Para tirarmos lições disso. Só tiraremos lições se for em cima de fatos reais, se for em cima da realidade. Não tiraremos lição nenhuma se chegarmos aqui a uma falsidade, e não uma realidade.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Como V.Exa. disse, o Daniel pode até não ter mentido, mas ficou a impressão de que faltou com a verdade.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Daniel, se o Sr. Lepore e o Paladino entrarem em contato, por alguma razão, por absurdo que seja, ou de alguma forma ouvirem o que estamos fazendo aqui, eles que venham e se apresentem no Brasil e conversem conosco como você. Cumprimento-o, pois veio aqui e falou conosco, embora concorde com o nosso Relator que estabelecendo um equilíbrio com você, Presidente, está dando um bom encaminhamento, mas falta ainda ouvir esses 2 americanos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quero avisar à Comissão que não há requerimento algum para colocar em pauta para formarmos uma comissão, a fim de ir aos Estados Unidos ouvir...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Gostaria de propor esse requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Proponho segunda-feira ou terça-feira para colocar em votação na quarta-feira.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, gostaria de um esclarecimento.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, depois desse depoimento do Dr. Daniel gostaria de fazer uma pergunta à Mesa. Há algum requerimento de convocação do Sr. Maurício Botelho, Presidente da EMBRAER na época do acidente? O Presidente que esteve ontem aqui não estava na época.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há um requerimento, que não foi aprovado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - V.Exa. poderia colocar em pauta desde já?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Relator concorda? Um aviso aos navegantes. Segunda-feira...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor já vai marcar para segunda-feira novamente, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Segunda-feira vou estar aqui em Brasília e vou receber, como da outra vez, sugestões de V.Exas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu já deixo a minha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Anota aí, Marcos. Isso para incluir na pauta de quarta-feira aqueles requerimentos que queremos que sejam aprovados agora.

Antes de finalizar, quero dizer que a nossa CPI está cumprindo o seu papel. Estamos executando rigorosamente o roteiro de trabalho feito pelo nosso Relator, Marco Maia. As diligências estão sendo cumpridas, os documentos estão chegando, as audiências estão se realizando. Vamos fazer o nosso trabalho. Qual o nosso objetivo? Poder fazer um trabalho sério, consistente, coerente, profundo, que possa servir de um documento para qualquer membro da sociedade brasileira dizer: *“Esses Deputados trabalharam sério neste assunto durante esses 120 dias em que se debruçaram”*. Se as sugestões que vamos propor forem implementadas, teríamos um tráfego aéreo seguro no Brasil. Essa é a nossa função precípua, e não de estar procurando quem foi ou não o culpado. Tiramos de tirar lição do acontecido para melhorar o futuro.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Nessa direção, Sr. Presidente, proporia, diante da informação que nos chegou, da possibilidade de estar havendo uma operação de qualquer natureza, uma operação padrão, proporia, até por ser véspera de feriado, que aqueles Parlamentares, membros da CPI, que assim o desejassem — naturalmente convidando a imprensa para que fosse conosco — que fizéssemos uma visita, Sr. Relator. E encaminho ao Sr. Presidente, para que estejamos lá conversando com os passageiros, com as companhias aéreas,



eventualmente com os próprios controladores. Se V.Exa. concordar, Sr. Presidente, que fizéssemos isso assim que terminar a sessão, e partamos todos para o aeroporto e o CINDACTA I.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeito. Nada mais havendo a tratar vou encerrar os trabalhos, antes convocando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, apenas uma pergunta. Fui informado de que vamos agora em carreata, em comitiva até o...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Exa. não estivesse conversando com essa moça bonita, teria ouvido o que o Rocha Loures disse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Desculpe-me, mas isso é bem melhor, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nada mais havendo a tratar vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se no dia 12 de junho, às 9h, no plenário 13, anexo II, para a tomada de depoimento dos Senhores: Tenente-Brigadeiro-do-Ar, José Carlos Pereira, Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, INFRAERO, e Major-Brigadeiro da Reserva Remunerada Eduardo Botelho Pettengill, ex-Presidente da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária, INFRAERO.

Está encerrada a presente reunião.