



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: 1454/07	DATA: 6/9/2007
INÍCIO: 9h34min	TÉRMINO: 12h09min	DURAÇÃO: 2h35min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 2h36min	PÁGINAS: 74	QUARTOS: 31

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

GILBERTO SCHITTINI - Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da Agência Nacional de Avaliação Civil — ANAC.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há palavras e expressões ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Havendo número regimental, declaro aberta a 49ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy da American ExcelAir, com mais de uma centena de vítimas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento do Sr. Gilberto Schittini, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC, que se encontra sentado à mesa, ao nosso lado.

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

Nós vamos passar a palavra ao Sr. Schittini, pelo prazo de 20 minutos, para ele poder fazer sua apresentação inicial, se assim lhe convier, fazendo, no entanto, a observação, Sr. Schittini, que se V.Sa. sentir necessidade de ultrapassar esse prazo não deve ter nenhum constrangimento, porque tem sido a praxe nesta CPI, contanto que a pessoa possa fazer sua explanação de maneira que se sinta satisfeita na sua exposição.

Sendo assim, nós vamos passar a palavra a V.Sa., para que faça a sua apresentação inicial, pelo tempo que julgar conveniente.

Com a palavra o Sr. Gilberto Schittini.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exmos. Srs. Deputados, Sr. Presidente, eu, infelizmente, não preparei nenhuma apresentação. Compareci aqui pronto para responder às perguntas que V.Exas. tiverem para fazer. Eu sou Gerente lá da ANAC, onde tenho responsabilidades de desenvolver padrões para treinamento de pilotos, de fazer a avaliação de aeronaves, de fazer a avaliação de simuladores de aeronaves e estou aqui à disposição de V.Exas. Na realidade, não percebi que poderia fazer...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas isso é facultativo. Tanto V.Sa. pode fazer a explanação como também pode não fazer e apenas aguardar os questionamentos. Fica a critério de V.Sa. Sinta-se à vontade.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Então, eu prefiro aguardar a improvisar alguma coisa.

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

Seria importante que V.Sa. se apresentasse, desse sua qualificação, pelo menos, explicasse bem como é a sua função lá na ANAC, o que lhe compete, o que faz, o que não faz, para poder também já orientar os Parlamentares nos questionamentos.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Está bem. Bom, eu sou mineiro de origem, nascido em Muriaé, Minas Gerais. Fui oficial da Força Aérea por muitos anos; fui piloto de caça. Na Força Aérea voei em todos os aviões de caça que a Força Aérea tem. Comecei em 1965, em Barbacena, e saí aspirante, em 1970. Voiei no F5, no Grupo de Caça; voiei no Mirage, aqui em Anápolis. Aí fui selecionado para ser piloto de provas. Então, fiz o curso de ensaios em vôos no ITA. Depois fiz o curso de piloto de provas na Inglaterra. Servi no CTA como piloto de provas, participando do programa do AMX. Voiei no Brasília como piloto de homologação. Ainda no CTA, fui Vice-Diretor de Homologação. Fui o responsável pela homologação do Brasília. Aí fui para a EMBRAER, onde trabalhei por vários anos, primeiro como piloto de provas, depois como gerente de ensaios. Lá eu participei dos programas do 123, do Brasília, depois do 145, do AMX, do Tucano, do Tucano França, do Tucano Inglaterra, enfim, de todos os programas da EMBRAER, até 1996, quando saí da EMBRAER e fui para a VARIG. Eu saí da EMBRAER por problemas pessoais, porque meu pai estava doente e eu queria ficar perto da família. Mas eu gostaria de ter continuado lá, que é o serviço que eu gostava de fazer. Mas, infelizmente... Mas tive a chance de ser convidado para trabalhar na VARIG, onde fui gerente técnico de operações por 7 anos, até que a VARIG sucumbiu no mercado e eu saí da VARIG por razões que todos conhecem. Passei um ano na roça — tenho um sítio em Juiz de Fora —, até ser convidado pelo então Brigadeiro Washington, que estava no DAC, que disse: "*Olha, preciso da sua ajuda aqui no DAC, porque estamos com dificuldade de pessoal*". E foi quando eu fui para o DAC. E, ao ser criada a ANAC, eu



permaneci na ANAC como Gerente de Padrões, trabalhando na área que diz respeito à minha especialidade. Por ser piloto de provas, eu tenho experiência em termos de avaliar os aviões no que diz respeito às suas qualidades, às suas características de vôos, à sua *performance* e fazer um paralelo com o que é necessário para o piloto se tornar um bom piloto, um piloto que vá comandar aquela aeronave com segurança. Quer dizer, essa é a minha principal função na ANAC. Agora mesmo a TAM está importando o Airbus 340. Nesta semana eu deveria estar na França fazendo uma visita à Airbus para verificar o que a Airbus, junto com as outras autoridades de aviação civil do mundo, estabeleceu como mínimo de treinamentos e que nós iríamos evidentemente adotar e expandir um pouco, para estabelecer como critério para que os pilotos brasileiros possam pilotar esse avião. Eu sou também o Chairman do Grupo de Avaliação Operacional das Aeronaves da EMBRAER, porque, como nós somos a autoridade doméstica responsável pelo desenvolvimento do avião, pela homologação do avião, é importante que o Brasil esteja à frente desse grupo, que se compõe da EASA, do OTC, do Canadá, do FAA. Agora nós temos uma solicitação da China também para participar desse grupo, porque a China tem uma fábrica da EMBRAER e eles querem participar do grupo. Então, essas são as minhas funções e esse, mais ou menos, o meu passado, em rápidas palavras.

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

Após esta apresentação inicial do Sr. Gilberto Schittini, vamos passar a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, para fazer os seus questionamentos, pelo tempo que julgar conveniente.

Com a palavra o nobre Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Bom-dia, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados; bom-dia, todas e todos os presentes; bom-dia, Sr. Gilberto Schittini, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil — ANAC.

Agradeço a presença de V.Sa. nesta CPI, que foi constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro desencadeada após o acidente aéreo de setembro do ano passado.



Infelizmente, durante os trabalhos desta CPI, em julho, outro acidente aéreo de grandes proporções veio a ocorrer, desta feita com um Airbus da TAM, no aeroporto de Congonhas. Desde então, Sr. Schittini, os trabalhos desta Comissão passaram também a se focar na busca das causas e das responsabilidades por esse segundo acidente, bem como na sua relação com o objeto desta CPI.

Portanto, a sua convocação para comparecer a esta CPI, Sr. Gilberto Schittini, justifica-se pelo fato de V.Sa., na condição de Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da ANAC, participar de discussões que envolvem a segurança aeroportuária e aeroviária, sendo, portanto, detentor de informações importantes para o esclarecimento de alguns fatos que estamos investigando.

Certo de poder contar com sua colaboração, inicio, portanto, os meus questionamentos.

A quem na ANAC V.Sa. é subordinado?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu sou subordinado diretamente ao Sr. Osmar, que é o Gerente Geral de Padrões, e, na linha em seguida, acima, à Superintendência de Segurança Operacional, que é o Sr. Tarcísio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esta CPI, Sr. Gilberto Schittini, teve acesso a 2 atas de reuniões promovidas pela ANAC no ano passado. Na primeira reunião, realizada no dia 10 de abril do ano passado, no aeroporto de Congonhas, em que consta seu nome na lista de presença junto com outros representantes da própria ANAC, do DECEA e da INFRAERO, um representante da ANAC apresentou propostas mitigadoras para a operação de Congonhas, na ocorrência de pista molhada. Era V.Sa. o representante da ANAC, nesta reunião?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não diria o representante, eu diria um dos participantes, em nome da ANAC.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E foi V.Sa. que apresentou estas propostas?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não me lembro, mas acredito que sim, porque por isso que devo ter sido convocado para essa reunião, em abril do ano passado. Eu não me recordo de detalhes dessa reunião, mas essa seria a minha função lá.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. poderia nos informar se a ANAC emitiu algum NOTAM ou qualquer outro documento notificando oficialmente as operadoras sobre os procedimentos especiais a serem adotados entre eles, ou que as aeronaves só poderiam pousar em Congonhas com todos os reversores de empuxo em caso de pista molhada?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Acredito que o senhor esteja se referindo então já ao que aconteceu em dezembro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda em abril isso.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Em abril? Eu não me recordo disso, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem uma ata de uma reunião da Agência Nacional de Aviação Civil do dia 10 de abril que diz que *“reuniram-se nas dependências do Aeroporto de Congonhas representantes da ANAC, do DECEA e da INFRAERO”*, e aí tem uma lista com as decisões. Uma decisão que tem lá nesse dia 10 de abril de 2006 é que, *“na ocorrência de pista molhada, o operador aéreo deve (...)”* — aí vem letra A — *“(...) B - ter os seguintes equipamentos operantes: (...) B 3 - todos os reversores de empuxo (...)”*

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu me recordo da reunião. Isso é importante para operar em pista molhada. Eu só não me recordo dos detalhes, porque é abril. De dezembro para cá eu me recordei de tudo que aconteceu, mas de abril...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E lá no final da decisão, ação esta, o Item 7 diz: *“A ANAC solicitará emissão de NOTAM contendo os seguintes termos acordados entre todos os presentes: está em vigor procedimento especial para operação em Congonhas em condição de pista molhada; os operadores devem observar os procedimentos listados nos manuais, publicações e na legislação aplicável. Responsável: ANAC”*. O senhor se lembra se foi emitido algum NOTAM em relação a esta reunião especificamente?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não me lembro, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – E seria responsabilidade de quem na ANAC emitir esse NOTAM?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - NOTAMs da ANAC com relação a aeroporto é responsabilidade de Superintendência de Infra-Estrutura. E as próprias empresas têm os seus NOTAMs internos, porque NOTAM é uma notícia para os



aeronavegantes. As empresas têm NOTAM interno e a autoridade na ANAC, quando diz respeito a aeroporto, é a Superintendência de Infra-Estrutura. Pode também ser o caso do DECEA emitir NOTAM, porque eles também têm responsabilidade de emitir NOTAM.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas, nesse caso específico, em que a responsabilidade era da ANAC, esse NOTAM, V.Sa. não se recorda se foi emitido ou não?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não me recordo, não. Não me recordo, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor conhece o Sr. Marcelo Henrique da Silveira?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Marcelo Henrique? O Marcelo, acho que sim, da SIE.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que ele faz na ANAC?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Acho que ele é da Superintendência de Infra-Estrutura, se estou me recordando bem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque ele estava lá nessa reunião também, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Nessa reunião, especificamente, eu não me recordo. Faz muito tempo e eu não me preparei para responder sobre essa reunião.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Porque ela é uma reunião importante, porque ela...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É importante, sem dúvida. Eu me lembro dela.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... já naquela oportunidade, em 10 de abril de 2006, ela já trabalhava com a idéia de que, na ocorrência de pista molhada, o operador aéreo deve ter os seguintes equipamentos operando: “(...) *todos os reversores de empuxo (...)*”

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Veja, é importante isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o interessante é que V.Sa. não se lembra se foi feito um NOTAM mesmo sobre esta...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não me lembro, porque, como não é minha responsabilidade, eu saí da reunião e fui cuidar dos meus afazeres. Eu não fiquei monitorando o que estava se passando.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Continuando aqui, ainda sobre esta... Mas o senhor também não se lembra se houve algum procedimento em relação a essa reunião.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Como faz muito tempo, eu fui à reunião e a minha participação foi só ir à reunião, dar meus pareceres, dar minhas informações...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A responsabilidade seria do Marcelo, esse, então... fazer os procedimentos?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não me lembro. Quem que ficou responsável especificamente? Na ANAC, quem faz NOTAM com relação a aeroporto é a Infra-Estrutura, e o DECEA e as próprias empresas, não é? O DECEA dá NOTAMs.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E tinham outras pessoas da ANAC também na reunião.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tinha outras pessoas sim, de outros ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas quando vão cinco ou seis pessoas da ANAC numa reunião como esta, quem é que fica com a responsabilidade de coordenar o...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - O setor que é responsável.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...o trabalho?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - O setor que é responsável. Nessa reunião, eu fui convidado porque meu *background* de técnico. Um piloto que sabe onde é que doem os calos dos pilotos tem que dar aqui...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é o Sr. Hélio Zaraújo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Hélio Zaraújo também é um piloto. Ele é um inspetor de aviação civil e...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o Mauro Assis?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - O Mauro é do SIE. O Mauro é que estava coordenando a reunião, o Mauro é que fez o chamamento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual é o setor do Mauro?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Da Infra-Estrutura. Acredito que seria o Mauro. Se tivesse algum NOTAM a ser emitido, seria o Mauro o coordenador.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E tinha um outro, Régis de Azevedo Lopes.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Também é da Infra-Estrutura, se não me engano.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tinha bastante gente da ANAC nessa reunião, para não ter nenhum resultado, nenhum procedimento.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, deveria ter tido resultado. Eu só não sei lhe dizer porque não é da minha responsabilidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Fui lá contribuir com os meus conhecimentos e dali fui cuidar dos meus afazeres.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pergunta se ele sugeriu essa questão da pista a que você se referiu no começo, Relator, se foi sugestão dele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Foi sugestão sua essa questão da pista nesta reunião ou não? Ele diz que não se lembra da reunião, do que se tratou lá.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Qual a sugestão, por favor?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa do reverso...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Com certeza, porque esse diz respeito à minha especialidade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então o senhor sugeriu que em pista molhada em Congonhas se desça com os reversos atuantes?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não é só Congonhas. Eu tenho dito isso. Molhou a pista? O reverso é importante para parar o avião.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Na sua opinião, é importante, então?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É importante, mais do que importante.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Muito importante?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Muito importante, porque o reverso é que freia o avião em alta velocidade. O senhor tem que começar a providenciar logo desacelerar o avião assim que toca no chão. E não adianta frear, porque o freio não vai atuar em alta velocidade. O *antiskid* nem deixa o freio atuar. Então, com certeza



é para isso que me chamam à reunião, para dar o meu parecer no que diz respeito a técnicas de operação, por ser piloto de prova, entendeu?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Na ata da segunda reunião...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Relator, eu podia aproveitar para fazer uma pergunta?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Relator, deixe-me explorar um pouco.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixe-me continuar aqui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Acho que é bom explorar isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então que se adote a regra para todos, ninguém interrompa, senão eu me sentirei prejudicado também. Concordo com que o Relator tenha que ter primazia, mas a regra tem que valer para todos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu vou perguntar sobre essas coisas.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu vou fazer uma sugestão. O Relator pode aceitá-la ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A regra já está estabelecida: quem quiser falar tem que pedir autorização ao Relator, que está com a palavra. Se S.Exa. conceder...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu vou fazer uma sugestão, Relator. Quero fazer uma sugestão.

Você esteve em São Carlos também, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não estive em São Carlos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Você não esteve em São Carlos? Ele esteve aqui conosco...

O Vice-Presidente da TAM, Rui Amparo, declarou que o reverso não ajuda e que o máximo que ele pode ajudar é uma reversão de 50 metros, diferente do que o nosso convocado disse agora, entende? É bom explorar essa questão. Lembra disso, Deputado Pepe?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós estamos com os questionamentos aqui. Na ata da segunda...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu gostaria que o Relator me desse um aparte, já que deu para o Deputado Ivan Valente.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse Relator aqui é condescendente, quando ninguém se manifesta contrário. Quando alguém se manifesta contrário, esse Relator não passa a palavra para ninguém. Não houve contrariedade, Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Posso falar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, não. Vamos continuar no questionamento aqui.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então eu agradeço a sua gentileza. Muito obrigado.

(Intervenções fora do microfone. Inaudíveis.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu tenho um comportamento aqui que é o comportamento de deixar que todos questionem e perguntem.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não há problema algum. V.Exa...
(Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O problema é que, quando alguém questiona, dizendo “*olha, não pode fazer, porque senão eu também quero*”, aí...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Só que V.Exa. não pode usar 2 pesos e 2 medidas, use 1 peso e 1 medida. Obrigado pelo aparte que V.Exa. não me deu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Fale, Deputado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, eu não quero mais não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Na ata da segunda reunião, esta realizada no dia 13 de dezembro, também do ano passado...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É um desrespeito isso.

O SR. DEPUTADO MARCO - Ora, Deputado Pepe Vargas, não é desrespeito. O senhor levantou o questionamento. Se o senhor tivesse ficado quieto e deixado o Deputado Ivan Valente falar e pedisse a palavra, eu lhe teria passado a palavra com toda a tranqüilidade. Assim como aos Deputados Miguel Martini, Vanderlei Macris, Gustavo Fruet, qualquer um. Eu não tenho nenhum problema de ser aparteado, autorizo todo mundo a falar. O problema é que quando eu começo a autorizar as pessoas a falar, sempre há um Deputado que faz um questionamento. Se for para um, tem que ser para todos. Eu também quero falar. Não pode fazer



isso porque senão atrapalha a discussão. Então, não adianta ficar bravo, é só não ter esse tipo de comportamento.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu só peço a V.Exa. que use o mesmo peso e a mesma medida para todos os Deputados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu uso o mesmo peso e a mesma...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu me senti desrespeitado porque V.Exa. concede aparte para outros Deputados e não concede aparte para mim. Eu me senti desrespeitado, sim, e quero registrar isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não tem nenhum desrespeito. O senhor é que encaminhou para que não houvesse esse tipo de procedimento. Então, o senhor peça pela ordem para falar. Se o senhor pedir pela ordem nós somos obrigados a interromper, que foi o que ele pediu.

Na ata da segunda reunião, esta realizada no dia 13 de dezembro, também do ano passado, o mesmo tema volta à discussão, ou seja, medidas para operação em Congonhas com pista molhada. V.Sa. também estava presente e consta que teria reportado indícios de potenciais ocorrências mais graves, com ultrapassagem do final da pista. Por fim, V.Sa. teria informado que estaria elaborando uma instrução suplementar ao RBHA 121, Seção 189, abrangendo orientações para operações em pista molhada, o que levou a figurar, entre as deliberações daquela reunião, a sua responsabilidade de priorizar a conclusão do referido trabalho. Para atender à deliberação daquela reunião, como V.Sa. encaminhou a tarefa, ou seja, houve um processo administrativo interno à ANAC para tramitação da instrução suplementar ao RBHA 121-189? E a quem a mesma foi submetida para análise e aprovação?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu tenho de discorrer um pouco, então, na seqüência dos eventos, se V.Exa. permitir, porque a resposta não pode ser tão direta assim. No dia 13 tivemos a reunião...,

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

O SR. GILBERTO SCHITTINI ...discutimos os aspectos de segurança, eu alertei para esse fato de que já tínhamos tido 3 incidentes que já estavam, evidentemente, indicando que nós poderíamos ter um acidente grave, principalmente se acontecesse uma abortiva de decolagem, e a probabilidade de... Se tiver de abortar uma decolagem em alta velocidade, a possibilidade de o piloto



não repetir a performance do manual de vôo é grande, e em Congonhas não tem área para parar o avião, depois da pista é um precipício, então nós temos de tomar precauções especiais; por isso ele se torna um aeródromo especial. E a reunião era para discutir as ações que nós todos deveríamos tomar para mitigar ou evitar os riscos na operação em pista molhada em Congonhas — e em outros aeródromos também, não é só Congonhas, molhou a pista, tem que ter precauções especiais. E, das discussões, todos nós discutimos todos os aspectos de segurança. E eu fiquei encarregado — até me voluntariei — de elaborar um documento que continha o que nós tínhamos discutido, para que se tornasse oficial a posição da ANAC, ou seja, uma instrução que complementa, que suplementa o que está escrito no RBHA porque o RBHA, por uma necessidade, tem de ser genérico, ele não vai entrar em detalhes, e uma instrução especial, uma instrução suplementar, é um instrumento adequado. No tempo do DAC, isso se chamava Instrução de Aviação Civil. Na ANAC, nessa época, e até hoje, nós não temos ainda um conjunto de normas que deva substituir... ou não, talvez não precise substituir as normas que eram usadas pelo DAC. Então, nós iniciamos, nós nos comprometemos a escrever o que representava o que nós tínhamos discutido. Não precisavam me esperar escrever para poderem iniciar a tomar as providências, evidentemente. E eu iniciei rapidamente, assim que pude, a elaboração desse documento. Como nós tínhamos discutido isso em reunião com todas as empresas, a empresa que não foi à reunião... das empresas que operam grandes aviões em Congonhas, a OceanAir me parece que foi convidada mas não compareceu, o que também não era problema porque nós temos contato com a OceanAir no dia-a-dia, e a OceanAir tomaria conhecimento daquilo que tinha sido discutido e das precauções de segurança que deveriam ser adotadas. E eu iniciei então a elaboração do documento. Assim que eu tive o primeiro rascunho, eu dividi esse rascunho com as empresas, com todas que participaram, solicitando contribuições e discussão, porque era um documento para ser elaborado a 4 mãos, não era um documento para ser elaborado por mim como se eu fosse o papa do assunto. Não, todos nós éramos ali profissionais responsáveis e conhecedores dos problemas. Durante esse processo de elaboração do documento, o documento, antes de ser submetido à apreciação interna, dentro do processo normal de aprovação, porque seria preparar uma nota técnica para



encaminhá-lo à reunião de diretoria aqui em Brasília, que o aprovaria ou não, recomendaria mudanças como resolução da diretoria. Antes de isso acontecer, antes que eu pudesse fazer esse procedimento, porque eu estava finalizando o documento, o documento foi veiculado no *site* da ANAC como já devendo ser obedecido. E, na verdade, nesse momento, quando ele foi para o *site* ele se tornou público, quer dizer, houve uma ruptura no processo. Subseqüente a esse evento, eu continuei no processo normal de submetê-lo à aprovação da diretoria. Mais ou menos, a seqüência dos eventos é essa. No dia 31 de janeiro, ele foi para o *site*, por determinação de uma diretora nossa que tinha competência para fazê-lo — ela era diretora. Em seguida, eu continuei no trabalho de submetê-lo ao processo normal de aprovação, mas ele já estava no *site*, quer dizer, já deveria ser seguido, isso no meu entender. Essa foi, mais ou menos, a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Com relação à validade do documento, na sua avaliação, o documento tinha validade ou não? Por que V.Sa. declarou, na semana passada ou na semana retrasada — não me recordo bem a data —, que esse era um documento válido e que ele deveria ser implementado ou respeitado pelas companhias aéreas, pelas empresas, pela operação do Aeroporto de Congonhas, principalmente.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor confirma essa...?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Confirmo, porque no momento em que ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que V.Sa. acha que ele era um documento válido?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Porque ele foi para o *site* da nossa Agência com a recomendação de que “As instruções abaixo...” Do modo que ele foi encaminhado para o *site*, ele tinha orientações para obedecê-lo. Mesmo que ele não estivesse naquele momento, e até hoje ainda não foi, submetido a um processo normal de aprovação de um documento dentro da Agência, no momento em que ele foi... primeiro porque nós tínhamos tido a reunião: “Olha, vamos fazer isso porque isso é importante”. Depois foi elaborado um documento, ainda que na forma de rascunho, mas no momento em que ele foi veiculado para conhecimento das empresas no nosso *site*; é um *site* da Agência,...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tinha conhecimento de que esse documento havia sido utilizado para a liberação da pista de Congonhas no processo, aquele movido pelo Ministério Público do Estado de São Paulo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não me recordo exatamente quando eu tomei conhecimento de que isso tinha acontecido, se antes ou depois. Eu acho que tomei conhecimento de que ele tinha sido usado depois que ele foi usado.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - Se o Sr. Relator, me permite, qual foi a diretora que autorizou colocar o documento no site?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Foi a Dra. Denise.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - A Dra. Denise autorizou ...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não foi bem assim. O Dr. Miada, que é o Superintendente da Infra-Estrutura, me enviou um *e-mail* dizendo: "*Prezado Schittini, a Dra. Denise determinou que a IS fosse colocada no site para dar publicidade.*"

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - Pronto, então foi ela que determinou?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. O Miada não ia botar no papel...

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - Se o Miada não estiver mentindo...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, mas ele botou no papel isso. Ele...

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - E isso permaneceu no *site* por quanto tempo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não me recordo, porque eu o vi no *site*, depois ele saiu do *site*.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Até à denúncia do jornal, porque ele passou 6 meses no *site*.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, ele passou no *site* de 2 formas, por isso eu não sei exatamente. Ele passou no *site* na primeira página, de forma fácil de encontrar, depois ele permaneceu no *site*, mas era requerida uma busca mais avançada para encontrá-lo. Ele não estava na primeira página, como é o normal. Mas eu não sei quando é que ele saiu da primeira página. Se a pergunta é se, na minha opinião, deveria ser obedecida ou não...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para ter uma autorização dessa para colocar em um site, passar 6 meses, e a pessoa ainda vem aqui dizer que um documento desse não valia, meu amigo? Tenha a santíssima paciência.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero refazer essa pergunta para V.Sa: a sua avaliação de que o documento tinha validade é porque ela estava no *site*...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...e não porque cumpriu todos os procedimentos normais que deveriam ter cumprido para a sua aprovação?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exatamente, porque até hoje ele não cumpriu todos os procedimentos normais.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. E vocês, na ANAC, toda vez que vocês olham no *site* e tem alguma resolução como essa, vocês a consideram como válida?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, principalmente porque ela estava também junto com outro conjunto de instruções que estavam válidas. Ambas as instruções... Eu não sei se os senhores têm a página do *site* em que saiu isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós temos.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, porque, na página do *site* tinha... descrevia: "As instruções abaixo...". Lá tinham 2 conjuntos de instruções. Não deveria ser obrigatório cumprir um conjunto e não o outro. Quer dizer, mesmo que não tivesse...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mesmo porque quem está lendo não sabe se foi aprovado por diretoria ou se não foi. A pessoa tem acesso e não tem que saber. Está no *site*, está no *site*, deve estar valendo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nesse caso específico, não deveria haver uma fiscalização das companhias aéreas para saber se elas estavam operando ou não com o reversos pinados no Aeroporto de Congonhas quando... na existência de chuva?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com base na IS?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sim, senhor, positivo, deveria ter essa fiscalização.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deveria ter essa fiscalização. E V.Sa. sabe se era realizada essa fiscalização?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não sei se era realizada, não senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.K. E como é o procedimento? Quando uma IS dessa é aprovada, como é o procedimento com as companhias aéreas? As companhias aéreas vão no *site* buscar a informação ou há uma ampla divulgação, são enviadas às companhias aéreas essas recomendações?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Desde o tempo do DAC, as companhias devem consultar os meios que a Agência, que o DAC tinha para divulgar de forma geral os seus documentos. As que têm a assinatura dos documentos recebem o documento. E todas as companhias assinam os documentos da Agência ou do DAC. Ao mesmo tempo, os inspetores tomam conhecimento da existência daquela norma e que ela está em vigor, e tomam providências para que essas normas sejam inseridas nas suas listas de verificações, para verificar se elas estão sendo de fato seguidas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Na sua compreensão, essa IS hoje está valendo ou não está valendo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Na minha compreensão ela está valendo, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ela continua valendo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Continua valendo, sem dúvida, porque ela foi para o *site*. E um documento mais conhecido do que esse acho que não existe no mundo. Só a Bíblia, não é? Porque...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Independentemente de estar ou não valendo, as companhias aéreas foram informadas por V.Sa., ou por alguém da ANAC, das recomendações que compunham a Instrução Suplementar nº 121-189, entre elas a de que, quando o aeroporto de pouso estivesse com pista molhada, a tripulação deveria usar o *autobreak* no maior ajuste e, após o toque na pista, usar o máximo reverso? Ou seja, que o não-atendimento de tais orientações colocava em risco a segurança da aeronave? É isso? Essa é a posição? Isso é o que está colocado nessa IS?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, isso está colocado na IS. Isso foi tema da reunião. Nós discutimos isso. Eu encaminhei a IS para as empresas que estavam fazendo a reunião...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque a Denise Abreu, quando esteve aqui, ela tentou aqui dizer que, mesmo que a IS fosse verdadeira, que ela tivesse validade, não era isso que estava escrito na IS. O que V.Sa. tem a dizer em relação a isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E máximo reverso poderia significar, lá pela IS, só o máximo reverso da turbina que estava funcionando, e não da outra que não estava funcionando o reverso. Que isso não traria a obrigatoriedade de usar os 2 reversos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como foi V.Sa. que escreveu e que... Qual é a compreensão que V.Sa. tem dessa situação, dessa IS?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Segue...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa palavra “máximo reverso”, V.Sa. quis dizer usar os 2 reversos na potência máxima, ou poderia ser, como a Dra. Denise disse aqui, usar apenas um reverso na potência máxima?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, senhor. Eu já até disse isso em outra oportunidade. É usar... Primeiro, tem que entender que um outro item diz que na lista de equipamentos mínimos, o reverso tem que estar incluído lá, todos. Quer dizer, não pode despachar o avião sem ter todos os reversos disponíveis para operar em pista molhada, principalmente quando a pista é curta. Uma vez dito isso, quando digo “tem que usar o máximo reverso” é de todos os reversos que estão instalados.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Me permite, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Parece óbvio.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para acrescentar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não posso permitir. É o Relator, que agora não permite mais...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - *(Inaudível.)* ... só tem reverso... máximo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Desculpe. Então, continue. O senhor estava falando que a orientação que está na IS...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Como é que faz isso?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - O senhor pode... O reverso, a tração de reverso, o senhor pode modulá-la, assim como o senhor pode modular a tração para frente. Existe uma possibilidade. Não é a mesma quantidade de motor. Você não vai liberar a mesma quantidade de combustível, porque aí o funcionamento do motor vai ter problema. Mas o senhor pode usar máximo, um pouquinho menos de que máximo, mínimo e tirar de reverso.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Foi isso o que o senhor quis dizer?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu quis dizer máximo. Botar lá atrás e...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Um só?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Todos os reversos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Sa., o fato de o Airbus da TAM estar operando sem um dos reversos, o que não lhe permitiria usar o máximo reverso quando de seu pouso na pista molhada de Congonhas, contribuiu para o acidente naquele aeroporto?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Essa é difícil de responder, porque tem que analisar o que aconteceu na seqüência do acidente. E o CENIPA não terminou a... não terminou a análise do acidente. E eu não tenho conhecimento de todos os fatores envolvidos. A única coisa que eu posso dizer com relação ao reverso é que o cenário que se apresentou não deveria ter acontecido. Quer dizer, o fato de o avião estar com um reverso indisponível, ele deveria ter sido despachado para operar, se Congonhas estivesse molhado e se outros aeroportos estivessem com a pista molhada e eles não tivessem... Porque eu deixei uma abertura na IS: olha, se tiver... Nós não pretendemos que isso seja o único método de atender o requisito. Se o senhor tiver alguma... Se a empresa tiver alguma proposta, nós aceitamos a proposta. E eu acredito que é possível operar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Desde que a empresa tivesse feito a proposta.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Para ANAC.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E não foi o caso.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - E nós tivéssemos discutido. Quer dizer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não foi o caso. Não houve essa proposta.



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não houve essa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Então, não havia essa alternativa.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, essa aeronave com o reverso inoperante, ela poderia ter sido despachada para operar numa pista seca ou numa pista molhada que fosse muito comprida. Guarulhos, por exemplo. Então, aquele cenário não deveria ter ocorrido. Agora, se o fato de ter ou não no acidente em si, eu não conheço as causas do acidente. O CENIPA não divulgou as causas do acidente nem os fatores que contribuíram. Eles estão trabalhando nisso. Então, eu não posso especular em cima dessa... Eu não sei se eu satisfiz a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero, só para entender melhor essa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele está dizendo aqui que não sabe se satisfiz. Eu digo: claro que não! (*Risos.*)

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É porque eu não posso especular.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não falou sobre... (*Risos.*) Brincadeira, viu?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixa eu lhe perguntar o seguinte, só para confirmar isto: na sua compreensão, a IS, naquela oportunidade, no dia 17 de julho, ela tinha validade, ela estava em pleno vigor, e, portanto, todas as aeronaves que fossem pousar no Aeroporto de Congonhas com a pista molhada deveriam estar com os 2 reversos funcionando e ser aplicado o máximo de reverso? É isso que V.Sa. está afirmando neste momento?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sim, sim, positivo. Como eu posso dizer? Afirmativo, Excelência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está Ok. Eu quero dizer que essa foi a compreensão que nós tivemos, como leigos no assunto...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Compreensão correta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... quando recebemos a IS, quando fomos atrás das informações e quando estivemos de posse de todas essas informações. A surpresa que nós tivemos depois foi a informação de que ela não valia, de que ela não tinha validade, essa IS.



Qual a situação da IS atualmente? Isto é, ela está sendo analisada ou revisada por alguém, ela foi considerada desnecessária após as obras na pista principal de Congonhas ou simplesmente caiu no esquecimento? Qual é a situação lá hoje na ANAC em relação a essa IS?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - No dia 29/06, quando a pista foi reaberta, tendo em vista que não tinha sido ainda executado o ritual de aprovação desse documento, eu o encaminhei novamente para a minha Gerência-Geral, onde ele está hoje. Foi encaminhado para Gerência-Geral para proceder com o rito, mas até hoje não foi, digamos, aprovado pela Diretoria, até porque...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E não está sendo trabalhado nada em cima dela? Ela está lá com a Gerência-Geral, é isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Está com a Gerência-Geral.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Sobre a pista do Aeroporto de Congonhas, quem é ou qual o setor da ANAC que é responsável por atestar as condições operacionais de qualquer pista que passe por obras de manutenção, reforma, enfim, que alterem sua condição física e, portanto, operacional?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É a Superintendência de Infra-Estrutura. É o Dr. Myada que é o ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esse que tem a responsabilidade?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Ele é o Superintendente do setor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É o seu Superintendente, né?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Você é da Superintendência de...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Segurança Operacional.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... Segurança Operacional.

Considerando que após a liberação da pista de Congonhas depois das obras, no dia 29 de junho passado, e que só veio a chover sobre a mesma nos dias 15, 16 e 17 de julho, quando houve pelo menos 10 relatos de pilotos de pista escorregadia e uma derrapagem da aeronave da Pantanal, a pista não deveria ter sido interrompida para operação por medida de segurança?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não sei lhe dizer, porque, observadas as...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor, que é responsável por segurança...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu vou lhe explicar. Observadas as...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se o senhor não sabe dizer, quem é que sabe nos dizer essa... essa...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, é porque, uma pista molhada, sem... com coeficiente de atrito ruim, ela é um perigo, e o risco é de acontecer esse tipo de acidente, ou seja, a aeronave não é capaz de parar na pista após um pouso ou não pára na pista se tiver de abortar uma decolagem. O grau de perda de coeficiente de atrito tem que se analisar. Quando os pilotos começam a reportar... Eu sempre digo que não tem ninguém que conhece melhor a condição da pista do que o piloto que acabou de pousar nela. É por isso que os pilotos ficam perguntando um para outro: “*Como é que está aí?*” Eu mesmo fazia isso. “*Vem cá, como é que está a pista?*” Porque mesmo que nós tenhamos analisado, investigado, que exista técnica, ciência, dizendo que uma pista construída dessa forma é capaz de prover um bom coeficiente de frenagem, ela pode estar numa condição naquele momento, por causa das borrachas que ficaram... outros contaminantes, ela pode estar em má situação. Então, quando os pilotos começam a reportar que ela está escorregadia, é necessário que o aeroporto tome uma providência, vá lá medir o coeficiente de atrito, vá lá fiscalizar realmente se ela está em boas condições. Como se trata de uma avaliação subjetiva, e a atuação do *antiskid*, ela muitas vezes mascara uma frenagem inadequada da pista... Porque quando o senhor pisa no freio e o *antiskid* está atuando, se o sistema percebe que a roda vai ser travada, ele libera a pressão dos freios e, para o piloto, parece que derrapou, parece que escorregou, mas na verdade é o *antiskid* que soltou a pressão do freios, e ele vai reportar que ela está escorregadia. E tem que ir lá medir para ver se está bom, se foi uma avaliação cautelosa ou se foi uma avaliação precisa. Esse é o procedimento normal. E se o aeroporto foi lá e mediu — eu não sei se eles fizeram isso —, se o aeroporto foi lá e mediu e constatou que o coeficiente de atrito estava bom, poderia continuar na operação, uma vez que as precauções de segurança que nós listamos estivessem sendo seguidas. Pousa no início da pista, pousa firme para não ter hidroplanagem dinâmica, mete o pé no freio no máximo, deixa o *autobrake* funcionar, se for o caso,



o *autobrake* no máximo, reverso no máximo e pára o avião na pista. Nesse caso, se o senhor tomar todas as precauções, o senhor colocou a situação a seu favor. Se não tomar essas precauções, vai ficar na dependência do Todo-Poderoso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem teria competência para determinar a interrupção das operações de Congonhas naquela situação? A ANAC, a torre de controle do aeroporto ou a INFRAERO?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Dessa situação de pista, a INFRAERO tem que tomar as providências e ela tem que interromper, no meu entender. Pode ser que legalmente não seja. Mas no meu entender, o responsável pelo gerenciamento do aeroporto tem que suspender a operação e comunicar à ANAC que está suspendendo as operações e, evidentemente, comunicar à torre, que é o órgão do DECEA. Mas a torre toma conta dos aviões em vôo, não toma conta da situação da pista. No meu entender, é a INFRAERO que tem que tomar as providências. Mas a INFRAERO é apenas uma empresa que administra o aeroporto. A autoridade de fato é a ANAC, elas têm que conversar entre si. Tem lá a Gerência Regional, tem... Os processos, os procedimentos ali, locais, eu não os conheço, mas imagino que seja nessa linha de raciocínio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Nós fomos informados pelo Presidente da INFRAERO, Sr. Sérgio Gaudenzi, que aqui esteve ontem, que a implantação dos *groovings* na pista principal de Congonhas estaria concluída hoje, dia 6. Quem atestará a operacionalidade da pista com os *groovings* implantados?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Vai ser a ANAC, a SIE. Vai atestar isso, vai verificar que o *grooving* está feito de acordo com o previsto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem na ANAC faz isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A Infra-Estrutura.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a segurança não se envolve com esse tipo de...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Nesse caso não, porque é um coisa técnica de aeroporto, de pista. A Segurança Operacional tem que tomar conhecimento que foi feito, mas não muda nada. As orientações de segurança continuam válidas, não significa, só porque melhorou a pista, que nós vamos relaxar nas precauções de segurança. Não, porque nós temos que deixar sempre tudo a favor da segurança.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para V.Sa., a pista principal de Congonhas, com os *groovings* implantados, pode receber aeronaves de qualquer porte em dias de chuva?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - De qualquer porte, não, senhor. Jamais vão poder colocar lá um avião MD-11, um 767, um avião... Talvez até o 767 possa, mas depende de análise. Nós não podemos autorizar qualquer tipo de aeronave na pista de Congonhas, até porque ela tem um comprimento. Quer dizer, temos de fazer uma análise de pista para liberar a operação em qualquer pista aí, em Congonhas, em particular. Como eu disse, Congonhas tem que ser encarado como aeródromo especial.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Assim como em Congonhas, em que as operações vêm sendo suspensas em dias de chuva, V.Sa. acredita que esse procedimento deva ser estendido imediatamente para algum outro aeroporto brasileiro?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Olha, o Santos Dumont é tão crítico como Congonhas. Congonhas até parece, às vezes, para o leigo, por ser uma pista maior, menos crítico do que o Santos Dumont. Na verdade, devido à altitude, o Santos Dumont e Congonhas são 2 aeroportos, são 2 pistas, são 2 aeródromos de mesmas características. O Santos Dumont tem uma pista melhor, ela já foi... ela tem *grooving*, tem camada porosa, e as condições técnicas do Santos Dumont são melhores do que eram as de Congonhas — imagino que vão se tornar equivalentes agora. Mas ambas as pistas e talvez uma outra que tenha por aí que eu não conheça... mas toda pista curta, que seja no limite da operação do avião, ou seja, a distância de pouso é mais ou menos a que eu preciso, não tem margem, a distância de decolagem é mais ou menos a que eu preciso, não tem margem, tem que ser encarada com certo respeito quando molha, porque quando molha, não tem ciência para determinar com precisão o atrito que aquela pista vai prover. Nós podemos simplesmente usar a ciência que existe disponível e entender que, no nosso melhor entendimento, aquela pista está segura, mas sempre tem uma margem, sempre tem uma possibilidade ou uma probabilidade muito remota — porque em aviação nós trabalhamos sempre com probabilidades... E quando o resultado do risco é catastrófico, a probabilidade de ocorrer tem que ser extremamente remota. E isso,



tem um número para isso, para dizer: a probabilidade tem que ser menor do que 10 a menos 9, quer dizer...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Qual é o número que o senhor disse aí?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Dez a menos nove. Quando o evento é comprovado que é catastrófico, no mundo, em todas as... É o nível atual de nossa ciência. Diz: *“Olha, se o evento é catastrófico, a probabilidade de ocorrer tem que ser menor do que 10 a menos 9”*. Isso, na verdade, é um problema, mas podemos filosofar um pouco depois. Então, pista molhada, como existe essa incerteza no que diz respeito à capacidade da pista naquele momento de contribuir para possibilitar a frenagem do avião sempre vai ter que ser tratado com cautela. Então existe. Outro aeroporto, o Santos Dumont, tem que ser tratado com as mesmas precauções que Congonhas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sobre a manutenção das companhias aéreas, considerando que V.Sa. é o Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da ANAC, como avalia o trabalho das áreas de manutenção das empresas aéreas brasileiras, em especial da TAM e da Gol, considerando que seus aviões voam uma média de 14 horas por dia?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não trabalho em manutenção, não tenho nenhuma relação com as empresas no campo de manutenção. Eu suponho que a manutenção seja feita de acordo com o recomendado pelo fabricante e recomendado pela ANAC. Eu não participo de nenhuma fiscalização, não tenho nenhuma interação com as empresas no campo de manutenção.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas você não cuida da segurança?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, mas padrões operacionais. Avião funcionando, na rampa, decolando, pousando. Do que acontece no hangar eu não participo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quem é que cuida disso na ANAC? Não é essa mesma Gerência?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É a SSO, mas não é a minha Gerência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo.



Uma última questão, Sr. Schittini. Após o acidente com o avião da TAM, a ANAC encaminhou alguma recomendação às companhias aéreas com relação a operação em quaisquer aeroportos em dias de chuva?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu sei que o pessoal da vigilância operacional, o pessoal da fiscalização, está encaminhando, está...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está encaminhando.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, está encaminhando significa que estão fazendo continuamente. Depois do acidente, estão fiscalizando e exigindo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso também não é responsabilidade sua.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Diretamente, não. É da minha Superintendência, mas não é da minha Gerência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu só sei que estão fazendo porque nós conversamos. Eu conversei com o gerente de lá, e ele já me disse: *"Olha, nós estamos providenciando que seja incluído no manual geral de operações das empresas aquelas precauções e tudo o mais."*

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sr. Presidente, este Relator encerra por ora seus questionamentos, agradecendo, mais uma vez, a presença do Sr. Gilberto Schittini, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da ANAC.

Muito obrigado.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Obrigado ao senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradecendo a participação do nobre Relator, Marco Maia, nós vamos passar ao autor do primeiro requerimento aprovado, que é o Deputado Vanderlei Macris. Mas antes eu gostaria de pedir permissão aos nobres colegas para a gente aprender um pouco de ciência aqui com o Sr. Schittini, que está nos trazendo informações preciosas.

Eu gostaria que V.Sa. me dissesse o seguinte. O reverso de um avião estando pinado, como nesse do Airbus, tecnicamente o que é o correto na hora de aterrissar? Puxar os 2 manetes para a posição de *idle*, tocar no chão e, depois que tocar no chão, puxar os 2 reversos para a posição máxima, ou puxar para a posição



de reverso apenas da turbina que está funcionando o reverso? Tecnicamente, porque eu já sei da recomendação da Airbus.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Depende do avião. Em aviões mais antigos, que têm conexões mecânicas entre a manete e o motor, pode ser que a manete também fique travada na posição *idle*, que o senhor não consiga movimentar a manete aquém da posição *idle*. Com os aviões modernos, o Airbus, principalmente, os aviões da EMBRAER, o 145, que foi meu último avião que eu participei do projeto, primeiro vôo e último vôo, o senhor pode fazer isso, porque a conexão é elétrica. Então, o que a manete faz, uma vez que está pinado, não vai afetar a operação do reverso. Pode afetar outros comportamentos do motor, devido a programações do FADEC, que é o computador que controla o funcionamento do motor. E, nesse caso, a única coisa correta a fazer é seguir realmente as orientações do fabricante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim. Mas a Airbus inicialmente recomendava que, quando o reverso estivesse pinado, a manete correspondente àquela turbina deveria ficar na posição *idle*, e puxado o reverso... a manete para o reverso apenas da turbina que estivesse com o reverso funcionando. Como aconteceram 3 acidentes, um nos Estados Unidos, um nas Filipinas e outro em Taiwan, e os pilotos, porque iam deixar a manete na posição de *idle*, terminavam deixando na posição de aceleração e o computador lia que deveria acelerar — que é a dúvida que se tem sobre a nossa aeronave aqui —, aí o que a Airbus diz? *“Bom, para ser mais seguro, vamos dizer, como os pilotos estão errando, vamos ensinar do mesmo jeito que é para pousar como se o reverso não estivesse pinado: puxa as 2 manetes para a posição de reverso.”*

O nosso piloto aqui da TAM, que no dia anterior, em Congonhas, pousou com essa mesma aeronave, não colocou o manete na posição de reverso, colocou na posição *idle*, como era a primeira instrução. E a justificativa que ele deu, quando foi lá para a Polícia Civil, foi que, com a manete na posição de *idle*, a aeronave freava 55 metros antes do que se a manete estivesse em posição de reverso, o que nos parece lógico. Por quê? Porque essa é a terceira lei de Newton, a lei da ação e da reação: toda vez que um corpo A exerce uma força sobre um corpo B, este corpo B exerce a mesma força sobre o corpo A, com a mesma intensidade, com a mesma



direção e em sentido contrário. Não foi assim que nós aprendemos, Deputado Vanderlei Macris, no primeiro ano científico, naquele tempo?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Deputado Vanderlei Macris matou essa aula. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, o que é a turbina? Ela joga o ar para trás, o ar joga a turbina para frente; como a turbina está engatada no avião, o avião vai junto. Como eram aqueles aviões antigos da VASP? A turbina é o seguinte: bateu o avião no chão, botava o reverso; quando botava o reverso, ele escangotava a turbina para trás, abria; o ar que batia, ao invés de ir para trás, batia naquele anteparo; o ar ia para frente, e era um freio violento, que aqueles aviões velhos da VASP tremiam todos. Hoje o reverso já não tem tanta potência, porque o reverso já não escangota mais a turbina, como fazia antigamente. Apenas ela se desloca, e aparecem aquelas telazinhas empurrando o ar para frente. Um piloto já me orientou que o reverso hoje é menos potente exatamente porque parte do ar que passa pela turbina não vai para o reverso, e antigamente ia. Não é isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sim, é verdade. Era turbojato, hoje é turbofan. É diferente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por isso daí foi que a Airbus disse "*não, bota as 2 manetes para a posição de reverso*", embora tecnicamente não seja essa a orientação mais recomendável. Por quê? Porque, quando o reverso está funcionando, a turbina, ela pega potência, só que, como ela joga o ar para frente, freia o avião. Mas, se o reverso está travado, ela funciona ao contrário, quer dizer, ela está jogando o ar para trás, e não tem nada de ar para ir para frente, então dá uma assimetria, um certo desequilíbrio no avião. Eu estou correto ou eu estou errado?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A vossa análise é perfeita, é isso aí. Não sei se eu entendi a pergunta. A pergunta é por que a Airbus recomenda isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, a minha pergunta é a seguinte: tecnicamente, o que é mais correto, estando um reverso pinado, o piloto puxar os 2 manetes para a posição de reverso, como a Airbus orienta atualmente, ou deixar o manete na posição de *idle*, como a Airbus fazia antigamente e fisicamente parece ser a posição mais correta?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Realmente... Agora, por que a Airbus recomenda que faça...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque houve 3 erros.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Então pronto, o senhor respondeu a pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não foi isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. Ela quer compensar uma deficiência do automatismo e evitar o erro humano.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agora, já que V.Sa. está nos ajudando tanto aqui a compreender, esqueça o CENIPA e, com a sua experiência de piloto — porque nós que não somos pilotos, nós já formamos um juízo —, o que V.Sa. acha que foi determinante para o acidente? Porque o peso da aeronave, a pista molhada, a pista curta, não ter pista de escape, área de escape, tudo isso, o reverso pinado, tudo isso são fatores contribuintes.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Contribuintes.

O SR. PRESIDENTE (Marcelo Castro) - Mas tem um fator determinante. No caso da Gol, a orientação dos controladores, o piloto... tem uma série de fatores contribuintes, mas o fator determinante foi o desligamento do *transponder*, porque sem o desligamento do *transponder* não teria havido nada, não teria havido o acidente. Se tudo estivesse errado, mas o *transponder* estivesse ligado... No caso da TAM, o que foi o fator determinante? Foi a manete na posição errada?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não sei em que posição que estava a manete, mas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Esqueça o CENIPA. Você está falando aqui... Porque todo mundo que vem aqui diz "*não, nós estamos esperando que o CENIPA fale*". Não, nós vamos esperar que o CENIPA fale, mas isso não impede a gente de falar antes de o CENIPA falar.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu vou responder ao senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O senhor não tem a responsabilidade do CENIPA.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É porque eu não sei se o CENIPA também já viu que a manete estava na frente, mas sabe que a tração...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já, já foi publicado que a manete estava em posição, ou o computador leu que a manete estava na posição errada.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu vou me ater ao efeito. O fato de o motor direito estar com tração elevada para frente deve ter sido o fator determinante para a ocorrência do acidente. Se o motor direito estivesse com tração em *idle*, é possível que o avião tivesse, até nessas condições, parado com segurança na pista. Eu não sei, estamos especulando, mas o fato de o motor direito estar com a tração...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E V.Sa., que é um piloto experiente, diga como é que esses 2 pilotos, que são pilotos experientes, que tinham pousado no Rio Grande do Sul com a mesma aeronave, com o mesmo reverso pinado, e tinham colocado os 2 reversos, os 2 manetes na posição de reverso — porque a caixa-preta diz isso —, por que eles não colocaram em Congonhas. Especule.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É praticamente impossível responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Porque o que os pilotos dizem é que é impossível um piloto não colocar o manete na posição de *idle* e saber que está naquela posição correta.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, mas eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Até porque as 2 são próximas ali. Tu tens até uma situação...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - São feitas juntas, para serem manipuladas juntas. Você se habitua a fazer isso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem até uma situação... É difícil você pegar uma só com uma mão e puxar só uma. Não é uma tarefa normal, natural.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tem que ser voluntário. Tem que ser um ato voluntário: solto esta manete, seguro esta...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é. Mas o piloto que aterrissou no dia anterior lá em Congonhas, ou foi no mesmo dia, com essa mesma aeronave, ele deixou na posição de *idle*.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, mas ele trouxe as 2 para *idle*...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Trouxe as 2 para *idle*...



O SR. GILBERTO SCHITTINI - ... depois ele fez...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois puxou só uma para o reverso.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Como ele tem sido treinado originalmente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E os outros pilotos, de Taiwan e de Cingapura, esqueceram a manete na posição de aceleração. A caixa-preta identificou isso. Por isso foi que a Airbus deu a nova instrução, para puxar as 2.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Esse é o potencial de erro humano que o projeto da Airbus, que sempre foi criticado... Desde que a Airbus inventou o *autothrust* e abandonou o *autothrottle*, sempre foi criticado isso. Vem cá, o piloto perde o que se chama consciência da situação, e ele pode ser induzido a cometer um erro por algum evento externo que o desconecte daquele problema naquela hora. Aí o processo psicológico que faz o piloto cometer o erro é complexo, e nós vamos especular apenas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O Presidente me permite um aparte?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com imenso prazer.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nós vamos ter que ir, porque tem reunião da Subcomissão de Legislação. Nós vamos ter que ir lá. Já estão os nossos convidados para a audiência pública presentes.

Só uma pergunta ao Sr. Schittini. Eu teria outras, mas fico só com uma. Essa norma que os senhores tentaram elaborar internamente e que acabou não virando norma, na medida em que não subiu para os escalões superiores, enfim, não foi aprovada, ou não foi sequer analisada pelos escalões superiores da ANAC, tem alguma autoridade aeronáutica em nível mundial que adota essa norma?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tudo o que está escrito na norma de fato eu extraí do *ALAR Tool Kit*. O que é isso? *ALAR* é *Approach and Landing Accident Reduction*. Foi um programa da ICAO, da IATA e da *Flight Safety Foundation* exatamente para reduzir acidentes na aproximação e pouso, onde eles ocorrem com mais freqüência: acidentes do tipo de impacto com o solo em vôo controlado, acidentes do tipo de *overrun*, ou seja, varar a pista depois de um pouso ou após uma abortiva em alta velocidade. Essas práticas são práticas consagradas, eu diria.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Quais as entidades que o senhor citou?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A Flight Safety Foundation, a IATA e a ICAO. Agora, eu só queria talvez acrescentar: a IS, ela é de conhecimento dos meus superiores. Eles tiveram conhecimento até mesmo durante o processo de colocação no *site*, e tiveram tempo de ler. E até *en passant* nós conversamos. Só não seguiu o rito formal. O rito formal não aconteceu.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quem que tinha conhecimento, Sr. Schittini?

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por que não seguiu o rito formal?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Bom, aí eu não posso te responder.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Qual seria o rito formal, exatamente?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exatamente este. Eu preparei, por exemplo, o *draft* de uma nota técnica para encaminhar o documento para a reunião da Diretoria, onde a Diretoria elaboraria uma resolução da diretoria que o tornaria oficial.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Vai direto da sua Gerência para a Diretoria? É esse o rito?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, senhor. Vai da minha Gerência para o meu Gerente-Geral. É para onde foi. E depois do Gerente-Geral para o Superintendente, e daí para a Diretoria.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E onde é que foi que parou a norma técnica?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Na minha Gerência Geral.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A Gerência Geral não encaminhou à Superintendência?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Aí eu não sei se encaminhou ou não. Eu não sei o que ele fez, mas eu sei que eu encaminhei a ele.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não sabe se o Gerente encaminhou para o Superintendente...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não sei.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... e se o Superintendente encaminhou para a Diretoria?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Que não encaminhou não encaminhou, senão estava aprovado ou reprovado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Vamos ao autor do requerimento, o nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 10h40min e terminando às 10h55min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Obrigado, Sr. Gilberto Schittini, pela presença.

Eu queria, Sr. Presidente, antes de dar início à minha manifestação, dizer que nós pedimos ontem para incluir aquela manifestação de censura trazida pela representante da ANAC que aqui esteve, responsável pela Ouvidoria, que nós instruíssemos aquele pedido de responsabilização administrativa feito por nós, da bancada do PSDB, e encaminhado também para fazer parte daquele processo a que demos início e que agora o Ministério da Defesa formalizou. E também incluir nesse processo, tomando a termo esse depoimento do Sr. Schittini, a informação sobre essa utilização do *site* de maneira comprometedoras nesse processo todo, bem como que V.Exa. orientasse no sentido de que nós recuperássemos todas as informações do *site*, para que pudéssemos incluir nesse processo de responsabilização administrativa da diretoria da ANAC. Então é a primeira questão que gostaria de levantar, até porque esses movimentos de idas e vindas mostram claramente essa irresponsabilidade praticada pela Diretoria da ANAC.

Em segundo, eu gostaria de cumprimentar o Sr. Gilberto Schittini, porque eu diria que V.Sa. nos dá hoje um depoimento da maior importância para esta CPI. Importante porque, com o seu conhecimento técnico, é capaz de nos dar esclarecimentos muito claros e objetivos, como fez até agora, na direção de que possamos formar um juízo de valor sobre os trabalhos desta CPI.

Eu queria dizer, Sr. Schittini, que nosso objetivo maior não é só investigar esse acidente, ou aquele da Gol, que aconteceu 11 meses atrás. Nosso objetivo é analisar o sistema, que não funciona. Nosso objetivo é buscar respostas para a falta de infra-estrutura aeroportuária. Nosso objetivo é buscar respostas para a atualização dos equipamentos de segurança, também na área de pessoal e também na falta de investimentos do Governo. Enfim, é um volume de informações que nós esperamos ter nesta CPI. E V.Exa. nos traz com muita precisão também um dos



fundamentais objetivos desta CPI, que é analisar a falta de gestão que nós temos no sistema, especialmente na ANAC, que está ficando claro a cada dia que passa, com as informações que temos, principalmente por aquela que o senhor traz hoje aqui em relação a esses dados sobre essa IS.

Já me sinto quase satisfeito com as perguntas que o senhor respondeu ao Relator, mas eu queria apenas colocar algumas questões a mais.

O senhor trabalhou com o Sr. Jorge Velozo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Trabalhei na ANAC. Ele é Diretor da ANAC. Trabalhei...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Por que ele não foi ouvido nesses estudos de normas? Ou foi ouvido? Ele disse aqui que não foi ouvido.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, não acredito que ele tenha sido ouvido, porque, do jeito que a Diretoria foi estruturada, ele seria, digamos... ele tomaria conhecimento, pelo menos oficialmente, dessa norma quando fosse levada à Diretoria Colegiada. Ele não era mais o Superintendente Técnico ou o Chefe do Departamento Técnico do DAC. Se fosse na estrutura do DAC, ele teria que ter tomado conhecimento disso. Na posição dele, fazendo um paralelo com o DAC, é o Superintendente de Segurança Operacional, que tomou conhecimento da norma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Como que foi parar na mão da Dra. Denise, então, essa informação, e não foi para a mão daquele que era o mais importante, o Dr. Velozo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não sei como a Dra. Denise tomou conhecimento. Eu estava elaborando a norma. Estava dividindo as informações com as pessoas que participaram da reunião de 13 de dezembro, porque eu queria primeiro elaborar uma norma que fosse consenso daquelas pessoas, e depois colocá-la no processo de aprovação. Em algum momento, a Dra. Denise tomou conhecimento da existência da norma que tratava de operação em pista molhada com enfoque especial em Congonhas. E, tendo em vista a paralisação das operações em Congonhas, aqueles problemas todos do mês de janeiro, eu acredito que nesse momento alguém encaminhou a norma para ela. Não fui eu. Não sei quem foi especificamente. E aí a norma tomou o destino que tomou.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor se refere à norma. Isso era um estudo ou era uma norma?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Era um estudo para se tornar uma norma.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas, da maneira como foi finalizado e foi para o *site*, já estava consubstanciado numa norma, no seu entendimento?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - No meu entendimento, já havia suficiente conteúdo, inclusive porque as empresas que me ajudavam naquele momento e os companheiros também que me ajudavam já tinham visto e já tinham feito seus comentários. A Gol, por exemplo, contribuiu com uma informação que eu não tinha colocado. Apesar de ter achado com uma certa relevância a descrição do que é uma aproximação estabilizada, o piloto da Gol me disse: *“Olha, comandante, eu sugiro que coloque a descrição de aproximação estabilizada precisamente”*. E eu coloquei. Quer dizer, estava num nível de preparação que eu diria suficiente para ser transformada numa IS, numa instrução realmente que a ANAC poderia adotar como padrão. Só faltava mesmo o ritual.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que o senhor considera que aquilo que estava finalizado já podia ser considerado uma norma?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Podia ser considerado.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Sr. Presidente, qual é o horário do término da minha...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - 10h55min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Gilberto Schittini, detalhe um pouco como funcionam esses estudo dentro da ANAC. Qual é o detalhamento disso? A quem o senhor se reporta e qual a equipe que o senhor tem? Como é que funciona esse processo para ser finalizado, para chegar no momento de essa norma ter ido para o *site* na sua concepção já como uma formatação de norma?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A responsabilidade do meu setor específico, além de avaliar aeronaves e tal, é escrever as instruções que são relativas a procedimentos operacionais. Quer dizer, ela poderia até ter surgido por moto próprio meu. Eu preciso escrever isso. Nesse caso específico, nós tivemos uma reunião que disparou o processo. Internamente, eu conto com a colaboração de 2 engenheiros



da gerência paralela à minha, que é a Gerência de Padrões para Empresas e Escolas, e nós trocamos informações técnicas, porque todos nós somos especificamente técnicos e nossa responsabilidade é escrever esse tipo de documento e depois submeter à apreciação e aprovação. Essa não foi a única que eu escrevi, tem várias.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa norma que foi para o *site* é aquela que o senhor finalizou?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não. A que está finalizada para ser aprovada, ela tem pequenas diferenças da norma que está no *site*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pequenas diferenças? No essencial?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - No essencial, que são as orientações: faça isso, faça isso, faça isso. É o mesmo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A questão do reverso, pista molhada. Isso tudo...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exatamente o mesmo. São pequenas descrições.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não comprometeria, por exemplo...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Absolutamente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... se essa norma fosse levada em conta como ainda não exigida pela ANAC, na concepção que a juíza tomou, de que tudo isso era uma norma em andamento, tomou uma decisão de liberação da pista. Quer dizer, se essa norma estivesse, dentro da sua concepção, em andamento, a juíza, tomando uma decisão baseada num documento como esse, não teria, se ela soubesse que não era norma, não teria liberado a pista para a utilização de aeronaves em dia de chuva?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Se ela não soubesse que era norma?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente, porque ela foi induzida em erro, como ela própria declarou.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Acredito que ela não sabia que a norma, ou seja, que esse documento não tinha passado pelo ritual ainda.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Exatamente.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Ela poderia até adotar esse documento, determinando que ele passasse rapidamente pelo ritual.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem. Eu queria fazer uma pergunta para o senhor. É a seguinte: esses aviões de grande porte, A319, A320, Boeing da mesma família... Não sei se é assim que devo me referir, mas o senhor acha que em condições de pista molhada, aquele aeroporto de Congonhas, ele deveria continuar recebendo aviões desse porte, uma vez que não consta área de escape, uma vez que não consta área de segurança? Qual a sua opinião sobre isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu acredito que é possível, que nós podemos prosseguir na operação. Mas nós devemos tomar a iniciativa de providenciar a área de escape, de uma forma ou de outra, o mais rápido possível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor declarou aqui que a pista principal de Congonhas, mesmo depois da reforma, o seu maior problema é não ter uma área de segurança...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... que permita a parada de um avião no caso, por exemplo, da interrupção da emergência ou da decolagem. Aí o senhor disse: *"Se tiver abortivo de decolagem, em alta velocidade, o avião termina fora da pista."* O senhor continua pensando assim?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Continuo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer que, enquanto não se colocar uma área de escape, de segurança naquele aeroporto, o senhor continua achando que não se deva operar em pista molhada?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A menos que você tome providências para reduzir o peso da aeronave. Você tem que acertar o peso da aeronave, porque...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Um peso de aeronave, conforme demonstrado daquele que se acidentou, seria, dentro da sua concepção e por essa afirmativa, possível de se utilizar uma pista naquelas condições?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. Eu, no momento, não sei exatamente o peso que aquele avião tinha, porque...



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sessenta e duas toneladas, me parece.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sessenta duas e meia.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sessenta e duas e meia toneladas.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, eu acredito que sim. É, 62,5, de um avião que está operando normalmente, considerando que o senhor não pesa os passageiros, nem pesa a bagagem de mão, poderia muito bem ser 63, como também pode ser 62. Quer dizer, esse dado... o valor desse dado tem que ser entendido, porque não existe... O avião não é pesado quando ele é despachado. Ele foi pesado algum tempo atrás e ele prossegue na vida. Então, o peso de decolagem do avião nós temos que entender: ele existe, está lá, e o despacho conhece com uma certa confiabilidade aquele número. Esse avião estava no limite. Evidentemente estava no limite. Dentro das precauções de segurança que eu julgo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Considera.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - ... adicionais ainda a essas operacionais, nós temos que providenciar no Aeroporto de Congonhas o que é chamado pela ICAO de RESA. O oração é sempre boa, mas a RESA não quer dizer oração, é Runway Emergency Safety Area. A ICAO preconiza que o aeroporto tenha que ter uma RESA no final da pista, e nós temos que providenciar isso. Ou seja, declarando uma parte daquela pista como RESA, uma parte de concreto mesmo como RESA...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quantos metros?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Cento e cinquenta metros, se não me engano.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Hã, hã.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Que é necessário como RESA. Ou nós podemos declarar isso e dizer: olha, as empresas não podem utilizar isso nos seus cálculos para despacho — já mais uma precaução de segurança —, ou nós podemos — a engenharia está aí — construir um viaduto sobre a avenida de 150 metros de extensão e tantos metros de largura e declarar isso como RESA. E além disso, podemos colocar nessa RESA um material que já existe, homologado pela FAA e outras autoridades do mundo. Eu já participei de conferências, presenciei demonstrações sobre essa... filmes, não ao vivo, mas desse material, que são



blocos de concreto, que a aeronave, ao passar por cima desse bloco ela é desacelerada, que também acrescentam segurança na operação. Eu acredito que isso... Se Congonhas vai continuar sendo operada como está sendo hoje, como não era antigamente, no tempo da ponte aérea, que só operava Congonhas praticamente ponte aérea — o volume de grandes aviões era muito menor —, se nós vamos expor aquele aeroporto a esse volume de operações e pelo índice de risco, quando se aumenta o volume de operações, o valor absoluto do risco aumenta, então nós temos que tomar essas providências.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, não está dentro da norma da ICAO então o Aeroporto de Congonhas, nas condições em que ele foi operado naquele momento?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não. A ICAO recomenda que nós tenhamos RESA. Nós neste momento... Não temos RESA. Nós temos que...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então eu queria a sua opinião, Dr. Gilberto. É muito importante isso, até por que esse aeroporto vai continuar operando com aviões dessa natureza. Na sua opinião, ele pode ou não pode operar aviões desse tamanho com as circunstâncias que estava, com o volume de carga que estava aquele avião, em situação de chuva? Qual é sua opinião sobre isso? Deve ou não deve continuar operando nessas condições?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu acho que não deve continuar operando. Nós temos que tomar precauções de segurança adicionais.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não deve. Essa era uma informação importante que a gente queria de uma pessoa como o senhor aqui, porque aquele aeroporto, ao longo desse tempo todo, operou numa circunstância totalmente fora dos padrões normais, pelo que nós temos sentido, e principalmente pela sua opinião. E nós atribuímos isso a uma necessidade — aí já é uma opinião nossa aqui na CPI, minha particularmente —, numa circunstância onde a agência que deveria ter todos os cuidados possíveis e imagináveis para poder estabelecer uma circunstância de segurança na operação daquele aeroporto não o fez. Atuou muito mais no interesse das empresas do que da segurança e dos usuários. Essa é uma opinião nossa. Mas o senhor confirma que aquele aeroporto precisa



necessariamente de algumas normas de segurança a mais para continuar operando aviões desse porte?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Nesse volume de operação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois bem. Então, eu queria agradecer ao senhor por esta oportunidade.

Sr. Presidente, eu estou satisfeito com as respostas e as perguntas colocadas.

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

Vamos passar a palavra ao primeiro inscrito, o nobre Deputado Ivan Valente, terminando às 11h06min.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Gilberto Schittini, eu achei muito importante a sua presença aqui, porque, embora a CPI, ela seja para tratar do conjunto da crise aérea, não há dúvida de que ela foi acionada, ela foi fermentada pelo acidente de Congonhas, em particular, e também pelo acidente anterior da Gol.

Uma das questões que o senhor colocou logo no início me chamou muito a atenção, porque é a primeira pessoa técnica que vem aqui com a capacitação que o senhor tem e diz o seguinte: *“O reverso freia o avião a alta velocidade.”* Frase textual. Segundo: *“O reverso é muito importante.”* Então, eu quero chamar atenção para isso, porque, nesse caso em particular...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Principalmente em pista molhada.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Em pista molhada, e mais o seguinte: pista curta...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os freios podem não funcionar como normalmente funcionam.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ... pista curta, molhada, com alta velocidade, sem área de escape.

Nós estivemos lá em São Carlos, na manutenção da TAM. E o Ruy Amparo, Vice-Presidente, colocou o seguinte — e vários outros técnicos aqui também colocaram, para fazer justiça —: que o reverso não é importante e que a maioria das aeronaves têm que acionar o freio aerodinâmico, o *autobrake*, e outros, o manual. E



ele não teria essa importância. Então eu saio com a impressão de que o senhor me afirmou categoricamente da importância e que ele teria um papel muito importante na frenagem nessas condições. O senhor afirma isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Afirmativo.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. Continuando afirmando. É isso aí.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu acho muito importante essa afirmação, porque daí a resolução que o senhor produziu tem uma coerência. Quer dizer, as orientações que o senhor produziu têm uma coerência. E nas resoluções está escrito que é para descer com o máximo reverso. E eu estou entendendo que o máximo reverso é o máximo de abertura dos 2 reversos é total.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tudo o que tem direito.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tudo o que tem direito. Perfeitamente. Então essa norma não foi seguida pela TAM, que deixou seus pilotos descerem, nem foi fiscalizada pela ANAC, que deveria então saber que tinha aeronave descendo com o reverso pinado. Concorda com isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Concordo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, há uma irresponsabilidade aí nisso.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Quanto à irresponsabilidade, pede um julgamento. Aí, eu não sei quais foram as causas que levaram à não-fiscalização. Aí dizer que é uma irresponsabilidade me pede um julgamento que eu não tenho condições ou informações para dar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Muito bem. Mas o senhor fez uma... o senhor afirmou, acho que corretamente, até foi corajosa a sua afirmação, porque veja: o que ocorreu aqui foi que o Presidente da TAM veio aqui e falou: "*Existe a norma tal, tal, tal*". E não disse... Ele só não leu a parte do reverso máximo, mas ele usou a IS. Ele foi lá e usou a IS. A ANAC confirmou. Tanto que a ANAC usou a resolução, que estava no seu *site*, para liberar a pista de Congonhas. Então o que eu quero dizer é o seguinte: tanto a TAM sabia que existia a norma...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sabia, porque eu encaminhei para os representantes da TAM que estiveram na reunião.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso é uma informação importante. Então, a TAM, ou a gerência de operações ou de segurança da TAM, não pode alegar que não tinha conhecimento da norma. O senhor enviou?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eles estavam na reunião, e eu... Todos os *e-mails*, depois, referentes a essa norma, foram encaminhados para todos os participantes da reunião, inclusive os representantes da TAM que estavam na reunião.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Então, eu queria dizer ao senhor o seguinte. Eu cheguei à conclusão — quero que o Relator anote essa questão —, porque eu cheguei à seguinte conclusão: há uma informalidade criminosa nesse processo todo de comunicação, porque rigorosamente o senhor, pelas atas ali formuladas pelo Relator, há mais de 1 ano, em abril de 2006, já se tratava dessa questão, da pista escorregadia de Congonhas, de se varar a pista, etc. A partir daí teve uma reunião, de que o senhor se lembra bem, que é de dezembro, que resultou na norma que foi parar no *site* da ANAC em 31 de janeiro deste ano. Está certo?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Hum, hum.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas a Diretora Denise Abreu afirmou categoricamente aqui que a norma não valia. O senhor é que contrapôs depois e falou que a norma valia, porque ela estava no *site*. O senhor reafirmou aqui agora que ela valia, ela tinha validade. Aí eu pergunto o seguinte: essa informalidade sobre a validade da norma teve conseqüências drásticas. O senhor concorda com isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Concordo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que, se a norma estivesse em vigor, cobrado pela ANAC, cobrado pela ANAC e viabilizado pela TAM, nós não teríamos vivido o desastre de Congonhas?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Se a norma estivesse em vigor, aquele cenário não poderia ter acontecido. Como eu não sei as causas reais do acidente, eu não posso dizer que ele não ocorreria, porque, dentro do cenário em que o motor direito ficou acelerado por um motivo qualquer, mesmo que aquele reverso estivesse operacional, se for uma falha de sistema, como é possível — até agora o CENIPA



não concluiu, mas é um dos cenários que preenchem os fatos —, então, mesmo que o reverso estivesse disponível, se o motor direito ficou acelerado...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o senhor há de convir que, se tivesse a norma, e o avião estava com o reverso pinado, ele não teria descido em Congonhas.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Aquele cenário não teria acontecido. É, exatamente. Exatamente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então há uma responsabilidade da ANAC e da TAM, que não seguiram uma norma que estava em vigor. Concorda?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Concordo. Concordo, eu não posso discordar do senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Segundo lugar, para liberar a pista de Congonhas, a IS foi funcional, porque ela foi anexada à juíza, para a discussão de condições. O senhor há de convir — o senhor é um técnico, até para nós, que estamos ouvindo 6 vezes aqui de norma técnica de aviação — que uma juíza não tem a obrigação de saber todas as questões referentes a peso, pista — concorda? —, condições técnicas da aeronave, etc. Ela vai confiar nas autoridades. Então, se a norma vai lá e diz que é seguro descer nessas condições, ela vai liberar a pista. E foi isso o que aconteceu, porque o Ministério Público tinha interditado a pista de Congonhas.

Quero dizer também que eu achei fundamental o senhor ter afirmado aqui que, na sua opinião, como um dirigente técnico de segurança, aviões do porte dos que vêm descendo em Congonhas, da Gol e da TAM, com o peso deles, na pista que nós temos, não deveriam descer. Mas o interessante é que tudo isso está liberado. Essa é que é a questão. Está liberado até hoje, mesmo com a norma, Presidente, em vigor. O A320, o 737-800, todos eles estão descendo no limite do peso, nas condições da pista de Congonhas. Ou seja, nós estamos vivendo uma situação de falta de direção e de tomada de decisões drásticas em relação à segurança de vôo. Eu quero cumprimentar V.Sa. porque eu acho que foi fundamental a sua presença aqui, porque ela deu uma linha de orientação, inclusive com essa última informação que o senhor trouxe, de que o senhor se baseou em



vários documentos internacionais, passaram pela ICAO, pela IATA e a outra *foundation* que eu não entendi o primeiro nome.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Flight Safety Foundation.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Dali o senhor, baseado na experiência internacional, também colocou a norma. Ou seja, nós tínhamos disponíveis aqui informações seguras para que não houvesse riscos desse porte, já que, como o senhor mesmo colocou e me chamou atenção também, quando se pensa em acidentes e riscos, trabalha-se com um coeficiente muito baixo, porque 10 a menos 9, entendendo um pouco de matemática, é bastante, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É bem pequeno.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - São 9 zeros.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - São 9 zeros. É.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quer dizer, a probabilidade de ocorrer um acidente, levados em consideração os riscos, é pequena.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É pequena. Não chega nesse número tão pequeno porque existem da ordem de, normalmente, 100 eventos independentes que podem contribuir para o acidente. Então, a probabilidade de acontecer um acidente varia na ordem de 10 a menos 7. Um evento é 10 a menos 9, mas a combinação de todos os eventos aumenta um pouco mais a probabilidade de acontecer um acidente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Uma última pergunta ao senhor. Quem pôs a norma no *site*? O senhor disse que uma pessoa da Direção colocou no *site*. Foi a Denise Abreu que mandou colocar no *site*?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Do meu conhecimento, é, porque tem o *e-mail* do Miyada dizendo que a Diretora Denise determinou.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para constar aqui no nosso relatório da CPI. Agora, finalmente, eu digo o seguinte. O senhor colocou uma questão aí no final, respondendo ao Deputado Macris, que me chamou a atenção. É sobre o peso da aeronave e a margem de segurança. O senhor disse que a aeronave não é pesada. Realmente. Então você tem um número de passageiros. Nesse caso, nós tínhamos quase 190 passageiros a bordo, e um limite de carga que... Atualmente nós andamos muito de avião e vemos que não tem um limite por passageiro. Tem e



não tem, não é? Quer dizer, o sujeito pode colocar 5 quilos, 10 quilos ou 15 quilos, cada passageiro, dentro da aeronave ou que não passam por uma pesagem embaixo. Não sei se há uma pesagem embaixo. Eu queria entender qual é a margem exatamente operacional. Tem o peso bruto do avião, que esse é fácil determinar. Tem o peso do combustível. Então como é que fica esse limite flexível que o senhor colocou aí?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Bem, é feita uma estimativa. O passageiro que não é pesado, mais a bagagem de mão que não é pesada. É feita uma estimativa, que o passageiro médio é... Essa estimativa inclusive varia.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Setenta quilos por passageiro, uma coisa assim?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - As empresas... Eu trabalhei nesse ramo na VARIG, e nós tínhamos lá nossos padrões. Esses padrões para despacho variam com a região do mundo, com a estação do ano. O senhor tem que considerar que o passageiro, o caucasiano médio está crescendo. Já foi 75 quilos a média. Hoje é um pouco mais. A IATA dá orientações para o senhor fazer o despacho de um avião com essas incertezas, de modo que o despacho seja feito com segurança, com margem de segurança. Então, se o avião está vindo da Europa, num despacho internacional no inverno, o senhor sabe que o pessoal está carregando casacos. Então o passageiro que vem a bordo e não pesar, ele de fato não pesa 75 quilos. A média é um pouco maior. E as empresas têm essas práticas.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o limite de peso é determinante, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Sim, e o avião tem que ficar abaixo do *maximum take-off weight*.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, se o limite desse avião era 64 toneladas, ele tem de estar abaixo de 64.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tem de estar abaixo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas, rigorosamente, pelo que o senhor colocou, não há um controle preciso se ele estava um pouco abaixo ou um pouco acima.



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu tentei dizer o seguinte. Se o senhor despacha um avião rigorosamente, no seu entender, no MTOW, que é o *maximum take-off weight*, na última casa, ou seja, 62 toneladas e 473 quilos, o senhor está assumindo, o senhor está aceitando uma possibilidade de ele estar a mais, porque o senhor não conhece com precisão. O senhor não mediu com a régua.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É por isso que eu estou lhe perguntando, e peço ao Presidente que anote isso. A precisão com que se disse aqui me chamou a atenção, Presidente: 62 e 700, 62,7.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Com isso ele poderia estar a mais, Sr. Gilberto, até.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Claro, é essa a questão.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - É uma hipótese, é uma hipótese.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. O peso mais provável é esse, mas ele pode estar mais, como também pode estar menos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sei. Tranquilo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agradeço, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar ao próximo inscrito, o nobre Deputado Gustavo Fruet, terminando às 11h20min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, até se V.Exa. permitir — não é usual —, mas o único engenheiro aeronáutico nesta Câmara é o Deputado Emanuel, do PSDB de São Paulo, e hoje, por ser até um depoimento mais técnico e sem tanto conflito, se V.Exa. permitir, eu gostaria de ceder uma parte do tempo a ele.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com o maior prazer. E deveria estar fazendo parte da nossa CPI.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não foi por falta de pedido meu ao Líder.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Muito obrigado, Sr. Presidente. Pelo que eu li e todas as informações que foram dadas, nesse acidente houve um erro primário, ou seja, o avião nem aterrissou, nem decolou. Um erro bastante primário ou do *software*, o *software* lendo que estava para arremeter, e o piloto querendo parar o avião...



Na minha opinião, para ter um erro primário, é preciso haver uma grande pressão sobre o piloto e o co-piloto, ou seja: *“Desce aí, que tem gente esperando na próxima escala”*. Você está pressionado para cumprir a sua escala, porque esse avião sai daqui, tem que pegar passageiros em outros lugares. Por que é que houve essa pressão? Houve um acidente da Gol, em seguida greves um monte de problemas com os controladores de vôo, enormes filas e pressões em todos os balcões, em todos os aeroportos para que tivesse vôos.

Na seqüência, como não havia mais aviões, há uma pressão econômica para que tivesse pousos e decolagens o mais rápido possível, para usar a frota que havia para transportar o número de passageiros que havia. Eu somo a isso a pressão econômica e a concorrência entre as 2 principais operadoras, TAM e Gol, a pressão econômica, ou seja, realizar lucros, transportar o máximo de passageiros, aliada ao fato de que no comando das 2 empresas hoje não são pilotos, não é gente da Aeronáutica, gente que trabalhou na Aeronáutica há bastante tempo, tanto na Gol quanto na TAM. Ou seja, enxergam-se os números e quer que se tenha o máximo de pousos e decolagens para transportar o máximo de passageiros. O senhor concorda com isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É. Com a sua análise eu concordo.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - O.k. Colocando a ANAC no sistema, também na ANAC tem gente que estava no comando que não era piloto, não sabe por que é que o avião voa, não sabe dos problemas que pode ter, nunca pegou num manche, e comandando, decidindo sobre a frequência, sobre o tempo de intervalo entre os vôos, ou seja, nunca vivenciou. O senhor, que foi oficial da FAB, pilotou muitos aviões, sabe que é diferente uma pessoa, um economista ou uma pessoa que não é piloto, que não é do ramo estar dirigindo, estar decidindo sobre essa frequência de vôos. O senhor concorda com isso ou não?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu acredito que seja possível uma pessoa que não seja do ramo, se adequadamente treinada, se ler adequadamente, se se interessar pelo assunto, obter o conhecimento necessário para poder fazer o balanço produção *versus* proteção e fazer um balanço sensato, previdente, prudente e competente.



O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - O senhor, como piloto, o senhor acredita que todos os pilotos que estavam voando para cumprir os horários, eles se sentiam meio pressionados a cumprir os horários? Ou seja: Você vai lá, desce e tem que ir uma vez só, porque senão vai dar problema para a gente. Ou seja, indiretamente, ele tinha uma pressão para pousar ali e pegar os passageiros que estavam ali e ir para outro lugar?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É... Eu já voei em linha aérea. Voiei na Rio Sul por 3 anos. Essa pressão sempre existe. Ela é normal. É responsabilidade do comandante tentar cumprir o seu horário. Agora, se existe uma pressão a mais, do tipo dessa, *“tem que ser ali, tem que ser, não pode ir reportando ativo, senão vai ter que responder para o senhor ou para outro chefe”*. Isso demanda uma análise do comportamento da empresa, que eu não tenho dados para fazer. Eu só posso concordar com o senhor nesse nível genérico. Existe a constante pressão, até profissional, do comandante de cumprir a sua programação de vôo: decolou às sete da manhã, pousar às oito e tal, fazer o que for possível, dentro do razoável. Na empresa em que eu trabalhei, não havia pressão nenhuma. Se o comandante decidisse, por razões de segurança — ou mesmo eu, que era Gerente Técnico de Operações da VARIG —, tinha o NOTAM lá: choveu, Guarulhos. Mesmo que o gerente de Guarulhos reclamasse que os aviões pousavam lá e não tinha táxi, não tinha ônibus, nós fazíamos isso. O comportamento interno da empresa eu não sei, porque uma empresa difere da outra.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - O senhor não acha que a ANAC...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Um instante só. A VARIG não permitia que os seus aviões pousassem em Congonhas com a pista molhada...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... quando V.Sa. era o comandante lá, o chefe?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, eu era Gerente Técnico de Operações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Gerente Técnico de Operações.



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, nós tínhamos um NOTAM dizendo isto: choveu, chuva pesada, vá pousar em Congonhas, Guarulhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está vendo aí? Por isso é que nós temos saudades da VARIG.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Deixe-me fazer mais uma pergunta: quem deveria fazer esse papel não seria a ANAC, olhar do ponto de vista do usuário? O que antigamente a VARIG, que foi fundada por ex-pilotos, por gente que era do ramo, por gente que estava visando, obviamente, ao lucro mas que olhava para a questão de segurança... ou seja, a ANAC deveria ser a agência — a ANAC que eu falo é a direção da ANAC — que faria esse papel de segurança de vôos, de precaução. O senhor não acha que, se fosse gente do ramo, isso teria sido evitado? Ou seja, se estivessem ali pilotos, ex-pilotos, gente que já voou, que sabe dos perigos que existem num avião, que sabe que não pode haver falha primária no porta-aviões que é Congonhas. O senhor não acha que é um pouco isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Acho que isso seria uma vantagem, seria realmente um *handicap*, digamos assim, não um *handicap* no sentido de deficiência, mas no sentido de dar uma vantagem para poder desenvolver um gerenciamento mais voltado para a segurança, não é? É possível que seja verdade o raciocínio que o senhor está fazendo.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Ou seja, um conjunto de fatores determinou um erro primário, para que esse avião batesse na cabeceira da pista, se não me engano, a 180 quilômetros por hora. Houve um erro primário. E, para haver esse erro primário, os pilotos que são experientes, gente que sabe decolar, aparentemente o *software* leu que o piloto estava tentando decolar, por isso que acelerou, ou seja, houve um erro primário, ou do *software*, ou da tripulação, ou de ambos, mas isso tudo em função da pressão que existia. Parece que hoje há um espaçamento maior, há um maior nível de segurança. Qualquer problema a pessoa pode desviar para um outro aeroporto ou tentar uma arremetida antes de tocar o solo. O senhor não acha que essa pressão — não explicando, como disse o Presidente, para a CENIPA, mas na intuição do senhor —, que houve uma pressão por causa desse desconhecimento da gravidade que é voar um avião com essa tonelagem numa pista tão curta? Ou seja, se houvesse gente do ramo dirigindo



companhias e dirigindo a Agência Nacional de Aviação Civil... Eu sei que existem técnicos muito bons nos níveis de baixo, mas as decisões sobre a frequência de aviões estão no nível de cima. O senhor não acha que isso teria evitado esse acidente?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Mais uma vez, evitar o acidente eu não posso dizer, porque eu não sei a causa do acidente. Mas eu tenho certeza, como V.Exa. está colocando, de que, tendo gente competente, gente do ramo, gente que entende o processo, entende o processo operacional e que entende o processo econômico e financeiro das empresas, entende todas as limitações desses diversos processos e seja capaz de fazer uma segurança operacional, o gerenciamento da segurança operacional no nível correto, ele vai ser capaz de balancear esse binômio, sobre o que sempre há a dúvida: quanto de produção e quanto de proteção se deve investir para que o ambiente operacional seja operado no nível mais elevado praticável, que é o conceito: o nível mais elevado praticável de segurança.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Uma última pergunta, Sr. Presidente: o senhor não acha que foi a seqüência de fatores, ou seja, o acidente da Gol, a seqüência de pressão dos controladores, a pressão dos usuários? Nós, que somos Parlamentares e viajamos quase todas as semanas, vimos centenas de filas, gente brigando no balcão. Houve uma pressão e, do outro lado, do lado das empresas, do lado do controle, da ANAC, não houve sensibilidade para evitar que essa seqüência de erros culminasse nesse acidente, onde houve um erro primário.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, eu acho que não. É mais simples do que isso: se aquele avião não estivesse naquele momento, naquela hora, com aquele equipamento defeituoso — com aquele defeito ele deveria estar operando em outro aeroporto —, se não tivessem acontecido aqueles eventos, ou se tivessem acontecido, mesmo tendo gente adequada, quer dizer, aquele fato, aquela ocorrência, aquela circunstância é que possibilitou a ocorrência do acidente. O que acontece por trás — se o Aeroporto de Congonhas está com muita demanda, se as empresas fazem *hub* em Congonhas ou não fazem, se a ANAC fiscaliza ou não — pode ser irrelevante. Se aquele avião estivesse lá num domingo tranquilo, sem ninguém mais na terminal, só ele, sozinho, com toda a calma do mundo, o piloto pousou e houve a falha no sistema, ou ele errou, o acidente teria acontecido.



O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Então, o senhor está querendo dizer que, concordando comigo, houve um erro muito primário para que acontecesse esse acidente.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Houve uma falha primária. Houve uma falha ou de projeto, o que tem que ser corrigido, ou um erro humano, o que também tem que ser corrigido; porque nós sabemos que o homem erra e, quando o homem erra, nós temos que descobrir porque ele errou. porque ele não errou porque quis. É a diferença do erro humano de uma violação. Não colocar a manete em reverso voluntariamente quando o fabricante diz que deveria, ele fez uma violação, porque foi intencional; se ele esqueceu a manete na frente porque ele estava sob alta carga de trabalho, até mesmo, de repente, pressionado psicologicamente para estar ali, ele cometeu um erro. Então, é...

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Mas o que o senhor está dizendo é que não havia essa pressão?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, eu estou querendo dizer é que o acidente em si, como fato isolado...

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Ou seja, é como dizer que um engenheiro não sabe que somar, "*um mais um dá dois*", porque esse erro da manete é primário.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É um erro primário.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Ou seja, o que o senhor está dizendo é que não houve esse erro primário, quer dizer, mesmo com pressão psicológica não deveria haver.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Emanuel, só para contribuir com V.Exa., isso foi muito discutido aqui na CPI, inclusive o Deputado Vic Pires chegou a dizer de maneira bem peremptória que não haveria possibilidade de o piloto esquecer a manete lá em posição de aceleração. Então, eu pedi ao Deputado Vic Pires que tivesse um pouco mais de precaução e prudência, porque pelo menos três outros acidentes já haviam ocorrido com a mesma aeronave e a análise da caixa preta mostrou depois que o erro tinha sido humano. O piloto, de fato, havia esquecido o manete na posição de aceleração, não tinha deixado na posição *idle*, que era a orientação anterior da Airbus.



E a questão da pista onde entra? Em Taiwan ocorreu um acidente idêntico ao que ocorreu conosco aqui: reverso pinado, a turbina disparada, no caso, porque a manete estava em posição de aceleração — aqui há a dúvida se era isso ou se o computador leu errado —, e não morreu ninguém. Por que não morreu ninguém? Porque lá a pista era grande, tinha área de escape, o avião foi para a área de escape, o avião acabou-se todo, mas as pessoas se salvaram.

Então, o que o nosso Schittini tem dito aqui é que Congonhas e o Galeão são áreas limites, são...

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Santos Dumont.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Santos Dumont, quero dizer. São aeródromos que operam no limite: o piloto tem que aterrissar no local exato; se estiver molhado, tem que aterrissar com força; os *spoilers* têm que funcionar; o reverso tem que funcionar. Se não houver tudo isso, acontece o que aconteceu.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Sr. Presidente, eu estou concordando plenamente com o senhor. E estou fazendo o papel de advogado do diabo, porque eu quero saber se ele acha que houve uma seqüência de erros gerenciais. E, na minha opinião, a antiga direção da ANAC, ou parte que está ainda hoje, não entende o perigo da aviação, ou seja, vai ver só a pressão dos passageiros...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só para complementar aqui.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - ... e isso causou pressão sobre os pilotos. Eu duvido que os pilotos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu terminei não concluindo o meu raciocínio. Por mais que a gente ache que um piloto experiente não coloque o manete na posição errada, por mais que a gente ache que isso seja improvabilíssimo, está comprovado que já aconteceu, pelo menos em três casos. Por isso a Airbus mudou a instrução dela: ao invés de deixar o manete correspondente à turbina pinada, do reverso pinado, deixar na posição de *idle*, puxar as duas para o reverso, para não haver mais a possibilidade desse tipo de erro.



O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Eu mais uma vez concordo com V.Exa. Eu acho que quem deveria fazer esse papel de advogado do diabo, de não deixar essa frequência de vôos lá, deveria ser a direção da ANAC. Eu estou tentando situar o clima, porque — e de novo concordo com V.Exa. — eu acho que houve esses problemas. Trabalhava-se no limite. E por falta de experiência em aviação, a pressão de todos os lados, a pressão econômica por lado das empresas, a pressão dos passageiros, a seqüência de erros fez com que a direção da ANAC atuasse como biruta, o que deu chance ao azar e aconteceu um erro primário, desses que os pilotos normalmente não fariam.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Emanuel Fernandes, nós agradecemos a sua participação. Deveria ter participado mais na nossa CPI. Resta-nos pouco tempo, mas V.Exa. está convidado a fazer parte, a trazer suas informações, seu conhecimento da área.

O SR. DEPUTADO EMANUEL FERNANDES - Eu não me inscrevi no meu partido porque, primeiro, eu recebi recursos da EMBRAER para a minha campanha — eu sou de São José dos Campos — e eu me senti impedido. Eventualmente eu até poderia prejudicar a empresa. Eu realmente não quis, não participei, por esse impedimento ético.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradeço a V.Exa. a explicação.

Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente. De qualquer maneira, nós vamos pedir a contribuição do Deputado Emanuel no nosso voto ou possível declaração de voto. E até começo aqui com duas observações; uma no bom sentido, em provocação ao Relator.

Nesta etapa final, seguramente um dos depoimentos mais curtos, objetivos e precisos em alguns pontos foi o do Dr. Gilberto hoje — e nós queremos explorar muito isso no voto —, e também o depoimento da Ouvidora da ANAC e do Presidente da INFRAERO ontem, na nossa visão, demonstrando o que chamamos de tragédia da gestão: a falta de definição de competência.



Nesse sentido também, nós vamos pedir a juntada... Ontem pedimos a juntada de um exemplar do jornal *Correio Braziliense*, que tem uma declaração do chefe de comunicação da ANAC, que determinou a retirada do *site* do relatório da Ouvidora. Mas nós resgatamos aqui a publicação da ANAC que afirma taxativamente que a ANAC estabeleceu uma instrução de trabalho para os operadores de serviços do Aeroporto de Congonhas “*que deve ser aplicada no monitoramento das condições de segurança operacional em períodos de chuvas*”. A medida foi tomada em conjunto com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, a INFRAERO e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, e entrou em vigor no dia 25 de janeiro de 2007. Além do pedido de processo administrativo por ineficiência ou omissão, há indícios de fraude processual, já levantados, há indícios de censura e, agora, há indícios também de falsidade. E esse é um elemento que justifica — e nós vamos insistir ao final, com o Relator — abertura de processo administrativo, independente dos procedimentos adotados.

E hoje o depoimento do Dr. Gilberto demonstra essa divergência de interpretação, mas essa preocupação restritiva, tendo como prioridade a segurança. Portanto, o depoimento hoje, Dr. Gilberto, é da maior importância.

Da mesma forma, só para pedir uma solicitação ao Presidente, ontem nós fizemos um erro material. Na aprovação da transferência de sigilo telefônico do Dr. Carlos Eduardo Camargo — até foi o único aprovado nesta CPI, nós chamamos isso de lógica da enganação, o único que foi aprovado foi o dele — , o nome correto é Carlos Ernesto de Campos. Então, é o pedido que deve ser feito. Ao encaminhar a solicitação à ANATEL, que se faça a correção, identificando quem é o responsável pelo terminal, e ao concessionário, para que não haja erro, até porque vai ser muito pouco provável que as informações cheguem antes da apresentação do relatório na próxima semana.

Só duas perguntas ao Dr. Gilberto. O senhor explicou com relação aos procedimentos, às restrições de Congonhas e à discussão com relação à instrução. O Dr. Esdras, que é da INFRAERO, esteve aqui, entregou uma determinação da ANAC, também do dia 25 de janeiro, encaminhada à INFRAERO. Essa determinação — ontem o Deputado Vic Pires a mostrou aqui — também foi juntada na manifestação da ANAC junto à Justiça de São Paulo, para justificar a reabertura



da pista de Congonhas. E nesta instrução, que trata de parâmetros e procedimentos para operações da pista principal do Aeroporto de Congonhas — eu não sei se o senhor também participou desse estudo —, independente dessa discussão se a instrução era norma ou não era norma, estabelece o item 2.4 o seguinte: *“Independente das informações transmitidas pela AAL, a TWR de São Paulo deverá suspender as operações, para inspeção da pista, imediatamente após receber informe de qualquer aeronave sobre dificuldades com o controle direcional durante a operação de pouso ou decolagem que possam estar relacionados com a presença de água na pista”*.

São duas perguntas. No dia, vários pilotos comunicaram à torre dificuldade com relação ao pouso. Na sua avaliação, isso seria suficiente para suspender as operações? E a segunda pergunta. Ontem, até o Presidente fez a ponderação de que em função dos informes se suspendeu a operação e dois técnicos da INFRAERO foram fazer a avaliação da pista. A segunda pergunta é a seguinte. Os técnicos nunca tinham feito avaliação na pista molhada depois da reforma de Congonhas. E, além disso, a pessoa responsável só tinha feito quatro inspeções, ao longo da sua vida, de pistas, ou seja, há uma discussão sobre a experiência e a condição técnica dessas pessoas. Na sua avaliação, é possível, é seguro só uma avaliação visual por pessoas sem experiência e sem que aquela pista tenha sido submetida a alguma avaliação em dia de chuva e ter sido liberada? São as duas perguntas.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Vou tentar responder. Como eu disse anteriormente, a melhor pessoa para dizer as condições de frenagem da pista é o piloto que acabou de pousar. É por isso que esse relatório... Principalmente em pista com gelo, com neve. É *break action*. A torre sempre pergunta: *“Piloto, qual é a sua estimativa da ação dos freios?”* E quando o piloto reporta que a pista está escorregadia, mesmo sendo uma avaliação subjetiva, querendo dizer que ela pode ou não estar escorregadia — mas, pelo entender daquele piloto que acabou de pousar, ela está escorregadia —, deve-se providenciar o mais rápido possível uma medida, uma avaliação do atrito da pista. E, se for necessário, interromper até as operações, porque se trata de segurança de vôo. Agora, se as pessoas que vão fazer essa medida têm apenas uma experiência na vida... Aparentemente, pelos



dados que o senhor passou, elas não têm, deveriam ser mais experientes. Mas pode ser que, por características pessoais, aquele indivíduo tenha, digamos, a competência técnica necessária. Mas apenas avaliando as informações — *“Ah, o técnico ‘x’ fez só quatro inspeções na vida”* —, aparentemente é uma experiência reduzida, e não deveria ser ele sozinho a fazer esse tipo de avaliação. Tem que ser alguém com mais experiência e, talvez melhor, com experiência específica naquela pista. Quando nós começamos a discutir as condições de operação de Congonhas, eu dizia: *“Olha, nós estamos esquecendo o caso de pista contaminada”*. Pista contaminada, não tem informação de *performance* no manual de voo para pista contaminada, só tem informação de *performance* para pista molhada. Então, se a pista for definida como contaminada... *“O que é pista contaminada?”*, perguntaram. *“Olha, está definida pelo mundo afora: 25% da área da pista, área contígua ou não, com mais de três milímetros de água, a pista está contaminada”*. As operações têm que ser interrompidas. *“Como nós fazemos isso?”* *“Ah, vai lá e mede. Mete uma régua e mede aqui e ali.”* Se não tem um instrumento de medida de precisão, é possível se inventar um instrumento que vai lá fazer medida a *laser*. Não precisa disso, mete uma régua e vai medindo. Quando nós fazemos ensaio de injeção de água, vai lá e mede uma polegada de água em toda a piscina e entra com o avião lá dentro. Medida com a régua. Aí decidimos: *“O.k., vai parar a operação e vai fazer a medida”*. Além do mais, depois da enésima medida, o medidor não vai precisar de medir, ele vai olhar para a pista e dizer: *“Ela está contaminada”*, porque ele sabe que empoçou aqui, empoçou ali, empoçou lá; desenvolveu uma experiência. Então, pelas informações que V.Exa. prestou, eu só posso julgar que realmente a experiência dos analistas era reduzida. Ora, se eles têm, por características pessoais, uma competência técnica tal que os capacita...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só mais 2 perguntas, Dr. Gilberto. Uma, assim objetivamente... Ontem, o Presidente da INFRAERO afirmou que cabe à INFRAERO a reforma, a construção, a restauração, o nome que se dê, das pistas; e cabe à ANAC a liberação. Na sua avaliação, objetivamente, a quem cabe liberar a pista quando houver algum tipo de reforma realizada? À ANAC ou à INFRAERO?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - À ANAC. A autoridade de aviação civil é a ANAC. A INFRAERO é uma firma, que vai lá e faz pista.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Essa declaração também é importante, Relator, para o relatório final, em razão dos depoimentos do Presidente da ANAC e da Diretora da ANAC.

Por fim, só para especular um pouco sobre o futuro. Considerando que aeroporto leva muitos anos para ser feito, obras, o Brasil tem algum aeroporto preparado para receber essas novas aeronaves que vão entrar no mercado em 5, 10, 15 anos, como, por exemplo, o Boeing 787, ou aeronaves desse padrão? O A380?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - O A380 com certeza não, por causa da envergadura. Mas eu sei que o A380...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o Galeão... Foi dito aqui que o Galeão tem condições.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De pista.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - De pista, sim. O PCE... Aí não é pelo aeroporto. O avião foi projetado... Eu já estive visitando a Airbus e visitei o A380, ele foi projetado para ter um *footprint*, ou seja, um requisito para estrutura de pista compatível com os aviões que estão em operação. O pior avião em operação, com respeito à estrutura do pavimento, é o MD-11. O MD-11 tem uma pressão grande no pavimento. O outro é o 757 também. Apesar de ser menor, se pega, projeta o trem de pouso das rodas e dos pneus, a pressão no pavimento é maior nesses aviões do que até no 380. No 380 eu vejo, talvez, um problema de *gate*; não cabe no *gate* com outros aviões vizinhos. O 787 é um avião extremamente sofisticado do ponto de vista aerodinâmico e do ponto de vista de sistemas. Mas para operação em aeroporto, a Boeing também não projetou um avião que vai exigir um aeroporto especial; ele vai exigir os aeroportos que nós temos. Quer dizer, os nossos aeroportos estão, eu diria, num nível técnico compatível com a operação desses aviões. Só resta saber o problema de envergadura, se cabe no *gate*, a altura da ponte, se chega lá. Quer dizer, problemas que o Airbus está fazendo pelo mundo *aboard*. Eles estão voando pelo mundo e fazendo os testes de compatibilidade de aeroportos. E já tomaram pau em alguns aeroportos, porque têm que fazer adaptações, seja no aeroporto, seja no avião, porque é um avião muito grande. Até



mesmo limpeza do avião, por exemplo. Chega um avião com quase mil passageiros, e precisa de limpar os banheiros. Pode ser que não tenha caminhão suficiente para limpar os banheiros do avião. Então, são detalhes. Mas do ponto de vista de estrutura e proteção ao vôo, eles não são aviões especiais.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Presidente, só uma consideração final.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu queria só... Faço questão de dizer isso, porque eu entendi, como o Deputado Gustavo Fruet, que o depoimento do Dr. Gilberto Schittini foi um dos mais importantes do ponto de vista técnico para a nossa Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E eu estou absolutamente convencido de que o Aeroporto de Congonhas não pode receber mais aviões de grande porte, principalmente na circunstância de pista molhada, como foi dito aqui. Eu acho que a CPI precisa levar isso em conta no relatório final e estabelecer a proibição da utilização daquele aeroporto para aviões de grande porte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que, aliás, quem disse aqui quando ele era o... que a VARIG já utilizava esse procedimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois é. Era essa a consideração, agradecendo muito ao Dr. Gilberto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos passar aos 2 novos inscritos aqui, o Deputado Vic Pires e o Deputado Efraim, que com seus fortes argumentos nos convenceram a permitir 5 minutos para cada um, para podermos encerrar o dia de hoje.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Devido à reunião de bancada, Excelência, peço a tolerância de sua parte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com V.Exa. tenho sido sempre tolerante.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E eu agradeço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já comigo... (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Já com o Vic Pires...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu posso falar, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Antes de V.Exa. falar, eu vou contar uma história que ocorreu comigo...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É uma estratégia de democrata, você bate e outro assopra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... na minha cidade, no interior do Piauí. Eu cheguei lá, estava no hotel, e chegou um senhor e puxou: *“Deputado, e como é essa questão mesmo? O manete estava na posição errada ou foi o software que leu?”* Eu me espantei com a pergunta dele. *“Não, porque todo dia eu acompanho essa CPI. Eu fico até de madrugada ouvindo tudo lá. Agora, Deputado, eu queria lhe pedir uma coisa: me dê 0,01 da sua paciência”.* Eu digo: *“Oxente, que história é essa?”.* Ele disse: *“Deputado, porque aquele Deputado, aquele do cabelo preto, toda vez que ele fala, eu não sei como é que o senhor tem tanta paciência. (Risos.)* Ele fica dizendo que o senhor blinda ele. *(Risos.)* Na verdade, *(risos)* o Vic Pires tem-se queixado de que a Presidência às vezes quer blindar outra pessoa. Ele entendeu que eu é que blindava para o senhor não poder falar. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele não deixa de ter razão, Sr. Presidente. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele disse que o senhor blindava o microfone.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu quero, aqui, se ele estiver assistindo, eu quero mandar um abraço e agradecer por ele não ser eleitor no Pará. *(Risos.)* Se ele estiver assistindo, que ele continue votando lá no seu Estado.

Sr. Presidente, saiba que eu tenho uma admiração muito grande por V.Exa. Eu já demonstrei, quando o senhor estava no hospital, quase moribundo, mas voltou para cá. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. É recíproco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu fui o único Deputado desta CPI, enquanto todos estavam aqui adulando, de uma certa forma, no bom sentido, o Presidente que estava aqui no seu lugar, todos aqui já achando que ele iria ficar como Presidente definitivamente...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. não esqueceu do velho Presidente. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... eu era o único que ligava todos os dias para o senhor, mandava frutas e flores para o hospital, o Deputado Gustavo Fruet também, e torcendo muito pela sua volta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É verdade. Sem dúvida, Deputado Vic Pires.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só que o senhor voltou pior do que foi, mas eu não posso deixar de registrar. (*Risos.*)

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Dr. Gilberto, bom-dia.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Bom-dia.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria falar, inicialmente, sobre um *e-mail* que tem aqui...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Vou pedir a V.Exa. seja descontado no tempo do Vic Pires esse processo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, está começando agora, eu tenho um relógio aqui na minha frente. Não desconta, não.

Eu estou aqui com um *e-mail* interno da ANAC falando sobre essa famigerada norma que valeu quando a ANAC precisou bater no peito para dizer que era competente, e não valeu quando precisou dizer que não valia. Ou seja, valia dependendo da conveniência da Dra. Denise, da Diretoria da ANAC.

Tem aqui um *e-mail* assinado pelo senhor que diz o seguinte: "*Miyada, qual é a versão que você está encaminhando? É a que eu encaminhei hoje já com os comentários da Gol, que está anexa? Os outros operadores não fizeram comentários. Então, eu acho que está tudo o.k. para eles.*"

Eu me pergunto aqui: uma norma como essa, Dr. Schittini, que era restritiva para as companhias aéreas, como é que ela pode ser consultada? As companhias aéreas foram consultadas para saber se estava tudo o.k. Eu não consigo entender.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A responsabilidade pelo gerenciamento da segurança não é exclusivo nosso. Todos envolvidos nas operações são responsáveis para providenciar que a operação seja desenvolvida com o máximo de



segurança, no interesse do passageiro. Nós fizemos uma reunião, onde nós discutimos — é que tem um histórico. Nós fizemos uma reunião, onde nós discutimos condições para tornar aquela operação em pista molhada, especificamente em Congonhas e no Santos Dumont, o mais seguro praticável, porque o mais seguro possível às vezes é impossível. E nós comentamos todos esses aspectos que estão nessa IS. Então, até por cortesia, porque nós não estamos lá para escrever uma coisa e depois impor às empresas... Não, é melhor que seja elaborado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, eu acho que tem que ser imposto isso. Acho que uma norma restritiva tem que ser imposta, ela não pode ser combinada. Eu acho.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, combinada no aspecto técnico. Por exemplo, a Gol fez uma contribuição. Eu disse: *“Olha, o piloto deverá fazer essa aproximação final mantendo a velocidade o mais próxima possível da velocidade de referência e caprichando na rampa”*. Existe um critério, que eu conheço — já conhecia — e que tinha decidido que era redundante escrever, porque eu sei que as empresas praticam como procedimento padrão operacional de definir o que é uma aproximação estabilizada. Aí, o Comandante Adalberto, da Gol, me enviou um e-mail. Ele falou: *“Comandante, obrigado pela participação ontem, mas eu sugeriria ao senhor que adotasse aqueles critérios de aproximação estabilizada”*. Eu digo: *“Positivo. Vou adotar. Eu só não concordo, naqueles critérios, que seja velocidade de referência mais 20 nós. Que seja, pelo menos, mais 10 nós, porque diminui a energia cinética, melhora a condição de frenagem”*. Ele respondeu: *“Concordo com o senhor. Nós estamos falando de uma aproximação especial dentro de condições especiais”*. Uma vez combinado isso, é imposto de fato: tem que cumprir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas aqui dá a entender que, se eles não quisessem da forma como a ANAC estava propondo...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Negativo, porque aí envolve...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! Então, não sei mais ler.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não. Veja bem, o fato de eu estar combinando uma coisa com o senhor num determinado evento não significa que eu



vou ceder a todas as suas sugestões. Se a Gol ou qualquer outra empresa fizesse uma sugestão e eu não concordasse, eu não ia colocar na IS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu, lendo aqui, até onde eu sei, os outros operadores não fizeram comentários. Então, eu acho que está tudo o.k.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Tudo bem, tudo bem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se não estivesse tudo o.k...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu ia escutá-los e dizer: *“Bom, realmente, o que você está propondo faz sentido”* ou *“o que você está propondo não faz sentido e eu não vou incluir”*. PT saudações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Depois, o Dr. Miyada responde para o senhor: *“Prezado Schittini, por determinação da Dra. Denise, informo que esta última versão deverá ser inserida no site da ANAC, para dar publicidade. Assim, estou encaminhando-a juntamente com os procedimentos para monitoração de contaminação, em anexo, para inserção pela Comunicação Social”*. E a gente passando por essa monitoração de contaminação...

No processo que vocês defenderam lá no Ministério Público, na página 298, tem: *“Parâmetros e procedimentos para avaliação das condições de pista”*. O senhor tem conhecimento?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não participei desse detalhe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não participou?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não. No Ministério Público, não. Não participei em nada lá em São Paulo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor soube que foi feita uma IS...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - A IS quem fez fui eu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois, então? Se o senhor fez a IS... Aquela com reticências, *et cetera*, o senhor quem fez?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Qual?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A IS a que o senhor está se referindo tem, várias vezes, *“et cetera, et cetera”*. O que é *et cetera* para o senhor?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Me dê um exemplo, por gentileza, aí eu posso lhe explicar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não fez a IS 121.189?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Fiz, fiz.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A 121.189 tem lá... Eu não estou com ela aqui, mas ela tem lá, no cinco ponto alguma coisa, "*et cetera*": "(...) notadamente, o auto-reverso, *autobreak* e *etc.*" O que é esse "*et cetera*." para o senhor, já que o senhor fez.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - E todos os outros componentes, que, todos nós sabemos, têm que estar operacionais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor acha normal ter *et cetera* numa norma restritiva?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Se não achasse normal, eu não teria nem escrito dessa forma, não é?, porque, neste momento, eu estou dando uma informação e confiando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas *et cetera* é uma coisa muito vaga, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É vaga, mas acredito que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vaga para uma norma restritiva. Vou ler: "*Certificar-se de que o avião esteja com todos os sistemas necessários operando, notadamente o reverso, antiskid, autobreak e etc.*"

O SR. GILBERTO SCHITTINI - E outros sistemas menos relevantes do que esses, porque esses aí têm que estar operantes. Esses não estão em "*et cetera*". Inclusive, no 5.2, eu digo: "*Olha...*"

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me desculpe, mas o senhor não me convence. O senhor não me convence, de jeito nenhum, porque *et cetera* é um termo muito vago para uma norma restritiva. Uma norma restritiva de uma coisa tão importante, tão fundamental para a aviação, que é o pouso e decolagem em pista molhada. *Et cetera* é uma coisa vaga, ninguém sabe o que é. Podemos questionar a TAM amanhã sobre esse "*et cetera*". A TAM, amanhã, vai perguntar: "O que é o 'et cetera'?"



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só complementando a pergunta, porque nesse “*et cetera*” não se colocou o alarme sonoro para o caso de o manete não estar em posição adequada?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É. O “*et cetera*” pode ser a porta do banheiro trancada, a descarga dada...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - O “*et cetera*” significa todos os outros sistemas relevantes.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, pode ser tudo. O *et cetera*, na Língua Portuguesa, é tudo: *et cetera*.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não só os sistemas relevantes.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Outra coisa. Essa terminologia “caprichando” é comum utilizar na aviação, nos termos técnicos?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Desculpa?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa terminologia “caprichando na rampa”.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É comum, é comum: caprichar na rampa e manter a velocidade com precisão. Aí eu defini, com mais precisão, o que significa isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se botasse no dicionário “caprichando” seria...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Caprichar mesmo, manter maior precisão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas numa norma técnica não é meio estranho usar essa terminologia “caprichando”?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - E qual é o mal de usar?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, fazendo todos os procedimentos com a maior precisão possível ou com a precisão... E especificar qual é a precisão.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, por isso que eu coloquei, logo abaixo. Aceitei a sugestão do Igor e disse: “*Não, está bom, vou colocar a definição de aproximação estabilizada, para que seja isso a definição de ‘caprichando’*”.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo assim, fica estranho o “caprichando”.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mais estranho é o “*et cetera*”, o senhor me perdoe. No item 2.3, essa norma que foi feita pelo senhor aqui, essa IS, isso aqui, então, foi feito por quem? Porque está num processo, é um procedimento que foi feito no mesmo dia em que foi feito isso aqui, e, no item 2.3, Deputado Gabeira, está aqui: “*Em caso de chuva leve, contínua, a TWR...*” Ou seja, a torre, não é isso?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, essa norma aí não tem nada a ver com isso que o senhor está lendo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com a ANAC?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, o que o senhor está lendo não tem nada a ver com a IS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não tem nada a ver com a IS. É uma norma restritiva, porque cita aqui, na ação do Ministério Público, essa norma restritiva para pouso e decolagem, e isso foi feito pela ANAC. Então, eu estou perguntando para o senhor, e o senhor está dizendo que não sabe, que não teve conhecimento.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, não fui em quem fiz, não sei...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Essa não foi o senhor que fez. Pois então é uma norma: em caso de chuva leve e contínua, a TWR deverá interromper as operações de modo a proporcionar à AAL, que é a Administração Aeroportuária, ou seja, ao aeroporto, a realização de inspeção 60 minutos após o início da precipitação e 120 minutos após o início das precipitações. Em dependendo das informações transmitidas pela AAL, ou seja, pelo aeroporto, a torre deverá suspender as operações para inspeção da pista imediatamente, o que não foi feito nesse dia. Mas já que não foi feito pelo senhor isso aí não tem...

Eu queria voltar rapidamente, por último, Sr. Presidente, com relação a essa IR aqui. O senhor acha que ela deveria estar vigente, não é isso? O senhor falou no início, e eu não estava aqui.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, no momento em que ela foi para o *site*, ela deveria ter sido obedecida pelas empresas; deveria, no meu entender, até estar sendo obedecida naquela... a partir daquele momento.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por que não está? Quem autorizou a ir para o *site*? Aqui diz que foi a Dra. Denise, não é?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, eu suponho que tenha sido ela que determinou ao Dr. Miyada que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor supõe...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, ele já disse aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu não estava aqui... Eu não posso...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, eu vou repetir. É que o Dr. Miyada passou um *e-mail* para ele...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Este aqui?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Dizendo que a Dra. Denise tinha autorizado colocar no *site* da ANAC essa IS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está aqui, Sr. Presidente, por determinação da Dra. Denise.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E aí depois disso o senhor...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, não fui eu que coloquei no *site*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, mas o senhor ficou lá durante todo esse tempo e só descobriu que não tinha validade quando saiu na *Globo*?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, senhor. O senhor não estava aqui e...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele nunca descobriu que tinha validade; ela acha que tinha validade.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, para mim, uma vez que foi para o *site*, apesar de não ter passado pelo ritual formal de...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor continua achando que ela está válida?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu continuo, sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E como é que isso? Me explique como é que eu vou...



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Até se ela não existisse... No momento em que existem precauções de segurança que devem ser aplicadas para reduzir o risco operacional, têm que ser aplicadas. Até se não existisse a IS.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como é que é? Se não existisse a IS?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, se não existisse a IS, no momento em que um operador, ou a autoridade, descobre que uma operação está sendo executada...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Por exemplo, ele era o responsável pela segurança na VARIG, e a VARIG, quando o Aeroporto de Congonhas estava com a pista molhada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... a VARIG não aterrizava, por determinação dele, no Aeroporto de Congonhas, e essa IS, nessa época, não existia. Quer dizer, são medidas de precaução de segurança que todos devem ter.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Dr. Schittini, eu estou com esse *e-mail* aqui e vou ler novamente. Por determinação da Dra. Denise, informo que esta última versão deverá ser inserida no *site* da ANAC para dar publicidade. Assim, estou encaminhando-a — para o senhor —...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não, não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...juntamente com os procedimentos para monitoração de contaminação, em anexo.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Pois é, muita gente pensou que era isso, que estava encaminhando para mim. Não, ele estava encaminhando para o setor responsável para colocar no *site*. Eu não participei da colocação no *site*. Já pensaram exatamente esse...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, essa monitoração de contaminação é isso que eu li aqui para o senhor?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Essa monitoração é algum documento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Anexo, não é? É isso aqui?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, deve ser isso aí. Eu não tenho conhecimento desses documentos. Eu não participei da elaboração deles.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor acha que essa IS tem validade?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - No momento em que ela foi para o *site* da ANAC...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A Dra. Denise veio aqui dizendo que não tem validade.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Bom, nós estamos falando de opiniões, não é?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas aí não existem opiniões. É um negócio assim muito grave. Ou tem validade ou não tem. Um documento aqui na Câmara não depende da opinião do Presidente Chinaglia com a opinião do Presidente da CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires, ele já disse aqui...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, Presidente, mas eu tenho o direito de ouvir o que ele vai...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro, mas ele já disse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor vai traduzir?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou traduzir; vou traduzir não. Vou só repetir o que ele disse.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que uma vez que essa norma foi elaborada, foi para o *site* da ANAC, quem está de fora não sabe se o diretor ouviu, ou se não ouviu, quantos diretores tinham, qual foi o rito que ela seguiu. Quem está de fora que leu no *site* da ANAC tem que acreditar que essa norma é verdadeira. Não tem outra interpretação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, Presidente, mas foi desmentida pela diretoria toda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas ele continua com a opinião dele...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sim, e ele pediu abertura de um procedimento...?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... que a norma estava valendo. Agora, ele não pode obrigar a Dra. Denise dizer que...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas aí é fácil. Não, mas ele, como Gerente de Padrões de Avaliação, ele pode pedir a abertura de um procedimento interno para fazer valer uma norma que ele fez, e não ficar assim. Quer dizer, uns chegam diretor, um trapalhão chega e diz não vale. Aí o outro diz que vale, e ficamos aqui sem saber se vale ou se não vale, e a Justiça foi enganada, uma desembargadora foi enganada. Então, eu preciso saber qual foi a atitude que ele tomou como gerente para fazer valer uma norma que ele fez.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, na opinião dele a norma está... continua valendo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas a opinião dele é uma coisa; os atos que ele tem que tomar como gerente é uma outra coisa. Se ele não tomou, vai ficar só valendo a opinião dele. Então, nós vamos ficar aqui só ouvindo a opinião de um que vem aqui, de outro que vem aqui, ou seja, uma trapalhada geral, e ficamos sem saber. Eu quero saber o que efetivamente ele fez como gerente para fazer essa norma valer, que é o que me importa.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Isso, o senhor fez a pergunta e tem direito a uma resposta. Eu tinha consciência de que o ritual não tinha sido seguido. Eu prossegui com o ritual. Fui na seção adequada, peguei o número adequado para a norma, que é 121.1014, e não 121.189, é 121.1014, e encaminhei a norma junto com um rascunho de nota técnica para o meu gerente. Passou-se algum tempo, e eu não ouvi acontecer nada. No dia 29/06, eu encaminhei a norma, via memorando, registrado no sistema de documentação da ANAC para o meu gerente, solicitando instruções para publicar essa norma já com a numeração e já num formato mais...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em que data, por favor, Dr. Schittini?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Em 29/06.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É, agora, 29/06.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. A última pergunta, Sr. Presidente. Então, baseado nisso que o senhor está falando a norma vale, aquele



avião não poderia ter descido na pista de Congonhas com a metade reverso, porque aqui na sua norma, escrita pelo senhor, diz que notadamente o máximo reverso possível, um avião que tem de usar o máximo reverso possível não pode descer pinado.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, ele não poderia...

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Não deveria... Não deveria estar operando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Era só isso que eu queria ouvir, Sr. Presidente. Sr. Relator, o senhor registrou. Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há 2 horas eu registrei isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vic Pires consumiu os 5 minutos de V.Exa., Deputado Efraim, e mais 5...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sem a minha autorização...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem a sua autorização. *(Risos.)* V.Exa. tem a palavra.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito obrigado, Presidente.

Sr. Schittini, pelo seu pronunciamento, denúncias, opiniões e conclusões realizadas aqui, mais do que nunca, se demonstra necessária a volta e a presença do Sr. Milton Zuanazzi e já na condição de ex-Presidente da ANAC, ex-Superintendente, porque a queda dele é iminente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Réu.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ele agora passa da situação de investigado, ou de analisado — não vamos dizer investigado —, mas de analisada a sua condução administrativa na ANAC para a posição de réu, porque, pelo que se pôde absorver das suas palavras, de que essa norma deveria estar em vigor, já não passou a ser mais por parte da ANAC uma omissão, mas já passou a ser um ato de irresponsabilidade e de assumir para si o risco de um acidente. A ata da reunião que aconteceu no dia 29/06 — não é isso? — em que... A ata da reunião que aconteceu na ANAC previamente ao acidente, no qual já se estudava, se dizia as possibilidades de ocorrer esse acidente, que é de sua lavra, se não me engano... Eu queria até confirmar se está correto: foi V.Sa. que, na reunião da ANAC, inclusive



registrado em ata, colocou a possibilidade do acidente, caso não fossem tomadas medidas restritivas?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Na reunião de 13/12/2006. É esta que o senhor está querendo lembrar é 13/12.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Exato, era a data que eu queria lembrar: 13/12/2006.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E de lá para cá pouco foi feito de efetivo. Então passamos de uma ação de omissão da ANAC a uma irresponsabilidade administrativa que gera uma responsabilidade criminal, porque assumiu o risco de ocorrer um acidente. E, no meu entender, o que a Sra. Denise Abreu fez ao encaminhar essa suposta norma, dando-lhe validade e eficácia, ao Tribunal foi tentar agir de forma política para se liberar um aeroporto que tecnicamente não tinha as condições, e a Sra. Desembargadora já tinha tomado essa decisão. Ou seja, ela usou de subterfúgios, de forma ardilosa, tentando dissimular uma verdade, tentando passar por cima de uma norma técnica para conseguir um fim político, e conseguiu a finalidade política: o Aeroporto de Congonhas foi liberado com a intenção de minimizar a crise do setor aéreo, tentar diminuir... Como estava sendo afetado o desgaste da imagem da ANAC, da INFRAERO, do Ministério da Defesa e do próprio Comando da Aeronáutica, isso tudo repercutindo a nível de Governo Federal, assumiu um risco. E volto a repetir uma frase que ficou célebre pelos parentes: foram 199 mortes, mas ninguém sabe até hoje quantas vítimas.

Eu pergunto a V.Sa.: do ponto de vista não da sua opinião pessoal, mas de Gerente de Padrões e da responsabilidade que esse cargo lhe impõe, um ônus que V.Sa. ocupa, quais são as suas ações daqui por diante? Qual será sua cobrança, em face até mesmo do novo Ministro da Defesa ou dos resistentes, dos heróis da resistência da Diretoria da ANAC?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu não creio que eu vá mudar de comportamento daqui para frente. Baseado na minha crença, eu fiquei responsável por elaborar uma série de instruções de segurança. Elaborei essas instruções de segurança. Essas instruções de segurança foram tornadas públicas, da forma que



eu entendia — e ainda entendo — que as dava validade, porque ela estava no *site* oficial da agência. E as empresas, ao tomarem conhecimento, até por razões morais, já deveriam seguir aquelas orientações. Ninguém disse que elas não estavam valendo a partir dali, e elas estão válidas até hoje. Eu continuei no procedimento de tentar formalizar aquele documento porque entendia que deveria ser formalizado, até para seguir um pouco a nossa linha administrativa. Quer dizer, eu vou continuar fazendo essas coisas. Tudo o que eu perceber, como técnico, como homem, que é necessário ser feito para aumentar a segurança operacional num nível praticável, não é no nível possível... Quando eu era gerente da VARIG também tinha, às vezes, discussões com os pilotos que queriam encher o avião de combustível até o máximo possível, porque queriam mais segurança. Eu dizia: “*Se a indústria de transporte aéreo fosse olhar só a segurança e não a produção...*”. Quer dizer, o binômio proteção-produção tem que ser sempre considerado. Porque se for considerar só a produção, eu dizia: “*Vamos voar só em 747, só de dia, só VFR e todos os passageiros com pára-quedas*”. Não é assim, nós temos que fazer a segurança em um nível praticável. Porque pode ser...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, diante dessa sua análise técnica — V.Sa. tem os conhecimento técnicos, já demonstrou isso —, tomou as atitudes corretas, fez as instruções à superintendência e à direção da ANAC. O fato de elas não terem sido acatadas pela direção da ANAC, o senhor considera isso uma irresponsabilidade ou omissão da Superintendência da ANAC?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Eu pediria que o senhor não pedisse esse julgamento, porque não me sinto competente para fazer esse julgamento.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Qual a sua análise dessa conduta da direção da ANAC de não cobrar das empresas as instruções que foram passadas por V.Sa.?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Faz parte da nossa atribuição elaborar as instruções e fazer com que elas sejam cumpridas. Se elas não foram cumpridas, e ninguém estava fazendo com que elas fossem cumpridas, nós não estávamos desempenhando a nossa missão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Falou prioridade no quesito segurança por parte da direção da ANAC?



O SR. GILBERTO SCHITTINI - Faltou alguma coisa. Faltou, talvez, até pessoal para fazer isso. Eu não...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Faltou vergonha.

O SR. GILBERTO SCHITTINI - Mas aí me pedem um julgamento moral que não me sinto capacitado para fazer.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu não estou pedindo julgamento moral, estou dizendo... estou pedindo um julgamento técnico. Faltou prioridade no quesito segurança na administração da agência reguladora da aviação aérea brasileira?

O SR. GILBERTO SCHITTINI - É o que os eventos indicam.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado.

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

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu não vou fazer perguntas nem utilizar o tempo. Mas só queria registrar que, depois desse depoimento, o qual ouvi uma parte com atenção, que a Dra. Denise aqui disse que não tinha conhecimento de que a norma estava na Internet. Eu terminei, até ingenuamente, oferecendo como sugestão que eles passassem a ler o *site* da ANAC. Ela disse: *"Não, a partir de agora, quando houver tempo, nós vamos ler o site para ver se a norma está lá"*. Mas, na verdade, eu vejo também que a norma foi lá colocada por uma determinação dela. Então, é uma coisa assim que, de certa maneira, até zomba um pouco da nossa vontade de descobrir a verdade, porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois ela disse que a norma não estava valendo e ainda disse que, mesmo se estivesse valendo, a aeronave poderia aterrissar porque reverso máximo não significa as 2 turbinas no máximo, poderia ser só uma no máximo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ficou claro, não é Presidente, que se faz... a Agência, a ANAC, faz só o papel de regulação, tem as instruções, mas não faz o papel de fiscalização de uma norma que não é válida. Ou seja, o Gerente de Padrões deixou bem claro que ele faz o trabalho de regulação, expede as instruções, emite as instruções, mas a fiscalização é ineficiente, inócua e inexistente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, ontem aprovamos o Requerimento nº 567, de autoria dos nobres Deputados Gustavo Fruet e Vanderlei Macris, que quebra o sigilo bancário ou — para usar o termo técnico — a transferência de sigilo do Sr. Carlos Ernesto Camargo. E hoje o Deputado Gustavo Fruet fez a observação de que o nome correto não é Carlos Ernesto Camargo, e sim Carlos Ernesto de Campos. Inclusive a CPI teve o cuidado de pegar o seu CPF, que é o 017093568-04, que é Diretor da Construtora CEC. Então, de ofício, vou determinar que o nome seja substituído de Carlos Ernesto Camargo para Carlos Ernesto de Campos, uma vez que não há perigo de estar identificado erradamente, porque é o diretor da construtora que tem o contrato no aeródromo de Ribeirão Preto, etc. e tal.

Quero comunicar que, na próxima semana, teremos a última semana de audiências. E vai ser uma semana puxada, pois faremos audiências às terças, quartas e quintas, ouvindo de duas a três pessoas por dia.

Ainda antes de encerrar os trabalhos, vou agradecer a presença ao Sr. Gilberto Schittini, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil, ANAC, que prestou esclarecimentos importantíssimos, falou com a maior franqueza, maior clareza, maior sinceridade e, com competência especial. Deixou a nós da CPI uma belíssima impressão. Com certeza, se a ANAC tem insuficiências ou atrapalhadas — como foi dito —, parece que na área do Dr. Schittini a coisa está andando bem, pela sua competência, pelo seu conhecimento e pelo seu senso de responsabilidade no dever das suas missões.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quero complementar, Sr. Presidente, a palavra de V.Exa., dizendo que tivemos dois bons exemplos desse espírito público que deve guiar as pessoas, tanto do Sr. Gilberto Schittini, que está aqui, como também a Ouvidora, Sra. Alaíde Santana. Foram pessoas que se imbuíram do sentimento público e, na sua função, ultrapassaram, talvez, uma zona de conforto ou de medo que muitos ali ficam, e realmente tentaram contribuir com informações técnicas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E verdadeiras.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO -... e verdadeiras a respeito de problemas que são do conhecimento de toda a Nação e que, às vezes, nós, por não termos



como entrar dentro daquele intramuros, não as tínhamos em sua totalidade, como as temos hoje. Então, vemos que na ANAC aqueles que são técnicos têm realmente feito um trabalho à altura, mas infelizmente foram superados pela vontade política daqueles que distorcem os cargos públicos.

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 11 de setembro, terça-feira, no Plenário 9 do Anexo II.

Está encerrada a presente reunião.