



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: 1105/07	DATA: 7/8/2007
INÍCIO: 14h14min	TÉRMINO: 16h17min	DURAÇÃO: 2h02min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 2h02min	PÁGINAS: 61	QUARTOS: 25

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MARCOS SAMPAIO FERREIRA - Diretor-Presidente da Pantanal Linhas Aéreas Sul-Mato-Grossenses S/A.  
RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL - Diretor-Geral da Pantanal Linhas Aéreas Sul-Mato-Grossenses S/A.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Há expressão ininteligível.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Solicito aos Parlamentares membros da CPI que venham ao Plenário II para que possamos dar início à oitiva.

Esta reunião na parte da tarde foi marcada para tomar o depoimento do Sr. Marcos Sampaio Ferreira, Diretor-Presidente da Pantanal Linhas Aéreas S/A.

Convido o Sr. Marcos Sampaio para ter assento à mesa.

Como é praxe nesta Comissão, qualquer depoente pode se cercar da assessoria que entender conveniente, porém a responsabilidade da resposta transmitida à Comissão é do depoente. Mas não há nenhum problema que se valha de assessoria ou de dados correspondentes da sua assessoria.

Encontram-se sobre as bancadas cópias das atas das 32<sup>a</sup>, 33<sup>a</sup> e 34<sup>a</sup> reuniões.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura das referidas atas. *(Pausa.)* Solicito, então, a dispensa da leitura.

Em discussão as atas. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

Os Srs. Deputados que aprovam as atas permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas as atas das 32<sup>a</sup>, 33<sup>a</sup> e 34<sup>a</sup> reuniões.

Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar.

O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, não podendo ser apartado. Os Deputados interessados em interpelá-lo deverão se inscrever previamente junto à Secretaria. O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpelações. O autor do primeiro requerimento aprovado terá o prazo de 15 minutos para fazer suas interpelações, computados nesse tempo o prazo para as respostas do depoente. Cada Deputado inscrito terá o prazo de 10 minutos para fazer as suas interpelações, computado nesse prazo o prazo para as respostas do depoente.

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

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



Com a palavra, por até 20 minutos, para falar sobre o que entender, e se necessitar de mais tempo pode requisitar, o Sr. Marcos Sampaio Ferreira, Presidente da Pantanal Linhas Aéreas.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Boa-tarde a todos. Meu nome é Marcos Sampaio Ferreira, sou Diretor-Presidente e principal acionista da Pantanal Linhas Aéreas. A Pantanal Linhas Aéreas é uma empresa regional, de aviação comercial regional, que está completando 15 anos de vida. Eu, como Presidente Executivo, trabalhei naquela companhia até 5 anos atrás, quando a profissionalizei. Continuo sendo Presidente da companhia, mas tenho profissionais no dia-a-dia da empresa. A companhia aérea Pantanal hoje opera com 6 aeronaves ATR-42, que são aeronaves franco-italianas. As operações dela são nos Estados de São Paulo, Minas Gerais e na Bahia. É isso, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Não havendo mais manifestação do depoente, eu passo a palavra ao Relator pelo tempo que ele entender conveniente para as suas interpelações.

Com a palavra o Deputado Marco Maia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Boa-tarde Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, demais presentes, Sr. Marcos Sampaio Pereira, Presidente da Pantanal Linhas Aéreas, junto com outros diretores que aqui se encontram.

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. Infelizmente, durante os trabalhos desta Comissão, uma nova tragédia aérea de grandes proporções veio a ocorrer: o acidente no Aeroporto de Congonhas no último dia 17. E, desde a ocorrência desse segundo acidente, os trabalhos desta Comissão focaram-se na busca das causas e das responsabilidades por essa tragédia, bem como a sua relação causal com o objeto desta CPI. Assim, a sua convocação justifica-se pelo fato de que, na véspera do trágico acidente com o Vôo 3054 da TAM, ou seja, no dia 16 de julho, a aeronave AT-43 da empresa que V.Sa. preside, o vôo 4763, também envolveu-se em um acidente no mesmo aeroporto.

Se afirmo que o fato tratou-se de um acidente aéreo é porque aqui mesmo o Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção



de Acidentes Aeronáuticos, o CENIPA, nos informou que o órgão assim classificou aquela ocorrência inicialmente tratada como incidente. Esta reclassificação na qualificação da ocorrência, ainda segundo o Brigadeiro Kersul, aconteceu ao se verificar a proporção dos estragos que a aeronave da Pantanal sofreu após sua derrapagem no Aeroporto de Congonhas. E como nós estamos tratando aqui também sobre o Aeroporto de Congonhas, a sua operacionalidade, a qualidade da sua pista, a forma como esse aeroporto deve ser utilizado e ocupado, principalmente nos dias de chuva, que era a situação que se verificava no dia do acidente envolvendo o avião de vossa empresa, é que nós resolvemos lhe convocar a esta CPI a fim de que pudéssemos aqui esclarecer as condições, os fatos em relação àquele acidente acontecido no dia 16 de julho.

Assim sendo, lhe faço as seguintes perguntas, inicialmente sobre o acidente com o avião da Pantanal. Como Presidente da empresa, acredito que V.Sa. já tenha conversado com os pilotos da aeronave acidentada e tenha inclusive opinião e conclusões próprias sobre o que aconteceu naquele dia. V.Sa. poderia nos explicar quais foram os fatores que o piloto da aeronave AT-43 da Pantanal justificou para a ocorrência daquele acidente, na pista principal do Aeroporto de Congonhas no dia 16 de julho passado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Logicamente, como V.Exa. disse, de um incidente passou a ser um acidente, e está sob investigação no CENIPA. O que nós temos na companhia é justamente em cima de relatório do comandante, juntamente com a nossa parte técnica operacional, e o relato que existe é o seguinte. Naquele dia, a aeronave, que teve origem no seu vôo em Araçatuba, ao pousar no aeroporto de São Paulo, na pista 17, do lado direito, ou seja, a pista principal, a pista mais longa, pousou normalmente, correu alguns metros de pista e teve uma tendência brusca de puxada à esquerda. O avião saiu da pista para o lado esquerdo, entrou dentro do gramado que separa uma pista de outra, a pista auxiliar da pista principal. Praticamente, não... Estava molhada, aquela hora estava chovendo, a grama estava fofa e foi justamente onde de um incidente passou a acidente, porque causou danos na aeronave a colisão dela com bocas-de-lobo que havia entre uma pista e outra, bocas-de-lobo essas que não agüentaram o peso do avião e o avião praticamente embicou dentro dessa boca-de-lobo, com o trem da



biquilha, com o trem principal, e o outro não, o outro bateu numa caixa de luz, danificando realmente o avião. Então, o que nós temos de relato é que houve essa conversão da aeronave à esquerda, abruptamente, e é isso que a gente sabe. Estamos aqui na espera das investigações para serem apuradas, para a conclusão.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. descarta a hipótese de que o acidente possa ter ocorrido por algum problema mecânico na aeronave da Pantanal?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu poderia passar essa pergunta para o meu Diretor-Geral responder?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - A praxe nossa, para evitar qualquer problema, ele pode responder ao senhor e o senhor repete a resposta dele, sem nenhum problema.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Está certo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Só porque como o convocado é V.Sa. a resposta dele não tem valor.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, tudo que eu puder responder eu responderei...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Mas ele pode lhe ditar, e V.Sa. pode responder, se for o caso.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Os exames que foram feitos pelo CENIPA, até então, nada registraram de problemas técnicos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Já existe degravação das caixas-pretas de dados e de voz?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Existem e estão na posse do CENIPA.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Estão de posse do CENIPA. O.k.

E problemas com o tipo de pneus das aeronaves turboélices utilizadas pela Pantanal podem estar entre os fatores que contribuíram para o acidente?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Os pneus já foram enviados à fabricante, Goodyear, e o relatório da Goodyear, parece-me, não sei, já está também de posse do CENIPA.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Em relação aos pneus?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Aos pneus da aeronave. Elas foram para averiguação no fabricante, a própria CENIPA mandou os pneus à Goodyear para que houvesse um exame laboratorial.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Os pneus furaram, algum pneu furou no momento do acidente? Antes ou depois?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Após o acidente, os pneus furaram.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Após? Não foi antes?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Na batida.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Na batida.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Na boca-de-lobo.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A Pantanal já havia registrado algum outro acidente similar a esse que ocorreu no Aeroporto de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nenhuma outra oportunidade?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nenhuma.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E V.Sa. acredita que as condições da pista do Aeroporto de Congonhas foram o único fator causador do acidente com a aeronave da Pantanal?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É, nós temos que aguardar, eu acho, a investigação do CENIPA, mas a conclusão...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas a sua experiência diz o quê? Porque V.Sa. já deve ter uma análise sobre o que de fato aconteceu, na conversa com os pilotos.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Justamente.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se V.Sa. fosse defender uma teoria sobre o que aconteceu, qual a teoria que V.Sa. defenderia?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Provavelmente pode ter sido algum tipo de aquaplano ou hidroplano, não sei o nome.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Pode repetir?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Provavelmente, pode ser alguma coisa como um hidroplano, hidroplanagem.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. já teve informações sobre qual era a quantidade de chuva que havia naquela oportunidade?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Estava com uma chuva intensa. Não sei lhe dizer a quantidade, o relatório tem isso tudo, mas era uma chuva intensa na hora do pouso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. tem conhecimento de que os pilotos da Pantanal tenham emitido relatórios de perigo ou mesmo comentado o fato de que a pista reformada do Aeroporto de Congonhas estava insegura para operações?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Em comentários de aeroporto, como a gente chama, em *off*, ouviu-se alguma coisa nesse sentido, mas não nos reportaram.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Por escrito não tem nenhum reporte dos pilotos da Pantanal?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, dos nossos pilotos, não.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - E na avaliação dos pilotos, o que aconteceu naquele dia foi uma aquaplanagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Seria uma hipótese, a gente está levantando uma hipótese.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Mas o que os pilotos colocaram na... Eles não fizeram um relatório sobre o que tinha acontecido? Um ocorrência?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Fizeram um relatório, na ocorrência houve uma abrupta, vamos dizer, puxada do avião à esquerda, uma brusca puxada do avião à esquerda, que não foi em cima dos comandos dele, quer dizer, isso aconteceu, e o avião saiu da pista.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quais as providências que a Pantanal adotou em relação à operação de suas aeronaves no aeroporto de Congonhas imediatamente após a ocorrência daquela derrapagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - O nosso tipo de aeronave é uma aeronave, vamos dizer, adequada àquela pista. A pista é longa, a nossa aeronave é uma aeronave que se adequa muito bem àquela pista. Então, em 14 anos, 14 anos e meio de convivência com aquele aeroporto, nunca aconteceu nada semelhante e,



realmente foi uma fatalidade aquele dia. Agora, nós continuamos a trabalhar e sabemos que o nosso tipo de equipamento é um equipamento tranqüilo para aquele aeroporto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Eu vou lhe fazer alguns outros questionamentos aqui sobre o mercado da aviação comercial brasileira.

Sabemos que há uma demanda dos passageiros para descer no Aeroporto de Congonhas devido a sua localização estratégica, e isso contribui para o aumento de usuários naquele terminal, tornando-o saturado, seja em relação ao número de usuários que o utilizam, seja em relação ao número de pousos e decolagens. V.Sa. admite o fato de que as empresas aéreas pressionavam as autoridades aeronáuticas para não limitar as operações no Aeroporto de Congonhas, o que poderia acarretar prejuízos para as mesmas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, eu não tenho conhecimento disso. Eu não sei. Não tenho conhecimento disso. Cada companhia... No caso, a Pantanal sempre buscou o seu trabalho, e não estou a par do que acontece com as outras companhias não. Não sei.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é a sua avaliação sobre o Aeroporto de Congonhas? Ele está adequado? É normal aquele conjunto de vôos que há no aeroporto? Qual é a sua compreensão sobre a utilização do Aeroporto de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acho que o Aeroporto de Congonhas é um aeroporto que vem operando, que vinha operando tranqüilamente. Em razão de alguns tumultos que houve nesse último ano, talvez, se chegou à sensibilidade de que ele estava saturado, daí diminuíram um pouco as freqüências naquele aeroporto. Mas eu não vejo problema algum com a operação daquele aeroporto.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A Pantanal teme prejuízos com a reorganização da malha aérea a partir do uso limitado de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É, sem dúvida, ela terá algum prejuízo, porque ela tinha um número determinado de vôos e, agora, esse número diminuindo... Sem dúvida. O interior de São Paulo, de Minas e da Bahia justamente é o nosso foco e a grande demanda é em São Paulo. São os paulistanos ou



paulistas que demandam para essas cidades interioranas, que os nossos vôos são regionais.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - A Pantanal, a TAM, a OceanAir e a BRA foram notificadas pela ANAC por terem vendido passagens para embarque no Aeroporto de Congonhas, na Zona Sul de São Paulo, durante o período em que as vendas estavam proibidas. Por que a Pantanal descumpriu a determinação da ANAC?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Bom, número um, a Pantanal só opera em Congonhas. Ela não opera em Guarulhos, não tem material nenhum em Guarulhos, não tem manutenção em Guarulhos, e todos os passageiros... Nós não temos absolutamente nada em Guarulhos. O nosso trabalho é o aeroporto justamente de Congonhas, daí, então, ter acontecido isso.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Certo. Comparada às duas maiores empresas aéreas do País, a Pantanal pode ser considerada uma empresa de pequeno porte. V.Sa. poderia nos explicar se a Pantanal sofre algum tipo de limitação quanto ao seu crescimento, ao crescimento de outras companhias, devido ao formato da organização do mercado brasileiro de aviação comercial?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. A Pantanal vem prestando seus serviços, e eu acho que isso não nos tem abrangido em nenhuma coisa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Se ela quisesse ampliar suas atividades, ela teria facilidade de fazê-lo?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acredito que sim.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Na atual situação?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É lógico que existem saturações, hoje, de operação no Aeroporto de Congonhas, no Aeroporto de Guarulhos. Isso talvez trouxesse mais dificuldades para que isso acontecesse.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Para V.Sa., com o objetivo de tornar o mercado aéreo brasileiro mais competitivo ou atrativo para a população e seguro para os passageiros, quais os principais aspectos que merecem a atenção da legislação brasileira e que esta Câmara dos Deputados poderiam auxiliar?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Excelência, é um tema complexo. Eu, no momento, não teria como expor essas razões, o ponto de vista.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Esta é uma oportunidade que V.Sa. tem, como uma empresa regional, de tratar sobre esse tema.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sem dúvida nenhuma. Mas é...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - V.Sa. concorda com o duopólio TAM-Gol, que tem a maior fatia do mercado? V.Sa. acha isso normal, natural?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não é duopólio. O que aconteceu é que 95% do mercado está na mão de 2 empresas. As outras acabaram. A Transbrasil acabou, a VASP acabou, a VARIG acabou. Então, sobraram 2. A Gol teve a oportunidade de entrar, talvez, no dia certo, na hora certa.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k. Último questionamento: V.Sa. se sente tranqüilo em operar no Aeroporto de Congonhas com as suas aeronaves?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sinto-me tranqüilo, sem problema nenhum.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Sr. Presidente, este Relator não tem mais nenhum questionamento ao depoente. Queria agradecer ao Sr. Marcos Sampaio Ferreira, Presidente da Pantanal Linhas Aéreas, sua presença e colaboração para com esta CPI.

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

Eu passo a palavra ao autor do primeiro requerimento de convocação aprovado, um dos autores, a primeira autora, Deputada Luciana Genro, já que o segundo autor é o próprio Parlamentar que aqui está e eu cedo a participação à Deputada Luciana Genro, que dispõe de 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Eu tinha 2 perguntas ainda, se permite, Luciana. Nós recebemos aqui um *e-mail*, Sr. Marcos Sampaio Ferreira. A Pantanal está em dia com todas as obrigações trabalhistas com os seus empregados na data de hoje?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Perfeitamente em dia.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não existe nenhum atraso de salários, diárias atrasadas há 3 meses ou coisa dessa natureza?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A folha foi paga 100% na data de ontem.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - O.k.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada Luciana Genro, V.Exa. dispõe de 15 minutos, iniciando-se às 14h37 e terminando às 14h52.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Presidente, eu vou ser breve porque, na verdade, inicialmente o meu requerimento solicitava a presença do piloto da aeronave. O nosso interesse na presença particularmente do piloto era justamente que ele pudesse nos esclarecer a opinião dele a respeito das condições da pista, porque uma das hipóteses para o acidente, ou pelo menos um dos fatores contribuintes para o acidente da TAM que nós identificamos é justamente o das condições da pista. Então, nós gostaríamos de saber a opinião do piloto a respeito dessa questão, se ele identificou na pista a razão para essa possível aquaplanagem, se ele identificou isso como uma aquaplanagem, se ele identificou como um problema devido à pista estar molhada ou devido ao fato de a pista ser escorregadia, independentemente do fato de estar molhada ou não ou do quanto estiver molhada...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Só um minutinho, Deputada Luciana. Deputada Solange, V.Exa. poderia assumir a Presidência? Eu preciso relatar projeto na Comissão de Constituição e Justiça. Volto daqui a pouco.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então, realmente não sei se o senhor tem condições de nos ajudar com essas impressões do piloto, que poderiam ser também úteis nas nossas averiguações a respeito do que aconteceu naquela noite trágica do acidente da TAM.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - O piloto também não pode ter impressão. Ele tem que saber o que ocorreu, e isso está sendo justamente avaliado pelo CENIPA. A gente tem que chegar com essas conclusões. Como eu disse, os pneus foram mandados à Goodyear, já estão de volta, parece, no CENIPA, e o relatório deve estar sendo fechado. Aí, nós vamos ter realmente...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas o que foi que o piloto escreveu no relatório que apresentou à empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Que sofreu uma forte guinada à esquerda, inexplicável.



**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Ele não entrou em detalhes a respeito do...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não entrou em detalhes do porquê.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Do porquê.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Porque não existe ainda esse detalhe do porquê essa guinada à esquerda. O que a gente unicamente sabe ou também pressupõe é que os pneus furaram no impacto com as bocas de lobo, e não na pista.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Mas o senhor falou na hipótese de aquaplanagem.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Falei numa hipótese. Hipótese. Ainda nada está solucionado. Eu acho que essa avaliação pela Goodyear vai ser muito importante.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Há hipótese de os pneus terem furado antes de chegar na... de bater no bueiro?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Absolutamente. Eu acredito que não.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Esta não é uma hipótese?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não é uma hipótese. Também o relatório... Veja bem, o que eu escutei é que esse relatório já está pronto e já foi entregue ao CENIPA. Da mesma forma, escutei em *off* que o pneu não estourou na pista.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - E existiria alguma outra razão, então, para o acidente, fora a aquaplanagem ou o pneu furar, e que estaria em estudo?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não encontraram nada na aeronave. Talvez não exista...

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Então, a única hipótese plausível que vem sendo analisada é a da aquaplanagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Seria. Seria, seria.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Sim?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Seria.



**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Alguma outra questão que o senhor ainda não tenha recebido oficialmente, mas que também tenha ouvido de corredores, como que não houve pneu furado antes? O senhor disse que ouviu, embora não de forma oficial.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Alguma outra informação relevante que o senhor tenha ouvido também e que possa nos ajudar?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Ouvi essa informação, que talvez seja relevante.

**A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO** - Bom, Presidente, obrigada.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Após o questionamento da Deputada Luciana Genro, tem a palavra o Deputado Vanderlei Macris, primeiro inscrito.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Marcos Ferreira, muito obrigado pela sua presença na nossa CPI. Tenho poucas perguntas a fazer. Como é a orientação da empresa para as aeronaves nos pousos em Congonhas em dia de chuva?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - As nossas aeronaves, como já expus, elas têm a condição muito adequada de operar nessa pista de Congonhas. São aeronaves que pousam em pistas curtas, são aeronaves de asa alta, apropriadas para esse aeroporto. Então, as restrições são só quando elas acontecem por determinação da torre de controle, praticamente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mesmo depois do acidente? Nós temos uma orientação da ANAC e restrições apresentadas para pouso em dias de chuva. O senhor tem conhecimento dessas restrições apresentadas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nós obedecemos. Todas que são emitidas a gente obedece.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Além dessas restrições da ANAC, existe alguma restrição especial da empresa de pouso em dias de chuva em aeroportos, por exemplo, como o de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, por causa da adequação da aeronave a esse tipo de pista.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Hum, hum. A sua empresa pousa no Aeroporto de Viracopos também?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Regularmente, não.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas pousa também?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eventualmente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Tá. E qual é a sua opinião sobre a estrutura do Aeroporto de Viracopos?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A pista é ótima, a climatização, o tempo é muito bom...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor entende que esse aeroporto pode ser uma alternativa, tanto quanto Guarulhos, para desafogar o excesso de autorização de pousos e decolagem do Aeroporto de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu, pessoalmente, acredito que não, pela distância.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor entende que é melhor que o Aeroporto de Congonhas seja utilizado na sua capacidade limite do que a utilização de aeroportos mais seguros, como é o caso de Cumbica e Viracopos?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acredito que, se a instalação existe, ela deve ser utilizada. Adequadamente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Ao longo do tempo, na nossa CPI, pudemos observar que houve de parte da ANAC autorizações excessivas de pousos e decolagens. Tanto é verdade que o Ministro da Defesa empossado recentemente já toma iniciativas de fazer reformulação da malha aeroviária. Qual é a sua opinião sobre essa determinação?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É... Nossa... Essa opinião, quer dizer, nós só operamos na aviação regional. Quer dizer, nós somos bem independentes desse aeroporto central, no caso, o Aeroporto de Congonhas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Mas o senhor entende que havia autorizações em excesso no Aeroporto de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acredito que não, até tudo isso acontecer e ser observado que existia.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E por que essa restrição está sendo feita pelo Ministério da Defesa, então?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei porque está sendo feito. Eu acredito que talvez pela saturação, alguma coisa ou... Não sei.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A saturação de um aeroporto como o de Congonhas não pode levar necessariamente a acidentes ou deixar mais perigosa a pista nos pousos e decolagens?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acho que o aeroporto tem uma capacidade. Respeitando essa capacidade, acredito que não. Eu não sei se isso foi desrespeitado ou se a gente... ou se as condições não foram normais. Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor tem solicitado linhas novas para a ANAC?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - No momento, não tenho solicitado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Qual foi a última vez que foi solicitado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Há mais de 2 anos.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - E qual foi a mecânica de... Como funciona essa solicitação de HOTRANS para a ANAC, autorização de pouso e decolagem em determinados aeroportos e autorização de linhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Era uma solicitação normal, ainda era época do DAC. Nós não viemos a solicitar nada, vamos dizer, com a ANAC. Linhas novas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Quer dizer que há 2 anos não tem...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Era um procedimento normal, era um procedimento normal, a gente...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Há 2 anos o senhor não tem solicitação nova.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não tenho.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor tem notícia de...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - De linhas novas, não é?



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - ...solicitação de TAM e Gol para a ANAC? De linhas novas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Perdão. Se eu tenho notícia de solicitações...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É. O senhor tem informações a respeito?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Só as que a gente vê em jornal. Não tenho conhecimento.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O sindicato das empresas, o senhor é associado ao sindicato das empresas de transporte aéreo?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sou, sou associado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Qual é o sindicato?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - O SNEA.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O SNEA.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Isso.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor é associado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sou associado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O sindicato esteve aqui, na pessoa do seu presidente, e deu declarações muito fortes na direção contrária de toda essa mecânica de reformulação da malha aeroviária do Aeroporto de Congonhas. O senhor concorda com a opinião do presidente do seu sindicato?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não conheço o que o presidente falou, eu não conheço e não posso emitir nenhuma...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Ele disse que isso, com certeza, haverá de ser um grande prejuízo às empresas aéreas que pousam e decolam de Congonhas. Até porque o *hub* do Aeroporto de Congonhas hoje está absolutamente integrado com todas as movimentações de aeronaves pelo Brasil, principalmente Sul e Sudeste, e que isso vai acarretar claramente grandes prejuízos para as companhias. O senhor concorda com isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu concordo. Se houver redução, eu acho que vai haver prejuízo para as empresas.



**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor é favorável ou contrário a essa iniciativa de reformulação da malha aérea?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nós operamos independentemente. Como eu disse ao senhor, há 2 anos a gente não vem com pedidos novos, quer dizer... de linhas novas. A gente procura fazer o nosso trabalho. Quer dizer, eu sou praticamente uma empresa independente nesse aspecto.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A sua empresa abastece as demais e grandes empresas do sistema?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Ela não abastece, mas nós trazemos muitos passageiros do interior que acredito que continuam em vôos para outras cidades.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Isso é feito em parceria com as grandes empresas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Sem parceria.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sem parceria.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É dobra de bilhete.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor tem conhecimento se sua empresa forneceu passagens para funcionários ou diretores da ANAC?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não sei...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É importante dizer que nós tivemos essa semana algumas denúncias nessa direção. Inclusive nós estamos pedindo informações. Nós teremos essa resposta. É importante que o senhor diga, como foi o seu compromisso de dizer a verdade aqui, se isso está acontecendo também na sua empresa, uma vez que nas demais acontece.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei. Eu posso ver para o senhor e responder. No momento, eu não posso, eu não posso responder isso...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor não tem essa informação da sua empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não tenho essa informação no momento.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É possível o senhor levantar e remeter à nossa CPI?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É possível.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. O senhor tem, por acaso, conhecimento de como é o processo de fiscalização da manutenção das empresas feita pela ANAC?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eles são muito profissionais e as fiscalizações são completas, periódicas...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Onde elas são feitas, Sr. Marcos?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - No nosso caso, no Aeroporto de Congonhas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - No próprio aeroporto?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Os técnicos da ANAC fazem as vistorias lá?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Como é feita essa vistoria de manutenção pela ANAC nas suas aeronaves? Ela é diária, ela é mensal, ela é quinzenal? Qual é a mecânica? Como é que funciona? Dê-me um pouco a explicação de qual é a mecânica de manutenção feita pela ANAC e fiscalização da aeronave.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei lhe dizer claramente como é que isso detalhadamente ocorre, mas a gente segue orientações do fabricante, dos livros do fabricante, isso é seguido, manuais, exatamente como o fabricante delimita, recomenda, a gente faz. E isso é analisado pela própria ANAC.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Qual é a frequência dessas averiguações da ANAC nas aeronaves?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Pelo menos a cada 2 meses, uma vez a cada 2 meses, no caso da radiografia profunda pela ANAC.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - A cada 2 meses. Quando a aeronave pousa normalmente é feita checagem, é feita manutenção preventiva nas aeronaves? Isso é feito pelos mecânicos da empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Existe o plano de manutenção, com 18 itens. Então, depende. Na parada do avião tem um tipo de manutenção, no



pernoite tem outro tipo de manutenção, semanalmente outro tipo, nos finais de semana, e assim vai, programado.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor acabou de dizer que está em dia com a folha de pagamento dos seus funcionários. Mesmo diárias?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É, pode haver algum atraso eventual, alguma coisa, mas, pelo que eu sei, está tudo em dia.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - É que nós tivemos notícia aqui de funcionários que falam que não foi pago o salário de 3 meses de diárias que estão atrasadas, no caso de diárias. Para finalizar, o senhor tem, a sua relação com a ANAC tem sido cordial, uma boa relação, uma média relação ou uma relação ruim da sua empresa com a ANAC?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nós não temos tido muito contato. Como eles vivem em Brasília, o contato não é muito grande, mas é cordial, principalmente com as equipes técnicas que ficam mais no Rio.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Eles atendem bem às demandas da sua empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sem dúvida, a parte técnica nos atende muito bem.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Muito bem. A média de salários da sua empresa em relação às demais empresas, Gol e TAM, é equivalente ou tem muita diferença?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Acaba sendo suficiente para manter os empregos porque senão essas pessoas mudam de emprego para outras companhias, quer dizer, acredito que estamos perto, senão iguais às outras, senão a gente perderia muitos empregados. Perde, acaba perdendo também.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Para finalizar, qual a sua concepção sobre o sistema de tráfego aéreo brasileiro? É um tráfego aéreo dentro da normalidade ou ele necessita, como diz o Presidente da sua entidade, que as empresas não sejam bode expiatório, que elas possam ser parte de uma desestruturação hoje do sistema capaz de prejudicar os interesses das empresas? O senhor pactua dessa opinião?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Acredito que diante dessas crises talvez algumas coisas tenham que ser revisadas, mas até então era eficiente, quer dizer, funcionava. Agora, eu acho que talvez tenham que ser revisadas algumas coisas.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O que, por exemplo, o senhor acha que devia ser mudado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - O sistema de controle, equipamentos mais modernos, rádios mais modernos. Isso a gente escuta, a gente vem acompanhando, e, quer dizer, acredito que...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Equipamentos mais modernos, o que mais?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Rádios, alguma coisa.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Rádios mais modernos. Infra-estrutura aeroportuária, o senhor acha que ela está adequada ou precisa de mudanças ou melhoras?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Na maior parte, está, ela vem atuando normalmente.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - O senhor acha que a pista do Aeroporto de Congonhas, a prioridade dada aos *aeroshops* foi correta ou se devia pensar na questão da segurança anteriormente?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Talvez os investimentos nas pistas fossem prioritários.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Obrigado, Sra. Presidente. Estou...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O próximo inscrito é o Deputado Pepe Vargas, que não se encontra entre nós. A seguir, a inscrição é desta Deputada.

Então, Sr. Marcos Sampaio Ferreira, vou fazer algumas rápidas questões. O senhor foi comandante?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, senhora.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O senhor não foi profissional da aviação?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não fui profissional da aviação.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O acidente que ocorreu com aeronave da Empresa Pantanal foi no dia 15 de julho, não é isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Dia 16, segunda-feira.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Sim, no dia 16. Se eu não me engano, a seguir — posso estar errada —, não sei se o piloto, mas acho que foi um dirigente da Pantanal, falou à televisão, dizendo que já há ano e meio se criticava muito a pista de Congonhas. Eu ouvi isso.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu desconheço. Eu não ouvi.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O senhor não ouviu isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Desconheço. Não ouvi.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Não ouviu dizer que há 1 ano e meio a pista de Congonhas era alvo de críticas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não vi, não ouvi. Não sei que pessoa seria essa. Não sei.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O senhor, desde que aconteceu o acidente, no dia 16, mudou algum... O que mudou na operação da sua empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não mudou nada. Nós ainda não temos o relatório final do CENIPA, que, eventualmente, possa recomendar alguma coisa. Como eu disse, a nossa operação, o nosso tipo de equipamento é muito bem adequado àquelas condições de pista. Então, não houve mudanças, vamos dizer, maiores na nossa empresa.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Não mudou nada na empresa Pantanal, digo, no seu dia-a-dia?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não mudou nada.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Quantos pousos e decolagens o senhor faz diariamente em Congonhas, mais ou menos?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Aproximadamente, 36.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Então, 36, entre pousos...



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - E decolagens.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - ...e decolagens. O senhor já falou mais de uma vez, e agora repetiu mais uma vez, que é uma aeronave muito adaptada àquele aeroporto, aeroporto de pistas curtas. O senhor falou isso por umas 3 vezes.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Hã-hã.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - As aeronaves em que o senhor trabalha, que a sua empresa possuiu, são aeronaves tipo turbo-hélice, para 45 pessoas.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O acidente que ocorreu foi com uma aeronave com quase 5 vezes mais esse número de pessoas, com talvez muitas mais toneladas do que a sua aeronave. E essas grandes, o senhor acha que elas também são adaptadas, também são adequadas a esse mesmo tipo de aeroporto?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acho que são.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O senhor repete toda a hora que a sua aeronave é própria!

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A minha é própria, senhora.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - É própria para aviões para pistas curtas?! E acha também que para aeronaves que medem muito mais, pesam muito mais, carregam 5 vezes mais esse número de pessoas? Então também é adequada a localização, por ser no centro de São Paulo; mas não as condições?!

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acredito que essas aeronaves maiores, elas têm o seu objetivo operacional. E o que estava acontecendo lá... Quer dizer, eles têm um envelope, ou a aeronave; quer dizer, se estava sendo autorizada, o comprador comprou aquela aeronave para aquele uso, para aqueles fins. Agora, se ela não é... Foi tudo aprovado. Agora, se ela não é adequada, tem que ser revisto isso. No meu caso, é o que eu lhe digo: ela, sem dúvida, não apresenta problema nenhum de operacionalidade.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Foi falado aqui diversas vezes que o Aeroporto de Congonhas teria uma capacidade de 12 milhões de



passageiros e que ele vinha operando com 18 milhões. E isso várias vezes se falou aqui, antes de ocorrer o acidente: que era um problema porque estava concentrando muita coisa. O senhor nunca teve... Isso nunca mudou nada para a empresa Pantanal? Ou, ao contrário, quanto mais concentrar, quanto mais passageiros tem, melhor?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. A única coisa que a gente percebe é que, realmente, o número de *slots* de autorização na pista se esgotaram. Quer dizer, a utilização para pousos e decolagens se esgotou.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Já estava esgotada naquela ocasião.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Quer dizer mais alguma coisa, Sr. Marcos?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Talvez se o aeroporto for melhor equipado, isso pode ser melhorado também: as condições atuais.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Tem idéia do que seria melhor equipado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Talvez com equipamentos de aproximação e pouso, ILS melhores, mais modernos. Talvez isso pudesse trazer, além de segurança, mais flexibilidade para as operações.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - E os famosos *groovings*. Isso faria diferença para sua aeronave?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acho que sim.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Faz mesmo diferença?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Faz diferença: o atrito é maior.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Então, faz diferença ter ou não ter *groovings*?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Faz diferença.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - No caso, na hora do seu acidente, não havia *groovings*? As pistas não tinham *groovings*?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Poderia não ter ocorrido.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Claro!



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Mas, se tivesse *groovings*, eu acho que...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Era um cuidado a mais.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A mais.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Se os *groovings* fazem diferença, podem ter feito diferença...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Devem ter feito.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Devem ter feito...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Podem. Vamos ver o relatório do CENIPA.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Qual é... A imprensa informa que são mais de 100 procedimentos de *check-in* em cada aeronave. É isso mesmo?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Para decolagem?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Para liberar o avião para voar, decolagem.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Mais de 100.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - E sobre o relacionamento, as ações do CENIPA na sua empresa? Será que o senhor poderia relatar um pouco? Quer dizer, o senhor teve um incidente. O CENIPA e a Aeronáutica... Enfim, o senhor pode relatar um pouquinho como foi isso? Como é que é, já que esse relatório não está pronto ainda? Eles visitaram? Eles entraram na aeronave? Qual é o procedimento de prevenção?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eles fizeram de tudo; eles avaliaram totalmente a aeronave. Tiveram conversas com a tripulação, com os nossos técnicos; ficaram lá mais de 3 dias observando tudo. Além do que, enviaram, como disse, no caso, os pneus para o próprio fabricante, e a caixa-preta para leitura, também. E o que a gente entende é que tudo já está com o CENIPA. Então, o CENIPA pode ser requisitado para prestar essas informações.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Então o CENIPA pode ter já algumas informações sobre esse incidente ocorrido. Vou apresentar um requerimento solicitando isso.



Bom, Dr. Marcos Sampaio, por enquanto é isso. Queria passar a palavra ao próximo Deputado inscrito, Vic Pires Franco.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Dr. Marcos, quantos aviões tem sua empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Seis aeronaves.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Seis?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Isso. Seis.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - São todas aeronaves ATR-42?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sim, 42.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - ATR-42. Essas aeronaves são fabricadas pela Airbus, também?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - *Aerospatiale*.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Um consórcio italiano/francês.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Consórcio *Alenia e Aerospatiale*.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Certo. Essas suas aeronaves já deram algum problema antes dessa aquaplanagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não?! Como foi essa sua aquaplanagem lá?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Hipotética.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Hipotética? O seu piloto não lhe disse que foi uma aquaplanagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, ele não disse. Ele disse que houve uma guinada à esquerda. Hoje nós estamos apurando, como já foi dito.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sim. Mas pelo sentimento dele... Eu conversei com alguns comandantes de algumas companhias, e o sentimento do seu comandante é de que houve uma aquaplanagem.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Pode ter havido, mas ele não colocou isso no relatório.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas a gente sente. Um carro quando passa num poça...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sentimento, sentimento constante.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A gente sente! Então, houve o sentimento de sua empresa de que houve uma aquaplanagem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, não houve esse sentimento da empresa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Houve sentimento de quem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Acredito que... Ora, a gente está aguardando essa investigação.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Repete para mim como foi o estouro do pneu.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não houve estouro de pneu. Então, hipoteticamente, pode ter acontecido isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então vamos passar para outro episódio, já que o senhor está... O Vão 4769 da sua empresa tinha 48 ocupantes em março, um turbo-hélice ATR-42. Ele despencou 12 mil pés. O senhor pode falar rapidamente sobre esse episódio? Ele despencou, no ar, 12 mil pés; o piloto só conseguiu controlar a aeronave com 5 mil... Depois que o senhor recebeu as orientações, porque senão eu não consigo saber com quem estou falando. O senhor está ouvindo? está conseguindo ouvir? Pois é. O seu piloto conseguiu controlar a aeronave somente a 5 mil e 200 pés, ou seja, a um quilômetro e meio, mais ou menos, do solo. Ele vinha de Bauru, o avião, e as condições meteorológicas eram perfeitas. O avião deu uma guinada violenta para esquerda, houve um pânico muito grande dentro da aeronave. É isso?! O senhor tem conhecimento disso?!

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Esse relatório ainda está no CENIPA. Eu não sei o que houve...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sim, tudo está no CENIPA. Mas eu não quero saber do CENIPA. Me desculpe: eu quero que o senhor me responda. CENIPA para mim, agora, não interessa. O CENIPA é daqui a um ano, um ano e meio. O senhor está aqui como presidente da empresa, o senhor pode me dizer o que aconteceu. Se eu esperar o CENIPA... Primeiro, o CENIPA não vai atrás de culpados. Então, o CENIPA, daqui a um ano e tal, vai estar aqui com um relatório, que a gente já até esqueceu do assunto. Eu quero apenas que o senhor me diga o que aconteceu. O piloto perdeu o controle — eu tenho essas informações oficiais —,



o piloto perdeu o controle da aeronave e ele teria sido auxiliado por rádio para que ele voltasse ao curso normal. E também o trem de pouso falhou. O senhor não sabe nada disso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Eu sei que houve um incidente que o CENIPA estava avaliando. Agora, essas coisas todas que o senhor...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi um incidente que depois se transformou em um acidente pela própria Aeronáutica.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei se virou acidente. Esse não virou não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não sabe o que aconteceu?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Esse último caso, do dia 16, sim, era um incidente que virou um acidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E esse?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. Pelo que eu sei, é um incidente.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A pessoa que está do seu lado é da empresa? O senhor podia...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É o diretor-geral da empresa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É o diretor-geral da empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor é o único dono da empresa?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu sou proprietário da empresa, o maior acionista. Fui o fundador e há 8 anos não estou na executiva da empresa. Eu tenho profissionais...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É ele quem fica?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - ...e aqui do meu lado está o diretor-geral da companhia.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois, então, o senhor podia perguntar para ele. Porque foi uma coisa tão grave, e eu tenho depoimentos inclusive de passageiros, foi uma coisa tão grave que aconteceu, que, com certeza,



ele deve ter, independente de CENIPA, alguma informação que ele pode te falar aí, e o senhor fala para nós.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Ele pode responder ou eu respondo?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. O senhor que tem que... Infelizmente. Por mim, poderia, mas só se a Sra. Presidente autorizar.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A senhora autoriza?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Na outra reunião, na reunião com o Presidente da TAM...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Se ela autorizar... Eu não posso, só quem pode autorizar...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - ...o Plenário concordou e foi possível. É uma audiência pública e nos ajuda a esclarecer. Acho que o diretor-geral pode... Como é o nome do senhor?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Ramiro Tojal.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas ele tem que fazer o juramento.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - O senhor Ramiro pode falar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ele precisa fazer... Tem que perguntar à Mesa aí, porque acho que ele precisa fazer...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - É, teria que fazer, mas ele, oficialmente, não foi convocado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Presidenta, desconta meu tempo, por favor. Só por esses arranjos aí.

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Pois não. Hoje está mais *light*, de tempo, hoje está mais *light*.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Alô?

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Pois não, Dr. Ramiro, pode falar sobre esse incidente de Bauru, especialmente.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Exatamente. Não se trata, então, agora, do acidente do dia 16 de julho, mas, sim, do incidente — não



foi transformado em acidente —, um incidente ocorrido enquanto em altitude e atitude de vôo de uma das nossas aeronaves na região. Ela foi colocada em espera pelo controle de São Paulo, e ela ficou em movimentos, como se fala, circulares sobre aproximadamente a região de Piracicaba. O tempo não era bom, tanto é que a espera se devia ao mau tempo sobre São Paulo que não estava permitindo o tráfego fluir na velocidade esperada, isto é, na programação esperada. E nesse sentido, a aeronave... Por isso se criou essa fila de espera, digamos, fila de espera. E o controle de São Paulo, então, determinou que ele fizesse esses procedimentos de espera numa região muito próxima do aeroporto de Campinas. Evidentemente que algo operacional se passou, a aeronave teve uma redução brusca de altitude. E, finalmente, falando com o controle e se localizando, o piloto foi praticamente, assim, indicado: *“Campinas é o aeroporto mais próximo, pouse em Campinas, já que você está em dúvida”*. Houve algumas falhas operacionais...

**A SRA. PRESIDENTA** (Deputada Solange Amaral) - Em que data foi, hein, Sr. Ramiro?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Isso foi 12 de julho, se não me falha... Doze de junho, se não me falha a memória. Doze de junho? Julho foi agora. É bem mais atrás. Eu não sei precisar essa data.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi em março.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Março, abril.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi em março.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Março, abril. Não sei precisar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi a mesma aeronave?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, não, não. Foi uma outra aeronave.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - São 6.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - São 6. É

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi a mesma aeronave que sofreu o acidente? Foi a mesma?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Aqui foi a Mike Fox Kilo, a aeronave de número de série 225. E lá foi a aeronave Mike Fox Victor, a



aeronave de número 043. São aeronaves distintas, dentro da frota de 6 aeronaves.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eu queria aproveitar...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Mas então...

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

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...quando houve essa redução, essa queda brusca de altitude, o piloto, aconselhado para pousar em Campinas, no procedimento, digamos, de correção daquela queda, inadvertidamente, fez acionar um sistema hidráulico de emergência que depois ele não desligou na hora que ele: *"Poxa! Estou mais calmo, vou pousar!"* E aí o trem de pouso funcionou tudo bem, mas se percebeu, na investigação, que ele tinha destravado um sistema hidráulico em vez de travá-lo.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi um erro do piloto?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A aeronave foi submetida, durante 7 dias, a uma avaliação completa até por técnicos do fabricante, para se buscar uma explicação a esse episódio. E como nada foi encontrado na aeronave, ela foi devolvida legalmente, autorizada a voltar a operar normalmente depois de 7 dias de interrupção operacional e investigação intensa. E o que é importante, ficou, então, a dúvida que só a caixa-preta, a leitura da caixa-preta, do Fly Data Recorder poderia nos oferecer. E isso, como o senhor já observou, às vezes demora. E quando foi feita essa leitura demonstrou-se, então, que a aeronave, de fato, tinha tido uma operação semi-incorreta, que provocou a redução de altitude brusca e o nosso piloto, tendo em vista que o piloto não nos trouxe um reporte convincente sobre...

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

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...a falta dele, nós acabamos até dispensando o piloto.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor me permite, porque o meu tempo é curto, eu queria manter essa pergunta, Presidente. O senhor disse que o avião do dia 16 já está voando?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O do dia 16?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não está voando.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não está voando ainda?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ainda está sob investigação.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Sob investigação e vai precisar passar por reforma.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ele poderia, já que ele está... é muito mais fácil. Ele ainda está sob investigação e não está voando.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não está voando e agora já está... Mas ele já está liberado para que a gente faça os reparos necessários. Os reparos vão implicar, além da aquisição de trens de pouso novos...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sim, mas os reparos causados pelo...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Pelo incidente do dia 16.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois, então, não havia nenhuma falha técnica no avião?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nada.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Nada. Então o problema era a pista. É isso o que eu quero ouvir do senhor.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O problema da pista... O senhor... É lógico que causa uma apreensão em todo mundo que ouve dizer: vamos esperar o relatório do CENIPA. Não demorará muito esse relatório, especificamente, porque nada restou destruído de forma irreversível; o piloto está aí, o co-piloto está aí.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A ANAC fiscaliza a sua empresa?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Fiscaliza com frequência (*ininteligível*).

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Qual foi a última vez?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A última vez tem o quê? É, para esse incidente eles ficaram lá dentro de casa 7 dias e inspecionaram tudo de novo. Só por causa desse incidente do dia 16. E anteriormente, 20 dias



antes, nós tínhamos passado por uma inspeção rigorosa. Não falha. São 45, 40 dias, não falha, mas não é programado, eles vêm de surpresa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Eles aparecem de surpresa?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - E conferem todo o manual... todos os livros de manutenção da aeronave, todos os livros de operação da aeronave, checam todos os serviços efetuados. E tudo tem que ser assinado pela equipe de engenheiros, controladores de manutenção.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E essa aeronave que aquaplanou no dia 16 estava toda revisada? A ANAC tinha feito toda a revisão necessária?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Perdoe-me, excelência, de ser insistente com esse cuidado, mas eu não posso afirmar que a aeronave hidroplanou. O que temos, por enquanto...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Só tem 2 caminhos: se ela não aquaplanou, foi barbearagem do seu piloto.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Barbearagem...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ou problema pior, técnico. Então, só tem 3 .

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não é isso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, ou sobra para sua empresa ou...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Excelência, me perdoe, não é isso só, mas vamos considerar os seus 3. A aeronave poderia ter um estouro de pneu, uma falha de freio, uma quebra de trem de pouso.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Ah, então!

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Entendeu? Poderia ter tudo isso. Tudo isso...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas não teve isso?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Tudo isso só vai ser comprovado pelo relatório do CENIPA que vai sair muito rápido. Por quê? Porque, graças a Deus, o CENIPA teve o bom senso de enviar os pneus da aeronave para um exame de laboratório complexo...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estouraram?



**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...no fabricante...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estouraram?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...no fabricante...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Estouraram os pneus?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Os pneus estouraram após o impacto contra as caixas de inspeção fora da pista.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Pois, então? Tudo vai afunilando. Por isso que eu queria trocar idéia.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu vou concluir para o senhor. Muito provavelmente a Deputada que coordenou os trabalhos até agora, a Exma. Deputada...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Solange.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...Solange, registrou que vai pedir ao CENIPA a antecipação da informação. Por quê? Porque o relatório de retorno do fabricante dos pneus já foi liberado, já foi informado à imprensa que já foi liberado esse relatório para o CENIPA. Portanto, o CENIPA tem essa resposta.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E o relatório diz o quê?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, o relatório foi liberado para o CENIPA.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o senhor está participando das investigações.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não é assim!

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - É assim, sim!

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, não.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A empresa participa. A empresa envolvida ela participa de todo o ... Até porque ela não é uma investigação para se culpar e sim...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Isso.



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, o senhor está participando da sua empresa. O que é que diz esse relatório?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nós temos um relatório...

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Quem é da empresa que está participando das investigações?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nós temos uma participação de um piloto que acompanha a equipe, mas ele segue a elaboração do relatório. Ele não emite recomendações fora do...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Quem é a pessoa?

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Qual é o nome do piloto?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O Comandante chefe da investigação é o Comandante Magalhães.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não, não. Da sua empresa.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O piloto que segue a investigação na nossa empresa é o Comandante Marcelo, e ele tem a informação, sim, senhor, que esse relatório foi de volta para o CENIPA, só que ele não pode nos oficiar, não pode nos registrar, com esse relatório, porque ainda faz parte do acervo da investigação do CENIPA, mas ele sabe que tem indicações muito fortes de que a aquaplanagem está aprovada pelo laudo do fabricante Goodyear.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, pronto. Era isso que a gente estava precisando ouvir, porque eu já tinha acesso a esse relatório. Então, houve aquaplanagem.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Precisamos ter alguma cautela, porque senão a gente...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Se a gente for com muita cautela, doutor, o que vai acontecer é que vai sobrar para a sua empresa, que tem 6 aeronaves, e vai liberar para todo mundo. Então, acho que o senhor tem mais é que falar mesmo o que tem que ser. Porque senão, daqui há pouco, vai sobrar... Sempre sobra para os pequenos. Então, vai acabar sobrando para a sua empresa, que estava com o pneu careca, que estava com falta de manutenção, mas nunca vão dizer que foi problema na pista. Então, já está comprovado, através desse relatório



que o senhor está falando aí, dos pneus, que houve aquaplanagem. Quem fez esse relatório, o senhor sabe?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Foi a Goodyear do Brasil, que é a fabricante do pneu.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Foi a Goodyear do Brasil. Então, eu gostaria, Sr. Presidente, de solicitar esse relatório da Goodyear do Brasil.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Sugiro a V.Exa. que amanhã, na reunião deliberativa, faça um requerimento, que incluirei na pauta, com o maior prazer.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Vou pedir. E quando a pista, quando há essa aquaplanagem, o que é que pode acontecer num avião pequeno como esse. Quer dizer, não houve um acidente maior porque o avião era pequeno e deu tempo de parar. O que determina essa aquaplanagem num avião pequeno?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Primeiro, houve um conjugação operacional que possibilitou a ocorrência da hidroplanagem. Em primeiro lugar, há que se considerar, portanto, que se houve uma hidroplanagem é porque há água suficiente para essa hidroplanagem. Em segundo lugar, que há uma série de condições que tem que ocorrer simultaneamente para poder gerar o fenômeno da hidroplanagem — gerar um fenômeno. Então, é a temperatura, a pressão do pneu, a largura.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas o mais importante na hidroplanagem é não haver a drenagem necessária da pista e a água fica em cima do asfalto. Pelo menos é o que nós todos entendemos.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - É. O senhor entende, mas não entenda com muito rigor a quantidade. Entenda com mais rigor a presença de água, porque tem que se formar uma película, praticamente um filme micrométrico de água. É possível, com um filme micrométrico de água, ocorrer o fenômeno da hidroplanagem, porque ele depende de outras circunstâncias, que se juntarem no momento exato aquilo vira um processo de deslizamento molecular. Só para o senhor ter uma idéia, a água embaixo do pneu quando entra em hidroplanagem ela não sai mais dali. Ela vai junto com o pneu, o pneu pára de rodar...



**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E fica flutuando.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...flutua nesse filme. É diferente daquele susto que a gente toma com o carro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, o mais importante, vou deixar registrado para o senhor, vamos ver se o senhor concorda comigo, que o *grooving* é fundamental num momento desse, porque ele não deixaria aquaplanar.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Todas as pistas que forem construídas em áreas de grande pluviometria, de pluviometria alta, como é o caso de São Paulo...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Devem ter o *grooving*.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - ...é recomendável que sejam dotadas do equipamento ou do sistema *grooving*. É recomendado. É bastante recomendado.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Mas, nesse dia, não tinha o *grooving*.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Ele ainda não estava instalado. Agora, eles têm 30% ou 25% feitos. A previsão de terminar esse *grooving* na pista principal de Congonhas se estendeu já para meados de setembro.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Para encerrar a minha participação, eu gostaria... Se eu fosse te perguntar agora o que o senhor acha desse acidente, ou desse incidente ou acidente que aconteceu? O senhor acha que foi por quê?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A minha... Tendo em vista as informações...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - A sua experiência como diretor-geral.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Por tudo aquilo que a gente já viu, já passou, quantos milhares de operações já fizemos nessa pista. Essa empresa Pantanal, ela é pequenininha, mas ela opera na razão aproximada de 700 a 800 pousos e decolagens por mês em Congonhas. Isso há mais de 14 anos. Com o ATR-42, desde 1994 a aeronave está na empresa. Portanto, quase 14 anos. Isso totaliza uma brutalidade superior a 140, 150 mil operações. Nunca aconteceu



antes! Sempre teve o *grooving*! Mesmo o *grooving* emborrachado não permitiu que se tivesse operação que se possa denominar de hidroplanagem, como agora parece que vai se poder fixar no relatório da... Se os senhores receberem o relatório da Goodyear, provavelmente vai comprovar.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Então, comprovadamente, foi a falta do *grooving* que fez com que acontecesse...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Foi a hidroplanagem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor vai além e, depois, volta.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, foi a hidroplanagem.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor vai além e, depois, volta.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, porque as condições...

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - O senhor tenha muito cuidado, porque a gente está num Brasil em que só os grandes são os culpados... só os pequenos são os culpados hoje em dia. Então, o senhor corre o risco de o CENIPA sair com uma investigação sem culpados, mas colocando a responsabilidade na sua máquina, no seu avião desde 94, ou no seu comandante, ou no pneu do seu avião, quando, na verdade, a gente pode caminhar por outro caminho, não é?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nós já sabemos que não será isso, porque as investigações... Já, por exemplo, liberaram o avião para manutenção porque não foi encontrada falha na máquina; não houve estouro de freio; não houve estouro de trem de pouso pelo pouso, mas, sim, porque bateu na caixa.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu vou fazer a última pergunta e vou ficar satisfeito. Eu queria que o senhor me respondesse rapidamente: o senhor concordou com a liberação da pista? O senhor achou certa a liberação da pista por parte da INFRAERO, sem os *groovings*, para que os aviões descessem? Não só a sua companhia, mas TAM, Gol, Pantanal, BRA?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu vou-me permitir apenas tecer um comentário sobre o quadro de discussões daquela ocasião.



Naquela ocasião, foram trazidas, pelo conjunto de membros das empresas e da INFRAERO, as diversas hipóteses que então poderiam se verificar. E a INFRAERO informou claramente que a pluviometria de julho, em Congonhas, era desprezível para efeitos de estatística. Era muito pequena. Só para o senhor ter uma idéia, na tarde daquela segunda-feira onde teve o nosso incidente, choveu mais do que julho dos últimos 10 anos. Só que é uma coincidência pluviométrica. Então, resolveram — viu, excelência — acreditar na baixa pluviometria de julho, só que esqueceram de combinar com São Pedro. *(Risos.)* Ao não combinar com São Pedro, veio a chuva, vieram as chuvas.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Agora o senhor começou a falar certo.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, eu estou falando sério sempre.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não. Sério, não. Certo. Sério, o senhor, claro, não vou emitir... Certo. Agora o senhor está começando a...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não, teve uma pluviometria de julho, que terminou na semana passada, muito maior do que os últimos 10, 15 anos. Foi uma coincidência, mas e daí?

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Claro.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu já vi enchente terrível em São Paulo no dia 31 de julho. Pode ocorrer.

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - E a torre te impediu alguma vez, nesses dias que antecederam o seu incidente, de pousar lá ou avisaram que...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Para concluir, Deputado. V.Exa. já estourou, e muito, seu tempo.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A primeira chuva que ocorreu em julho foi no dia 13 de julho, sexta-feira. Pelas notícias que eu também li em jornal, um piloto ou dois, já na sexta-feira 13, reclamaram de que a pista estaria escorregadia. Posteriormente, no fim de semana, atenuou um pouco, mas, na segunda-feira, amanheceu chovendo e choveu ao longo de quase todo o dia. A pista foi fechada uma ou duas vezes antes do incidente. Foi reaberta. Nós



tivemos o incidente, foi fechada novamente. Foi aberta novamente e foi fechada novamente, no meio da noite.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Sr. Presidente, eu me dou por satisfeito, mas, agora, depois dessa declaração do diretor, do presidente da empresa, mais do que nunca nós devemos, no mínimo, no mínimo... Eu não sei nem o que eu posso dizer, mas vamos assim dizer que não deixou de ser um homicídio culposo a liberação dessa pista. Não deixou de ser um homicídio culposo. Longe de eu achar que foi doloso. O senhor coloca a mão na cabeça, mas não pelo que o senhor falou, eu que estou afirmando aqui.

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

**O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO** - Não deixa de ser um homicídio culposo a liberação dessa pista, depois das declarações do diretor da Pantanal.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo orador inscrito, Deputado Ivan Valente. (*Ausente.*)

Próximo, Deputado Dr. Ubiali. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando 15h25 até 15h35.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Obrigado, Sr. Marcos Sampaio, obrigado senhores diretores que estão aqui presentes. Eu queria saber se a Pantanal opera no Aeroporto do Galeão.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - No Galeão, não operamos.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Não opera. Eu fiz essa pergunta porque eu tenho informação de que o Aeroporto do Galeão tem sido citado como alternativa de operacionalidade para evitar problemas com os aeroportos de São Paulo. Mas o que a gente sabe é que, no Aeroporto do Galeão, segundo informações de pilotos, a grama não é cortada, por isso os pilotos não enxergam a sinalização; que a sinalização automática não funciona, está tudo queimado e enferrujado; que a empresa tem que designar funcionário para mostrar as placas aos pilotos, e isso, na verdade, teria que ser uma responsabilidade da INFRAERO; e que, portanto, talvez seria mais insegurança ainda.

Voltando ao assunto Pantanal, que é o que nos interessa neste momento, onde são feitas as manutenções das aeronaves da Pantanal?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - As manutenções são feitas no Aeroporto de Congonhas.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - São feitas no Aeroporto de Congonhas?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Sim. No nosso hangar.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Nós visitamos a TAM, no seu laboratório de manutenção, poderia chamar aquilo um laboratório, tal o grau de qualidade mostrada pelas certificações que eles receberam. E percebemos lá, assim, vários aparelhos para avaliação de 6 milhões de dólares etc., etc. Como é isso para uma companhia como a sua?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - A gente terceiriza serviço, muitos até com a TAM. É lógico que a gente não tem esse capital, todos esses equipamentos, então, são terceirizados em oficinas terceiras, sempre autorizados pelo fabricante e pela ANAC.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Está certo. A aviação regional ela tem, seria para o nosso País e deverá ser para o nosso País um caminho, uma alternativa, até porque ela encurta, de fato, os vôos. Eu, particularmente, vôo muito pela Passaredo, que é uma aviação regional também pequena. Acho que tem menos aviões que vocês ainda, acho que são 2 aviões só, no entanto, ela nunca atrasa, está sempre no horário, e a gente voa até bem em função disso. Agora me parece que a aviação regional tem muita dificuldade de se manter financeiramente. O senhor tem alguma informação sobre isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, é uma vida difícil, realmente não é uma vida fácil a aviação regional, a par com outros resultados positivos, mas a gente vem vivendo. No caso da Pantanal, nós temos nosso mercado, mas não é uma vida fácil, não.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Em relação aos aeroportos que o senhor opera, a gente tem a informação de que, nas instalações próximas aos aeroportos, na maioria deles, o material colocado lá para o aeroporto é roubado, é vendido como sucata. O senhor tem informação sobre isso nesses aeroportos que o senhor freqüenta?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Dos interiores? *(Pausa.)* Nós não temos tido caso nesses aeroportos que a gente opera.



**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - O senhor diria que para a aviação regional ser uma alternativa e de fato ajudar no caos aéreo, diminuindo os atrasos e colocando os passageiros em vôos diretos, ponto a ponto, o que seria preciso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É complexo, isso é muito complexo. A aviação regional é um tipo de aviação. E a aviação, vamos dizer, de âmbito nacional é um outro tipo de aviação. A aviação regional está mais presente no interior, de Capital para interior. Então, esse ponto a ponto de interior a interior, talvez fosse difícil. Quer dizer, é um processo complexo, não é fácil.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Um dos grandes problemas que nossos aeroportos têm, principalmente o de Congonhas, mesmo aqui, é o espaço para se estacionar as aeronaves. O senhor tem problema com isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Tem limitação. Em Congonhas existe essa limitação e de vez em quando algum problema acontece.

**O SR. DEPUTADO DR. UBIALI** - Sr. Presidente, era isso o que eu queria perguntar.

Muito obrigado.

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

Próximo orador inscrito, Deputado Rocha Loures. (*Ausente.*)

Próximo Deputado inscrito, Deputado Antonio Carlos Mendes Thame. V.Exa. dispõe de dez minutos, iniciando às 15h30.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Obrigado, Sr. Presidente. A colocação que tenho a respeito de uma empresa que opera como a sua, com aviões de menor porte, menor peso, é a seguinte. Tudo isso que temos lido, ouvido, estudado durante todo esse período, nos leva a algumas conclusões. Primeiro, a de que toda teoria de prevenção do risco se baseia em oferecer alternativas para minimizar ou neutralizar os impactos deletérios que se transformam numa tragédia no caso de ocorrer uma falha mecânica, uma falha humana, uma falha estrutural, seja na pista, seja nos controladores de vôo, ou um incidente meteorológico acima do previsível. Ocorrendo algum desses fatos, mesmo assim, os aeródromos devem ter alternativas, escapes, pistas de saída, ou *guard rails*, ou *grooving*, ou alguma coisa que proteja as vidas humanas, ocorrendo a falha. O que



estamos vendo, inclusive com base nessas últimas estarrecedoras declarações do próprio ex-Presidente da INFRAERO, é que apenas um aeródromo brasileiro tem essas condições, que é o de Cumbica. Todos os outros, havendo qualquer tipo de falha, a tragédia é certa, inevitável e de grandes proporções.

O senhor, que está em uma situação mais confortável, os seus aviões são menores, não estão trabalhando no limite — no limite do peso, no limite do *stress*, no limite do risco —, na sua avaliação, como uma contribuição para nossa análise, dos aeródromos brasileiros que o senhor conhece, quais os que, havendo incidência de uma falha, qualquer tipo de falha, têm alternativas para proteger vidas humanas e evitar uma catástrofe?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Que tenha situações boas no caso de um incidente, é isso que o senhor está dizendo? No caso...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - No caso, é claro, houve a falha, vai haver o incidente. O incidente ocorreu. Agora, quais os aeródromos que têm rotas de saída, têm formas de evitar que esse incidente se transforme numa tragédia?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Conheço alguns aeroportos, como o de Campo Grande. Não sei listar...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - No Brasil. Quais, no Brasil, que tem?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Por exemplo, em Campo Grande você tem um grande pasto na frente...

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Qual?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Campo Grande, Cuiabá. Existem vários aeroportos que você tem condições de escape, áreas livres, vamos dizer assim, muitos aeroportos. Não sei se listar neste momento, mas muitos têm.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - O senhor não citou nem Congonhas, nem Santos Dumont, obviamente, são aeroportos de pista curta para grandes aviões, mas pode ser um aeródromo com condições de ser adequado para oferecer rota de escape, toda absoluta segurança para aviões pequenos, como o da sua companhia. Qual é a sua avaliação sobre o destino que deve ter o Aeroporto de Congonhas?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu acho que... A minha avaliação é que o destino dele é o mesmo que está havendo hoje. Quer dizer, hoje já se está mexendo no aeroporto, diminuindo alguns vôos. Eu acho que não há grandes problemas operacionais nisso. Eu não vejo dessa forma.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Mas, na verdade, o que sentimos é que, depois de 2 dramáticos acidentes, da Gol e da TAM, quais as medidas substanciais que foram tomadas de fato para resolver a situação? O senhor está-nos dando uma idéia na contramão do que nós imaginávamos, porque as medidas anunciadas pelo Presidente — desviar alguns vôos lá para Cumbica, colocar algumas limitações de peso — são coisas que já deviam ter sido feitas, assim como esse espaçamento da descida dos vôos. Na nossa avaliação, vendo qual o peso dos aviões que continuam lá descendo em dia de chuva, em pista escorregadia e molhada — agora é preciso citar os 2 adjetivos —, pelo que nós imaginamos, as condições, todas montadas para acontecer algum novo incidente que não possa ser minimizado e, portanto, se transforme numa nova tragédia, continuam. Qual é a sua avaliação? O que mudou entre o dia anterior ao acidente da TAM e hoje para que possamos dizer: *“Não, a situação está muito melhor. Agora o aeroporto mudou, ele está muito bom”*?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Isso é uma coisa muito complexa. Eu acredito que nós vamos chegar num denominador, eu não sei quando. Agora, essas aeronaves todas têm condições de operar nessa pista de Congonhas. Os manuais todos... Houve milhões de operações. Quer dizer, é difícil, de uma hora para outra... É complexo o negócio. Eu não sei lhe responder dessa maneira, assim. É difícil.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Como se diz, é tão complexo que o senhor não consegue nos dar alguns exemplos claros que aumentem a nossa confiabilidade no aeroporto?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É confiável. Eu acho que o fabricante tem que rever também — não só o operador, o fabricante —, porque, até então, é confiável. Agora, se aviões de determinado peso, com determinado número de passageiros não podem operar naquela pista... Até então, isso não acontecia. Quer dizer, tem que ser revista talvez alguma coisa. Eu não sei lhe dizer isso.



] **O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Tem que ser revisto? Ainda não foi revisto? É isso?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Quer dizer, na realidade o incidente, o acidente, a tragédia mostrou que alguma coisa teria que ser mudada, e até agora não foi...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não sei.

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - ... porque aviões do mesmo porte, com o mesmo número de passageiros, com o mesmo peso, continuam descendo em Congonhas.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - V.Exa. me permite passar aqui ao meu diretor-geral, que tem muito conhecimento de aviação?

**O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME** - Pois não, é um prazer.

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

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Posso novamente, excelência, Sr. Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - V.Sa. já está qualificado? Qualificou? Sem nenhum problema.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Sim, senhor. Posso, então, me pronunciar, excelência? Estou autorizado?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Está autorizado.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Obrigado. Exmo. Sr. Deputado, eu gostaria de apenas colocar ao senhor algumas características que têm envolvido a operação de transporte aéreo. Vamos, por enquanto, nos deter no Aeroporto de Congonhas. Eu diria que o que disser para Congonhas também tem a mesma conotação ou a mesma implicação para Santos Dumont, pelo menos. São aeroportos que mais têm sido citados, dadas as pistas curtas que ambos... Segundo um entendimento público, as pistas agora se tornaram curtas, ou são curtas. Pelo entendimento público, são curtas. É muito importante que a gente diga o seguinte: as operações do Aeroporto de Congonhas atingiram, no último ano, uma média de



área perto, na faixa dos seus 650 movimentos, talvez até, em alguns dias de pico, 700 movimentos. Se a gente olha para esse volume e coloca isso, “anualiza” esse número, estamos falando perto de 240, 250 mil movimentos/ano. Se o senhor faz uma retrospectiva na história dos acidentes de Congonhas, o senhor vai bater, infelizmente, num acidente último, anterior a esse que agora ocorreu, apenas em outubro de 1996. Isso está nos ensinando que nesse lapso de 10, quase 11, de 10 anos, praticamente 10 anos, quase se efetuou em Congonhas o montante de 2 e meio milhões de movimentos de aeronaves, e aí ocorreu um acidente. No mundo todo, se o senhor for olhar, no mundo todo tem sido dita muita coisa técnica, por isso que é imprescindível às vezes a gente ter o relatório final, porque, no mundo todo, todo mundo acompanha a evolução dos aviões, das operações e dos acidentes. O mundo todo sabe que a estatística mundial, que o americano gosta tanto, ensina que, em média, deve ocorrer um acidente grave, gravíssimo a cada 1 milhão de decolagens. Nós estamos falando de 2 milhões e meio de operações, 1 milhão e 250 mil decolagens, 1 milhão e 250 mil pousos, e aconteceu um outro acidente. Se o senhor me perguntar: O senhor acha que é óbvio ou não que se estivesse no aeroporto de Campo Grande talvez as vítimas fossem em menor volume? Sim, eu posso dizer isso ao senhor, mas é a probabilidade técnica, a evolução da tecnologia de transporte da empresa, da máquina chamada avião é de tal ordem que esse ponto, estatisticamente falando, está fora da curva, só que é uma tragédia. Se do ponto de vista de olhar uma tragédia, ninguém quer; mas do ponto de vista de tecnologia, é humanamente... o senhor vai assistir sim, senhor, à ausência desse transporte aéreo, desse acidente em transporte aéreo, mas no dia em que estiver tudo automatizado, sem a influência do homem na operação. Então, já tem aviões hoje, chamam-se aviões de vôo automático, já tem ensaios disso. Então, como é que tem de ser olhado isso? Tem que ser olhado com o fato de que esse Aeroporto de Congonhas, o Aeroporto de Cumbica, o Aeroporto Santos Dumont, eles não têm a melhor área de escape, uma área de escape, digamos assim, exuberante como a gente gostaria de ter, mas eles têm um compromisso de desenvolvimento econômico, social, político que é impossível de se efetuar, de se realizar pela ausência... se nós não pudéssemos contar com eles, eles todos, seja Galeão, seja Santos Dumont, seja Congonhas, seja Pampulha e outros de menor porte, de porte



pequeno também, como Ribeirão Preto, são aeroportos vitais para a economia, para a sociedade brasileira, para a saúde da sociedade brasileira, para a educação da sociedade brasileira, para tudo, para a atividade humana deste País. Portanto, não nos causa terror, não nos deve causar terror o fato de se imaginar que se vai ter que prosseguir com a operação no Aeroporto de Congonhas. Não existe... Hoje, as aeronaves são centenas de vezes mais seguras que as aeronaves do passado. O pior já passou, eu diria ao senhor. O pior já passou em termos de ruído, o pior já passou em termos de falha técnica, o pior já passou em termos de risco de acidente. Só que é da natureza humana muitas vezes a ocorrência de uma falha. Aí, o senhor tenha a certeza, vai ser muito triste para nós todos, para os senhores, sobretudo, manter durante muito tempo ainda sem saber, viver sem saber quais foram os fatores contribuintes desse acidente. Mas o senhor pode ter certeza absoluta, eles não serão nunca menor que 6, 8 ou 10. Todas as alegações, todos os levantamentos feitos, ler a caixa-preta, falar da caixa-preta, antes das análises cruzadas de computador... são mais de 500 parâmetros por caixa-preta, é muito prematuro — o senhor me perdoe, excelência. Então, o nosso espírito, o nosso esforço, o esforço dos senhores, se eu pudesse pedir como homem que opera nesse setor há 38 anos, eu pediria que fosse, sim, feito tudo o que é possível para que fosse colocado à disposição dos nossos aeroportos, esses aeroportos, o que de melhor existe em termos de tecnologia de aproximação, pouso e controle de pista. E mesmo se tiver de tomar a dura decisão de promover um investimento adicional na área física do aeroporto, que se tome, mas não se imagine jamais cercear o desenvolvimento, o natural curso das operações nos aeroportos de Congonhas, Santos Dumond, Pampulha, Galeão ou Cumbica, porque estaremos matando aquilo pelo que temos de mais lutar, o desenvolvimento do nosso País.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Thame. V.Exa. já esgotou seu tempo.

Próximo orador inscrito, Deputado Otavio Leite. *(Ausente.)*

Próximo orador inscrito, Deputado Osmar Júnior. *(Ausente.)*

Próximo orador inscrito, Deputado Miguel Martini. *(Ausente.)*

Próximo orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira. *(Ausente.)*

Próximo orador inscrito, Deputado Rodrigo de Castro. *(Ausente.)*



Próximo orador inscrito, Deputado Cândido Vaccarezza. (*Ausente.*)

Próximo orador inscrito, Deputado Silvio Costa. (*Ausente.*)

Próximo orador inscrito, Deputado Beto Mansur. (*Ausente.*)

Próximo orador inscrito, Deputado Carlos Willian. V.Exa. tem a palavra por 10 minutos, iniciando às 15h46.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Sr. Presidente, vou fazer só uma introdução, depois vou compartilhar meu tempo, com a permissão de V.Exa., com o Deputado Pepe.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Não há problema. V.Exa. utiliza o tempo da forma que quiser. O Deputado Pepe foi chamado e no momento não estava presente.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Pois não. Sr. Marcos Sampaio, espero que o senhor tenha se recuperado do *stress* e agradeço por estar aqui colaborando com esta CPI. Por Minas Gerais ter muitos Municípios e a gente voar muito por Minas Gerais, a gente vê muito avião da Pantanal. Quantos acidentes já ocorreram com aviões da Pantanal, onde eles saíram da pista, derraparam na pista?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Foi o primeiro.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Primeiro problema. Parabéns. E o senhor teve contato com o piloto? Qual foi o relatório do piloto? Como ele se justificou?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não tive contato com o piloto. A justificativa foi em cima do relatório dele. Existe um relatório, como já expliquei, talvez o senhor não estivesse aqui. O avião vinha para pouso normalmente, pousou na pista molhada, chovendo, e tendeu totalmente à esquerda. Ele coloca isso: houve uma guinada à esquerda, o avião adentrou na área de grama, entre uma pista e outra, que era a principal e a secundária, e acabou batendo, parando em cima de caixas de boca-de-lobo que havia em dispersão.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Mas a causa específica, ele relatou?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Ele não relatou a causa específica.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - Talvez um pneu vazio...

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, ele não pode...

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - ...problema de suspensão?



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, não relatou.

**O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN** - O.k. Muito obrigado. Vou compartilhar meu tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Posso até dar um pouco mais. Vou manter... Como é o último inscrito, depois o Deputado Ivan Valente, depois do Pepe Vargas, vou admitir a reinscrição dos 2 até a Ordem do Dia ser iniciada. Então, V.Exa. pode estender os 2 tempos, logo em seguida o Deputado Ivan Valente, e aí a gente prossegue.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Nem vou ocupar o tempo todo, Presidente. Agradeço ao Deputado Carlos Willian a cessão do seu tempo.

A pergunta que queria fazer ao Sr. Marcos Sampaio é a seguinte: já há conclusão por parte do CENIPA da investigação para atribuir a possível causa do acidente que envolveu a aeronave da sua companhia?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, ainda não foi concluído, o que me parece é que está para ser concluído.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não foi concluído. O senhor tem, portanto, a informação de que o relatório do piloto indica uma guinada à esquerda. O piloto não atribui qual a causa dessa guinada à esquerda.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente. E já houve as investigações, agora o CENIPA está para...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Está para proferir seu relatório final.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Exatamente.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas o relatório final não foi tornado público?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Ainda não, nem sei se ele já...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O senhor tem conhecimento do teor dele?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não tenho conhecimento do teor dele. Acho que ainda não terminou, não foi emitido. Não conheço.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas há poucos minutos, se não me engano, algum tempo atrás, durante este depoimento de V.Sa. à CPI, o senhor afirmou que a aeronave aquaplanou.



**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não. O que expliquei foi que dentro do quadro, a Goodyear, que é o fabricante dos pneus, parece que já mandou um relatório ao CENIPA e do qual os pneus do avião não estouraram. Então, tudo pode indicar um aquaplanagem. Não sei se isso aconteceu ou não aconteceu.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Não, porque a versão que está sendo distribuída aí fora é de que o avião aquaplanou e tem já quem esteja fazendo declarações à imprensa dizendo que quem liberou a pista praticou homicídio culposo, com base na afirmação que manteve aqui há pouco...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Me perdoe, me perdoe. Me permita corrigir, eu estou tentando apoiar o Dr. Marcos, eu já prestei juramento, já fui autorizado pelo Presidente. Presidente, eu só posso dar esse adicional esclarecimento? O que foi afirmado aqui foi o seguinte: que o CENIPA tomou a medida de enviar os pneus para exames dos laboratórios da Goodyear. E esses exames de laboratório, nós já fomos informados, nós empresa, que ele foi concluído e enviado ao CENIPA de volta, o relatório pronto pelos laboratórios da... laboratórios do fabricante do pneu. Aí questionados que fomos pelo Deputado Vic Pires sobre se nós tínhamos conhecimento do que expressava o laudo dos pneus, dos exames laboratoriais dos pneus... e ele nos afirmou: *“Nós temos também informação que esse laudo já está se tornando público”*. Nós, então, declinamos o quê? Que muito embora o CENIPA ainda não tenha dado a informação final do laudo, nós também já temos a informação preliminar de que o exame do pneu detectou a ocorrência do fenômeno chamado hidroplanagem...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Mas com todo, com todo... Só para eu entender: como é que pode o laboratório da Goodyear chegar à conclusão que houve uma hidroplanagem?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu vou explicar para o senhor, eu vou explicar para o senhor com todo o respeito. É uma questão de física, que ela só... o pneu só apresenta as condições necessárias para que este laudo seja dado se tiver algumas modificações nele, após a operação...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Qual é a modificação que uma hidroplanagem ocasiona na estrutura física do pneu?



**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A hidroplanagem leva o filme de água que está sobre o pneu no momento da ocorrência a fazer com que o pneu se fixe naquele filme. Há um aquecimento brutal da água, em temperatura superior... de fazer vapor a água, e essa... esse — como se diz? — esse fenômeno físico faz com que haja uma interferência na composição da borracha que só ocorre pela presença da água e nunca pela presença do asfalto, nunca pela presença do concreto, nunca pela presença de um impacto.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Então, o.k.: o senhor está afirmando que a aeronave hidroplanou?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não. Eu estou afirmando que o laboratório da Goodyear especificou ao CENIPA que ocorreu o fenômeno de hidroplanagem no pneu da aeronave. É isso que eu estou afirmando. Eu não tenho cópia do relatório, eu ainda não...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O senhor leu o relatório?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O relatório foi informado, o relatório foi informado e foi... Nós temos um membro da nossa equipe que faz parte da investigação, como toda empresa tem em todo acidente um membro da tripulação que faz parte da investigação e ele, ao saber do relatório, que foi ao CENIPA, ele foi informado junto com um...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Quem solicitou à Goodyear esse estudo?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Quem solicitou, como determina a lei, a regra, o regulamento, foi o CENIPA.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - E como é que os senhores foram informados do resultado e não o CENIPA?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Porque nós temos a investigação... Nós fazemos parte da equipe de investigação como empresa acidentada.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - E os senhores podem já informar o resultado de qualquer investigação preliminar anterior, assim como os senhores estão fazendo hoje?



**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu não estou dizendo, eu não disse, eu jamais disse... da questão formal. Pelo contrário, formalmente, Sr. Deputado, o ideal é que toda e qualquer discussão sobre um acidente aéreo somente pudesse se passar após a edição final do relatório final. Agora, eu pergunto: nós fomos convocados não para virmos aqui dizer algo de que nós... esconder algo que nós saibamos. Então, nós estamos declarando aquilo que nós temos de informação, mas eu fiz questão de recomendar — e vou recomendar pela terceira vez — que o senhor também possa, juntamente com o Presidente desta Comissão, solicitar ao CENIPA que apresente imediatamente o laudo que ele dispõe, fornecido pelos laboratórios do fabricante Goodyear.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu vou repetir a minha pergunta, então.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Mas não existe nenhuma, não existe... Não me sinto absolutamente invadindo a área do CENIPA.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O.k.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu entendi a sua pergunta.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Eu vou repetir a pergunta, então: a posição oficial da Pantanal é de que houve hidroplanagem?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A posição da Pantanal é que o relatório da Goodyear expressa a existência do fenômeno de aquaplanagem nos pneus. Essa que foi a posição oficial. Essa eu não posso negar.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Porque no momento em que o senhor diz isso, o senhor está afirmando que o avião saiu da pista pelo fenômeno de aquaplanagem.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Eu não estou afirmando, eu estou reproduzindo, Excelência, o que diz o relatório do fabricante do pneu Goodyear. Eu não estou aduzindo nada, eu não estou concluindo nada. Eu estou apenas relatando o que me foi informado ainda, por enquanto verbalmente, que a hidroplanagem foi um fator contribuinte para o incidente ocorrido com a aeronave da Pantanal, que, felizmente, não fez vítimas, muito menos fatais.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Uma última pergunta. Obviamente que, num momento como este, os Deputados e Deputadas da Comissão recebem *e-mails*



dos mais diversos recantos deste País e de várias pessoas. E como o *e-mail* muitas vezes não vem com uma identificação, eu não quero... a pergunta que vou fazer aqui, não quero atribuir que seja verdadeiro isso que o *e-mail* que recebi afirma. Mas tenho o dever e a obrigação de fazer a pergunta, até por conta de ter recebido o *e-mail*. É verdadeira a informação de que a Pantanal se encontra no momento atual com atraso nos salários dos seus funcionários?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - É absolutamente inverdade. Os salários foram pagos 100% na data de ontem. O salário de julho, correspondente ao mês de competência julho, que é devido legalmente no 5º útil do mês subsequente, foi pago integralmente na data de ontem para todos os funcionários da empresa, sem exceção.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - O.k. Eu faço a pergunta porque realmente a gente não tem como atribuir exatamente verdade a todas as informações que nos chegam e...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Maledicência, maledicência.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É possível. Neste momento, vem maledicência para tudo que é lado e para todos os gostos.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Nós recebemos um *e-mail* aqui agora, isso aqui é...

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Bate-bola.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Dinâmico.

**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Um *e-mail* aqui que diz que a Pantanal, inclusive, já pagou multas por atraso de salários. Qual é a condição financeira da empresa hoje?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Excelência, toda e qualquer empresa que não tenha um porte avantajado, que não esteja crescendo a 10%, 20% ao ano, que sofreu durante muito tempo as pressões de custos de câmbio elevado, como nós sofremos no passado, câmbio elevado, custo do combustível elevado, evidentemente que a empresa apresenta movimentos cíclicos. A empresa vinha vindo de forma muito bem sustentada neste primeiro semestre. Eu tenho que confessar ao senhor que a partir do dia 16 de julho o nosso movimento,



como o movimento das demais empresas... 16 de julho não, mas praticamente depois do dia 17 de julho, pelo impacto público, uma tragédia, uma coisa triste, eu diria que a aviação comercial brasileira vai sofrer durante algum tempo mais. Nós também sofremos. Além de tudo, tivemos um incidente nessa pista, esse episódio nessa pista. Então, tivemos uma queda de passageiros, que poderia até ter vitimado ou algumas contas da empresa, ou até mesmo o salário. Afortunadamente, foi possível, até agora, não... não ter que tomar nenhuma medida restritiva de despesa. Mas eu tenho certeza que nós vamos ter que fazer isso se o tráfego não reagir a curtíssimo prazo, se o volume de passageiros não reagir a curtíssimo prazo.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Só para concluir.

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

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - A conclusão a que eu quero chegar, Presidente, é só uma informação de V.Exa.: já há algum requerimento por parte de algum Deputado ou Deputada solicitando essas informações da Goodyear?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Até o momento não recebi. Eu pedi à minha assessoria para fazer um requerimento para colocar amanhã acerca da caixa-preta do avião da Pantanal, porque nós temos que ter os dados da caixa-preta do avião da Pantanal.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Esse requerimento da caixa-preta eu já pedi à minha assessora para fazer. Mas...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Deputado Pepe, a Deputada Solange vai fazer esse requerimento.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - É, o.k., porque tem que cruzar todas as informações.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Não, sem dúvida, eu estou adotando a política de amanhã colocar todos os requerimentos existentes em deliberação, o que não significa compromisso de aprovação, Deputado.

**O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS** - Obrigado, Presidente. Agradeço também as informações prestadas pelos senhores.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Vou fazer o seguinte: vou permitir aos Deputados que passaram, foram chamados e não estavam, até o início da Ordem do Dia, com tempo menor para que todo mundo possa falar.

Deputado Ivan Valente, 5 minutos. Em seguida, Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Obrigado, Presidente. Queria perguntar ao Presidente da Pantanal o seguinte: particularmente, acho que o intuito inicial da CPI era trazer o piloto do avião acidentado, mas até hoje não veio aqui. Mas vocês conversaram com ele, certo, ou não?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Ele fez um relatório, eu não tive oportunidade, não conversei com ele.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Nenhum dos diretores da Pantanal conversou com o piloto do avião acidentado?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu gostaria de passar aqui...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nós tivemos não entrevista com o piloto na forma que o senhor estava imaginando para construir o relatório, mas sim é uma exigência normal de qualquer investigação que o piloto... aliás, cada vôo tem um relatório, cada vôo tem um registro no livro de bordo das ocorrências do vôo. Essa ocorrência foi um relatório maior, esse relatório maior faz parte do grupo de informações que estão à disposição do CENIPA para tirar suas conclusões, aprofundamentos e tudo mais. A caixa-preta...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Entendi, mas quero saber o que o piloto falou para o senhor.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O piloto fez um registro puro, claro e muito resumido das seguintes condições...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - *Derrapei*, foi isso?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não. *O procedimento de pouso se passava dentro da normalidade quando toquei a pista. No primeiro segmento da pista, na área de toque, a aeronave experimentou uma brusca guinada à esquerda, fazendo com que ela girasse em torno do seu próprio eixo, ficasse praticamente de costas para o caminho de pouso e de lá acabou deslizando completamente, saindo na área gramada que existe entre a pista principal e a pista auxiliar, a pista secundária do Aeroporto de Congonhas.*



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Esse foi o relato que ele fez?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - É. Depois ele fala: *sofreu...*

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Depois isso apareceu escrito da mesma forma?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - *Sofreu vários impactos a aeronave* — que ele também reporta. *Sentimos vários impactos* — e depois foi constatado que um impacto deveu-se ao trem de pouso, um dos trens de pouso principal que pegou numa caixa de inspeção cuja tampa superior de cobertura dessa caixa não suportou o peso da aeronave, cedeu, e a aeronave fraturou seu trem de pouso nesse impacto. Depois teve o trem de nariz, chamam de trem de nariz ou de biquilha, que bateu noutra caixa. Isso ele também reportou, que ele viu o impacto, sentiram logicamente impactos pesados. E depois disso, esse relatório foi entregue à CENIPA e ele também foi entrevistado pela CENIPA. Portanto, pode ser que tenha, fora do nosso conhecimento ainda, algo reportado pelos pilotos diretamente à CENIPA que ainda não tenha sido reportado.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Quem é a pessoa da comissão ...da empresa do senhor que participa da comissão do CENIPA, quem é?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Podem ser diferentes pessoas. Neste caso, é um dos comandantes nossos, porque a aeronave visitada e inspecionada durante 3 dias... não foi encontrada nenhuma falha técnica nela. Então, não tem ninguém da engenharia, só tem de piloto.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Pois não. Mas eu queria fazer uma pergunta para o senhor: essa pessoa ouviu a caixa-preta?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - São 2 tipos de caixa-preta, um é o *Voice Cockpit Recorder*.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Sim, de dados e de voz. As caixas-pretas foram ouvidas?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - A leitura da caixa-preta da cabine de *voice* foi feita no laboratório da TAM, e essa pessoa esteve juntamente com o pessoal da CENIPA lá. Não existe nenhum registro anterior ao pouso de alerta, de surpresa, de nada, de nada, nenhuma anormalidade.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O senhor poderia me dizer qual foi a causa de um retorno brusco de um avião da Pantanal, 20 dias antes ou 1 mês antes, para o Aeroporto de Congonhas?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O retorno foi devido... tivemos uma decolagem normal e, quando a aeronave estava já há 7, 8 minutos fora da área aeroportuária, o comandante observou um aumento de temperatura, alteração de parâmetro, de temperatura, pressão e potência. Ele, preventivamente, cortou, que é o recomendado, fez o procedimento de corte do motor, cuja indicação estava em parâmetros alterados, fez a volta dentro dos padrões de máxima segurança e pousou sem causar sequer qualquer susto a nenhum passageiro. Os passageiros desceram, subiram em outra aeronave da empresa e decolaram em 45 minutos sem nenhuma reclamação. E isso já faz parte, também, de relatório que a...

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O piloto dessa aeronave que derrapou recebeu comunicado da torre de que a pista estava escorregadia?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não recebeu.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas o senhor sabe que no mesmo dia nós tivemos a degravação aqui de mais de 10 comunicados de várias aeronaves de que havia pistas escorregadias e que os controladores avisavam a todos as aeronaves a existência de pistas escorregadias? O senhor sabia disso?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Nós sabíamos até pelo fato de operarmos no aeroporto e também estarmos na fonia geral. Isso é informação de fonia geral. Todo mundo ouve todo mundo no espaço aéreo. Não existe conversa privada. Todo mundo está ouvindo, então, nós sabemos dessas informações. E nós tivemos, Excelência, de ficar, ao longo daquela tarde, a partir de 12 horas e poucos minutos, quando ocorreu o evento, quando o episódio se passou... nós tivemos de contratar mecânicos de fora, contratar guindaste de fora. Então, ficamos vivendo aquela tarde, até as 10 horas da noite, aquele ambiente do aeroporto. E a gente, visualmente... os reportes que eu recebi dos engenheiros, dos mecânicos e dos comandantes que atenderam a aeronave... assistiram o tempo todo a fortes *sprays* provocados pelo pouso e decolagens das aeronaves na pista principal. A gente estava ali encostado a ela, no gramado.



**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - O piloto da TAM que no dia anterior derrapou — esteve aqui, o Comandante Brosco, da TAM —, pouco depois do acidente com o avião da Pantanal, falou... O depoimento dele, pessoal, era de que a aeronave parecia estar deslizando em cima de vidro. O piloto da Pantanal colocou isso, também? Como é que ele sentiu? Não é que ele virou apenas, ele sentiu o avião derrapando, ele disse isto: “*derrapagem*”? “*Aquaplanagem*”?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Falou “*guinada*”. Nenhum piloto tem condições, no momento da operação, de dizer se houve estouro de pneu, assimetria de freio, se houve hidroplanagem, se houve quebra de amortecedor. É impossível dizer isso.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Mas depois as análises da aeronave mostraram que ela não tinha nenhum problema de pane...

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não tinha nada.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Não tinha?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não tinha nada.

**O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE** - Isso foi feito pelo CENIPA? O CENIPA constatou isso?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Não. O CENIPA leu a caixa-preta, já informou para nós que não foi encontrado nada na aeronave e nos passou um memorando dizendo o seguinte: a aeronave está liberada para ser reparada. Não vai ser mais submetida à investigação porque os nossos levantamentos junto à aeronave já estão concluídos. Os americanos chamam de *assessment*, quer dizer, o acesso que eu quero ter naquilo que era fruto do acidente já está concluído.

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

Tem a palavra o último orador, Deputado Miguel Martini.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Presidente Marcos Sampaio, eu estava em outra Comissão e não pude acompanhar todo o depoimento. A pergunta é objetiva. Se ela já foi respondida, responda de novo, por favor: há quantos anos a empresa Pantanal está operando?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Quatorze anos e meio.



**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Qual o procedimento que o senhor adotou para ter autorização para operar aquela aeronave no Aeroporto de Congonhas, o equipamento?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Isso faz mais de 12 anos que opero com essa aeronave nesse aeroporto.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Sim, mas lá foi feito.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Foi homologado. Foi homologado.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A pergunta não é essa.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Foi o DAC, na época, o DAC. Foi homologado para operar, e o CTA.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Foi o DAC, isso eu sei. Então, quantas pistas... Quando o senhor vai operar numa pista que não seja Congonhas, o senhor sabe das dimensões dela, isso aí é público. Se há dúvida sobre a capacidade de suportar aquela aeronave, é feita uma solicitação, antigamente ao DAC, e agora à ANAC. O senhor fez alguns pedidos desses? Em qual aeródromo? Em qual aeroporto?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Eu não estou entendendo a pergunta, desculpe. Essa aeronave foi homologada em certas condições. Todas as condições em que ela foi homologada, eu opero. Nas condições em que ela não é homologada, eu não posso operar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então, o senhor tem o documento que dá essa autorização para funcionamento da aeronave naqueles aeroportos em que o senhor opera?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Para cada um deles existe isso.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O senhor poderia dispor para esta CPI?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nós vamos pedir cópia à ANAC. Podemos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Pode?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Podemos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Então, eu estou fazendo aqui, Sr. Presidente, essa solicitação. Ele está dizendo publicamente que pode. Não há



necessidade de requerimento. Ou V.Exa. acha que há necessidade de requerimento?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Não, se ele diz que pode. Ele entregar espontaneamente, sim, mas que V.Exa. o obrigue a entregar, seria melhor entregar o requerimento, porque ele pode falar e entregar quando quiser. Se V.Exa. aprovar o requerimento, ele será obrigado a entregar.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O senhor pode me entregar isso no prazo de 10, 15 dias?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Podemos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Está bom. Muito obrigado.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Perfeitamente.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Como é feito o recolhimento das taxas ou como os senhores recolhem as taxas de uso do aeroporto: é mensal, é semestral, é bimestral, é por guias, a cada pouso? Como é feito?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - É por guias, a cada quinzena.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Cada 15 dias?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Isso.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - A Pantanal está absolutamente em dia com a INFRAERO nesses itens.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Absolutamente. Absolutamente em dia.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - O senhor tem conhecimento de que todas as empresas fazem a mesma coisa, de 15 em 15 dias?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não tenho. Não tenho. Não sei a cada... quanto tempo.

**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - A regra é 15 dias para todo mundo?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Para nós é.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Nós aqui aprovamos que qualquer requisição tem que ser feita em 48 horas.



**A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL** - Desculpe, Presidente, V.Exa. está ocupado. Nós estamos falando do recolhimento de tarifas aéreas. V.Exa. está tratando de outro tema tão ou mais importante do que esse.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Perdoe-me. Estava atendendo o Deputado Vic aqui.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Nós estamos percebendo aqui, Presidente, que há um certo receio dos diretores da Pantanal de trazer informações para esta Comissão. A pergunta que quero fazer ao Presidente é: isso é zelo ou é algum receio de retaliação por algum órgão, ANAC, INFRAERO, ou outros?

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Nós não temos problema nenhum com nenhum órgão. É um zelo. Eu acho que esse relatório desse acidente está para sair. A gente se adiantar, de alguma maneira, é meio difícil. Eu acredito que nós vamos ter essa informação. Os senhores pediram... Pode ocorrer algum erro, é difícil isso.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Eu vou encerrar, Sr. Presidente, só dizendo isso. No prazo de 15 dias, se puder fornecer esses documentos, todo esse pedido que foi feito para a ANAC, vai nos ajudar bastante em outros esclarecimentos para a Comissão.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O senhor desejaria, Excelência, que viesse autenticado, ou não precisa autenticar?

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Não há necessidade.

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - O.k. Uma cópia do documento do trabalho, será feito.

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

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Entenderam qual foi a solicitação?

**O SR. RAMIRO EDUARDO ANDREOTTI GOMES TOJAL** - Sim. Especificação operativa para todos os aeroportos.

**O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI** - Isso. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Miguel Martini. Eu pergunto ao Relator, Deputado Marco Maia, se tem mais algum questionamento a fazer.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Não, mais nenhum questionamento, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Eu pergunto ao depoente se tem algo mais a esclarecer a esta Comissão que não lhe foi perguntado, ou que deseja fazer em prol do esclarecimento.

**O SR. MARCOS SAMPAIO FERREIRA** - Não, senhor. Agradeço a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Assim sendo, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando reunião deliberativa para amanhã, às 11 da manhã, para apreciação de requerimentos e, em seguida, às 12 horas, para a oitiva já marcada...

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Sr. Presidente, quero um esclarecimento. V.Exa., quando abriu a reunião hoje, eu tinha acabado de chegar. Não sei se já foi colocado ou não, mas existia a idéia de solicitar à Polícia Federal a presença dos representantes da Airbus aqui na Comissão. Houve contatos da Comissão?

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - Houve contato, sim, dos advogados. Já declinaram o nome, que será amanhã objeto de requerimento de autoria do Relator. Além disso, há 3 requerimentos, 2 de minha autoria e da Deputada Solange Amaral, também convocando outras pessoas da Airbus. Mas na quinta-feira está assegurada a presença.

Nós temos um problema de ordem prática aqui que deverá ser resolvido amanhã por deliberação, acerca da tradução. Nós não temos autorização de contratação de tradutor — a Câmara está sem contrato — e nós temos que resolver esse problema, embora o depoente se disponha a trazer uma tradução. Nós temos que decidir amanhã se nós vamos aceitar, primeiramente, embora todo o depoimento dele fique gravado e, conseqüentemente, qualquer tradução feita de forma equivocada será facilmente contestável amanhã. Ainda assim, eu vou procurar o Presidente da Casa para ver se há possibilidade de fazermos uma contratação de uma tradução emergencial para o depoimento, a oitiva de quinta-feira, às 14 horas, do Vice-Presidente de Segurança da Airbus, que estaria vindo ao Brasil para essa finalidade.

**O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS** - Obrigado, Sr. Presidente.



**O SR. DEPUTADO MARCO MAIA** - Só para ilustrar a informação, Sr. Presidente, nós recebemos uma correspondência do Sr. João Batista Lira Rodrigues Júnior, o advogado contratado pela Airbus, que diz o seguinte:

*“Em nome da fabricante Airbus, venho pela presente indicar que o representante da Companhia que comparecerá diante dessa Comissão na próxima quinta-feira será o Sr. Yannick Malinge, Vice-Presidente de Segurança de Vôo da Airbus.*

*Por fim, informo a V.Exa. que os serviços referentes à tradução simultânea da língua francesa já estão sendo providenciados pela Companhia.*

*Sem mais para o momento, coloco-me à inteira disposição de V.Exa. para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários.*

*Atenciosamente,*

*João Batista Lira Rodrigues Junior”.*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Eduardo Cunha) - O questionamento é só este: vamos aceitar a tradução deles ou não? Isso decidiremos amanhã durante a reunião deliberativa.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada a presente reunião.

Obrigado.