



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: 0569/07	DATA: 15/5/2007
INÍCIO: 11h19min	TÉRMINO: 16h22min	DURAÇÃO: 05h03min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h03min	PÁGINAS: 111	QUARTOS: 58

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

RENATO SAYÃO DIAS – Delegado da Polícia Federal.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
Há expressões ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta.
Há falhas na gravação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 4ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsabilidades pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol, voo 1907, e um jato Legacy, da American ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 3ª reunião.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Solicito dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata a pedido do Deputado Eduardo Cunha, coloco-a em discussão.

Não havendo quem quera discuti-la, em votação. (*Pausa.*)

Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como estão.

Aprovada a ata.

Senhores Deputados, antes de entrar no assunto do dia, eu gostaria de combinar com V.Exas. alguns procedimentos.

Vou dar inicialmente ao depoente um prazo de 20 minutos, para ele expor aqui o seu conhecimento a respeito do assunto que ele investigou e, depois, com a concordância de V.Exas., vou dar, pela ordem de inscrição, o prazo de 15 minutos para cada Parlamentar, da seguinte maneira: os 15 minutos serão do Parlamentar e do depoente. Então, o Parlamentar vai ficar livre para dizer como quer utilizar, da melhor maneira que lhe convier, esses 15 minutos: ou fazendo um pingue-pongue, ou uma explanação, lembrando sempre que ele terá de reservar um prazo para o depoente. Porque se o Parlamentar dispuser de 15 minutos e falar por 15 minutos, fica registrada somente sua fala e o depoente não vai poder falar nada, porque o Deputado utilizou os seus 15 minutos.

Depois de discutir com pessoas que têm mais experiência em CPI entendi que essa é a melhor forma para os trabalhos poderem avançar.

Lembro aqui aquilo que acordamos na reunião anterior, que os primeiros a inquirirem a testemunha serão os autores dos requerimentos. Então, no caso aqui do nosso delegado, os requerimentos foram de autoria da Deputada Solange



Amaral, do Deputado Eduardo Cunha e do Deputado Marco Maia, que é o Relator e naturalmente o primeiro a inquirir a testemunha.

Para a lista de assinaturas de inscrição vamos adotar o seguinte procedimento padrão: a lista será disponibilizada todos os dias de audiência meia hora antes da hora marcada para início dos trabalhos. Então, aquele Parlamentar que chegar para registrar sua freqüência será disponibilizada a ele a lista, para que ele assine e entre na relação. Assim é democrático e facilita para todos.

Um outro aspecto que eu gostaria de transmitir a V.Exas. é que o delegado Renato Sayão nos forneceu hoje aqui o seu relatório. Nós havíamos pedido cópia de inteiro teor de todo o inquérito que ele fez e estamos aguardando a cópia deste inquérito. Mas hoje ele disponibilizou à CPI o seu relatório, que está na Secretaria, com o carimbo de “*reservado*”. Ele julga que isso é sigiloso, porque tem implicações, nomes de pessoas que ele acha que não deveriam ser de conhecimento do público em geral, mas evidentemente que é do conhecimento e de interesse de todos os 48 membros da CPI.

Então, quem quiser ter conhecimento do relatório é só se dirigir à Secretaria dos trabalhos da Comissão e lá ter acesso, ler, estudar, averiguar. Evidentemente que guardando o devido sigilo. A cópia não será disponibilizada para a pessoa levar, será disponibilizada na Secretaria para a pessoa ler e se informar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, uma questão de ordem acerca dessa informação que V.Exa. está trazendo. Tendo em vista o conteúdo reservado que o nobre depoente não vai querer dar conhecimento público, só de forma reservada, indago a V.Exa. se não seria necessário, em determinado momento, transformar a sessão em reservada, para que ele pudesse falar. Se ele está vindo aqui falar sobre a investigação e sobre o relatório e há partes que são consideradas por ele reservadas e sigilosas, não seria bom o procedimento de manter a sessão aberta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu entendo que há alguma coisa que ele julgue que não possa dizer de público, porque aqui há televisões filmando e transmitindo. Nessa hora, então, aí ele se privaria de dar essa informação e nós, posteriormente, transformaríamos a sessão em secreta, na qual ele pudesse



falar livremente para os membros da Comissão. Acho que o procedimento pode ser esse.

Outra informação que eu gostaria de dar é a de que foi disponibilizado também o controle dos requerimentos. Então, já temos 170 requerimentos, já aprovamos 53 que fizeram parte da pauta da última reunião e amanhã, ou seja, as quartas-feiras estão reservadas para aprovação de requerimentos.

Hoje iremos fazer a pauta de amanhã, que será distribuída com antecedência, e tentaremos avançar, aprovando mais requerimentos aqui na Comissão.

Por último, os jornais de hoje publicaram — e eu fui instado por alguns membros desta Comissão — algumas declarações do Presidente da INFRAERO. A propósito do fato de que ele vai fazer auditoria sobre as obras, lá pelas tantas, respondendo a uma pergunta feita, não sei com que intenção, ele disse que não estava nem aí para a CPI.

O meu posicionamento inicial foi não valorizar essa afirmação; foi uma coisa casual, fortuita. Parece que pelo texto da reportagem ele não quis propriamente agredir a Comissão. Mas como fui instado por vários colegas que achavam que ele deveria se explicar, então vou tomar a iniciativa de hoje me comunicar com ele, para que ele confirme ou não se de fato deu essas declarações de que não está nem aí para a CPI. De certa forma, alguns podem entender nisso, como muitos entenderam, um tom depreciativo à nossa CPI.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu queria inicialmente concordar com o seu encaminhamento — acho que o caminho é esse mesmo, não se deve dar muita atenção a isso —, mas lembrar que no texto ele afirma que, durante muito tempo, não se construiu ou não se cuidou da pista, e revela-se também no texto que ele já está lá há um ano e não cuidou da pista. Ele não tem explicação para o fato de estar lá há um ano e não ter feito a obra que agora está sendo feita em caráter emergencial.



Então, acho que essa afirmação de que ele não está nem aí para CPI... Eu duvido, acho que ele deveria ficar um pouco preocupado, porque na verdade ele é responsável também pelo processo.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sr. Presidente, apenas uma questão de ordem, por favor. Não apenas sobre este tema.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, por favor.

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

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Quero ser bem rápido. Acho que a CPI vai dispor de documentos de informações. Ela não pode fazer juízo em cima de informações de jornais, ela não pode ser contaminada com informações que nem sequer têm algum tipo de fundamento, nem que seja depoimento dado por quem quer que seja, porque no depoimento pode ser aproveitada parte das informações.

Como não há uma riqueza de elementos, de dados, acho que a convicção do Presidente e do Relator tem que ser dada em cima dos documentos que estão aqui sendo acumulados. Essa é uma maneira muito mais neutra e muito mais isenta de fazer juízo de valor.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Chegou ao nosso conhecimento que até no procedimento investigatório do Dr. Sayão ele teria promovido a leitura e processamento dos dados dos registradores de voo de ambas as aeronaves, exceto o Registrador de Voz CVR do Vôo-1907, que foi encaminhado ao Canadá. Também temos conhecimento de ele foi até o Canadá em busca dessas informações. A pergunta que faço é sobre se foi entregue dentro desse relatório encaminhado a V.Exa. também o teor desse registro de voz, cuja perícia está sendo realizada no Canadá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - No relatório da Polícia Federal?

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Justamente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. Não sei, porque nós não... Podemos perguntar depois. Inclusive, eu também não li o relatório, porque o relatório foi disponibilizado neste instante.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - É tão-somente a informação do Delegado sobre se ele teve acesso a essa perícia que está sendo realizada no Canadá.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Posso responder? Nós tivemos acesso a todo o conteúdo da caixa-preta de ambas aeronaves, com exceção do conteúdo de voz da Boeing, da Aeronave Boeing da Gol. As demais informações foram todas transcritas aqui no Brasil pelos peritos da Polícia Federal, que tiveram acesso a um software que é capaz de ler a caixa-preta. Então, eles fizeram esse processo de leitura e de análise de todos os dados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo isso será esclarecido no decorrer do depoimento. Então, pediria aos Srs. Deputados para não fazerem mais questões de ordem e a gente começar, porque o tempo vai trabalhar contra nós. Então, sendo assim... Tenho em mão declaração assinada pelo nosso depoente com o compromisso de estar sendo inquirido como testemunha. Esse compromisso, do Código de Processo Penal, é de falar a verdade, de dizer toda a verdade. E ele assinou esse documento à CPI. Então, vou conceder o tempo de 20 minutos para o nosso depoente, Delegado Renato Sayão, expor todo o seu conhecimento, dentro desse prazo, do inquérito que ele presidiu. Com a palavra o senhor Delegado Renato Sayão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, antes que o nosso ilustre Delegado comece a falar, queria indagar de V.Exa. se no momento, durante o prazo dele de 20 minutos, ele entender que precisará abordar assuntos reservados, se ele mesmo poderia solicitasse a V.Exa. que tornasse o recinto reservado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. E se o Delegado entender que precisará de tempo maior, também nós o concederemos com imenso prazer. Com palavra o Sr. Renato.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom-dia, Srs. Parlamentares, bom-dia, Presidente, bom-dia, demais presentes, vou tentar fazer uma breve síntese desse inquérito, dentro desse prazo. Considerando que o inquérito tem muitos volumes,



somente o laudo pericial tem 80 páginas, então, haverá dificuldades de a gente abordar tudo. Mas o inquérito foi instaurado em 4 de outubro do ano passado, 5 dias após o acidente, para apurar as causas, as conseqüências e a autoria do maior acidente aéreo já ocorrido no País. A aeronave de registro N600XL, modelo EMBRAER Legacy 600, foi entregue pelo fabricante, à empresa americana em 28 de setembro de 2006. Portanto, um dia antes do acidente. A aeronave Boeing 737-800 foi entregue à Companhia Aérea Gol no início de setembro, também. Portanto, 2 aeronaves novas. A empresa ExcelAire, segundo informações aportadas pelos advogados, é uma empresa de transporte aéreo norte-americana que possui cerca de 20 aeronaves particulares. São jatos executivos que voam para a América do Sul, Europa, Ásia e outros destinos. Então é uma empresa, poderia considerar, de médio porte. Instaurado o inquérito, nós tivemos um problema já inicial, que foi um conflito de competência, que atrasou um pouco o andamento do inquérito, uma vez que o juiz estadual e o federal ambos julgavam-se competentes para tratar da questão, para julgar esse processo. O conflito foi solucionado pelo STJ. Então, a partir desse momento, somente em novembro do ano passado, a Polícia passou a ter acesso a todas as informações necessárias, que estão basicamente em poder da Aeronáutica. A Aeronáutica, através do CENIPA — Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos — é que tem, digamos assim, o poder de, num momento de acidente aéreo, recolher todos os elementos de convicção: provas destroços, caixa-preta etc. Então, nós tivemos que pedir à Aeronáutica que nos disponibilizasse isso aí. Então, houve uma ordem judicial e não houve nenhum problema por parte da Aeronáutica em nos repassar todo o material necessário. A Aeronave, então, Legacy, decolou de São José dos Campos no dia 29 de setembro às 17h50min. Esse é um horário internacional de aviação que é utilizado como parâmetro mundial de horas. Inclusive, qualquer registro no inquérito vai estar nesse horário e equivale a mais ou menos 3 horas a mais do horário de Brasília. Então, seria 14h50min, aproximadamente, horário de Brasília. Cerca de 2 horas depois dessa decolagem houve, então, o choque com a aeronave da Gol. E pelos registros aí da caixa-preta, entre o choque e a queda foram no máximo 3 minutos. Então, foi uma queda praticamente vertical, em alta velocidade. Após o choque, 20 minutos depois, a aeronave Legacy pousa então na Base Aérea do Cachimbo, tendo sido



interrogados logo em seguida pela Polícia Civil, que foi quem chegou mais rápido ao local. Os pilotos chegaram a ficar retidos no Brasil por cerca de 75 dias, por uma medida judicial de retenção de seus passaportes, e em 8 de dezembro acabaram sendo liberados por ordem do TRF da 1ª Região. Foram indiciados naquela mesma ocasião, mas se recusaram a responder a qualquer pergunta da autoridade policial. Portanto, não existe no inquérito nenhuma declaração dos pilotos do Legacy. Qualquer declaração deles veio posteriormente através do advogado, ou seja, numa petição em que o advogado dá a versão dos fatos no lugar dos pilotos. Uma outra questão que acho importante é delimitar o campo de investigação desse inquérito, que foi a penas a conduta dos pilotos americanos. Analisando o Código, começando pela Constituição Federal, passando pelo Código de Processo Penal Militar, o Código Penal Militar e a Lei Complementar que regem as atividades da Aeronáutica, chegamos à conclusão de que eventual crime cometido por controladores de vôos não estão na nossa atribuição de investigação, nem na competência da Justiça Federal. Conversei com o Procurador da República encarregado do caso e ele é da mesma opinião. Portanto, é bem, quase 100% de chance, de que o Procurador também vá limitar-se a decidir a questão dos pilotos. Primeiro, porque a Constituição prevê a Justiça Militar, que tem competência absoluta para julgar crimes militares. Segundo, há previsão no Código de Processo Penal do instrumento para investigação de crimes militares, que é o inquérito policial militar, cuja presidência está a cargo de uma autoridade aeronáutica e não de delegado de polícia. Terceiro, porque o Código Penal Militar prevê o crime ou de homicídio culposo ou de atentado à segurança do transporte aéreo, que é o que poderia se enquadrar, aqui, caso julguem que os controladores realmente cometeram um crime. E, por fim, a lei complementar que rege as atividades da Aeronáutica prevê entre suas atribuições o controle do espaço aéreo. Portanto, estamos diante de um... se considerarmos que os controladores cometeram um crime. Isso aí só quem for investigá-los, e ao final, se forem denunciados, poderá dizer isso. Seria um crime cometido por militar, em serviço, em lugar sujeito à administração militar, que é o CINDACTA I, que está no organograma da Aeronáutica, e mesmo contra civis ainda é crime militar. Por isso nosso inquérito não aprofunda a investigação da conduta dos controladores, apenas aponta alguns indícios ali de erro e que servirão, digamos assim, de início, com o



trabalho das autoridades militares de investigação e de processamento. Quanto ao sigilo, ao caráter reservado que pedi, é muito simples, é apenas uma questão... Eu não gostaria de citar aqui o nome dos controladores do voo que nós mencionamos no relatório. Podemos citar aqui aqueles problemas que a gente viu no decorrer do trabalho deles, mas não citar o nome deles porque eles não estão na nossa esfera de atribuição, não são investigados pela Polícia. É só isso, só o nome. Por isso apenas pediria para não dizer o nome deles. A conclusão do inquérito. Esse inquérito é baseado em prova técnica. Os depoimentos têm um valor relativo nesse caso. Então, o inquérito baseia-se no laudo do Instituto Nacional de Criminalística. Foram 2 peritos criminais federais, um deles, inclusive, engenheiro aeronáutico, e tem uma experiência anterior na EMBRAER, conhece aqueles *softwares* da aeronave acidentada, do Legacy. Tem experiência inclusive em leitura de caixa-preta. Então esses peritos, o nosso trabalho foi recolher todo, tudo o que eles precisassem para elaborar o laudo. Então nós fomos à Aeronáutica, ao CINDACTA I — e, repito, fomos muito bem recebidos e muito bem atendidos pela Aeronáutica — e nos passaram todas as informações dos radares. Então, toda a tela radar, nessas duas horas, integralmente. Recebemos todo o conteúdo de investigação do CENIPA, inclusive exames feitos lá nos Estados Unidos, no Canadá. Recebemos as caixas-pretas originais. Embora a Aeronáutica tenha feito uma transcrição, eles nos passaram as originais para que os nossos peritos fizessem a transcrição também. Recebemos do fabricante dos equipamentos, a Honeywell, o *software* que lê a caixa-preta e passamos para o perito. Então foi reunido todo esse material, eles ficaram aí, aproximadamente, acredito que uns 3 a 4 meses debruçados nesse material. E o resultado é um laudo pericial de 80 páginas, que para mim foi suficiente, uma vez que eu sou leigo no assunto, para tomar uma posição ali e ficar, estar convicto da conclusão que está no inquérito. Então a conduta dos pilotos foi analisada sob o aspecto legal. Então, qual a norma de conduta que rege... qual a norma que rege a atividade do aeronauta? Existe uma instrução do Comando da Aeronáutica, chamada ICA 100-11 e 100-12, que é basicamente... As regras do ar estão ali. Então é um compêndio grande, são... Acho que daria um documento em torno de 250 páginas, que traz ali a conduta para controladores e para aeronautas. Então é um manual básico da aviação. Então foi ali que a gente procurou encaixar a



conduta dos pilotos, ou conforme a norma ou não conforme a norma, e aí a gente pode imputar a eles um delito. Quanto aos controladores, eu acho que vai ser a mesma norma que vai ter que ser observada na investigação que vai ser iniciada. Então lá examinou-se a questão do plano de vôo, *transponder* e TCAS, falha de comunicações. Então foram analisadas essas e questões. O plano de vôo seguiu a norma, foi corretamente elaborado e executado. *Transponder* e TCAS, equipamento... era um equipamento... Qual a finalidade desse equipamento, se era um equipamento apto a executar as suas funções, se havia algum defeito ou se foi mal operado. E por fim, falha de comunicações, eventuais falhas de comunicações, se os pilotos agiram conforme a norma. Eu acho que talvez eu gaste um tempinho a mais, mas eu acho que eu já esclareceria talvez muita coisa que vai ser perguntada. Então, o plano de vôo dessa aeronave foi elaborado p ela própria EMBRAER. Então a EMBRAER contratou uma empresa especializada que elaborou o plano de vôo seguindo as normas da Carta Aeronáutica e as demais normas. Então foi um plano bem-feito, o plano estava correto, de acordo com a norma. Esse plano foi passado para os pilotos americanos e previa uma saída em São José dos Campos, a 37 mil pés, em nível de cruzeiro, depois da subida, 37 mil pés, numa aerovia chamada UW2, que é uma aerovia, podemos usar assim uma linguagem mais coloquial, mão única até Brasília, e em Brasília ele tomaria uma outra aerovia, AUZ6, que levaria até Manaus, que é uma aerovia, digamos, de mão dupla, que tem aeronaves vindo e indo em direção a Manaus. Então eles baixariam a 36 mil pés, e num determinado ponto, que é um ponto que está só na Carta Náutica — não é um ponto físico, é uma... Na elaboração das cartas eles têm pontos de notificação compulsória que eles acham que facilita a navegação aérea. Então nesse ponto chamado Teres, a aeronave então deveria subir para 38 mil pés. Então temos aí 3 níveis de vôo para esse trajeto de São José até Manaus. Esses níveis de vôo estão previstos numa norma também que estabelece lá para cada altitude aerovia um nível de vôo — ou melhor, minto, desculpe, para cada aerovia um nível de vôo. Então para essa aerovia que sai de Brasília para Manaus, como ela é mão dupla, significa que as aeronaves que descem de Manaus para Brasília, têm que estar numa determinada altitude. São as altitudes ímpares. Para as aeronaves que sobem de Brasília para Manaus, as altitudes são pares. Com isso é possível manter diversas aeronaves,



digamos assim, no espaço aéreo, uma acima das outras, até se for o caso, com um espaço mínimo de até mil pés, que deve dar em torno de 300 metros, não é?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Mil pés, não é, de ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mil metros dá 300...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Então seriam mil pés de distância. Vôo, 37 mil pés, 38 mil pés, 39 mil pés. Então isso está previsto na carta aeronáutica. Então o piloto tem aquilo em mãos, é de consulta obrigatória. Foi feito seguindo essa determinação aí. O plano de vôo tem que ser autorizado pelo órgão de controle do espaço aéreo. Então o piloto faz um plano, ele é submetido ao órgão, o órgão aprova. E essa aprovação é feita inclusive de forma verbal durante a decolagem. O piloto vai decolar, há o plano autorizado: *“Olha: controle de espaço aéreo. Autorizamos a nível tal, para tal destino”* — e aí dá algumas coordenadas lá, que como não sou piloto, talvez poderia incorrer um erro se eu usasse a fraseologia ideal aqui. Resumindo, então foi autorizado pelo controle de espaço aéreo. Eu poderia até ler a autorização aqui, porque aí já começa talvez um pouco... algum problema já ocorre aí. O controlador autoriza: *“A aeronave N600XL, o órgão autoriza permissão para o Eduardo Gomes”* — que é o aeroporto de Manaus — *“nível de vôo 370 em direção a Poços de Caldas, código do transponder 4574”* — que é o código que vai identificar aquela aeronave para o controlador. O piloto então diz: *“o.k.”*. Não coloca nenhuma dúvida quanto a essa autorização, simplesmente diz *“o.k.”*, *eu peguei a pista*. Fala o número da pista, nível de vôo 3704574, código de *transponder*, o.k. Então, a autorização aí não ficou tão clara se era para ir a 37 mil pés até Manaus, ou se era 37 mil pés naquele trajeto inicial. A norma diz que o controlador tem que passar todo o plano de vôo, a autorização tem que ser completa, um nível, os níveis, até onde vai aquela autorização, se a autorização é parcial ou não. Ficou na dúvida, o piloto por sua vez não questionou também. Presume-se que entendeu o que estava sendo dito a ele. Para nós, então, vamos começar aqui: plano de vôo. A norma diz que o piloto é o responsável pelo cumprimento das regras do ar. Segundo, o piloto deve conhecer todo o plano de vôo, deve estudar o plano de vôo. Todas as mudanças do plano devem ser comunicadas de imediato ao órgão de controle do espaço aéreo. Toda aeronave deve seguir o plano de vôo. Qualquer



modificação deve ser solicitada ao órgão de controle de espaço aéreo, e somente pode ser realizada após a emissão de nova autorização. Portanto, a autorização foi para o nível 370, até Brasília. Chegando em Brasília, o piloto, faltando poucos minutos para passar Brasília, onde ele deveria descer a 36 mil pés, uma vez que ele ia entrar numa aerovia de mão dupla, ele contata Brasília e diz apenas assim: “Nível de vôo 370, boa-tarde”. O controlador diz apenas: “Aeronave N600XL, identidade spock”— que é a identidade do *transponder* — “vigilância de radar, ponto final”. O piloto: “Entendido”. Esse diálogo lacônico aí então seria... Para o piloto, a versão dele é que seria a autorização para ele permanecer a 370. Foi uma autorização então muito precária, porque em momento algum houve uma autorização clara: “permaneça em 370, desça para 360”. Então por aí a gente vê que houve um problema também nessa segunda etapa, uma comunicação bem falha, com lacunas. Considerando a norma, e o piloto deveria no mínimo questionar o controlador: “Olha, estou a 370, meu plano diz que devo descer a 360. Eu devo descer? Ou então: “Devo continuar a 370?” Nada foi dito, portanto, o piloto estava no piloto automático, permaneceu no 370. Imputamos, nesse caso, ao piloto a uma conduta culposa de não obedecer o plano de vôo previsto, e que para nós não houve em momento algum autorização clara do controle de espaço aéreo para que ele permanecesse no nível 370. Segundo ponto em relação ao plano de vôo. O controlador disse que ele estava sob vigilância de radar. A gente tem que buscar na norma o que é vigilância de radar. Vigilância de radar significa que está sendo prestado aí um serviço público, que é o de controle do espaço aéreo, então ele está sendo visto. Vai haver uma comunicação ele vai receber instruções e informações. Porém, segundo a norma, a navegação é do piloto. Então, em se tratando de vigilância de radar, a responsabilidade pela navegação continua sendo do piloto. Se ele receber inclusive uma autorização que ele julgar incorreta, ou que põe em risco a navegação aérea, ele deve confirmar com o controlador ou solicitar instruções complementares. Então ele deve dizer: “Olha, o plano de vôo prevê mudança para 36 mil pés. A Aeronáutica diz que aqui é mão dupla. Eu permaneço a 37 mil?” Naquele momento o controlador teria dito: “Não, você deve descer a 36 mil”, porque ele veria que aquilo não seria possível. Por esse motivo, nós imputamos ao piloto a culpa pela não observância do plano de vôo. A vetorização radar é uma outra prestação de serviço de controle do



espaço aéreo, em que o controle é todo do controlador. Então, o piloto está ali para obedecer o que o controlador disser para ele. Ainda assim se ele julgar que o controlador está sendo negligente, ultrapassando uma norma, ele deve questionar, solicitar um complemento: “*É isso mesmo, está correto?*” Então, finalizamos julgando a conduta do piloto culposa pelo descumprimento dessas normas citadas. Em relação a aeronave Gol, o plano de vôo dela previa 41 mil pés descendo de Manaus até Brasília. Então estava uma altitude correta, de acordo com a carta aeronáutica, que seria um nível ímpar de altitude. Não há nenhum erro nisso aí. Porém, o piloto da aeronave Gol, pediu para mudar a autorização para 37 mil pés. Então ao decolar, ele resolveu, acho que ele achou, deve ter algum motivo que desconheço, talvez por uma economia de combustível, decidiu mudar para 37 mil pés. Também correto, porque são níveis ímpares descendo. Podemos concluir que se ele tivesse seguido nos 40 mil pés ele não teria encontrado com o Legacy, mas aí já é uma questão mais... talvez até de fatalidade, essa mudança. Então, nada temos a dizer de qualquer inconformidade em relação ao plano de vôo. Eu acho que questão de vôo estaria resumida nisso daí. A segunda etapa seria a análise de *transponder* e TCAS. Os nossos peritos foram muito felizes aqui ao explicar o que seria um *transponder*, o que seria um TCAS, para que serve esses equipamentos. De qualquer forma, o *transponder* é um equipamento fundamental para uma aeronave que voa num espaço aéreo como o Legacy e o Boeing que estavam voando em altas altitudes, principalmente no espaço aéreo em que a distância entre uma aeronave e outra é muito próxima. É o chamado espaço RVSM. Então é necessário esse equipamento *transponder*, que vai para... Ele serve para uma aeronave comunicar-se com a outra, ou seja, uma aeronave enxerga outra aeronave, enxerga inclusive se a outra... qual a posição da outra aeronave, qual altitude da outra aeronave, e ao mesmo tempo passa esses dados para o controle de espaço aéreo. Então o controlador ele tem condições de enxergar aquela aeronave e saber: “*Olha, essa aeronave está a 36 mil pés, agora passou para 37*”, porque o *transponder* está o tempo todo trocando informações. Idem, o piloto está vendo: “*Olha, tem aeronaves à minha direita, à minha esquerda a tantos metros*”. E TCAS é o equipamento anticollisão, que é o equipamento, que funcionando junto com o *transponder*, ao receber uma informação do *transponder* de que há aeronave muito próxima, ela vai dar um aviso. Se essa



aeronave estiver tão próxima a ponto de significar um risco de colisão, ele vai dizer ao piloto o que o piloto tem que fazer: “Piloto, desligue o piloto automático e vire à direita imediatamente”. O piloto vai fazer isso. É o que teria acontecido se o Legacy estivesse com o *transponder* e o TCAS funcionando, porque o equipamento iria dizer para o piloto... primeiro ele ia emitir um sinal sonoro de tráfego, um tráfego próximo, em seguida ele já ia aí, sim, quase que apitar mesmo e mandar o piloto manobrar imediatamente para a esquerda ou para a direita, ou descer ou subir, e aí com isso evitaria o acidente. Esse *transponder* e TCAS foram retirados da aeronave, foram submetidos a um exame no fabricante, juntamente com o equipamento de rádio, por parte da Aeronáutica. A Aeronáutica levou até o fabricante, o fabricante examinou e recebemos o resultado de que ele não apresentava defeito naqueles exames feitos nos Estados Unidos. Os nossos peritos então examinaram a caixa-preta também e não constataram nenhum registro de defeito no *transponder* e TCAS. Registraram, sim, momentos em que ele não funcionou; agora, não defeito. Porque quando há um defeito elétrico lá, segundo os peritos explicaram, fica registrado lá num — não vou nem usar o termo, não sou engenheiro, ficaria ruim eu usar o termo, mas fica registrado num determinado parâmetro de vôo aquela falta de alimentação do sistema. Então, partimos do pressuposto de que estes equipamentos estavam funcionando. Mais um ponto constatado na caixa-preta. Em nenhum momento houve qualquer alerta por parte da aeronave, do TCAS, de que havia um tráfego essencial, um tráfico perigoso, de que havia o risco de colisão. Por isso nós chegamos a mais essa conclusão de que o equipamento estava realmente desligado. Para uma aeronave voar naquela altitude em que estava o Legacy é fundamental e obrigatório o funcionamento do *transponder* e TCAS. Caso esse equipamento não esteja funcionando, o piloto deve imediatamente comunicar o centro, e vai ser cancelado o vôo naquelas condições. Então o controlador vai ter que tomar algumas providências de separar aquela aeronave. Ele vai cancelar o vôo chamado RVSM, que é o vôo em que as aeronaves estão a essa distância reduzida uma das outras. O *transponder* funcionou bem, até um pouquinho depois de Brasília, salvo engano 50 milhas náuticas depois de Brasília. Então ele veio perfeitamente funcionando. A partir de Brasília, ele então passa a não ser mais captado e aí só volta a ser captado após o choque. Para nós, o fato de ele estar funcionando até Brasília, de ter voltado



a funcionar logo após o choque, de ter sido programado um código de emergência pelos pilotos após o choque, de ele ter sido captado também após o choque pelo radar do controle de espaço aéreo, significa que ele foi desligado. Isso, aliado ao fato de que não foi apresentado defeito, segundo a análise feita nos Estados Unidos, e pela caixa-preta também não consta, concluímos que houve um desligamento involuntário, não intencional desse equipamento, durante aqueles cerca de 50 minutos em que ele ficou desligado ali. Nós estamos dizendo “desligamento involuntário” pelo seguinte: primeiro, o desligamento de TCAS e *transponder* naquela altitude significa praticamente suicídio, porque você não estará vendo nada à sua frente, você não vê naquela altitude, então você estaria colocando em risco a sua própria vida, o que não é razoável esperar de uma situação como aquela. Segundo, há um dialogo dos pilotos tão logo ocorre o choque, em que eles dizem que o TCAS... Um pergunta para o outro: “*O TCAS está ligado?*” O outro diz: “*Não, o TCAS está desligado*”. Ou seja, é uma constatação que não foi preordenada, eles constataram depois. Nesse momento então, segundos depois o *transponder* passa a ser captado. Significa que eles constataram que estava desligado e religaram imediatamente, inclusive colocando no código de emergência. Além disso, ao chegar na Base Aérea do Cachimbo, o piloto foi interrogado, por telefone, pelo comandante do CINDACTA IV, e o comandante perguntou por 3 vezes, e perguntou por 3 vezes por que chegou a ficar um pouco espantado. É aquela... Se ele ficasse satisfeito com uma resposta dessa uma vez só, não teria perguntado a mesma coisa 3 vezes. “*O TCAS estava ligado?*” O piloto falou: “*Não, estava desligado*.” Ele tentou de novo. “*Tem certeza, estava desligado?*” O piloto respondeu duas vezes que estava desligado. Então, naquele momento, acho que talvez pego de surpresa, ele foi sincero e disse que estava desligado. E depois ele já muda a conversa: “*Não, na verdade*”... Depois, na quarta vez perguntado, ele fala que estava ligado. Eu acho que talvez ele tenha percebido que aquilo ali poderia ser um problema e mudou a versão. Mais uma questão que nós podemos dizer que os pilotos não estavam observando que o *transponder* e o TCAS não estavam funcionando. Existe uma tela de um equipamento chamado MFD, é uma tela multifunção, que são páginas que podem ser vistas ali pelo piloto. Então ele tem seleções do que ele vai estar vendo. Uma dessas telas é tela do TCAS. Então ali, sim, ele vai poder ver num quadro,



assim, os tráfegos que estão vindo, que estão indo, então ele vai ter uma visão do espaço aéreo a sua frente ali. Inclusive ali vai mostrar se o TCAS está desligado, porque ele não vai estar vendo nada, na verdade, quando ele deveria estar vendo alguns tráfegos. E também tem um dizer lá: “*TCAS desligado*”, se estiver desligado. Essa tela, segundo registro da caixa-preta, e repito o laudo pericial, não foi selecionada para o TCAS. Desde a decolagem até o momento do choque ela não ficou visível para o piloto. Portanto, nem piloto nem co-piloto selecionaram a tela do TCAS em nenhum momento. Logo após a colisão, a tela do TCAS então passou a ser selecionada. O que significa? Eles passaram a estar preocupados com o tráfego ao redor, então já voltaram, botaram o MFD na tela do TCAS. Então temos várias ações dos pilotos logo após o choque: ligar *transponder*, ligar TCAS, colocar o TCAS na tela, digitar código de *transponder*. Por isso, nós concluímos de que o equipamento estava desligado e que o desligamento pode ser imputado aos pilotos. Para terminar essa questão de TCAS e *transponder*, o diálogo dos pilotos foi muito claro. “*TCAS off*”. *The TCAS is off, the TCAS was off*”. É isso que eles falam. E *TCAS off* é uma condição que aparece no visor: “*TCAS off*”, não é TCAS estragado, não é TCAS em falha, não é ausência. Então, está lá, é uma nomenclatura técnica. Então o piloto não pode agora querer dizer que ele estava querendo dizer outra coisa, que o TCAS estava funcionando mas não apresentou alerta, como os advogados fizeram a petição para nós nesse sentido, que o *TCAS off* não seria *TCAS off*, seria outra coisa. Mas aí fica difícil, porque *TCAS off* está lá nos manuais: *TCAS off*, é TCAS desligado, e ponto final, não tem como dar outra direção para isso. Eu acho que teria resumido essa questão *TCAS transponder*. Terceiro ponto, falha de comunicações. É fundamental num vôo a comunicação entre controle de espaço aéreo e piloto, é óbvio, as instruções são passadas através do rádio. E a aeronave ficou quase 60 minutos sem estabelecer comunicação bilateral com os centros de Brasília e Manaus. Sessenta minutos numa aeronave que está a 800 quilômetros por hora é muito chão. Então para isso há uma previsão de normas que devem ser seguidas, caso haja falha de comunicações. O que acontecia? Uma hora era o piloto que tentava falar com o Centro, o Centro não ouvia. Outra hora era o Centro que tentava falar com o piloto e o piloto não ouvia. Então pode-se dizer que eles ficaram sem comunicação nenhuma durante esses 60 minutos. A norma diz



que, caso falhe a comunicação, deve o piloto prosseguir, conforme o plano de vôo em vigor, até o limite da autorização dada. E se esse não for o destino — ou seja, Manaus — continuar o vôo de acordo com o plano de vôo apresentado, e acionar o código 7600 no *transponder*, que é o código de falha de comunicações. Então, nós consideramos que eles descumpriram essa norma aeronáutica de, em caso de falha de comunicações seguir o plano de vôo e acionar o código 7600 no *transponder*. Mais uma oportunidade que eles teriam para ver que o *transponder* estava desligado, porque ao acionar o código 7600, eles iam ter que automaticamente ligar o *transponder* antes de digitar o código. Então seria mais uma oportunidade para evitar o acidente. Então, basicamente foram os 3 eventos que a gente considerou como descumprimento de normas por parte dos pilotos americanos. A questão do controle do espaço aéreo, eu prefiro, quando vierem algumas responder, a gente responder. Eu acho que seria a nossa... Bom, só para finalizar, por conta disso, então, os pilotos foram indiciados por crime culposos, e não crime doloso. Não havia nenhum indício de que eles intencionalmente quiseram descumprir normas do tráfego aéreo, colocando em risco a sua própria vida, não é? Era grande a chance de eles terem até morrido nesse acidente junto com os seus patrões, os donos da empresa aérea, que estavam na aeronave. Os pilotos são profissionais experientes, têm família, mas ninguém ia pensar que eles queriam... estavam ali para cometer um suicídio, não é? Então, a questão foi realmente uma falha culposa, e o inquérito foi encerrado na semana passada e enviado ao Ministério Público, que deverá tomar a decisão ou de denunciar os pilotos ou de pedir novas diligências, ou até mesmo de arquivar o inquérito, caso entenda que não ocorreu crime nenhum. Então, acho que esse seria o resumo que eu poderia fazer aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Bom, nós agradecemos a exposição a V.Sa., parabenizando-o pela precisão e pelo didatismo da exposição, e vamos passar agora à parte da inquirição. Então, em primeiro lugar terá a palavra o nosso Relator, por um tempo indeterminado; em segundo lugar, a primeira autora do requerimento, que é a Deputada Solange Amaral; e em terceiro lugar, o outro autor do requerimento, que é o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, para um esclarecimento.



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

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O delegado esclareceu que a razão pela qual ele está querendo manter a pecha de reservado, no relatório dele, seria a mera citação dos nomes dos controladores que estariam de plantão no dia do acidente. Essa informação, para esta CPI e até para o público, é uma informação que pode ser de domínio público. O relatório já pertence a V.Exa. O inquérito não tem a chancela de sigiloso. Eu indago a V.Exa.: por que não distribuímos normalmente as cópias do relatório, já que ele pertence a esta CPI e não contém informação que por esta CPI seja considerada sigilosa?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Veja bem, Deputado, V.Exa. faz uma observação que é pertinente, e eu proponho então, após esta reunião, nós nos reunirmos para decidir sobre isso, mas a minha posição foi a seguinte: o delegado me apresentou o relatório, com o carimbo de reservado, e naturalmente eu não queria assumir a responsabilidade sozinho de dar publicidade a um documento que é reservado, e o procedimento regimental é esse. Quer dizer, um documento sigiloso, reservado, como, por exemplo, a quebra de um sigilo bancário de uma pessoa, o seu sigilo telefônico, esse documento fica acessível a todos os membros da CPI, mas não fica acessível ao público em geral. Então, foi essa a minha posição; mas, se for só a questão do nomes, nós poderíamos inclusive, se fosse o caso, chegar à conclusão de suprimir esses nomes e distribuir o inquérito.

O SR. DEPUTADO NELSON PELLEGRINO - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pela ordem, Deputado Nelson Pellegrino.

O SR. DEPUTADO NELSON PELLEGRINO - É só para... ao encontro da questão de ordem do Deputado Eduardo Cunha, prevalecendo essa tese de que o relatório é reservado, ele ficaria só para consulta na Secretaria, ou ele seria distribuído para os Deputados, com a responsabilidade individual de cada um não poder divulgar o conteúdo dele? Ele ficará só para consulta na Secretaria, ou vamos receber uma cópia, com a recomendação de que ele tem um caráter reservado?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como está agora, foi a decisão da Presidência, ele ficará somente na Secretaria, à disposição dos Parlamentares para consultá-lo. Mas, se depois de tudo acordamos e chegarmos à



conclusão de que o que é realmente sigiloso é apenas o nome dos controladores, aí podemos até fazer um acordo de distribuir todo o inquérito sem o nome desses controladores. Podemos até chegar a essa conclusão.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O próprio Delegado Dr. Renato Sayão disse que apenas os nomes eram sigilosos. Foi a fala própria dele. Então, isso nos leva a concluir que o resto do material pode ser distribuído aos Deputados, e isso seria muito importante para analisarmos com mais calma e atenção esse material.

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

O SR. DEPUTADO BETO MANSUR - Só uma questão: eu acho importante o que a gente está discutindo, Sr. Presidente, até porque outros fatos já ocorreram não no Brasil, mas em outras partes do mundo, de familiares acabarem matando controladores. Isso já ocorreu. Então, eu acho até que nós precisamos preservar o nome dessas pessoas, até eles serem julgados. Eu acho pertinente que nós tenhamos esse documento, para que a gente possa estudar, aprofundar o nosso estudo. Se o delegado levanta a questão de que somente os nomes dos controladores têm que ser preservados, que se tire o nome dos controladores desse relatório e que se entregue para os Parlamentares, para que a gente possa estudar tudo aquilo que foi feito pela Polícia Federal.

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

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Questão de ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Apenas para reforçar a posição de V.Exa. no sentido de que conduzamos da forma que está colocado; posteriormente, com prudência, façamos uma conversa, uma reunião, depois de verificar o documento, sem nenhum açodamento, porque essas coisas têm que ser tratadas com muito cuidado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perfeitamente. Pois então vamos começar a inquirição da testemunha. Com a palavra o Relator, pelo tempo que julgar necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Muito obrigado, Sr. Presidente. Bom-dia a todos e a todas. Agradeço aqui, já, de antemão, a presença ao Delegado Renato Sayão, dizendo que a iniciativa de convidá-lo para ser o primeiro a depor, dar o seu depoimento nesta CPI, foi exatamente primeiro pela importância que o acidente da Gol traz ao processo investigatório desta CPI. Se é verdade que nós entendemos que o acidente com o avião da Gol não foi o elemento principal do estabelecimento desta crise no setor aéreo, que nós vivenciamos nestes últimos meses, ele é um sintoma dessa crise, e pode se colocar como sendo um sintoma forte desta crise que nós enfrentamos. E portanto o interesse desta Comissão Parlamentar de Inquérito é o de poder, a partir do fato do acidente envolvendo o avião da Gol e o Legacy, estabelecer as conexões que efetivamente possam nos dar os caminhos para identificar as causas, as responsabilidades, e principalmente poder apontar sugestões que possam alterar, mudar todo o sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro. Então, eu queria — e aí se reveste, é claro, de uma importância, Delegado Renato Sayão, a sua presença aqui, porque o senhor fez todo o processo investigatório, teve um contato direto com todo o processo de investigação e de análise dos dados da caixa-preta, das informações que permearam esse processo de análise, enfim, acerca do acidente envolvendo o avião da Gol. É claro que os nossos questionamentos... Como nós não tivemos também acesso ainda aos documentos, e esta é a primeira audiência que nós estamos realizando com esta característica de oitiva, e como nós ainda não tivemos tempo hábil de receber todos os documentos que esta CPI já pediu, inclusive um novo, que teremos de pedir — e esta é minha primeira pergunta, que eu vou formular —, por consequência, por nós não termos essas informações, por não termos tido também acesso ao seu relatório, talvez muitas das perguntas e dos questionamentos que nós venhamos a ter que fazer sobre o processo venham posteriormente, depois que nós olharmos os documentos, tivermos acesso ao relatório de vossa pessoa propriamente dito. Mas nós vamos aqui, de qualquer forma, fruto da sua explanação e do acúmulo que nós tivemos sobre a matéria neste último período, fazer alguns questionamentos. Eu



começaria com algumas perguntas de ordem mais prática, e depois, portanto, alguns questionamentos mais de fundo, em relação ao acidente em si. Não sei se faço duas ou 3 perguntas e você responde, ou se faço todas as perguntas e você responde-as depois e anota. Não sei qual é, Presidente, o melhor procedimento aqui. Talvez eu faça duas ou 3 perguntas e você já imediatamente responda, para que a gente possa ter uma informação melhor. Primeiro, você deu aqui uma informação de que os pilotos, apesar de terem ficado 75 dias no Brasil, não se manifestaram diretamente no inquérito, ou seja, eles se manifestaram por meio dos seus advogados, e portanto não foram ouvidos diretamente. O primeiro questionamento que eu faço é: eles foram intimados pela autoridade policial e no momento da sua intimação não compareceram, ou ao comparecerem não prestaram nenhum tipo de esclarecimento? Segundo, porque é que, mesmo eles não tendo se pronunciado, foi disponibilizada a sua saída do Brasil, do País, sem que houvesse um posicionamento sequer em relação aos pilotos, e mesmo antes de se ouvir a caixa-preta, de se ter as informações sobre a caixa-preta? Isso significou que nós não tivemos inclusive o direito do contraditório às informações que nós obtivemos da caixa-preta, inclusive dos laudos técnicos que foram produzidos pelo Instituto Nacional de Criminalística. Então, o primeiro questionamento que eu lhe faço é exatamente este: por que os pilotos não foram efetivamente ouvidos diretamente, se é que isso realmente aconteceu, e por que a autoridade judiciária não convenceu o Judiciário, não convenceu o Tribunal, e tal, a manter a presença dos pilotos aqui até que se pudesse contrapor a sua versão e a sua posição com as informações produzidas pela caixa-preta, ou pelas caixas-pretas? A segunda questão que eu lhe pergunto: é possível que nós tenhamos acesso aos laudos periciais? E eu queria que o senhor já nos informasse aqui, de antemão, os nomes dos peritos que fizeram esse laudo pericial, porque eu acho que eles devem ser, em alguma medida, também ouvidos por esta Comissão. A terceira pergunta que eu gostaria de lhe formular aqui, gostaria que o senhor repetisse para nós: a responsabilidade pela condução das aeronaves é dos pilotos, e isso foi muito bem colocado aqui pelo senhor, Delegado Renato. Eu quero lhe perguntar isso de novo: toda a responsabilidade pela condução do vôo é dos pilotos? Isso está claro na legislação, essa questão? Ou seja... Por que eu pergunto isso? Porque em alguma medida, na



sua intervenção, você disse que fez algumas considerações sobre a responsabilidade dos controladores, ou tem... Em recortes, em jornais que nós... Ouvimos que havia responsabilidades também que deveriam ser analisadas, do ponto de vista dos controladores; inclusive, na sua afirmação, você diz que não cita os controladores porque é uma questão de segredo de Justiça, e preferia não citar os nomes, o que nós acatamos. Onde ficaria a responsabilidade dos controladores nesse caso específico, se a responsabilidade pela condução do avião, dos aviões, é inteiramente dos pilotos? E há uma última pergunta, ainda dessa questão, porque me deu aqui uma curiosidade de saber se existem cálculos sobre esse tempo do choque, essa identificação que poderia ser vista, e se haveria condições de se evitar esse choque, do ponto de vista visual. As aeronaves que andam... elas estavam na mesma via, não é? E é claro que, com a velocidade que elas vinham... se essa possibilidade... era possível... Eu já andei várias vezes em aviões menores, e nós tínhamos sempre... quando você tem a possibilidade de enxergar alguma aeronave lateralmente, essa possibilidade é visual. Você consegue enxergar uma aeronave, mesmo andando em alta velocidade, na sua lateral, ou na sua... Bom, de frente... É claro que nós temos todo o tema da velocidade. E quais eram as condições meteorológicas na oportunidade e tal, em que aconteceu esse acidente? Eu faria essas perguntas, depois eu tenho outras perguntas aqui, do ponto de vista mais técnico.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom, é...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o depoente para a resposta.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, os pilotos foram intimados para serem ouvidos e de fato compareceram perante à autoridade policial, porém, naquela ocasião, usaram do direito constitucional de permanecerem calados. Então, as perguntas foram elaboradas e apresentadas. Foram feitas todas as perguntas, um termo de interrogatório completo, porém a resposta foi sempre: "*Reservamo-nos o direito de permanecer calados*". A alegação era de que não concordavam com o fato de estarem sendo iniciados. Queriam ser vistos como declarantes, e não já como alguém sobre quem recai algum indício de culpa. Então, como eles não concordaram, preferiram não esclarecer nada. A oitiva dos pilotos demorou a ser



feita pelo seguinte: a Polícia não tinha o material necessário para fazer o interrogatório dos mesmos. Nós não tínhamos o conhecimento da caixa-preta, dos dados em caixa-preta, dos dados de radar, e eles já estavam há mais de 60 dias no Brasil. E com a demora em se decidir qual a Justiça competente, a Aeronáutica também não nos passou o material, foi demorando esse processo, e eles recorreram ao TRF da 1ª Região, que julgou inexistir qualquer norma que permita a retenção de cidadãos estrangeiros no País sem uma... um decreto de prisão. E como não tinha nada para se decretar uma prisão, tanto é que a conclusão aqui é de crime culposos, sujeito à detenção, então nem caberia prisão preventiva num caso como esse, nem temporária; então, o TRF disse que era ilegal a retenção dos pilotos aqui e os liberou por conta disso, pela ausência de lei que permitisse retê-los, e porque o caso ainda ia demorar para ser esclarecido. Prova disso é que o laudo pericial — repito, 90% da conclusão do inquérito está nesse laudo —, ele só foi entregue para nós agora, no mês de abril. Eu acho, então, que está esclarecida essa questão, não é? E em relação aos peritos, são 2 peritos, chamados Conrado Prioli Duarte e Marcelo Américo, um deles lotado em Santa Catarina, o outro lotado aqui em Brasília, que foram os responsáveis pela análise de todo o material e pela elaboração do laudo pericial, que eu considero que foi muito bem feito. Em relação à responsabilidade de pilotos...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Da Polícia Federal. São pilotos da Polícia Federal, peritos criminais federais. Em relação à responsabilidade dos pilotos, é evidente que o controle de espaço aéreo é um serviço prestado pela União, não é? Então, pode daí surgir, sim, o cometimento de uma falta, como qualquer servidor público pode cometer no exercício de suas funções. Agora, por si só, a conduta dos pilotos, para nós, por si só, já foi causa suficiente para o acidente. Então, o descumprimento daquelas normas que nós citamos aqui já, independentemente da conduta dos controladores, já seria falta grave — não é? — dos pilotos, ou seja, já seria uma causa do acidente. Mas há, sim, responsabilidade do controle de espaço aéreo, que deve evitar o acidente. Então, eles estão ali para até mesmo corrigir uma conduta indevida, inadequada, de um piloto, não é? Se o piloto falha, o controle tem



que tomar suas providências. Então, é... pode-se dividir a culpa do acidente entre a falha do serviço de controle de espaço aéreo e a navegação dos pilotos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O questionamento sobre as condições meteorológicas e a visualização...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, a...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu até complemento a pergunta: quer dizer, haveria alguma forma de a aeronave Gol visualizar o Legacy, estando ele com o *transponder* desligado, ou não?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Para que o TCAS funcione, ele tem que... ele só pode se comunicar com outros equipamentos semelhantes que também estejam em funcionamento. Então, não adiantava nada o Gol estar com todo o seu equipamento ligado, funcionando, porque ele ia... o *transponder* ia interrogar um outro *transponder*, mas o outro estava desligado. Portanto, não ia haver resposta. Tem que ser... é bilateral essa comunicação dos *transponders*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E visualmente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Quanto à visualização, se era possível ou não, eu não tenho condições de responder isso. Isso não foi abordado no laudo, nós não questionamos isso, e... talvez se perguntar para algum piloto que voe nessa altitude, talvez possa responder. Eu não tenho condi... conhecimento suficiente para informar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nem as condições climáticas na oportunidade?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - As condições climáticas, segundo consta, eram boas. Eram condições boas. Não era tempestade, então, estava um céu limpo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está o.k. Uma outra pergunta, ainda desse aspecto: a aeronave Legacy ainda se encontra no Brasil, e nas condições da avaria após o acidente, ou ela já foi liberada?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, a aeronave permanece, desde o dia do acidente, na Base Aérea da Serra do Cachimbo, à disposição do CENIPA, que dela retirou os equipamentos fundamentais, que foi o TCAS, o *transponder*, a radiocomunicação e a caixa-preta, para envio aos Estados Unidos e ao Canadá. Há um plano já de recuperação dessa aeronave. Esse plano foi aprovado pela Justiça



do Distrito Federal, numa ação em que os familiares pedem o arresto daquela aeronave para fins de indenização. Então, a aeronave vai servir para indenizar, se... caso sejam — não é? — julgados culpados, indenizar famílias. Então, a aeronave passará por uma manutenção a ser feita pela EMBRAER, juntamente com a empresa ExcelAir. Então, ela está ainda do jeito... está avariada ainda.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Outra pergunta, que ainda está relacionada à sua explanação, que diz respeito ao tema da comunicação com o controle do espaço aéreo: existe uma... Se se levou em consideração isto: existe uma obrigatoriedade de o piloto se comunicar com o controle do espaço aéreo, ou alguma regra que diz que de tantos em tantos minutos essa comunicação precisa ou deve ser estabelecida? Porque, na informação que o senhor prestou, o senhor disse que ficaram cerca de uma hora sem que houvesse essa comunicação. Então, se há algum regramento que diga que a torre precisa se comunicar com os aviões que estão no curso, ou que o avião, o piloto precisa se comunicar com a torre, eu queria que o senhor dissesse se existe algum regramento em relação a isso, que possa estabelecer que tenha havido uma falha de comunicação mecânica, mas também uma falha de comunicação pessoal, então, nesse caso.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom, existem os pontos de notificação compulsória, como eram o ponto Brasília e o ponto Teres, que são alguns pontos que são colocados como auxílio à navegação na carta aeronáutica, não é? E eu falo assim como... vou falar como leigo, também, que é um conhecimento superficial do assunto, obtido só durante essa investigação, vez que eu não sou piloto, não é? Não fiz nenhum curso específico nessa área. Então, existem os pontos de notificação compulsória, em que o piloto deve comunicar-se com o centro de controle de espaço aéreo. Teres era um deles, porque justamente lá previa-se uma mudança de nível. Então, essa mudança de nível deveria ser solicitada ao órgão de controle de espaço aéreo. Então, isso é feito através do rádio. Então, são pontos em que a aeronave tem que falar. Brasília era um outro, tanto é que houve essa comunicação, embora falha, mas houve, não é? Então, são esses pontos. Havia, sim, uma comunicação, uma exigência de em determinados pontos haver comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. Continuando aqui: segundo o Comitê Nacional de Segurança de Transportes dos Estados Unidos, o NTSB, o



sistema anticollisions do Legacy não estava funcionando corretamente, e os computadores de bordo não notificaram os pilotos em relação à falha apontada. Essa é uma análise feita por esse Comitê Nacional de Segurança dos Estados Unidos. No curso do inquérito, o senhor considerou essas afirmações? O senhor teria conhecimento das premissas que levaram a essa afirmação? Quais as evidências consideradas no inquérito que inadmitiram as afirmações desse sistema de colisão? Eu sei que o senhor já colocou, já afirmou, mas eu gostaria que isso fosse repetido à luz desse documento que chegou, inclusive, a esta Comissão Parlamentar de Inquérito, e que trata sobre esse posicionamento desse Comitê Nacional de Segurança de Transportes dos Estados Unidos

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bem, na época eu li talvez umas 3 notícias a respeito dessa conclusão desse Comitê, e em 3 jornais diferentes. Somente em um deles eu acho que estava a versão correta do que disse essa organização aí. Na verdade, a organização não poderia ter dito que aquele equipamento daquela aeronave Legacy estava com defeito. Por que? O contrário é que está no inquérito. A CENIPA levou esses equipamentos até os Estados Unidos; foram examinados nos fabricantes; os fabricantes disseram que os equipamentos estavam... não apresentavam defeito. Então, o que nós temos é a informação do CENIPA, obtida em testes nos Estados Unidos, de que o equipamento não está com defeito. A notícia que eu reputo mais correta, que foi dada, é de que essa organização aí está questionando a forma como esse equipamento transmite aos pilotos que o *transponder* e o TCAS não estão funcionando. Então, é... eles.. eu acho que eles não queriam dizer que aquele equipamento do Legacy estava com defeito e portanto ele não avisou no momento do choque. Mas não, é que o equipamento, do jeito que é hoje, ele não traz um aviso de quando ele é desligado. Por exemplo, ele está funcionando até Brasília; se o piloto — para desligar, bastaria apertar 2 vezes um botãozinho quadrado, desse tamanhinho assim, que fica num comando ali — , se ele, sem querer, duas vezes apertou ali e desligou, em pleno vôo, não deveria o sistema dar um alerta sonoro, de *transponder* desligado? Olha, isso aí é uma coisa séria, você está desligado em plena... a 37 mil pés, o TCAS e o *transponder*. Então, isso tem que ser dado um aviso, e hoje não há. Aparece apenas um pontinho, é... nas telas, lá, escrito bem pequenininho, assim: TCAS *off*, bem... em branco. Então, o



que eu acho que essa organização questiona é o equipamento em si. Esse equipamento não traz hoje um alerta suficiente para o piloto, de que houve um desligamento, ou por defeito, ou até mesmo por erro do piloto, não é? Então, para nós o equipamento do Legacy tanto estava funcionando que, logo após o choque, tudo voltou, tudo foi programado certinho. Segundos depois: ó, constatado, está desligado, já ligaram, programaram o código de emergência, colocaram na tela do TCAS, e por aí vai. Ele passou a ser captado pelo radar. Então, já é o contrário, os indícios são de que esse equipamento estava em perfeitas condições.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, se V.Sa. me permite também fazer uma outra pergunta, relacionada aqui ao *transponder*, ao TCAS e ao comportamento dos pilotos: o que leva a essa afirmação de que os pilotos não teriam desligado os equipamentos de forma premeditada, ou por vontade própria, não é? Esses equipamentos. Quer dizer, qual a... Só a degravação das caixas-pretas, a conversa, a rapidez como eles ligaram depois, o equipamento depois do acidente... Quer dizer, teria algum motivo para os pilotos desligarem esse equipamento? Porque circulou muito, durante as investigações, pela imprensa, pelos jornais, que eles estariam fazendo testes, que poderia ser utilizado isso para fazer algum tipo de manobra que testasse o avião, que se poderia estar tentando fugir de algum controle do espaço aéreo. Enfim, há alguma afirmação? Depois chegou a se dizer, durante a semana, que V.Exa. teria se baseado no fato de que eles estariam fazendo cálculos num *laptop* sobre o painel, e que isso teria sido o motivo de se ter desligado o *transponder* e o TCAS. Quer dizer, são 2 aparelhos diferentes, os 2 não têm relação um com o outro. Quer dizer, os 2 foram desligados de forma simultânea no mesmo acidente, na mesma oportunidade? Quer dizer, como é que são essas informações? É isso mesmo que... Isso não foi levado em consideração para análise? Como o senhor encara essa situação, já que o seu posicionamento final foi por um crime doloso...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Culposo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...culposo, e não doloso? Exatamente. Então, isso pressupõe que não houve a intenção. Bom, mas o que reafirma e reforça essa convicção a partir dessas informações que nós tivemos? Inclusive, quando das investigações realizadas com... e dos depoimentos que se tentou ter com os pilotos,



saiu muita informação de que eles também se contradisseram. Você está dizendo que eles não falaram nada sobre o tema, mas que a própria defesa expressa contradições em relação àquilo que efetivamente ocorreu durante os momentos que antecederam o acidente e que depois procederam ao acidente. Não pode ter havido uma tentativa de ter desligado de forma premeditada esses equipamentos para fazer algum tipo de teste, algum tipo de manobra no espaço aéreo e tal, para testar o avião, a aeronave, já que era uma aeronave nova, que estava sendo naquele momento levada aos Estados Unidos?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, a hipótese levantada inicialmente de manobras, de testes etc. foi totalmente descartada no laudo pericial. A transcrição da caixa-preta feita pelos nossos peritos mostra que a aeronave ascendeu a 37 mil pés, logo após a decolagem, e assim permaneceu em linha reta até o momento do acidente. Não só não fez manobras, nem para o lado, nem para cima, nem para baixo. Ela... Foi ligado o piloto automático, inclusive é o procedimento correto para... Segundo obtive informações, para esse vôo RVSM, nessa altitude, trabalha-se com o piloto automático ligado, justamente para não ter qualquer erro de se variar a altitude. Então, ela foi reta até o local, até o momento da colisão. Então, não houve nenhuma manobra, nenhum teste, nenhuma... nada que pudesse...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Isso seria identificado pela caixa-preta, se fizesse alguma...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim. A caixa-preta registra a altitude da aeronave, ela traz até um gráfico com altitude, velocidade e posicionamento da aeronave. Então isso tudo está em gráficos dentro do laudo pericial. Então, tem um gráfico lá, mostrando a trajetória da aeronave. Então, essa hipótese está totalmente descartada. Se ela tivesse ocorrido, aí, sim, seria um crime doloso, mas não houve. Segundo, foi fundamental o diálogo logo após a colisão, em que o piloto... os pilotos constatam que o TCAS estava desligado somente naquele momento. Então, não houve nenhum diálogo anterior a esse, em que eles tivessem premeditado qualquer atitude nesse sentido. Então fica aí... o único indício que existe é desse... De eles se surpreenderem depois. Então, se eles se surpreenderam, significa que eles não preordenaram aquela atitude, não é? Terceiro ponto: não é razoável esperar-se que



num vôo como aquele, em que 2 pilotos são contratados pela primeira vez para buscar um avião da Excel, com a possibilidade inclusive de fazer novos vôos ao Brasil, e eles falavam isso durante a... falaram isso durante o vôo, de voltar para o Rio de Janeiro, de... quando tiver uma nova aeronave, não é? De querer dar uma passadinha no Rio, e tal. Então, eles esperavam fazer um vôo... estavam preocupados de fazer um vôo da melhor maneira possível, e levavam consigo os 2 donos da empresa, e não é razoável supor que iriam desligar um equipamento que é fundamental para a segurança da aeronave, para a vida deles mesmos, de maneira premeditada, não é? Seria realmente uma loucura a ser feita, e não há indício nenhum de que isso tenha sido feito de forma premeditada. E outra: o desligamento de *transponder* e TCAS é feito conjuntamente, porque os equipamentos só funcionam em conjunto. O *transponder* tem a função dele e o TCAS depende do *transponder*, mas o comando para desligar é um só.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando, ainda ficando nesse tema dos pilotos, o senhor não colocou aí... Surgiu aí uma afirmação de que os pilotos não teriam a formação adequada para a utilização dessa aeronave, que teria um procedimento padrão, determinado e tal pela legislação, para a qualificação e a formação dos pilotos para cada tipo de aeronave. O senhor teve alguma informação sobre essa questão? Isso chegou a ser analisado pelo inquérito, ou não? Essa qualificação, essa formação necessária que os pilotos deveriam ter para essa aeronave especificamente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Pelos certificados de... juntados ao inquérito, os pilotos tinham a formação necessária para voar naquela aeronave, um deles com uma experiência maior do que o outro, mas ambos passaram pelo curso necessário e fizeram o número de horas mínimo exigido pela legislação. É por isso que nós não apontamos isso aí como uma imperícia, não é? Não imputamos a eles uma imperícia porque o requisito mínimo eles tinham para pilotar aquela aeronave: fizeram o curso necessário, obtiveram certificados aqui e nos Estados Unidos, então não podemos, nesse ponto, imputar-lhes nenhuma falta.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Uma outra pergunta: o senhor teve... V.Sa. teve conhecimento, durante o processo de interrogatório e de investigação, da existência dos chamados pontos cegos no sistema de controle de



defesa do tráfego aéreo brasileiro? Em que medida isso, se foi identificado, poderia ter influenciado no acidente, a existência de pontos onde não haveria a cobertura de radar, não haveria cobertura de um sistema de comunicação eficiente, ou não se teria, enfim, condições de saber da existência ou não de uma aeronave naquele espaço? Eu lhe pergunto porque essa é uma informação que foi também amplamente divulgada, veiculada pela imprensa, pela mídia, que falou muito sobre a existência desses pontos cegos no espaço aéreo brasileiro, e gostaria de saber de V.Sa. se durante o inquérito, nas investigações, foi levado em consideração isso, se se chegou a essa conclusão mesmo, se teve maiores informações sobre essa matéria, sobre esse tema.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, parece que essa investigação desses buracos negros, eventuais buracos negros, deveria ficar a cargo de um... da Aeronáutica, se houver a instalação de um IPM para investigar a conduta dos controladores, porque isso poderia, de uma certa forma, influenciar a conduta dos controladores durante o seu trabalho, de não confiarem no sistema, de não disporem de informações suficientes para tomar atitudes. Como o nosso inquérito não analisa a fundo a questão dos controladores, somente naquilo em que poderia influenciar os pilotos, então não foi objeto de investigação a existência de falhas, de buracos negros etc. Há nos depoimentos de alguns controladores alguma menção a regiões com falha de cobertura radar e de rádio. Somente ficou ali, no depoimento dos controladores, sem uma investigação profunda do sistema da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Polícia Federal ouviu os controladores? Eles tiveram...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Foram ouvidos todos os controladores de Brasília, São José e Manaus.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mesmo não sendo... foram ouvidos para instruir o processo...?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Foram ouvidos em termos de declarações, não é? Ou seja, não estavam sendo investigados. Apenas prestaram esclarecimentos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está certo. O senhor teria, em relação ao tema do acidente aéreo... O senhor constatou aqui várias questões que foram



preponderantes, do ponto de vista estritamente daquilo que era competência da Polícia Federal nesse caso, mas o senhor teria, como comentário a esta Comissão, algum outro fato, relacionado ao acidente, que pudesse ter relação também com o acidente como um todo e contribuído para o acidente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom, embora não seja atribuição da Polícia Federal investigar os crimes militares, nós nos deparamos com algumas situações que poderiam significar falhas do controle de espaço aéreo. E eu, na condição de testemunha compromissada, não posso deixar de declarar o que está aqui no inquérito, no relatório do inquérito: que a gente acha que poderia ter sido diferente, ou seja, há atuações desconformes à norma, não é? O primeiro ponto foi aquele que nós adiantamos aqui: a ausência de uma autorização clara do plano de vôo. Não houve uma autorização de acordo com o que a norma diz, uma autorização de... limites da autorização, até que ponto aquilo ali é válido, como ficam as altitudes para os demais trechos do plano de vôo. Os controladores dizem que assim é feito, não é? Embora a norma diga que tem que ser mais detalhado, mas que a praxe é feita dessa forma. Porém, nós, ao fazermos nossas considerações, temos que nos ater não à praxe, mas ao que está na norma. Então, para nós, não houve uma transmissão correta do plano de vôo logo na saída. Não ficou claro até que ponto valia aquela autorização e como ficariam as etapas posteriores daquele vôo. Daí, poderíamos questionar o sistema quanto a isso. Segundo ponto: eu até citei o diálogo aqui; no momento em que a aeronave ingressa no espaço aéreo de Brasília, ela comunica que está na altitude de 37 mil pés e o controlador não questiona sobre a descida que ela deverá realizar logo em seguida. Então, fica-se aí durante um tempo, e o controlador teria, em tese, a visualização ali para ele. Deveria estar vendo, não é? Porque estava na tela radar que a aeronave ultrapassou os limites de Brasília já na altitude errada. Então, portanto, deveria comunicar-se com a aeronave e determinar o imediato cumprimento do plano de vôo, descendo para 36 mil pés. Mas um outro problema que nós vimos foi a perda de sinal do *transponder* na tela radar. Ou seja, a aeronave passou a não mais transmitir a sua altitude correta, e o controle do espaço aéreo, os controladores que estavam atuando ali não tomaram nenhuma providência. Então, ela ficou também... depois de Brasília até o choque,



cada vez ela foi perdendo mais sinais. Então, ela começou perdendo um sinal de radar...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O *transponder* ficou quanto tempo desligado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olhe, ele ficou de Brasília até... eu acho que dá mais ou menos uns 40 minutos, por aí. E ela foi perdendo cada vez mais sinais. Primeiro, ela perdeu o sinal de radar secundário, que é o que dá a altitude precisa. Em seguida, ela perdeu até mesmo o sinal de radar primário, que mostra onde está a aeronave, qual é aquela aeronave. Ou seja, ela praticamente desapareceu do radar. Então, ficou um ponto desconhecido lá. Não se sabia exatamente qual era aquela aeronave. E quando isso acontece, o controle de espaço aéreo tem que tomar algumas providências. Ele tem que separar aquela aeronave das demais, ele tem que cancelar a condição dela de vôo RVSM, ou seja, não pode mais deixá-la com a distância de mil pés das outras; tem que comunicar ao Centro Amazônico que havia uma aeronave com altitude desconhecida — não sabiam qual era a altitude daquela aeronave — e sem comunicações, o que é mais grave. Se estivessem sem um radar, mas tivessem se comunicado com o piloto... Mas nem comunicação havia. Então a aeronave estava simplesmente às cegas ali. Então existe a previsão do que o controle tem que fazer nessa situação: cancelar esse vôo RVSM, comunicar Manaus que havia uma aeronave em sentido contrário ao da Gol e que voava fora da altitude correta. E temos um outro problema aí também. O controlador que transferiu a aeronave Legacy para Manaus, transferiu dizendo que ela estava a 36 mil pés e que iria chamar Manaus dali a pouco. Só que ele tinha todas as informações de que a aeronave não só não iria chamar, porque estava sem comunicações — então, como é que iria chamar Manaus se não tinha comunicações? E, segundo, estava a 37 mil pés, e não a 36, como ele afirmou. Então ele passou errado. Então, essas basicamente foram... Um outro controlador também viu que o *transponder* não estava funcionando; inclusive disse que suspeitou do funcionamento do *transponder*. Mas não tomou as providências diante de falha de comunicações. E ficou assim na suspeita, sem avançar nos procedimentos de segurança. Então, seria assim: demoraram para tomar uma atitude. Essas foram as falhas principais que a gente apontou aí.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma última pergunta. Nos procedimentos de apuração dos acidentes aéreos pela autoridade aeronáutica, algumas informações são reservadas, são sigilosas — e é normal que isso aconteça, tratando-se de um acidente dessa envergadura; inclusive as informações e o conteúdo das caixas-pretas, que servem aqui como exemplo.

Eu queria que V.Sa. pudesse me responder aqui, primeiro, sobre as dificuldades que a Polícia Federal encontrou para conseguir as informações do inquérito policial, em relação à Aeronáutica ou em relação a outros órgãos públicos ou privados. Segundo, o que foi feito pela Polícia Federal para solucionar tais dificuldades? E, terceiro, há alguma sugestão que V.Sa. possa fazer a esta Comissão para que se evitem problemas dessa natureza em situações futuras, que esperamos não ocorram? Como, por exemplo, esse tema dos pilotos, que não declararam, não se posicionaram; foram inquiridos antes de se ter o conjunto das informações e foram liberados para ir embora. E sabe Deus quando...

Esta CPI está requerendo, inclusive, a presença dos pilotos — para serem investigados. Mas, pelo seu relatório, eles certamente serão. E são os principais responsáveis pelo acidente. E nós não teremos condições objetivas de obter as devidas responsabilidades em função dessa atitude. Então, que sugestões o senhor poderia nos apresentar no sentido de se evitar esses problemas que nós enfrentamos?

Então, seriam: primeiro, quais as dificuldades que a Polícia Federal teve para conseguir as informações do inquérito, tanto dos órgãos governamentais quanto dos privados? o que foi feito pela Polícia Federal para solucionar tais dificuldades? e quais as sugestões que o senhor teria a apresentar a esta CPI?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, a investigação de acidentes aeronáuticos é feita pelo Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos, ligado ao Comando da Aeronáutica. É o CENIPA, que fica aqui, onde fica o CINDACTA também. A norma internacional que vincula o CENIPA e os seus investigadores diz que tudo que eles apurarem não poderá servir para a formação de culpa. Servirá apenas para prevenção de acidentes. Então a apuração deles não é para imputar culpa a ninguém — ato doloso ou culposo. E deve ser sigilosa. Somente ao final da investigação é emitido um relatório. E, caso se constate a



ocorrência de crime, emite-se um relatório para as autoridades encarregadas de investigação e processamento. Então, logo no início, procuramos a Aeronáutica. Sempre fomos muito bem recebidos pela Aeronáutica, e não houve nenhum problema de relacionamento. Mas eles estavam obrigados por essa norma; e esta vincula os militares, que não podem repassar para a gente isso aí. Porque eles sabiam que a nossa investigação, pelo contrário, era para encontrar culpados. Então, alegaram isso aí e disseram: *“Olha, não podemos”*. Aí houve uma dificuldade secundária, além dessa negativa, que foi o fato de haver um conflito de competência, como eu disse aqui, eis que 2 juízes, estadual e federal, julgavam-se competentes. Portanto, pedimos ao juiz federal que determinasse a abertura dessa investigação para nós, que quebrasse esse sigilo. A autoridade do juiz é muito ampla. Ele tem um poder amplo de colheita de provas; então ele pode quebrar qualquer sigilo, não é? Ele pode pedir interceptação telefônica, quebrar sigilo telefônico, inclusive esse sigilo aeronáutico. Porém, o juiz não quis decidir porque a questão estava pendente de julgamento: quem era o juiz competente? Com isso, perdemos 2 meses. E o STJ, também em prazo recorde, decidiu esse conflito de competência. A partir daí não houve mais nenhuma dificuldade na obtenção da prova. A EMBRAER nos forneceu tudo o que foi necessário, e foi bastante coisa; o CENIPA nos passou tudo, também; a Aeronáutica, idem; o CINDACTA. Então, aí, as portas realmente se abriram. Sobre a questão dos pilotos... É aquela dificuldade. Porque, por própria decisão do TRF, está lá que não existe norma no Brasil que permita a retenção sem, ainda, no mínimo, um indício de cometimento de um crime. Porque, se estivéssemos, na época, diante já de... se tivéssemos indícios: *“Ah, não! Eles cometeram um ato doloso aqui.”* Aí teríamos pedido a prisão preventiva — ou temporária ou preventiva — dos pilotos. Mas não havia nenhum elemento ainda, por não termos nem acesso, não é? Como eu expliquei, demorou um bom tempo para a gente ter acesso e o laudo ficar pronto. Eu acho que... Como solucionar, se, eventualmente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles assinaram um documento se comprometendo a retornar? — os pilotos.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, eles...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existe esse documento?



O SR. RENATO SAYÃO DIAS -...assinaram um termo de compromisso de colaborar com as investigações. Agora, eu não posso precisar, porque não estou com ele aqui. E, na época, eu não participei, porque eu não estava no dia; foi um outro delegado que colheu as assinaturas. Então, se nós precisássemos... Eles se comprometeram a voltar ao Brasil. Agora, se comprometeram a colaborar com todas as investigações, a serem interrogados lá, nos Estados Unidos, sim, porque tem até um tratado de cooperação que prevê esse tipo de interrogatório. Agora, eu não posso afirmar que eles se comprometeram a voltar ao Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor teria alguma sugestão? — concluindo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, a única sugestão que eu poderia fazer é de que, se eventualmente acontecer uma outra tragédia desse tipo, ou até um acidente menor, em que possa haver alguém a ser responsabilizado, que se defina logo a Justiça competente, porque, a partir daí, a polícia vai ter a quem pedir logo uma quebra de um sigilo de uma investigação do CENIPA, e já ter logo acesso a todo esse material. Eu acho que ficou bem claro que a competência para investigar crimes cometidos a bordo de aeronaves é da Justiça Federal, e a atribuição para investigar é da Polícia Federal.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ok. Eu quero, já de antemão, agradecer ao Sr. Delegado Renato Sayão a presença, seu préstimo a esta CPI. E, Sr. Presidente, me dou por satisfeito com as perguntas que foram formuladas e respondidas. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente....

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

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, estamos aqui praticamente há 1 hora e alguns minutos ouvindo o questionamento do Relator. Queria sugerir a V.Exa. que... Entendo que é praxe que primeiro é o Relator que pergunta. Mas que se determinasse um tempo para o Relator, num primeiro momento, e se deixasse que os Deputados também participassem. Porque muitas das perguntas feitas pelo Relator alguns Deputados que estão aqui poderiam ter feito, poderiam fazê-las. Então, no final, o Relator faria as perguntas que, por acaso,



tenha interesse e que não tivessem sido feitas. Porque ficamos aqui mais de 1 hora assistindo só às perguntas do Relator. Entendo que é necessário que o Relator tenha resposta a suas perguntas, mas essas perguntas também poderiam ter sido feitas por Deputados que querem participar. Nós queremos participar. Os Deputados estão aqui para participar. Eu entendo que pode ser em razão do regulamento. Mas uma coisa poderíamos combinar: daríamos um tempo ao Relator; no final, o Relator voltaria e ficaria o tempo que quisesse. Mas ele daria também oportunidade para que todos nós participássemos desta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Continuando a inquirição do depoente, da testemunha, vamos passar a palavra à nobre Deputada Solange Amaral. Antes, recapitulando aqui, cada Parlamentar inscrito terá o prazo de 15 minutos para perguntar e para o depoente responder. Fica a critério do Parlamentar organizar seu tempo e suas pergunta. Se quiser fazer um pingue-pongue, ou se quiser, expor seu ponto de vista... Portanto, nós vamos cumprir rigorosamente o tempo de 15 minutos, porque a esta altura já temos 26 Sras. e Srs. Deputados inscritos para falar. E, evidentemente, o nosso tempo é exíguo, é limitado. Então, com a palavra a Deputada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, apenas uma pergunta.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acabou de informar que o Deputado tem 15 minutos para formular perguntas e, o depoente, 15 minutos para responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele tem 15 minutos para formular a pergunta e o depoente responder. Então o Deputado vai ter que organizar seu tempo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele pode fazer, a seu critério, o pingue-pongue, nesses 15 minutos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode fazer, a seu critério, o pingue-pongue ou pode fazer só a explanação. Chegou nos 15 minutos, nós encerramos. Por exemplo, se um Parlamentar utilizar os seus 15 minutos para formular sua pergunta...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O depoente fica calado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O depoente fica calado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, são 15 minutos que podem ser feitos através de pingue-pongue ou de explanação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Fica a critério de cada Parlamentar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Muito obrigado, Sr. Presidente

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ...contanto que ele não ultrapasse os 15 minutos.

Deputada Solange Amaral.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, questão de ordem.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para responder à questão levantada pelo nosso companheiro, Deputado José Carlos. Quero dizer, primeiro, que este Relator não abre mão de utilizar o tempo necessário para fazer as suas perguntas, até porque a responsabilidade, depois, de se apresentar o relatório, é do Relator. Agora quero, então, dizer isto: este Relator não abrirá mão de sua prerrogativa de fazer quantas perguntas forem necessárias, pelo tempo que for necessário. Mas este Relator se compromete, aqui, à medida que forem avançando as negociações e as dúvidas forem sendo sanadas, de utilizar um tempo menor, e, inclusive, combinar com alguns Parlamentares para que façam também alguns questionamentos, para que se dê oportunidade a todos de fazer seus questionamentos, sem que a gente transforme esta sessão da CPI naquilo que a gente dizia: numa tortura, então. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada Solange Amaral. São 13 horas e 4 minutos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, antes de começar a contar o meu tempo, só fazer um comentário, uma questão de ordem, Sr. Presidente.

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



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Contanto que essa questão do tempo não leve a inibir ou a sintetizar demais o rumo da nossa CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputada. De maneira nenhuma. Porque assim...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, eu tenho uma outra proposta de encaminhamento da sessão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... os primeiros inscritos tomariam o tempo dos demais inscritos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Permite-me uma outra proposta, Sr. Presidente? Não falei de tomar tempo, Sr. Presidente. Eu apenas estou tentando ajudar. Aqui o tempo é uma questão importante para os trabalhos, como também o seguimento das inquirições, dos questionamentos.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Vamos ao trabalho, Sr. Presidente!

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, permita-me uma outra proposta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A Presidência já colocou um tempo excessivo para o tempo total que nós dispomos. Se nós formos fazer as contas, cada Parlamentar tem direito a 15 minutos; e, em cada grupo de 4, já se foi 1 hora. Vamos ver que o tempo está muito exíguo.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Já se foram 10 minutos nessa conversa aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quinze minutos é um tempo bastante dilatado.

São 13 horas e 5 minutos. Com a palavra a Deputada...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, permita-me uma outra proposta de encaminhamento.

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Se V.Exa. calcular o tempo, com esses 15 minutos, que certamente serão ultrapassados porque os Deputados vão falar mais e, depois, o depoente vai querer responder...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, vão ser cortados.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Assim não vai ser possível que todos falem, porque vai se iniciar a Ordem do Dia e a CPI vai ter que parar. Então eu quero propor a V.Exa. que os Deputados falem 5 minutos, a cada grupo de 5, e o depoente tem 10 minutos ou 15 minutos para responder. Dessa maneira nós vamos oportunizar a todos que façam as suas perguntas, e não apenas os primeiros inscritos é que vão falar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada, podemos até decidir isso mais à frente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mais à frente vai ser tarde demais, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Hoje é o primeiro dia. Então vamos ficar da maneira que nós decidimos. E, se nós chegarmos à conclusão de que esse tempo é excessivo, então a gente diminuirá o tempo.

Com a palavra a Deputada Solange Amaral. São 13 horas e 6 minutos.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, quero cumprimentar o Delegado Renato Sayão e lhe fazer, inicialmente, alguns questionamentos rápidos; e, a seguir, vou fazer uma pequena leitura.

Em primeiro lugar, V.Sa. falou do IPM. Ainda não foi aberto, ainda não foi instaurado o Inquérito Policial Militar?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Até o ponto que eu sei, não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Até hoje?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Até o ponto que eu sei, não foi instaurado nenhum IPM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Esse é um limite muito importante para o desdobrar do seu inquérito, do inquérito que o senhor presidiu?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu diria que para o nosso inquérito esse IPM não é essencial, porque, como nós vamos apenas, como o Ministério Público vai apenas processar ou deixar de processar os pilotos... O IPM é importante para avaliar o outro lado da moeda, que é o controle do espaço aéreo, se houve falha ou não. Aí só com IPM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Salvo engano, só houve, portanto, atribuição de culpa aos pilotos americanos.



O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Exatamente. Até o momento, sim.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Só isso? Quase 9 meses passados da ocorrência do acidente... Acho que essa é uma primeira questão importante. Há outra. V.Sa. deve ter feito diligências externas, deve ter ido a muitos lugares, deve ter feito muitas diligências externas. Isso procede, delegado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Fui basicamente a instalações da Aeronáutica.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Quantos controladores, supervisores estavam na frente da tela-radar — expressão que a gente vai aprendendo — no momento do acidente? Quantas pessoas eram?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, normalmente é o controlador e o assistente. Agora, se a gente pegar todo o período, se for só o momento do acidente, é um controlador e o assistente; se for todo o período, passaram ali mais alguns. Talvez 5 ou 6 controladores tiveram algum contato com essa aeronave.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Esses controladores apontaram ao senhor problemas no sistema, na forma de trabalho deles?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, alguns apontaram, e se justificaram, dizendo que não confiavam muito nas informações do radar naquele espaço aéreo ali, que as comunicações de rádio muitas vezes são inadequadas naquela região. Basicamente, foi isso: queixas quanto a funcionamento de rádio, de comunicação e de informação de radar naquele setor ali.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Eu queria que o senhor me informasse se isto aconteceu: o senhor teria estado com diversos controladores naquele momento, enfim, inquirindo, investigando, sendo que um deles é alguém que teria sido punido por 3 vezes pela Aeronáutica — mas que a Aeronáutica o colocou de volta por falta de pessoal. Isso procede, delegado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu não fiz diretamente a oitiva dos controladores de Brasília; eu fiz só com os de Manaus, porque em Brasília, na ocasião, eu tinha uma licença médica, eu estava doente; então foi um colega fez essa oitiva. Mas desconheço esse fato.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor sabe... eu acho que todos... É claro que os fatos ocorridos em setembro são gravíssimos, mas eles



desnuda uma situação, falhas permanentes na questão do sistema do controle de tráfego aéreo. V.Sa., que é um delegado responsável, até falou: *“Tomara que não aconteça outro!”* Se o senhor, que mergulhou tanto nesse assunto, cogita um fato assim, o que importa muito para a nossa Comissão são as falhas permanentes, as falhas do sistema. Então eu queria ouvir do senhor se o senhor detectou... O que o senhor teria para nos colocar? O senhor já citou aqui que os controladores citaram algumas questões, o senhor relatou outras. Mas o senhor teria visto, assim, uma falha permanente do sistema, que o senhor tenha constatado? E talvez possa nos apontar correções, quer dizer, para esses órgãos, em vista de uma situação assim importante e que possa ainda estar persistindo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não houve nenhuma investigação do sistema do controle de espaço aéreo da nossa parte. O que analisamos foi a conduta individual de alguns controladores que citamos aqui como, a princípio, violadoras de normas — mas condutas individuais. Não analisamos o contexto do sistema; isso aí somente uma investigação profunda, feita pela própria Aeronáutica ou, não sei, um outro órgão, poderia trazer à tona isso daí. O nosso inquérito não chegou a esse ponto, não.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor toma avião constantemente? O senhor viaja muito?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Constantemente. Muito.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor apontou para nós aqui problemas constatados pela operação do controle aéreo. O plano de vôo podia ter sido de outra forma; a mudança de altitude não foi anotada; a perda do sinal na tela radar não motivou alerta; não houve uma comunicação de que havia avião numa altitude desconhecida; o vôo não foi cancelado. A impressão que se tem é de que o sistema aéreo foi surpreendido, como todo o Brasil, pelo fato que estava acontecendo. O senhor toma avião com tranqüilidade? O senhor se sente seguro?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu viajo com segurança e me sinto seguro; vou para cima e para baixo. Não tenho preocupação quanto a isso, não. Acredito que o que houve foi um fato tão inédito que eu teria que ser muito azarado para estar justamente numa segunda hipótese dessas, não é? Então, não tenho essa preocupação, não.



A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Delegado, do que o senhor levantou, a existência de uma aeronave a qualquer momento no espaço aéreo brasileiro com um *transponder* desligado pode se configurar — ou qualquer outra coisa, tendo em vista todas essas questões que o senhor narrou —, pode se configurar numa grave ameaça a todo os sistema do controle aéreo brasileiro. Porque o *transponder* estava desligado, e essa foi uma causa de irresponsabilidade, de negligência. Mas esse fato pode colocar em risco a vida de tanta gente. É isso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, o *transponder*... Eu penso que se alguém fosse cometer um ato ilícito, a primeira coisa seria fazer a aeronave desaparecer do controle do espaço aéreo, desligando os equipamentos; então, poderia estar no espaço aéreo sem ser vista. O *transponder* serve para isso: serve para mostrar ao controle do espaço aéreo onde está uma aeronave. Não posso afirmar agora como funciona o sistema de defesa aérea, que é feito na outra parte do CINDACTA. Aí já não sei se eles têm outro mecanismo.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E, de outro lado, um *transponder* desligado garante ou a ocorrência de um grave acidente como esse ou o desconhecimento de qualquer aeronave.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - E o sistema de controle aéreo, pelo que vimos, tem dificuldade de localizar qualquer uma dessas aeronaves.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, sem o *transponder* o sistema fica realmente com grandes dificuldades em fazer o controle efetivo daquela aeronave.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Delegado, eu vou ler aqui, para conhecimento de toda a nossa CPI, uma matéria que saiu no *Correio Braziliense* sobre 2 brigadeiros, Edilberto Sirotheau e Frederico de Queiroz Veiga, que, 4 meses antes dos problemas ocorridos no espaço aéreo, anotaram... E são questões que não são anônimas; são servidores públicos do mais alto respeito que apontaram questões muito importantes com relação ao não-investimento em segurança e controle aéreo. Então, eles falam de poucos recursos para salvamento, para combate a incêndio etc. O Brigadeiro Fernando de Queiroz Veiga aponta para a necessidade... Isso foram depoimentos junto ao Ministério Público Federal, em Minas Gerais. Eles alertam para a questão da segurança nos aeroportos, do controle



aéreo. V.Sa. teve oportunidade de convocar esses brigadeiros que ocuparam funções tão importantes na segurança e no controle aéreo?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, não foram ouvidos no nosso inquérito — principalmente pelo fato de que o nosso inquérito não era para investigar o sistema de controle do espaço aéreo; estava sim focado no episódio do acidente e nas condutas das pessoas que nele atuaram. Não era para analisar todo o sistema de controle do espaço aéreo. Como eu disse, somente uma investigação aprofundada e exclusiva para isso é que poderia dizer se o sistema é bem feito ou não, perfeito ou não. Isso não foi objeto do nosso inquérito.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O senhor estranha, como eu e talvez alguns Deputados aqui, o fato de mais de 8 meses depois de ocorrido o acidente não ter sido aberto até hoje um IPM? O senhor estranha?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu acho que, se existe ou não IPM... Eu acredito que não exista porque não foi divulgado nada nesse sentido. Pode ser que tenha. A Aeronáutica poderia dizer. Mas eu poderia falar: inquérito policial federal. Se a autoridade policial tomar conhecimento do cometimento de um crime, ela tem que ou prender em flagrante ou instaurar inquérito de ofício. Então, eu apenas poderia falar do lado da Polícia Federal. Se eu tomar conhecimento de cometimento de um fato desse tipo, eu, como servidor público...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Isso é constitucional, não é? Isso é da obrigação do servidor público.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - ...vou instaurar inquérito ou vou mandar instaurar, se sou a autoridade que manda instaurar, corregedor etc.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Vou deixar aqui também, Sr. Presidente... Sobre os fatos que estou relatando aqui, estou solicitando um requerimento de requisição desses relatórios. Já citei um dos dois brigadeiros e agora vou citar um membro do Ministério Público do Trabalho de São Paulo, o Procurador do Trabalho, Dr. Fábio Fernandes, que aponta também nessa mesma linha — de maneira preliminar aos lamentáveis fatos ocorridos — com diversos alertas. Estou falando de brigadeiros e de procuradores do Ministério Público que têm responsabilidade muito importante. Não é qualquer denunciamento, não são



simples ilações. Nós, os Deputados do Democratas, já apresentamos um pedido de solicitação desse material.

Uma outra coisa que eu queria ouvir do delegado. Já estiveram presentes aqui, delegado, diversas autoridades ligadas à questão do espaço aéreo: o Presidente da INFRAERO, o Ministro da Defesa, o Comandante da FAB, o Presidente da ANAC, sentados à mesa como V.Sa. está, e cada um falou num momento. Tema até fitas gravadas na Casa. E ficou muito claro para nós, para mim, que dediquei um tempo a assistir a isso, que havia uma completa — vamos usar o termo — desarmonia, para não falar desorganização, e opiniões contrárias sobre a gestão do espaço aéreo, militarização, não-militarização, uso de recursos, gestão etc. Ficou patente, para mim pelo menos, a questão da desorganização nessa área. Eu queria saber do senhor, que esteve com algumas autoridades também, ouviu algumas pessoas, se o senhor tem essa sensação de uma desorganização nessa área do espaço aéreo, dos investimentos nos aeroportos. Eu queria ouvi-lo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom, não foi objeto do nosso inquérito a investigação do funcionamento dos órgãos de controle do espaço aéreo e outros afins, como INFRAERO etc. Em relação à Aeronáutica, conheci o CINDACTA I, o CINDACTA IV. E esses órgãos que eu conheci — o CENIPA também — me pareceram órgãos, à primeira vista, de primeira linha. Então, a impressão que eu tive da Aeronáutica foi muito boa. Não conheci os outros órgãos que V.Exa. citou. Então posso falar a respeito da Aeronáutica, de uma impressão pessoal que eu tive muito boa da organização dos CINDACTAs, de como as coisas funcionam lá. Então, eu não tenho como dizer nada além disso.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O meu tempo já está... Eu estou me mantendo rigorosamente no meu tempo, Sr. Presidente. Nós também estivemos na Aeronáutica ontem. Fomos muitíssimo bem-recebidos, evidente. Mas é do nosso dever examinar e saber das questões. Eu queria que o senhor tentasse... O senhor é dessa área e eu não sou. Então, por que razão não se tem até hoje uma investigação, um IMP, delegado? Me diga. Tem coisa que não se pode apurar, tem que esconder? Qual é a razão de até hoje não existir um inquérito policial militar, que é coisa comum? Acontecem centenas todo o tempo. Qual é a razão, no seu



entender — o senhor, que é um servidor público concursado, independente e autônomo, delegado.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não sei por que não tem; apenas penso que deve existir.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Causa e espécie.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É, deve existir um inquérito policial militar, porque é a única maneira de se apurar a conduta dos controladores. Penso talvez que estivessem esperando a Polícia Federal terminar a investigação e dizer que não vão investigar os controladores, talvez para não causar uma duplicidade de investigações. Estou no terreno da hipótese, não é?

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Da hipótese.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Então, poderia ser esse...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mas a rotina é essa?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, eu nunca deparei com a situação que envolvesse assim militares e civis ao mesmo tempo. Então, não sei lhe dizer como é que isso ocorre. Eu acho que só mesmo a autoridade aeronáutica é que poderia dizer por que não foi instaurado IPM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, por hora, rigorosamente no meu tempo, agradeço a V.Exa. a oportunidade e aos meus colegas aqui presentes. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Que o cumprimento do tempo pela Deputada Solange Amaral sirva de exemplo para os demais! (*Risos.*)

Tem a palavra o nobre Deputado Eduardo Cunha, como segundo autor do requerimento, para inquirir a testemunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, em primeiro lugar, quero cumprimentar o Delgado Renato Sayão, nosso depoente de hoje, pela presença, pelas informações.

Queria informar, Sr. Presidente, que eu apresentei hoje 2 requerimentos — um deles foi até citado pelo nobre delegado: essa norma CA100. Eu pedi que a gente requisitasse essa norma, assim como também apresentei um requerimento sobre os relatórios sobre incidentes no espaço aéreo nos últimos 5 anos, para que a



gente possa ter isso aqui de subsídio, para que o nosso Relator e todos nós possamos averiguar.

Dr. Renato, em primeiro lugar, eu queria saber — vou optar pela forma pingue-pongue para que a gente possa evoluir — com quem mais o senhor trabalhou nesse inquérito? Foi só o senhor ou tinha outra autoridade policial, outro delegado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Principalmente pelo meu desconhecimento do assunto, inicialmente eu fui trabalhar no CAOP, uma divisão da Polícia Federal (Coordenação de Aviação Operacional), onde nós temos policiais pilotos, inclusive que pilotam jatos semelhantes ao Legacy, que é o jato da Polícia Federal. Aquele EMBRAER 145 tem um painel muito parecido, com funções e comandos parecidos. Então, optei por trabalhar lá. Fiquei cerca de 2 meses trabalhando lá e contei com a ajuda de um agente da Polícia Federal que tinha conhecimento do controle do espaço aéreo. Então ele pôde inclusive auxiliar na elaboração de perguntas para os controladores. E contei com a ajuda de um delegado que tem curso de piloto, curso de segurança de voo, conhecedor do assunto, e de 2 peritos criminais que fizeram um excelente trabalho, sem o qual esse inquérito não teria sido encerrado. Eu já citei o nome deles aqui. Então, basicamente, foram essas as pessoas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ou seja, o senhor, como não tinha o conhecimento específico, buscou uma equipe para tentar interagir e com isso obter a melhor eficácia do seu tempo de inquérito. Eu perguntaria ao senhor: houve a decisão de indiciamento dos pilotos no momento em que houve a sua inquirição? Por que V.Sa. não optou por antecipar um relatório preliminar com esse indiciamento sendo apresentado ao Ministério Público, para que houvesse já a denúncia criminal e com isso a gente pudesse ter evitado a saída dos pilotos do País?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Naquela ocasião do interrogatório eu não estava presente; inclusive, eu fui substituído, por mais ou menos uns 20 dias, por um outro colega. Então a decisão de indiciamento foi dele.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Quem é o colega?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - O Sr. Ramon Almeida da Silva, que já esteve aqui nesta Casa, parece-me que numa audiência pública, à época. E ele explicou essa questão. Então, foi esse colega que decidiu pelo indiciamento naquela ocasião.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, quando o senhor retornou, os pilotos já haviam saído do País?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Já haviam saído do País. Eu retornei no início de janeiro, e eles saíram logo no início de dezembro. Foi muito rápido. Eles tiveram que ser interrogados às pressas porque houve aquela decisão pela liberação. Então a oitiva deles teve que ser antecipada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Se o senhor estivesse presente, o senhor teria optado por essa forma de fazer um relatório preliminar para que pudesse haver a denúncia?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não tinha como fazer o relatório preliminar, uma vez que, num caso igual a esse, o laudo pericial é fundamental. Sem esse laudo não tem como o inquérito ser relatado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor acha que a decisão do indiciamento do seu colega foi precipitada naquele momento?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, são decisões de quem está à frente naquele momento. É ele que toma; é autonomia dele decidir. Tanto acho que ele estava correto, que referendi até os artigos que ele considerou na época, porque o laudo nada veio a confirmar culpabilidade, porém embasado em prova técnica mais bem elaborada. O problema é que eu acho que não tinha outra saída porque os pilotos iam sair naquele momento. Como é que ele ia deixar... Ele teria que aproveitar aquela última ocasião de contato com eles e fazer um interrogatório formal, porque daí em diante a dificuldade ia ser muito maior. Teriam que ir aos Estados Unidos...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas já havia a liberação no momento desse interrogatório?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Já havia. A liberação já havia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - A decisão do TRF já havia sido decidida?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Já estava tomada. O TRF concedeu 3 dias para a polícia fazer o interrogatório dele. Nós tivemos 3 dias para fazer o interrogatório, elaborar as perguntas, ouvi-los e liberá-los.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor conhece essa decisão do TRF?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - A decisão está lá no inquérito policial.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E o termo de compromisso, que eles assinaram de comparecer a todos os atos processuais, o senhor conheceu?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu dei uma lida assim, mas eu não conheço profundamente quanto... até que ponto... se eles têm que vir ao Brasil ou não. Mas tem lá o termo “colaborar”.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas está no inquérito isso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Está no inquérito isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É bom a gente conhecer para poder ver. O senhor teve acesso às degravações das caixas-pretas, não é?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Todas elas.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Há um equipamento — eu sou leigo igual ao senhor; estou tentando tomar um pouquinho de conhecimento para tentar participar melhor —, uma dessas caixas-pretas que teria os registros das alterações dos níveis de altitude. Confere isso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim. Correto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Houve alguma alteração do nível de altitude do Legacy no período em que o *transponder* ficou desligado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Nenhuma alteração. A aeronave estava no piloto automático.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele continuou a 370 e de lá não se alterou.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não se alterou. Alterou-se depois do choque quando ele foi procurar rumo para descer lá em Cachimbo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor disse que, apesar de não ter a competência, obviamente por ser uma área militar, o senhor interrogou os controladores, visitou, teve acesso ao radar no período das 2 rondas. No radar ficou registrado que o Legacy havia alterado a passagem de nível para 360 após Brasília? Essa informação confere?



O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, o que aparece no radar é que a aeronave estava, ao contrário, a 370 enquanto deveria estar a 360.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E não há nenhuma informação dentro do CINDACTA, ou dentro dos relatórios, ou dos radares, informações de que eles poderiam ter colocado a aeronave... mudado seu nível de vôo?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Há uma informação nesse sentido que é o seguinte: quando a aeronave perde o contato do radar secundário, que é aquele que dá uma maior precisão e que traz a altitude real, verdadeira e precisa do *transponder*, a informação passa a não ser fidedigna. Então, há variações de altitude, o que pode ter levado àquela conclusão de que fizeram manobras e tal, porque o radar começa a apresentar 339, 370, 374, alguma coisa... Aí passa a haver uma variação absurda de altitude, o que não ocorreu nunca. Então, isso ocorre, segundo os controladores explicaram, porque quando o sistema não está captando as informações do *transponder*, ele presume uma altitude e passa a dar dados incorretos e que, segundo o controlador, levou à confusão de...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E essas variações ocorreram por esse período de tempo de 40 minutos? E foi muito constante?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Foi nesse período. Eram variações grandes.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não considera a possibilidade de eles estarem fazendo teste com o avião, mudando de altitude?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, porque, primeiro, essas informações provêm do radar secundário; ou seja, não são fidedignas, não têm precisão, são informações estimadas. Ao contrário, o registro da caixa-preta é um registro fiel do que aconteceu no vôo. E lá está claro: a aeronave jamais saiu da altitude de 37 mil pés até a colisão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nenhuma atitude de nenhum controlador de ver alterar, usando algum equipamento, de ver que o nível do vôo tinha sido mudado para 360. Não havia isso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Não havia nenhuma informação de alteração do nível para 360 por parte do controle, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor verificou se havia supervisor dos controladores de vôo trabalhando no momento do acidente? O



senhor teve condições de confrontar se havia o supervisor presente e conferindo os movimentos dos controladores?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, eu sei que havia supervisor. Agora, eu não tenho condições, neste momento, de dizer se havia supervisor durante todo o tempo. Nessas 2 horas, teve o tempo todo, lá em Brasília; teve supervisor. Eu sei que foram ouvidos alguns supervisores. Mas aí eu teria que consultar o inquérito para responder.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Certo. A falta de contato... Quer dizer, houve várias tentativas, nesses 40 minutos de desligamento do *transponder*, entre o CINDACTA e a aeronave. Não seria normal, num tempo demasiado desses... Eles não teriam descumprido alguma norma — depois de passar determinado tempo sem contato — de buscar um contato alternativo com os pilotos?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim. Esse foi um dos motivos, inclusive, por que consideramos indícios de culpa, que foi ficar quase 60 minutos sem contato e sem que, por exemplo, os pilotos tomassem a providência, que é programar o código de falha de comunicações — que é quase que um código de emergência; é um código um pouquinho antes do código de emergência em termos de gravidade da situação. Isso não foi feito, e os controladores também têm uma atitude a tomar quando não há comunicações.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Há um manual que tem normas. E quais seriam essas normas?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, eles teriam que comunicar com Manaus, dizendo que aquela aeronave, que iria entrar no espaço aéreo de Manaus, estava sem comunicações, portanto, sem altitude correta. Poderiam tentar uma ponte através de outras aeronaves que estavam na região. Eu acho que basicamente seria separar as demais aeronaves que estariam num tráfego conflitante com aquela.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Qual o tempo nos manuais, que é previsto, que os controladores podem ficar sem contatar uma aeronave, o tempo máximo?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, na ICA-100 eu não li nada que diga qual é esse tempo. Então, acredito que, nessa norma, não esteja previsto.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não verificou se há outra norma que tenha essa previsão.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Pode ter, talvez, alguma instrução interna da Aeronáutica, mas documento, assim, de norma mesmo, não vi nenhum.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor chegou a perguntar aos controladores por que eles não tentaram essa alternativa? Não só contatar o CINDACTA de Manaus, como também buscar alguma aeronave próxima, para ver se poderiam fazer o contato. Eles lhe responderam o quê?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Na verdade, não tiveram muita explicação. Ficaram assim: *“Ah! uma situação que a gente nunca viu, uma situação anômala. Ah! achamos que não tinha nenhum problema.”* Aí vêm várias justificativas...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas nenhuma, do ponto de vista técnico, consistente.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Para nós, não.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Desde quando se verificou o não-funcionamento do *transponder*? Já tinham passado Brasília? Qual a distância que estava, mais ou menos?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Aproximadamente 50 milhas náuticas de Brasília. Pouco depois de Brasília, poucos minutos depois de Brasília. Foi bem próximo mesmo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bem próximo mesmo?!

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - E quanto tempo seria para o próximo ponto de contato obrigatório que o senhor falou?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Agora eu não sei precisar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Há condições de que as aeronaves, para até se poder ter um contato visual — que foi uma pergunta do Relator para o senhor — estivessem talvez niveladas? O senhor tem informação sobre se, no momento do choque, elas estavam niveladas? Ou estavam com algum tipo de posicionamento diferente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não tenho essa informação.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nem foi constatado qual era a distância entre uma e outra? Ou a forma: se uma estava nivelada, ou se estava torta, se uma asa...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não tenho essa informação aqui.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Porque parece que a batida foi uma batida meio, vamos dizer assim... Batida é um termo meio... Vamos dizer choque. Foi uma colisão, que foi meio de lado, numa asa, de lado.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu não tenho essa informação no laudo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não tem essa informação no laudo?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, não tenho.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor falou que o avião continua retido e arrestado aqui na... Até porque entraram com uma ação para efeito de arresto. Essa aeronave não está vinculada a nenhum *leasing*, a nenhum financiamento?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu desconheço como está e como foi comprada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Porque dificilmente alguém compraria uma aeronave dessas sem algum tipo de vinculação para que ela pudesse ser arrestada. Ela deve pertencer hoje — a sua propriedade — provavelmente a uma instituição financeira e não ao proprietário das companhias.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu não tenho informação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não tem essa informação. O.k. Sr. Presidente, para facilitar os nossos colegas, vou diminuir o meu tempo, já que a maioria das perguntas que eu ia fazer já foi feita anteriormente, agradecendo o Dr. Renato Sayão.

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

Vamos passar ao primeiro inscrito aqui na lista. Deputado Gustavo Fruet, pelo mesmo prazo, nas mesmas circunstâncias.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, Sr. Relator, Dr. Renato, primeiro, 3 sugestões. Com relação a continuarmos o depoimento hoje, não



há proibição no Regimento. Se entrar na Ordem do Dia e não houver votação, se for conveniente, podemos continuar, sem interrupção, com os depoimentos.

A segunda sugestão, como já foi aprovado um requerimento solicitando os nomes dos controladores em serviço no dia, e já foi dada publicidade, mas até para que se possa ter mais tranqüilidade na análise do material, verificar a possibilidade de permitir que os Parlamentares possam tirar cópia do inquérito.

E a terceira sugestão ao Relator, pelo fato de já ter o inquérito concluído, e aqui de forma alguma se trata de entrar no mérito do inquérito, mas respeitando todos os procedimentos, fazer o contato com o procurador, se for designado procurador responsável pelo caso, ou com o Procurador-Geral da República, porque esta CPI pode ter desdobramentos criminais, mas, na questão do acidente, se ganha uma etapa muito importante, e poderá já ter algum desdobramento e uma eventual ação penal antes do encerramento da CPI. Então, como sugestão a V.Exa.

E ao Dr. Renato eu apresento as perguntas já objetivamente, tratando de 6 temas. Primeiro: por que não o indiciamento, na conclusão ou na primeira etapa, por dolo eventual, até pelas repercussões que poderiam ter com relação a alguma medida preventiva por parte da Justiça criminal? Segundo: tratamento com relação ao piloto e ao co-piloto, graus de responsabilidade. Terceiro — também com muita tranqüilidade, entendendo a sua posição: se houve algum tipo de pressão para a conclusão nesta fase do inquérito. Com relação ao inquérito ainda: se, no caso da EMBRAER, consta alguma análise sobre as exigências de preparação dos pilotos para esta aeronave. E ainda nessa primeira etapa, já perguntado pelo Relator, mas se, além da recusa dos pilotos em prestar depoimento, que foi feito através dos advogados, houve mais alguma recusa em cumprimento a alguma intimação.

O segundo tema é com relação à cobertura dos equipamentos. Consta que, por 60 minutos, praticamente não houve comunicação. Está no inquérito ou foi feita alguma investigação sobre as causas dessa não-comunicação? Ou constam tentativas de comunicação por parte dos pilotos ou por parte de controladores? Existe no inquérito a investigação sobre falha — eu insisto nessa expressão, da zona cega, que já foi até tratada pelo Relator, mas para aprofundar — com relação à comunicação e aos radares neste acidente? E se consta, no inquérito também, o trabalho realizado pela Força Aérea Brasileira, já no dia seguinte ao acidente, em



que são feitos testes, em que foram realizados testes para verificar se existe falha em relação à cobertura de rádios e radares. Esse trabalho da FAB consta do inquérito?

O terceiro tema é com relação ao *transponder*. Há a perícia que foi solicitada do CENIPA e a perícia realizada por profissionais da Polícia Federal. Estão em sintonia? Há divergência entre essas perícias? As 2 constam no relatório? Gostaria de esclarecer se, em alguma delas, houve alerta quando do desligamento, apontado como desligamento involuntário no relatório, e se havia equipamento reserva na aeronave.

Quarto tema: o senhor destaca que ouviu controladores em São José dos Campos, Brasília e Manaus, ou que foram ouvidos no inquérito, não necessariamente através do senhor. No inquérito, estão separados controladores civis e controladores militares? Se isso foi feito, já se pode pressupor que não há nenhum tipo de responsabilidade, pelo menos em relação aos controladores civis?

Quinto tema: houve comunicação eficiente entre os controladores do CINDACTA e os pilotos do Legacy? Falaram em inglês? Isso é objeto da análise, no seu relatório? Há indício de que houve alguma dificuldade nessa comunicação? Como foi o pouso na Base da Serra do Cachimbo? Se consta isso no relatório. O contato foi feito com o CINDACTA I ou com o CINDACTA IV? E, por fim, como há o plano de vôo e há uma autorização, pergunto se há divergências, e se isso foi objeto de investigação, entre a legislação brasileira e a legislação americana. O que prevalece, o plano de vôo ou a última autorização dada pelo centro de controle?

São essas as observações, Sr. Presidente.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Vamos lá. A questão do dolo eventual, pra presumir se é dolo eventual, eles teriam que ter a consciência, a previsibilidade de um resultado e, assim mesmo, agirem indiferentes a esse resultado. Ou seja, um acidente seria previsível e eles não estariam se importando se esse acidente acontecesse. Essa seria a conduta em dolo eventual. Primeiro que não é de se presumir que alguém vá querer se acidentar, bater de frente; você, em um avião, bater de frente com um outro. Então, já foge... A não ser um suicida mesmo que quisesse fazer isso. A gente parte do pressuposto de uma conduta normal de pilotos em operação: eles não vão querer chocar-se com outro avião. Então, a gente não



pode presumir que eles previam o acidente, a possibilidade do acidente, e eram indiferentes a esse resultado: bater ou não bater, tanto faz. E, como eu disse, a análise da caixa-preta, dos diálogos, mostra que eles se surpreenderam com o equipamento desligado. Portanto, não havia nenhum indício de que eles preordenaram esse desligamento. Quanto ao grau de culpa dos mesmos, piloto e co-piloto estavam lado a lado, os equipamentos da aeronave são duplicados, então, tanto um quanto outro tinham condições de visualizar uma falha, um TCAS desligado etc. E nem sempre dá para saber quem está fazendo o quê, porque a aeronave não registra exatamente em qual comando, se foi o piloto que deu o comando ali ou se foi o co-piloto, não dá pra saber. Principalmente o TCAS e o *transponder*, esse, sim, é um comando único, então, é uma central só; ou foi o piloto ou o co-piloto, não dá pra saber. Então, como os 2 têm o dever de pilotarem juntos, um auxiliando o outro, ambos, pra nós, estão no mesmo grau de culpa, não separamos. Em relação à exigência de formação, nós consultamos a ANAC, a ANAC nos mandou toda a parte deles, dos registros de que eles estavam... a formação deles era adequada, da mesma forma os documentos que vieram dos Estados Unidos. Então, pra nós, a formação dos pilotos era adequada pra esse vôo. Recusa dos pilotos em depor não houve nenhuma durante aquele período. Nós é que não tínhamos o que interrogar. Se a gente não tinha material nenhum em mãos, não tínhamos nem o que perguntar a eles. Isso só foi possível, seria possível depois de ter toda a análise de caixa-preta etc. Por isso que foi sendo adiado até não ter mais condições e sermos obrigados a ouvi-los às pressas. Segunda etapa, segunda parte: não-comunicação. O laudo pericial diz que, no momento em que a aeronave Legacy não conseguia se comunicar com o centro, havia aeronaves próximas que estavam com a comunicação normal. Então, já poderia se dizer que não era um problema do sistema. Era um problema talvez de frequência errada, escolheram a frequência inadequada, talvez os pilotos não escolheram a frequência melhor que pegava naquele... Então, eu acho que, pelo menos no ponto em que outras aeronaves estavam se comunicando, não haveria uma falha de comunicação. E existiam aeronaves, não do lado, mas próximas. Numa área grande ali, à direita, a uma certa distância, tinha uma aeronave, e aparecem no radar todas as aeronaves que estavam naquela região. Testes de cobertura de rádio e radar não foram feitos.



Nós não fizemos esse teste em relação ao sistema, se está funcionando bem ou não. A perícia não entrou nesse tema aí. *Transponder* e TCAS, só foi feita perícia pela Aeronáutica, porque os equipamentos estão em poder da Aeronáutica e somente o fabricante, nos Estados Unidos, é quem tinha condições de fazer o teste, evidentemente, acompanhado de toda a comissão do CENIPA. O Brigadeiro, acho que é Rufino, que estava à frente, eles acompanhando, pra ser bem isento, imparcial aquele exame. Então, o único modo de fazer era nos Estados Unidos. Então, apenas aproveitamos, com prova emprestada, esse resultado do exame lá. Em relação ao alerta, é o que aquela organização internacional está dizendo, o desligamento não traz um alerta para o piloto. Ele traz um dizer ali, um ponto branco lá, mas não traz um alerta sonoro, não apita, não tem nada mais veemente que pudesse alertá-lo. Então, isso aí não existe. E o TCAS e o *transponder* têm até 2, mas onde liga e desliga é um botão só. Ao ligar e desligar, liga o conjunto, todos os 2. Então, em caso de falha, poderia um falhar e o outro funcionar, desde que estivessem ligados, mas um estaria funcionando e outro, não; não teria problema. Agora, ao desligar mesmo, lá na central, desliga todo o conjunto, os 2. Controladores civis e militares. Todos os controladores que atuaram nesses vôos eram militares, todos sargentos. Então, não teve nenhum civil que atuou nesses vôos, tanto do Legacy quanto do Boeing. Toda a comunicação foi feita em língua inglesa, de acordo com aquela fraseologia padrão que está nos manuais. Então, até esse ponto aí, a gente falou que a comunicação foi, talvez, insuficiente, porque não deu uma autorização completa, ficou meio duvidosa, mas ela foi sempre na língua inglesa. O contato feito depois do acidente foi com Manaus. Inclusive, no pouso lá, o diálogo que disse que é comprometedor para os pilotos foi feito com o Comandante do CINDACTA IV, acho que é Coronel, acho que é o Tenente-Coronel Carcavallo. E a legislação brasileira é cópia das normas internacionais. Portanto, salvo o que ela menciona, que é... Então, está aqui. Tenho até... Fiz até um resumo, deixa eu ver se isso está aqui. Então, está aqui: os procedimentos aqui descritos só se aplicam às aeronaves que utilizam espaço aéreo sob jurisdição do Brasil. Então, ela aplica-se a qualquer aeronave que esteja sobrevoando o espaço aéreo. E diz também que o comando da Aeronáutica adota as normas e métodos recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional, ressalvadas as restrições ou



modificações apresentadas pelo Governo brasileiro sob a forma de diferenças. Essas normas que eu disse aqui, que a gente falou que teriam sido descumpridas, não consta nenhuma diferença nelas. Então, são normas internacionais. Tanto voando aqui, quanto na África do Sul ou na Ásia, a norma é a mesma.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só um último esclarecimento, Presidente. Naqueles 60 minutos finais, quer dizer, houve tentativa, consta no inquérito, dos pilotos ou dos controladores?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, os controladores tentaram várias vezes contato, tentando em frequências diferentes; a mesma coisa, os pilotos. Ambas as partes tentaram, só que sem sucesso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Satisfeito, Deputado?

Vamos ao próximo orador inscrito, Deputado Vanderlei Macris. Com a palavra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, nobres colegas, Dr. Renato Sayão Dias, uma consideração inicial da importância que tem o seu depoimento para a elucidação desse fato, que é o que esperam não só os usuários, mas a sociedade brasileira do ponto de vista de termos um tráfego aéreo seguro e pontual. Essa é a grande questão colocada para a sociedade brasileira.

O objetivo desta CPI, foi isso exatamente o que nos motivou a apresentação da proposta... Mais do que nunca, eu estou convencido de que ela vai dar uma grande contribuição, não só em função das informações que traz V.Sa. a esta Comissão, mas também dos depoimentos que virão a seguir, com os documentos que teremos para poder viabilizar um relatório final que aponte causas, conseqüências e responsabilidades sobre esse que foi um grande acidente, com repercussão internacional. E, além disso, dar tranquilidade, segurança e pontualidade para a nossa aviação comercial, tanto reclamada pelos usuários.

Pois bem, dito isso, toda informação que for importante para esta Comissão precisará ser, de alguma maneira, levada em conta para a viabilização do relatório final. V.Sa. diz que não pode entregar o relatório para que possamos ter conhecimento dele integralmente, por conta dos nomes dos controladores, que V.Sa., evidentemente, não quer dar conhecimento público. Nós temos aqui uma



matéria da *Veja*, de março deste ano, na qual são citados os nomes dos 2 sargentos que estavam diante das telas do radar no momento da tragédia. Portanto, tenho impressão de que essa questão já deverá ser brevemente, por nós, da Comissão, avaliada, a fim de que possamos ter, portanto, conhecimento integral desse relatório, levando em conta que os nomes já são praticamente públicos.

Mas gostaria aqui, Dr. Renato, de levantar algumas questões. Primeiro, no dia 15 de fevereiro de 2007, segundo agências de notícia, a Polícia Federal informou que havia fortes indícios de responsabilidade do Controle Aéreo de Brasília no acidente do voo nº 1907 da companhia Gol, em setembro do ano passado. Quais os elementos da investigação que confirmaram ou indicam essa possibilidade? Essa foi uma afirmação, e gostaria que V.Sa. trouxesse sua opinião sobre isso, se realmente existe, ou apenas os indícios que V.Sa. apresentou a nós sobre a oitiva dos controladores, se foram esses que balizaram essa afirmativa e se ela foi real. Esse é um primeiro ponto.

Gostaria também de saber sobre uma afirmativa feita aqui de que o *transponder* teria que ser acionado duas vezes para que ele pudesse surtir efeito no seu desligamento. Se isso é real, se entendi que essa afirmativa foi parte das suas declarações. Se essa afirmativa de que os controladores constataram dificuldade de visualização e que teriam que tomar providências para comunicar Manaus sobre a altitude correta, passando os dados de altitude, conforme V.Sa. afirmou, se essas informações poderiam ter sido captadas por um outro tipo de radar — se é que foi investigado por esse caminho também —, o chamado radar primário, uma vez que o radar secundário, como V.Sa. afirmou, trazia dificuldades de visualização da aeronave. Se houvesse — se é que houve também investigação nessa direção — um radar primário fazendo controle de voo naquela região, ele poderia ter evitado esse acidente?

Outra questão também, Dr. Renato Saião, as falhas do sistema que foram ditas aqui, com indícios de culpa. Se as oitivas feitas aos controladores de voo foram suficientes para que V.Sa. afirmasse que houve indícios de culpa também nessa área, por que não houve uma solicitação de informações à Aeronáutica, uma vez que eles deram total abertura para colaborar nas investigações dos demais detalhes das oitivas feitas internamente no chamado Inquérito Policial Militar? Se houve



preocupação também, durante sua investigação, de tomar, além dessas oitivas, informações mais detalhadas da área militar.

Sobre a questão da caixa-preta do Boeing. Falou-se muito aqui sobre o diálogo, as afirmações, e não vou repeti-las, porque já estão aí colocadas como informações declaradas, sobre a caixa-preta do Legacy. A caixa-preta do Boeing da Gol, quais são as informações? Eu gostaria que V.Sa. detalhasse um pouco mais as informações que tiveram sobre a caixa-preta do Boeing também.

Havia uma expectativa, Dr. Sayão, de que o término das investigações na Polícia Federal demandaria um pouco de tempo a mais. E houve uma certa surpresa quando se deu publicidade de que havia o encerramento dessa investigação. Por acaso, eu gostaria de saber de V.Sa. se houve alguma solicitação para que se apressasse internamente a decisão, a partir do momento em que esta CPI foi autorizada pelo Supremo Tribunal Federal.

Eu gostaria, inicialmente, de solicitar que V.Sa. me informasse e a esta Comissão esses dados que eu solicitei, para que eu possa concluí-los em seguida.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Quanto à responsabilidade dos controladores, foi exatamente aquilo que eu falei aqui no início. Essas são as únicas questões que a gente levantou. Seria aquela observação indevida do radar, ausência da transmissão clara de um plano de vôo, a não-comunicação com Manaus, a passagem indevida da aeronave para Manaus, como se estivesse numa altitude, e ela não estava. Foi o que eu já falei aqui. É a única coisa que a gente sabia sobre o controle do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Aí tem a pergunta seguinte, que é por que, baseado nessas informações, não se solicitou mais detalhes da Aeronáutica, para que pudesse balizar também o encaminhamento da sua decisão.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Foram, assim, todas as telas radar, completas, segundo a segundo, de todas as 2 horas, mais ou menos, de duração desse vôo. E o que a gente percebeu foi que existem radares primários naquela região. Claro, existem radares na região. Ela é toda coberta por radar. Houve ausência de cobertura radar primário somente em um determinado ponto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Pois é, aí é a questão. Ontem, nós estivemos na Aeronáutica, e lá tivemos a informação de que o radar primário



não captava naquele momento os movimentos das aeronaves. Afirmativa, ontem, da Aeronáutica.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Exatamente, houve um determinado ponto em que não há. É verdade. Então, num determinado momento aqui, não há nem mesmo radar primário.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se houvesse o radar primário naquele momento, fiscalizando os movimentos das aeronaves, o seu entendimento, pelas investigações e o aprofundamento que tiveram, poderia ter evitado o acidente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu acho que não. Só pelo radar primário, não. Porque permaneceria a dúvida quanto à correta altitude do aeronave, que vinha desde lá de trás. Não ia fazer muita diferença naquele momento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O radar primário não apresenta...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - O radar primário não apresenta a altitude fiel não. Ele só dá uma previsão, uma estimativa. Por isso é que apresentou aquela variação toda, de 300...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - A sua afirmativa foi que essa questão acontecia por conta do radar secundário.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - O secundário, sim. Esse é fundamental, porque é o que o *transponder* comunica, que ele dá a real altitude da aeronave, se está a 37 mil exatos, se está a 38. E por aí vai.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E a cobertura desses movimentos de aeronaves lá naquela região estava sendo feita por radar secundário?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Em relação a outras aeronaves, sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E nesse caso?.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, porque o *transponder* estava desligado, e só funciona o secundário se o *transponder* estiver ligado. Mas, para outras aeronaves, sim, inclusive o próprio Boeing da Gol, que estava com a informação completa.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Em relação à coleta de informações da área militar, pelo que a gente sabe, os controladores não foram ainda ouvidos, não



prestaram nenhuma declaração na esfera militar. Portanto, ao fazermos a oitiva dos mesmos, não existia nenhum procedimento ainda na área militar. Então, ao contrário, só existe, até esse momento, as declarações prestadas no inquérito federal, policial federal.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem notícia se esse inquérito policial militar está sendo feito agora na Aeronáutica?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu não tenho notícia sequer se foi instaurado esse inquérito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom, eu vou dar uma informação, recebida também por um brigadeiro ontem, de que esse inquérito deve ser concluído no mês de setembro. Portanto, tudo bem, naquele momento que havia feito a investigação, talvez o senhor não tivesse conhecimento. Mas hoje, ou melhor, ontem, nós tivemos essa informação de que esse inquérito deve ser concluído no mês de setembro.

Por favor, pode continuar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor, depois, pode informar, Deputado Macris, depois o senhor poderia informar o nome do brigadeiro, para que a gente pudesse checar a informação?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Claro.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Caixa-preta do Boeing da Gol. As informações que foram registradas é de que a aeronave seguiu seu plano de vôo autorizado, que era 37 mil pés. O TCAS estava funcionando. O piloto estava, inclusive, com a tela do TCAS aberta. Então, ele estava 100% dentro das normas previstas. Então, todos os parâmetros da caixa-preta do Boeing apontaram para uma atitude totalmente correta do piloto dessa aeronave. Quanto ao encerramento do IPL, eu já tinha a convicção, desde que solicitamos o laudo pericial, de que esse laudo iria permitir o encerramento do inquérito, tendo em vista que os quesitos foram os mais abrangentes possíveis. Então, eu estava só aguardando esse laudo pericial. Foi apenas uma coincidência ele ter chegado justamente pouco tempo antes da instauração desta CPI. Mas não houve qualquer solicitação para encerramento mais cedo ou postergar etc. Trabalhei com independência nesse caso.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu gostaria de... Meu tempo ainda... Quanto me resta, Presidente?

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Houve algum mecanismo para a sua indicação como condutor desse inquérito? Qual foi o mecanismo interno da Polícia Federal que o indicou como condutor desse inquérito? Na hierarquia interna da Polícia Federal, quais foram seus imediatos, quais foram as pessoas, dentro da Polícia Federal, que foram os parceiros de informação permanente sobre essa questão? Quais foram os contatos seus, dentro da hierarquia, em relação a esse inquérito?

E, finalmente, se houve alguma investigação de sua parte ou alguma manifestação de interesse de seguradoras sobre o impacto dessas decisões da Polícia Federal em relação às indenizações de vítimas. Evidentemente, as decisões internas poderiam ter, efetivamente, conseqüências importantes nesse processo de indenizações às vítimas do acidente. Se houve algum movimento nessa direção e quais foram, se é que houve.

Então, essas eram as perguntas finais que eu gostaria de fazer, me reservando o direito de solicitar mais informações, através de dados por escrito, depois, se houver necessidade.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não fui procurado por ninguém ligado a seguradoras. A própria empresa ExcelAire somente fez contato com a gente através de petições dos seus advogados, que faziam protocolo de petições, pedindo diligências, dando informações etc. Mas, seguradora, nem ouvi falar. Não contatei nem recebi nenhum documento delas. Em relação à indicação, primeiro, como o fato ocorreu em Mato Grosso, a princípio, deveria ser um delegado da Superintendência Regional de Mato Grosso. A indicação foi feita por Brasília, através do Dr. Zulmar, que é o diretor-executivo, que buscou, entre os delegados que estavam em Mato Grosso, aquele que já tinha alguma experiência a mais em investigações diferenciadas, não necessariamente desse tipo. Mas pelo fato de eu ter conduzido alguns inquéritos um pouco mais difíceis, mais complexos e por ser, na Superintendência, um dos delegados mais experientes. Nossa Superintendência tem policiais mais novos. Então, com cerca de 5 anos, eu já sou considerado mais



experiente lá. Então, ele achou que eu seria a pessoa melhor para conduzir o inquérito.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Na hierarquia, com quem o senhor falava sobre os movimentos que foram feitos?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu falava com o meu superintendente.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Diretamente ao superintendente.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Então, eu me reporto ao superintendente regional. E o superintendente reportando-se ao diretor-executivo. Mas o andamento do inquérito mesmo não era comunicado à direção. A direção geral não pedia informações periódicas do inquérito. Acompanhava, apenas pediam que prestássemos as informações para a imprensa através da Comunicação Social, para não ter nenhuma... nenhuma abordagem para um jornal de um jeito. A gente reunia a imprensa e passava através da Comunicação Social.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Satisfeito, Sr. Presidente.

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

Passemos ao próximo orador inscrito, Deputado Rodrigo de Castro, PSDB de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Dr. Renato Sayão Dias, serei bem objetivo nas minhas perguntas para contribuir com os colegas.

Os pilotos já haviam voado no Brasil? O senhor sabe se eles já tinham alguma experiência de vôo em nosso País?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Primeira vez que eles vieram ao Brasil.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Acidentes desse tipo em aerovias, o senhor que procedeu a esse inquérito, eles acontecem, são comuns no mundo acontecer?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não tenho conhecimento para dizer.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. O senhor disse que não aprofundou, apenas apontou indícios de erro dos controladores, mas, para tal, o senhor deve ter analisado a situação geral dos vôos do Brasil para estabelecer um cenário, enfim, para poder embasar melhor as suas decisões. O senhor também



aponta um erro, de início, de comunicação no trajeto inicial, onde não ficou clara a altitude, e depois, a partir de Brasília, onde foi estabelecida uma comunicação lacônica entre a torre e os pilotos. O senhor aponta as falhas do piloto, mas é procedimento padrão, o senhor verificou, os controladores de voo serem tão lacônicos nessa comunicação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Segundo o controlador que passou essa autorização, ele disse que essa é a praxe, que sempre foi feito assim. Inclusive dizem que outras aeronaves saíram da EMBRAER para os Estados Unidos pilotadas por americanos e nunca houve nenhum problema na comunicação.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Ou seja, a praxe era ser lacônico?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É, passar autorização só do primeiro trecho e não seguir exatamente o que está na norma, que é ser bem específico: "*Autorização até tal, 37 mil. Daí em diante, você vai até tal trecho*". Então, para eles o normal é só passar o primeiro trecho.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O normal é infringir, então, a praxe, a norma, não é?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - A minha leitura da norma é que o plano tem de ser passado integralmente. Posso até citar o item 8.4.9 da ICA 100-12, que é o limite da autorização e o nível de voo para toda a rota ou parte da mesma. Então, acho que tem que deixar claro até onde vai aquela autorização.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. O senhor também fala que, dentro do seu conhecimento, o senhor tem a impressão que o controle é muito bem feito, que o sistema da Aeronáutica funciona muito bem. Mas em razão desse procedimento, não seria plausível inferir que esses acidentes podem se repetir?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Aí já é... Não seria bem, já estaria fugindo do objeto do inquérito, que é tirar umas conclusões de um futuro evento. Teria que colocar em xeque um sistema que nós não avaliamos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Não sei se foi repetida, mas foi avisado ao Boeing da Gol que havia um avião em voo cego ou com problemas de comunicação?



O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não foi. Essa é uma das condutas que a gente considera incorreta. Deveria ter sido avisado a Manaus, para Manaus contactar com o piloto do Boeing. E isso não foi feito.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor sabe se o TCAS ligado ou o *transponder* ligado, a torre de comando em Brasília sabe se o avião tem isso ligado ou desligado, ou essa informação fica apenas restrita ao avião?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, a torre tem como ver isso, porque com o *transponder* ligado ele tem informação do radar secundário. Ou seja, a altitude e o código do *transponder* também. Então, quando está desligado, desaparece essa informação precisa da altitude. Então, aparece um sinal para o controlador de que não está sendo captado o *transponder* daquela aeronave. Então, o controle tem como saber.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Essa situação anormal aí, dessa comunicação ser tão lacônica, o senhor argüiu se isso é ocasionado pelo acúmulo de trabalho ou pelo tempo, porque eles necessitam ser rápidos? O senhor aprofundou nesse tema?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, não aprofundamos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Com relação às transcrições das caixas-pretas, a transcrição da Polícia Federal é idêntica à transcrição da Aeronáutica ou há alguma diferença? O senhor sabe disso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Essencialmente, é igual. Há alguma diferençazinha somente em tradução de inglês para português, mas, assim, sempre um tradutor pode divergir em alguns pontos ali. Mas quanto às informações essenciais, não há.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Houve entrosamento entre a Polícia Federal e a Aeronáutica durante a investigação? Todas as informações que o senhor pediu foram prestadas? Houve alguma dificuldade? Como é que foi?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Passada aquela dificuldade inicial, causada pela norma do sistema de segurança, que eles não podem passar as provas para outras autoridades etc., passado isso, assim que a Justiça determinou, quebrou o sigilo da investigação da Aeronáutica, mais nenhuma dificuldade nós tivemos. Nós tivemos acesso a tudo.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. As autoridades da Aeronáutica acompanharam o desenvolvimento do seu trabalho? Eram informadas? Havia comunicação durante esse trabalho?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, a Aeronáutica não teve cópia, não teve acesso assim... Eventualmente, conversávamos, mas não teve aquele acompanhamento constante não.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Então, pouco o senhor sabia também das providências tomadas pela Aeronáutica?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, cada um trabalhou sempre individualmente.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Totalmente separado.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não houve realmente esse trabalho conjunto não.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Houve alguma ingerência no seu trabalho de algum superior?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Nenhuma ingerência. Nenhum problema.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Houve algum contato entre o Ministério da Justiça e o senhor durante a investigação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Tivemos que... O Ministério da Justiça?

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sim, alguma pessoa do Ministério da Justiça? Alguma autoridade?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor falou tivemos...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - O Ministério da Defesa eu tive. Fui lá, conversei, pedi. Naquela época em que estava tendo problemas com o acesso a informações, cheguei a ir ao Ministério da Defesa para pedir que o Ministro da Defesa autorizasse o acesso aos dados. Só. O Ministério da Justiça, nenhum contato.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Além do Ministério da Defesa ou da Aeronáutica, alguma outra autoridade do Governo, algum membro do Governo, houve algum contato?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor poderia repetir rapidamente a autorização do plano de vôo? Como é que foi? Só essa parte, para ficar mais claro.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim. Vamos lá. Está fácil pegar esse diálogo. O controlador passa para o piloto: “N600XL”, que era a identificação da aeronave. “*Órgão do controle do espaço aéreo. Permissão para Eduardo Gomes. Nível de vôo 370. Direção Poços de Caldas. Código do transponder: 4574. Após decolagem faça partida oren*”. É um tipo de partida, já é manobra de decolagem. Aí o piloto responde: “*O.k., senhor, eu peguei a pista 15 para Eduardo Gomes. Nível de vôo 370*”. Então, é só isso.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Eu agradeço ao Dr. Renato e ao Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado. V.Exa. usou apenas parte do seu tempo.

Em seguida, o Deputado Otavio Leite.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, Sr. Delegado, eu procurarei ser objetivo e não redundante, não só para que o tempo seja mais dilatado entre os outros, mas sobretudo para que avancemos. Muito do que eu tinha a indagar de fato já foi objeto de intervenções pretéritas.

Dr. Sayão, quando o senhor menciona que ouviu da caixa-preta as falas do piloto, em algum instante, os pilotos, sobretudo após o acidente, os pilotos do Legacy expressaram alguma crítica, sinalizaram em alguma expressão idiomática, em alguma conversa entre eles que ficou registrada, uma crítica ao sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro? Pergunto isso porque certamente, por uma digressão, assim, do que venha a ser o comportamento humano, é de supor que, em um instante *a posteriori* da colisão, eles tenham feito comentários os mais diversos, e não agindo como máquinas e robôs tão-somente fizessem as observações de religar o *transponder*, recontactar a torre etc. Não. Evidentemente, como seres humanos, eles devem ter feitos comentários. Dentre esses comentários... Permita-me um parênteses, Sr. Presidente: certamente não foi nesse instante que eles falaram do Rio de Janeiro. Consta que em fases anteriores eles comentaram o desejo de irem ao Rio de Janeiro. Certamente acho que perdemos 2 turistas no Rio



de Janeiro. Não sei se eles voltam ao Rio de Janeiro. Mas o fato é que — perdoe-me a licenciosidade, Sr. Presidente, e voltando à diretriz do raciocínio e à indagação propriamente dita —, do ponto de vista do que foi o diálogo entre os 2 do Legacy, houve em algum instante uma nítida sinalização ou uma expressa sinalização de crítica ao modelo, ao sistema, à operação do controle de tráfego aéreo brasileiro? Isso é fundamental.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, não houve nenhuma crítica ao sistema de controle. O diálogo, que posso ler aqui... Porque no momento após a colisão, eles só estavam preocupados em conduzir a aeronave com segurança até a aterrissagem. Então, só se fala de procedimentos de vôos. A única com que eles estavam preocupados era com isso. Ao pousar, só tem um diálogo em que um fala com o outro: *“E se nós atingimos alguma outra coisa? Eu quero dizer, nós estávamos na altitude correta.”* Então, eles se julgavam na altitude correta. Em seguida, o outro fala: *“Bem, eles estavam tentando nos dar uma freqüência e eu estava tentando responder. Eu peguei apenas 3 números, eu não peguei os últimos 2. Então, eu estava tentando, chamando todas as freqüências”*. Aí, o outro fala: *“Bom, então eles provavelmente estavam tentando nos mandar descer, mas nós provavelmente não estávamos no radar. Ou eles erraram e não mandaram, ou seja, não mandaram a gente descer”*. Aí ele já estaria colocando: *“Então, eles devem ter errado”*. Seria a única coisa que vejo onde eles questionam isso. Aí o outro pega e fala: *“Em momento algum recebemos uma autorização para mudar de altitude. Então, permaneci na altitude.”* Então, para eles, eles demonstram aqui que aquela autorização lá atrás era para seguir até o final, era o entendimento deles, e que achavam, esperavam que o controle do espaço aéreo mandasse eles descerem para 36 mil, e não desceram. Então, eles chegam até a questionar: *“Então eles erraram e não mandaram”*.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sim, mas se ele estava tão cômico de que estava absolutamente correto, quando do primeiro inquirido, da primeira oitiva a que ele foi submetido por 3 vezes o comandante do CENIPA, na quarta é que eles passaram como que num estalo a dirigir a argumentação dele por um outro caminho, de que o *transponder* não estaria ligado, ou melhor, de que o *transponder* estaria ligado.



Queria sublinhar aquela passagem da sua intervenção inicial, na qual o comandante do CENIPA fez indagações seguidas ao piloto.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - O diálogo é o seguinte. Ele fala, ele cumprimenta...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Certo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Aí, ele pergunta: *"Seu vôo estava nivelado naquele momento?"* Pergunta o Comandante do CINDACTA IV para o piloto. Ele fala: *"Estava nivelado em 370". "O.k. O Sistema TCAS estava ligado?"* O piloto responde: *"Não"*. Aí, o Comandante: *"Não? Alô?"* Será que ele não estava entendendo? *"Não, ele não estava"*, responde o piloto. Literalmente: *"Não, ele não estava"*. *"Sem TCAS?"* Aí o Comandante pergunta pela terceira vez: *"Sem TCAS?"* Aí o piloto: *"O TCAS estava desligado"*. Logo em seguida ele fala: *"O TCAS estava ligado"*. Já há uma incoerência numa mesma frase: o TCAS estava desligado e depois o TCAS estava ligado. E o Comandante chegou a ouvir um ruído de vozes em inglês ao fundo. Claro que só dá para colocar na hipótese, que pode alguém ter alertado: *"Não, tá ligado, fala que tá ligado"*.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas, olha...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois não, Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não se vai submeter esse ruído a um processo mais intenso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Os peritos não conseguiram...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não conseguiram decifrar.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É muito no fundo. É impossível saber o que estava sendo falado. Só capta mesmo as vozes que estão próximas ao microfone.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Em relação aos outros passageiros do Legacy não se obteve nenhuma informação de absolutamente nada?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Primeiro, porque todos foram para... exceto um brasileiro, os demais estão nos Estados Unidos, moram lá, são americanos. O único que prestou uma declaração foi um brasileiro que era funcionário da EMBRAER, é funcionário da EMBRAER, lotado no Brasil, mas ele também não tinha muito o que dizer. A única coisa que ele diz é que o vôo estava nivelado, que ele



percebeu que estava a 37 mil, porque está acostumado a voar nessa aeronave e viu que quando ela atingiu um determinado ponto foi tranqüilo até o momento... Só isso.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O que se configura é uma contradição evidente entre o que deveria ser o cumprimento do plano de vôo e o estágio em que ele se encontrava em altitude, sendo certo que a aeronave dispõe do equipamento que prevê a altitude, e isso se pode constatar com facilidade a cada instante. Enfim, a sensação que se tem é que o plano de vôo foi apresentado quando da partida e foi colocado numa gaveta qualquer no avião. Enfim, é um dado que nos chama muito a atenção porque, permanentemente, cabe aos pilotos checarem, recheckarem os procedimentos e as formas de se conduzirem quando pilotam, quando a aeronave em curso. Bom, quanto ao delegado que fez a oitiva dos controladores, ou do controlador que estava de plantão, esse delegado lhe fez alguma observação especial, enfatizou esse ou aquele aspecto? Não tem nenhum registro assim?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. Esse delegado é aqui de Brasília, ele é lotado aqui na CAOP, naquela Coordenação de Aviação Operacional, chama-se Rubens Maleiner. E, como eu estava de licença médica, eu estava adoentado, ele fez a oitiva. Eu só fui ler muito tempo depois, já recebendo o papel já no inquérito. Então, ele não me passou nada de especial em relação àquele momento da oitiva, não.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - A oitiva foi absolutamente...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Normal, tranqüila.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Suficiente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Suficiente. É.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Quanto ao procedimento do comandante do Boeing Gol, que zarpou com 41 mil pés, como orientação, e solicitou para 37 mil, esse procedimento é comum? Você apurou isso?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não sei se é comum. Eu sei que é correto pelo seguinte: ele solicitou antes de voar. Ele solicitou: "*Solicito ao Controle de Espaço Aéreo alteração de plano de 41 para 37*". O outro autorizou, porque era o previsto para aquela aerovia. Agora se isso é comum, eu não sei afirmar.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, apenas a título de informação e ao tempo em que sugiro uma providência à Presidência da CPI quanto



à existência do inquérito policial militar, se, de fato, existe ou não, porque, ao que parece, existe uma investigação, que é como se fosse uma sindicância preliminar que vai ou não desdobrar-se e originar um IPM. A informação que se tem é que há um IPM — a conferir. Há uma investigação no CENIPA, mas não ainda desdobrada em IPM.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Deputado, o que se diz, o que se tem...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - É o que se diz.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - ... é uma comissão interna da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pois é. É preciso que os...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Mesmo a assessoria da Aeronáutica que atrás, ainda há pouco, nos falou: IPM não há.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, eu acho que esse é um dado interessante ser, evidente, logo elucidado, certo?, se há de fato essa instauração de um IPM no âmbito da Aeronáutica. Bom, em linhas gerais, foi respondido. Eu penso que nós vamos conseguir, Sr. Relator, cumprir o prazo com relação ao acidente em si, porque não nos cabe, embora possamos fazê-lo, quer dizer, nos incorporarmos na condição de delegacia federal, de Ministério Público Federal, de Judiciário brasileiro ao mesmo tempo. Não. Há vários esforços já empreendidos. E é preciso saber há quantas andas cada qual para identificar se podemos ser úteis ou não, para que eles evoluem com mais celeridade evidentemente. O que importa saber, de tudo que se fala desse inquérito e de outros fatos que advirão ainda, é de que maneira se opera esse sistema e em que aspectos ele tem que ser reformulado para ser aperfeiçoado, para que arritmias não ocorram nos céus do Brasil e inseguranças se gerem às pessoas e à população como um todo. Então, em linhas gerais, são essas as observações, sugerindo ao Presidente que, tão logo possa, se faça imediatamente um contato com a Aeronáutica para saber sobre esse mistério do IPM. É uma espécie de um mistério que tem que ser desvendado aqui. Obrigado.

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



Com a palavra o nobre Deputado Efraim Filho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Delegado Renato Sayão, o que podemos perceber da sua fala até o momento é uma devida coerência nos argumentos trazidos, nas investigações realizadas, com as conclusões obtidas. Mas apenas uma coisa da sua fala, um trecho dela, me deixou um tanto preocupado ou hesitante — talvez num momento de descontração, e o foi —, mas somos conhecedores, eu que tenho formação jurídica e o senhor que a domina, com certeza, de que, quando falou que outro acidente desse seria muito azarado quem estivesse presente, eu discordo, e talvez o senhor queira se retratar nesse sentido, porque o azar, nós sabemos, pressupõe ou caso fortuito ou natureza de força maior — ou seja, obra do acaso. E as conclusões e as investigações não levaram esse fato a ser obra do acaso. Correto isso, esse entendimento?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Num segundo sentido, se não foi caso fortuito nem força maior, ele pressupõe culpa, ou seja, houve culpabilidade. Falhas foram apontadas, essa é a conclusão. Então, isso, para ocorrer de novo, não necessita azar — basta incompetência e negligência, que foram as conclusões a que o senhor apurou. Então, até esse ponto, nós concordamos no nosso raciocínio. A conclusão é que houve falha, houve culpa, negligência e incompetência por parte dos controladores e por parte dos pilotos do Legacy, pelo menos é a esse primeiro ponto que nos prendemos aqui. Então, a primeira pergunta que eu faço ao senhor é se realmente estaríamos submetidos à ocorrência de um novo acidente como esse, ou se seria simplesmente fruto do acaso. Ou seja, já foi, durante a sua investigação até o momento, foi tomada alguma medida preventiva ou solução definitiva para os problemas que ocasionaram esse acidente?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Bom, o inquérito, evidentemente, mostrou que não foi obra do acaso, não foi caso fortuito, não foi um acidente aéreo causado por uma tempestade etc. Foi resultado de falha humana.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não foi obra do azar?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não foi. Então, foi falha humana, uma conjunção de fatores, evidentemente, mas com a preponderância de ação humana,



conduta humana. Tanto é que estamos apontando culpados, em fase, evidentemente, indiciária, não é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Lógico.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Quem vai condenar ou não é o juiz. A gente apenas aponta indícios. Em relação ao fato de haver a previsão de novos acidentes, não é....

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O que eu perguntei...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Por gentileza, responda a essa outra questão.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só complementando a segunda parte da questão: durante a sua investigação, do ponto que iniciou até agora, se já foi tomada alguma medida preventiva ou uma solução, mais do que preventiva, uma solução definitiva para as causas que ocasionaram o primeiro acidente da Gol?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - A investigação do CENIPA é justamente a prevenção dos acidentes. Então, eu tenho certeza, estará aqui na próxima quinta-feira o Brigadeiro Kersul, que é o Chefe do CENIPA, e eu acho que ele vai poder explicar isso bem. Na quinta-feira, então, ele vai poder explicar isso bem. Que o CENIPA vai justamente identificar cada fator que contribuiu e o que é preciso ser mudado. Aí, vai dizer em que o controle do espaço aéreo tem de ser melhorado, o que o equipamento da aeronave tem que fazer, tem que ter um alerta melhor, onde que é a parte dos controladores, quantos controladores precisariam mais. Eu acho que o CENIPA vai, ao final, e é por isso que eu acho que a investigação deles é bem mais demorada. Porque não é só identificar a causa, é mostrar a correção, a solução do problema.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Ou seja, vai, não é, tempo futuro.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Eu desconheço qualquer outra providência atual.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nove meses depois e até agora não foi tomada, de vosso conhecimento, não foi tomada nenhuma medida para prevenir as causas que ocorreram. Tudo tempo futuro, ou tempo pretérito. Quando se acabar a investigação, aí a Aeronáutica vai procurar uma forma de solucionar. Até agora, nós temos solução zero, medidas zero, prevenção zero. Ou seja, estamos submetidos a



que volte a ocorrer o mesmo acidente, se houver as falhas, as negligências e as incompetências na condução do processo. Correto isso, esse ponto? Nós estamos submetidos a ocorrer o mesmo acidente, vamos supor, hoje? Poderia voltar a ocorrer.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Aí, eu não tenho como responder.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Do seu conhecimento?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Que não é do meu conhecimento. Agora, eu apenas posso dizer que não são do meu conhecimento as medidas preventivas. Eu não recebi nenhuma informação quanto a isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Dr. Renato Sayão, mudando um pouco o foco agora do nosso entendimento, quais foram as perícias realizadas durante a investigação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Foram feitas as transcrições das caixas-pretas, que eu acho que é a principal, uma perícia fundamental.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Lógico.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Então, foi utilizado um *software* que lê a caixa-preta e permite tirar vários relatórios. Você trabalha com aqueles dados à vontade, você tem todo tipo de relatório. Então, esse foi um trabalho principal. Foi feita a perícia de *transponder*, TCAS e radiocomunicação nos Estados Unidos. A tradução eu considero, de certa forma, uma perícia, foi uma tradução técnica, com os termos técnicos. E foi feita também a retirada e a análise de todas as telas radar dos CINDACTAs I e IV. Então, é aquele conjunto que foi extraído também através de um programa especial e analisadas todas as telas radar.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. Só uma informação: a caixa-preta, nós tivemos uma análise superficial, já que o documento é essencialmente novo. O diálogo entre os pilotos internamente, na cabine, tem como se obter? Ou apenas aquele diálogo com a rede de controle aéreo?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, lá consta os diálogos tanto dentro da cabine, como com o controle e com outras aeronaves. Então, o da cabine também está registrado.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nós temos uma documentação do Brigadeiro, em que ele informa que foram tentados efetuar vários contatos do Legacy com a torre de controle num intervalo de 40 minutos, anteriores ao acidente.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Certo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Esse contato chegou a ser feito por meio de ponte? Ou seja, o contato através de outras aeronaves? Chegaram a responder ao Legacy, ou tentar fazer essa comunicação, essa ponte, com a torre de controle?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não. O controle do espaço aéreo só fez comunicações diretas com a aeronave e não comunicações utilizando outras aeronaves, não. Então, as tentativas foram todas de controle para a aeronave. O Legacy, sim, comunicou com outra aeronave depois do acidente, até para se localizar ali, saber para onde que ele podia pousar ali, para descobrir onde é que era Cachimbo, não é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Exatamente. Pela dedução da explanação do senhor, verifica-se que, havendo, claro, a negligência, e aí, no seu inquérito, abordou dessa forma, não a vontade culposa, mas não a vontade dolosa de praticar o ato. Ou seja, houve negligência por parte dos pilotos quanto à questão do *transponder*, do TCAS, mas eles tentaram, por diversas vezes, manter contato com a torre.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Os pilotos tentaram várias vezes.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Uma informação que nós temos, passada pelo CENIPA, é de que pelo menos 7 tentativas de controle, entre 16h e 16h53, que foi aproximado o tempo, foram feitas sem sucesso.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, ficou bastante transparente a preocupação do senhor, claro, não enquanto *expert*, mas enquanto investigador profundo das causas, a falta de comunicação, a falha de comunicação pode ter sido, dentre as causas que causaram o acidente, elencadas entre as principais.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, eu poderia até ler um trecho aqui do relatório, da perícia.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Gostaria. Fique à vontade.



O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Na verdade do laudo pericial.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Fique à vontade.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Ao tratar aqui de falta de comunicações, está aqui: *"Os indícios apontam para a existência de cobertura de radiocomunicação na região em que a aeronave encontrava-se quando perdeu o contato por rádio"*. Significa que havia cobertura. *"Na Figura 30, pode-se observar as aeronaves. Uma outra DRD1451 e N600XL"* (que é o Legacy), *próximas entre si, quando a aeronave DRD mantinha comunicações com o Centro de Brasília, conforme consta nas transcrições. Embora a aeronave DRD tenha queixado-se sobre ruídos na comunicação, o áudio recebido por Brasília foi bastante claro e a comunicação foi bem-sucedida. Entretanto, a frequência utilizada por essa aeronave DRD1451 não era a mesma utilizada pelo Legacy"*. Então, está aqui: *"Possivelmente, indica-se que essa frequência utilizada pelo Legacy não era adequada ao uso naquela região"*. Aí já é a que foi utilizada pelo piloto, não é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. E. como leigo, também não é da obrigação do senhor ter conhecimento, mas nessas investigações se chegou a uma determinação de... há dentre as normas da aviação uma frequência que deva ser utilizada obrigatoriamente, ou as torres são obrigadas a captar todas as frequências? Você tem conhecimento dessa informação, que eu não disponho?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Olha, eu posso dizer que as cartas prevêm as frequências para cada região. Então, está lá previsto quais as frequências. E os próprios pilotos afirmam que foram passando uma a uma. Mas, segundo consta, nem todas o controlador ouvia, parece que ele ouve uma só. Isso aí já é uma questão que...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Que implica falha do serviço, na prestação do serviço, da falha de comunicação.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Aí eu já não poderia dizer se o controlador tem que ouvir todas. Aí eu já vou ter que realmente dizer que eu não sei como responder da parte do controlador. O piloto tem todas as frequências da região.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O Deputado Fernando Gabeira faz um aparte aqui para que possa ser questionado, na linha de raciocínio ao senhor, se a



aeronave brasileira se comunicava em português, correto? A comunicação com o controlador era na língua portuguesa.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A outra, logicamente, na língua inglesa; eles não tinham acesso não à língua, mas a essa frequência do Legacy. Tem a informação precisa no inquérito se a frequência do Legacy é a prevista nas cartas? Que o controlador não ouvia já é fato, já está comprovado que o controlador não ouvia. Agora, a frequência do Legacy eram as previstas na cartas de navegação aérea?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Sim, eram as previstas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, quer dizer: falha no CINDACTA, na torre dos controladores. Não dos controladores, mas falha pode ser material ou falha humana, em não ouvir o Legacy. Ele estava usando a frequência que era prevista no nosso regramento aéreo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É. A única coisa que consta no laudo é que realmente, embora o piloto tenha utilizado as frequências, o Centro não estava ouvindo todas essas frequências. Só tem essa conclusão aqui. Aí não diz se é porque era falha ou sempre assim. Quanto a isso aí teria que investigar como é que funciona, não é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, mesmo dizendo que não era o âmbito da investigação da Polícia Federal, e aí nisso, também, concordamos quanto às competências, mas o senhor, também, não está aqui para falar só e exclusivamente sobre o inquérito, mas sobre tudo que foi apurado, da sua opinião pessoal, da sua conclusão dos seus trabalhos, se ficou comprovada a questão de zonas, por esses elementos que levantamos agora, a existência de zonas sombrias, buracos negros, áreas cegas, ou como queiram chamar, existe um vácuo no espaço aéreo brasileiro.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Nós não tiramos essas conclusões no inquérito. Não chegamos a afirmar isso, não. Porque a gente simplesmente se prendeu a normas de conduta.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não...



O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Há falhas de comunicação? Qual é a conduta a ser adotada? Proceder ao código do Transponder 7600, não é? E, aí sim, o controle, também, tem as suas providências, não é? Mas não temos como afirmar essa questão de funcionar ou não rádios na região. Isso aí só uma perícia muito específica, que fosse lá nos equipamentos da região e tal. Isso não foi feito.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas temos como afirmar, então, do inquérito, com certeza relevante, de que o Legacy estava numa frequência prevista nas regras brasileiras, tentou manter o contato e esse contato não foi percebido nem recebido pelas torres de controle.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Objetivamente dizendo, é isso: estava... Ele tentou contato em várias frequências e essas frequências não foram captadas por Brasília.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Pronto. Isso é o fator, talvez, mais preocupante, mais alarmante e mais relevante do seu depoimento, Delegado. Acredito que a coerência, as investigações foram aprofundadas. Dentro do que estava na sua competência, foi bem feito, e inclusive tentou, e o senhor entendendo a linha de raciocínio, porque é importante para quem já vem investigando desde o começo, tentou inclusive ter acesso ao inquérito militar e que nós sequer sabemos ou temos conhecimento. Preocupa-me do seu depoimento, e do que vem sendo trazido até agora, de que sempre o senhor fala no futuro, e não por culpa sua, mas claro, pelos elementos que teve acesso, de que a Aeronáutica vai procurar uma resposta, a Aeronáutica vai tomar uma medida, a Aeronáutica vai investigar para se chegar a uma conclusão. E encerrando já, meu caro Presidente, agradecendo sua tolerância, preocupado com essa falha da comunicação material ou pessoal, mas existem zonas sombrias no Brasil, Sr. Presidente, estarei dando entrada agora em 3 requerimentos, através da Assessoria, claro, com aquelas contribuições da sociedade civil, que sempre aparecem, e de uma rádio escuta aérea que existe no município, na região da Paraíba, de João Pessoa, que é a minha, que é o Extremo Oriental das Américas, e que o rádio escuta passa para nós, inclusive com arquivo de áudio, já está na imprensa do Estado e, parece-me, que a grande imprensa nacional também já teve acesso ao CD, no qual o avião da Alitalia, o Vôo 4001, o Boeing 777 que saiu de São Paulo a Roma, no qual carregava o Papa, ele tentou,



na saída, na costa nordestina, ainda no espaço aéreo, fazer um contato com a torre de Recife, numa tentativa não de urgência, não de emergência, mas de passar uma última mensagem de agradecimento pela recepção que obteve. Isso tudo está documentado aqui. Será levado ao conhecimento da Mesa, e que, por 23 minutos, no espaço aéreo brasileiro, mais ou menos a 350 quilômetros distante da costa, essa tentativa foi feita, foi tentada. Não se obteve resposta da torre de Recife. Quando um avião da TAM, que cruzava o espaço aéreo, fez a ponte — por isso que eu perguntei, Delegado, a comunicação através de ponte — e alertou a torre de Recife que o avião da Alitalia, que trazia o Papa, queria mandar uma mensagem ao Presidente Lula e aos membros do Governo, agradecendo a receptividade que receberam, e não foi possível. Apenas depois de 23 minutos de alertado, chegou a mensagem do Papa, de 2 minutos de duração, que não sei se já chegou ao conhecimento do Presidente Lula. Isso nos deixa bastante preocupados, porque nesse momento era uma mensagem de despedida, mas se fosse uma mensagem de urgência...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para encerrar, Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ...se fosse uma mensagem de pedido de socorro, estaria essa pessoa, fosse qualquer cidadão mundial, do Brasil ou estrangeiro, estaria fadado ao insucesso. Então, agradeço. Será levado às suas mãos o CD, com áudio, da tentativa de contato e do seu não sucesso, inclusive, também, com a mensagem do Papa que o Presidente Lula, com certeza, gostará de ter acesso. Não são informações oficiais, são extra-oficiais, por uma rádio escuta amadora. E o nosso requerimento, para concluir, é no sentido de pedir à TAM, à Alitalia e à torre de controle de Recife se essas informações realmente são verídicas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, nobre Deputado. Antes de passar a palavra ao Deputado Carlos Sampaio, próximo orador inscrito, pergunto ao nosso depoente, Delegado Renato Sayão, se ele não gostaria de um intervalo de uns 10 ou 15 minutos para fazer um lanche, atender alguma necessidade, porque ele está esse tempo todo aí. Aqui, nós, um sai, outro volta, ele está todo o tempo fixo aí, sem ter tempo para tomar um fôlego.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Além disso, Presidente, a gente podia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Então, com a concordância dele...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ... reduzir o tempo também.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Sr. Presidente, uma sugestão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos, então,...

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Vamos reduzir o tempo: 5 minutos...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É, sabe por quê? Como o tempo fica superior às perguntas, a pessoa começa a repetir.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, inclusive quanto a esse tema, nós conversávamos aqui, internamente. Nas outras CPIs, não sei se o Deputado Gabeira participou, na Ordem do Dia, ela não era cancelada. Na oitiva das testemunhas, poderia continuar. Não sei se esse é o procedimento que V.Exa. vai adotar ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se poderia...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sendo oitiva de testemunha, na Ordem do Dia, não necessita se interromper, exceto para votações nesse sentido. Era o procedimento que se adotava nas outras CPIs. Foi essa informação que nós tivemos.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quem participou das outras CPIs, e nós acompanhamos a do Mensalão, a dos Sanguessugas...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não é possível.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ... e realmente não interrompia. Gostaria que V.Exa. esclarecesse qual o procedimento a ser adotado nesse sentido.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Cinco minutos. Como já estão repetitivas as perguntas...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, quero apresentar novamente aquela proposta que apresentei no início da nossa audiência. Posso apresentar...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou responder a questão que foi levantada pelo Deputado Gustavo Fruet e agora pelo Deputado Efraim Filho. O nosso art. 46, § 1º, é cruel, não deixa margem a nenhuma alternativa. *“Em nenhum caso”* — começa assim —, *ainda que se trate de reunião extraordinária, o seu horário poderá coincidir com o da Ordem do Dia da sessão ordinária ou extraordinária da Câmara ou do Congresso Nacional.*” Então, eu gostaria que nós pudéssemos adentrar a Ordem do Dia, porque ouviríamos mais pessoas, mas, infelizmente, nós temos que ficar presos ao Regimento.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pela ordem, Presidente.

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

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Sugestão, então, para depois do intervalo, para que o Delegado Renato possa descansar um pouco, que a gente adote um outro procedimento. Dentro de 15 minutos, 5 minutos para cada Deputado que ainda queira perguntar alguma coisa. Até porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Cinco minutos para perguntar e para responder?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, ...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Cinco minutos para perguntar e cinco para responder.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sr. Presidente. Se me permite, Sr. Presidente. Apenas para uma questão de equidade.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Tenho outra proposta.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Eu acho que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Sampaio.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Temos que ter este intervalo, até porque o Dr. Renato realmente precisa desse descanso — nós estamos saindo a todo momento —, mas acho que ficaria a critério de cada um, porque nós temos que ter um procedimento aqui equânime. Aqueles que perguntaram por 15 minutos, assim o fizeram sem nenhuma restrição de nossa parte.

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



O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Eu quero me valer desses 15 minutos, porque tenho indagações importantes, que reputo importantes inclusive para a investigação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É um direito de V.Exa. Pois não, Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - A minha posição é diferente, mas eu aceito a dele, respeito. Eu vou reduzir voluntariamente a minha.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Seria o ideal.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Agora, eu pedi à Mesa um procedimento. Não é evidentemente autoritário, mas quando sentir que está havendo redundância, perguntar se não está havendo redundância. Isso é o correto. A Mesa mesma perguntar: *"Isso aí já não foi perguntado?"*

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, eu quero ir na mesma linha do Deputado Carlos Sampaio, até porque nós não podemos estabelecer 2 tipos de Deputado: o Deputado de 15 minutos e o Deputado de 5 minutos.

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

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

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

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para a reunião de hoje, manter o que foi estabelecido, seria voluntário. Para a próxima reunião ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos manter o que está estabelecido para a reunião de hoje. Amanhã, nós vamos decidir como será na quinta-feira.

Dentro de 15 minutos, estaremos de volta.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos reiniciar os nossos trabalhos.

Com a palavra ao Deputado Carlos Sampaio.



O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sr. Presidente, antes da chegada do Sr. Relator e dentro do meu tempo regimental, gostaria de cumprimentar o Dr. Renato Sayão pela investigação e fazer uma breve digressão, importante para as minhas convicções. Para caracterizar a responsabilidade dos pilotos, foram analisadas as suas condutas, particularmente no que tange às normas ICA 100-11 e 100-12, que regulamenta os vôos. E, com base nestas normas, o senhor perquiriu no sentido de saber se houve o cumprimento, inicialmente, do plano de vôo. Em segundo lugar, se os pilotos adotaram o procedimento adequado diante da falha de comunicação. E, terceiro, se os pilotos cumpriram os procedimentos que determinavam, por exemplo, que o *transponder* deveria estar ligado durante todo o tempo. São os 3 itens que o senhor percorreu para concluir pela responsabilidade deles. Apesar de os controladores serem investigados através de inquérito militar ou, posteriormente, serem julgados pela Justiça Militar, eles foram ouvidos por V.Sa. para caracterização da responsabilidade dos pilotos. Correto? O senhor afirmou que o seu relatório baseou-se, quase que integralmente, em perícias. Na verdade, os depoimentos tiveram seu valor relativizado. Sabemos que, no Direito, não existe uma hierarquia entre as provas. As provas valem pelo seu valor de convencimento e não por serem testemunhais ou documentais. Mas, no caso, a perícia foi preponderante. Agora, eu pergunto sobre um item que, apesar de não ser de sua responsabilidade, V.Sa. respondeu nos levando a crer que houvesse uma certa responsabilidade de controladores. O senhor afirmou que o plano de vôo tem que ser, obrigatoriamente, submetido ao órgão de controle de tráfego aéreo, o que, de fato, foi feito pelos pilotos do Legacy quando saíram, correto? O senhor afirmou, ainda, que o plano de vôo do Legacy previa, inicialmente, o vôo a 37 mil pés, até Brasília, Aerovia UW12, de mão única, e, a partir de Brasília, o Legacy deveria descer a 36 mil pés, Aerovia UZ16, de mão dupla. Correto?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - O senhor afirmou também que é dever do piloto conhecer, estudar e cumprir o plano de vôo. Correto?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Em seguida, o senhor afirmou, por outro lado, que o Legacy e o controle de tráfego aéreo não mantiveram comunicação



por 60 minutos e que, nesses casos, cabe ao piloto adotar algumas medidas, dentre elas a de seguir à risca o plano de vôo. Tem o Código 7600, que exatamente trata desse assunto de falha de comunicação. Correto?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - O senhor afirmou, por fim, que, quando há falha na comunicação dos pilotos com o controle de tráfego aéreo, os pilotos tiveram uma nova oportunidade de verificar se o *transponder* estava ou não ligado, porque, na medida em que não houve mais essa comunicação, eles naturalmente iriam olhar no painel para ver essa questão do *transponder*. Como o senhor mesmo disse, ao ingressar no espaço aéreo de Brasília, os pilotos do Legacy limitaram-se a comunicar-se com o controle, dizendo e afirmando que estavam a 37 mil pés e o controlador, por sua vez, limitou-se a registrar a comunicação. Correto também?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Diante dessas constatações, eu indago a V.Sa.: como imputar-se aos controladores eventual responsabilidade pelo acidente? Veja: o senhor respondeu ao Relator que o controlador ficou com a suspeita de que o *transponder* estava desligado, já que houve uma variação, nitidamente equivocada por parte dos radares secundários quanto a altitude do Legacy. Até aí tudo bem. E, segundo V.Sa., ele não tomou nenhuma medida preventiva para saber o que se passava com o Legacy. Mas também aqui não consegui identificar nenhum ato de negligência por parte do controlador, pois, segundo as normas internacionais aqui reveladas por V.Sa., todas as vezes que há um problema de comunicação, V.Sa. imputou a responsabilidade ao piloto de cumprir à risca o plano de vôo. Eu digo tudo isso por quê? O que restou claro para mim na investigação de V.Sa.? Primeiro, a responsabilidade, por negligência e por imprudência, dos pilotos do Legacy. Restou claro a falha no sistema de controle de tráfego aéreo, inclusive em alguns locais os contatos e as frequências dificultam essa comunicação. Ontem, nós estivemos no CINDACTA e houve um esforço bastante grande por parte dos comandantes da Aeronáutica em mostrar a excelência dos serviços, a competência de todos aqueles que trabalham lá, mas o fato é que, se houvesse essa excelência de prestação de serviço, certamente não



teríamos esta CPI, não teríamos o caos aéreo em que nos encontramos. Então, eu indago novamente a V.Sa. Eu percebo claramente a responsabilidade dos pilotos. Percebo claramente a falha no sistema, mas não identifico, até o presente momento, o nexos causal entre o acidente e o proceder do controlador. Queria ouvir isso de V.Sa.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Como nós não estamos aqui para investigar, eu não estava no inquérito para investigar os controladores, o que eu posso me limitar é apontar as normas que teriam que ser seguidas por eles e que não foram. Qual é a classificação a ser dada a esse descumprimento de norma, é outra história. Se foi uma mera infração administrativa, se foi uma conduta que não tinha outra alternativa — ou seja, o controlador o que dispõe é daquelas informações, isso é a praxe, então ele não tinha como agir de outra forma — ou se ele foi negligente, aí as conclusões vão ter que ser encontradas no inquérito policial militar. O que coloco, e esse são os dizeres que coloco no inquérito aqui. *“Ressalte-se que não se imputa neste relatório a prática de qualquer delito aos militares, mas ressaltam-se informações neste inquérito que, parece-nos, denotam indícios de descumprimento das normas aplicáveis ao controle de espaço aéreo, sendo nossa obrigação sugerir ao MPF que remeta as informações ao órgão competente para investigá-las.”* Então, eu não estou tirando conclusões de culpa dos controladores. Cometeram ato culposos, doloso ou infração disciplinar militar, porém apontamos indícios de que a norma, como está, não foi estritamente seguida.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Esse é o ponto. Não sei que norma seria essa, talvez V.Sa....

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - A própria ICA 100-12.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Mas a ICA-100... Quando o senhor diz que caberia ao controlador, no momento em que ele não mais identificou através do radar secundário, investigar as razões pelas quais não mais localizava na tela, V.Sa. mesmo disse que o procedimento nesses casos é imputado ao piloto. Ao piloto cabe cumprir o plano. Então, veja, como controlador, eu ,até ficaria realmente preocupado em não mais verificar que ali na tela não estava identificado no radar secundário. Mas por outro lado, eu, controlador, também sei que essas normas



dizem que, diante disso, basta cumprir-se o plano de vôo, e quem cumpre é o piloto. Por isso é que digo que não identifiquei nexos causais.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É o seguinte: a mesma norma que traz a determinação de conduta para os pilotos, traz determinação de conduta para os controladores. Porque o controlador está ali como uma garantia a mais. Então, se o piloto errar, se o piloto falhar, se o piloto não seguir as normas? Aí entra o controlador. Então, está aqui, é o item 7.14 da norma — falha de comunicações aéreo terrestres. *“Quando os órgãos de controle de tráfego aéreo não puderem manter comunicação bilateral com uma aeronave em vôo, deverão tomar as seguintes providências: verificar se a aeronave pode receber as transmissões do órgão, pedindo-lhe que execute manobras específicas que possam ser observadas na apresentação radar, ou que transmita, caso possível, um sinal especificado com a finalidade de acusar o recebimento da mensagem. Se a aeronave nada acusar — importantíssimo isso aqui — “o controlador deverá manter a separação entre a aeronave com falha de comunicação e as demais, supondo que a aeronave adotará os procedimentos estabelecidos para falha de comunicação.”* Então, são condutas duplas, é do piloto e do controlador. O controlador tem que atuar dessa forma, adotar um procedimento...

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Ele tem que adotar um procedimento imaginando que ele vá cumprir o plano de vôo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É. Aí ele tem que tomar uma providência. Então, a gente imputou como... A princípio, essa norma aqui não foi cumprida.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Entendi, Dr. Renato.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Existe também uma norma que fala do *transponder*. *“Quando o transponder de aeronave deixar de apresentar o sinal de resposta, o controlador deverá solicitar ao piloto que proceda a uma verificação de funcionamento do transponder.”* Claro que o problema ali é que não tinha comunicação...

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Mas aí como proceder, se não tinha comunicação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Esse é um outro problema.



O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sem problema, mas a questão para mim está clara. Eu indago ao senhor com respeito ao *transponder* especificamente. O senhor afirmou que todas as perícias deixaram claro que o *transponder* e o TCAS funcionaram normalmente até Brasília. O senhor afirmou também ter convicção de que o eventual desligamento do I teria sido involuntário, até porque, usando as suas palavras, “*se os pilotos procedessem dessa forma, dolosamente, estariam praticando um verdadeiro ato de suicídio.*” O senhor afirmou ainda que o comandante do CINDACTA IV chegou a ficar surpreso com a forma veemente com que o piloto afirmou por 4 vezes que o TCAS estavam desligados. Por fim, o senhor afirmou que, posteriormente, através dos seus advogados, os pilotos negaram que o *transponder* e o TCAS estivessem desligados. A minha indagação. Como poderiam estar ligados, se a conversa mantida entre os pilotos, logo após a colisão, conversa essa gravada na famosa caixa-preta, evidenciou que um se dirigiu ao outro exatamente dizendo que estava desligado o *transponder*? Não houve esse conversa, onde um disse para o outro, na caixa-preta, segundo a perícia: “Mas está desligado?” - “Está desligado”. Se essa conversa houve e está na caixa-preta, evidentemente que isso mais a perícia, que afirma que não havia problema no sistema de *transponder*, se sobrepõe a qualquer afirmação por parte do advogado ou dos próprios pilotos. Uma prova pericial a evidenciar isso, que se sobrepõe, no caso concreto, a essa prova testemunhal. É o seu entendimento também.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correto, exatamente.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Por fim, uma dúvida. Num dado momento de sua fala, o senhor afirmou textualmente que o desligamento foi imputado aos pilotos, na medida em que não houve falha técnica. Aí a minha pergunta. Evidente que sei, e concordo com o raciocínio de V.Sa., que não desligaram propositadamente no sentido de gerar o acidente, porque seria uma coisa esdrúxula e não teria como pensarmos nesse sentido. Mas quando o senhor afirma que, na medida em que não houve falha técnica, o desligamento foi imputado aos pilotos, eu pressuponho que esse desligamento é um ato comissivo, é uma ação de desligar.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Exatamente.



O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Essa ação de desligar tem que ter ocorrido, ou seja, não é que automaticamente não foi ligado o *transponder* quando ele passou por Brasília. Ele agiu comissivamente, ele teve o ato de desligar. É esta minha conclusão. Está correta?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Correta. Ele tem que ser desligado através de um ato de apertar um botão. É um botão apertado duas vezes.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Nessa conclusão que vocês estão tirando falta um elemento fundamental — não sei se ele checkou: se é possível o *transponder* se desligar automaticamente. O meu celular não consigo. No meu celular, eu tenho que ter um gesto.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Ontem, eu perguntei, Deputado Gabeira, lá no CINDACTA, para algumas pessoas, se o *transponder* poderia ser desligado involuntariamente. A resposta foi sim. Depois perguntei para outro, e o outro me disse: “*Não, em hipótese alguma. Tem que ter uma ação para desligar*”. Involuntariamente que eu digo é sem querer, mexendo num sistema desligar o outro, um esbarrão que fosse.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O telefone celular... Todos nossos telefones, só desligam se você voluntariamente desligar.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Aquilo que é óbvio precisa ser constatado. Então, eu queria ouvir do delegado. Acho isso importantíssimo. Até o presente momento não tinha sido ... Pois não, Sr. Presidente. *(Pausa.)* Eu peço licença aos colegas.

Até o presente momento, não tinha sido dito claramente que para se desligar o *transponder* tinha que ter uma ação concreta do piloto. Porque uma coisa é você dizer que foi involuntário no sentido de que ele não quis causar o acidente. Aí eu concordo que foi involuntário. Agora, o desligar tem que ter sido voluntário, segundo todas as perícias. Estou certo, senhor delegado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, tem que ter uma ação. Ele não desliga por si só. Um botão tem que ser apertado.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Um ato voluntário.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Pode ser apertado até esbarrando-se alguma coisa. Não é?



O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Mas tem que apertar?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Tem que apertar.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Aí, uma última indagação, agradecendo todas as respostas de V.Sa. com relação ao inquérito que foi encaminhado. Eu pergunto ao Dr. Sayão, na verdade, o senhor disse que encaminhou o relatório. Esse relatório veio acompanhado de todas as peças do inquérito, ou veio tão-somente o relatório para a CPI?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, é porque é o seguinte. Quando a CPI foi instalada — eu acho que nós não recebemos, eu pessoalmente não tinha recebido o requerimento de cópia —, o inquérito já havia sido enviado para a Justiça Federal, como encerrado e relatado. Então, vai o inquérito todo: os volumes, os apensos, toda prova colhida, etc. Foi para a Justiça Federal. No mesmo dia, o juiz despachou para o Ministério Público Federal, onde o inquérito encontra-se hoje. Então, ele está com o Procurador da República, que irá decidir a situação dos pilotos, no caso, não é? Então, o inquérito inteiro está com o Ministério Público. Aqui nós só temos...

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - O relatório.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Um relatório, que são apenas 40 páginas de relatório.

O SR. DEPUTADO CARLOS SAMPAIO - Sr. Presidente, então fica aqui um requerimento verbal a critério de V.Exa. Tendo em vista que o Procurador da República pode denunciar, pode arquivar ou pode determinar novas diligências à Polícia Federal, que fosse oficiado diretamente ao Procurador-Geral da República, solicitando cópias dessas peças, porque, se nós não tivermos o inquérito no seu todo, nós não teremos como saber o que consta do relatório. Se sempre se reporta a uma determinada página, nós não teremos a página aqui. Eu agradeço ao depoente e a paciência de V.Exa., Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Próximo orador inscrito é o nobre Deputado Edson Santos. Com a palavra.

O SR. DEPUTADO MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Sr. Presidente, só a título de informação, qual é o número da inscrição do Deputado, só para a gente se situar aqui.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o número 8.

O SR. DEPUTADO MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Obrigado.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Sr. Presidente, eu creio que esse primeiro momento da Comissão Parlamentar de Inquérito é exatamente a gente verificar o que levou ao trágico acidente envolvendo um avião da Gol.

Eu acho que essa investigação deve ser feita da forma mais racional e desprovida de buscas de politizar esse debate, até porque isso é algo que interessa muito à população brasileira, interessa muito ao Brasil.

Nós vivemos um momento onde o uso do avião para locomoção das pessoas no Brasil é cada vez mais crescente. Os dados que temos em mãos aqui apontam que as pessoas hoje preferem utilizar-se do avião por uma série de condições e até do preço da tarifa do avião e da rapidez...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou pedir silêncio. Há um orador falando.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - ...e da rapidez com que esse modo de locomoção nos permite deslocamentos rápidos para todos os cantos do Brasil, e até mesmo do ponto de vista das pessoas que afluem ao Brasil, turistas que vêm ao nosso País e que têm confiabilidade no sistema de controle aéreo. É fundamental.

Por isso, eu fico preocupado aqui com algumas — não todas, eu quero dizer —, algumas tentativas, inclusive, bastante intensas, no sentido de buscar desqualificar o sistema de controle aéreo.

Nós, que somos Situação, temos que, nessa investigação, ter a capacidade, inclusive de identificar as deficiências do sistema de controle aéreo no Brasil e propor melhorias para a segurança da população. Mas eu acredito, também, que não deve ser um método a ser utilizado por alguns Deputados a busca da desqualificação do sistema de controle aéreo.

A exposição do Dr. Renato Sayão nos deixa claro a conjunção de fatores de elementos que propiciaram a tragédia do voo 1907 da Gol. O desligamento do *transponder*, o não cumprimento do plano de voo pelos pilotos americanos propiciaram esse acidente lamentável. Acho que fica claro quando o avião Legacy trafega a 37 mil pés, não é isso doutor, ele entra numa rota de colisão com o avião da Gol. O desligamento do *transponder* não permitiu não só a sua comunicação com



a torre de controle, mas, também, a sua possível comunicação com o avião da Gol, que poderia detectar um avião em rota de colisão com ele. E o piloto da Gol poderia adotar as medidas para evitar esse acidente. Acho que isso precisa ficar claro e límpido nessa audiência.

Indago ao Dr. Renato — a primeira pergunta parece óbvia, mas é fundamental que seja feita — qual foi o elemento... Estou certo ao afirmar que esses elementos do desligamento dos equipamentos do Legacy e o não cumprimento do plano de vôo foram os elementos essenciais para que aquele fato ocorresse? Esta é a primeira pergunta que faço.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Por si só essas duas causas levariam ao acidente. O desligamento do *transponder* TCAS e o não cumprimento do plano de vôo por si só são causas do acidente, independentemente de analisar outras questões do controle do espaço aéreo.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Agora, uma questão que deriva disso. O senhor colocou, em algum momento da sua explanação, que a empresa que analisou esses equipamentos nos Estados Unidos fez observação de que eles não teriam mecanismo de alerta aos pilotos do seu não funcionamento. Foi claro isso? Essa modalidade e esse tipo de equipamento utilizado pela EMBRAER ou todos os *transponders* têm essa características de não emitir nenhum sinal aos pilotos de que ele não está com seu funcionamento adequado?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, eu não tenho conhecimento suficiente. Só posso dizer a respeito específico do Legacy, que não dá esse aviso sonoro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quem é americano?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Ele é fabricado pela Honeywell, uma empresa americana. É fabricado nos Estados Unidos.

O SR. DEPUTADO EDSON SANTOS - Acho que isso é fundamental até para a gente... Nunca é demais dizer que o avião é o meio de locomoção mais seguro que existe hoje no mundo. Desse acidente deriva uma série de investigações não só por parte do sistema nosso de controle para evitar acidentes. A CENIPA, como as empresas envolvidas, fornecedoras de material e as empresas que constroem esses equipamentos, elas procedem à investigação no sentido de evitar acidentes com a



mesma característica. Aí, inclusive, respondo ao que um Deputado questionou V.Sa., se não voltaria a acontecer algo dessa natureza. Diria até que considero muito difícil, até por que isso traz para as empresas construtoras e para operadores do sistema aéreo ensinamentos que eles buscam utilizar no sentido de evitar que fatos como esse voltem a acontecer.

Não vou utilizar todo o meu tempo. Só queria frisar essa questão para tirar a paixão política dessa audiência pública. O objeto dessa audiência com o Dr. Renato Sayão é efetivamente o de saber a que nível se deu a investigação promovida pela Polícia Federal. E pelo relatório que teremos oportunidade de ter acesso na sala da Comissão, me parece que essa conjunção de elementos que eu, aqui, resumi foram essenciais para que esse fato lamentável voltasse a ocorrer. Isso era importante, inclusive, para as pessoas que são familiares das vítimas do acidente da Gol que vão buscar ressarcimento e, inclusive, indenização por conta de vidas que se perderam naquele evento. Agradeço, inclusive, a atenção que V.Sa. está dando à Comissão Parlamentar de Inquérito e me considero bastante esclarecido a partir da explanação feita por V.Sa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Edson Santos não utilizou o seu tempo todo.

Passo a palavra ao nobre Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, Dr. Renato Sayão, colegas, Sr. Relator, eu gostaria de começar fazendo assim alguns ajustes à fala do Dr. Renato Sayão, e começaria dizendo que a existência de um radar primário ou se o radar primário tivesse detectando um Legacy esse acidente com muita possibilidade, quase total possibilidade, teria sido evitado. O senhor disse que mesmo existindo primário não teria evitado. Teria sido possível se evitar sim, porque nenhum controle em total segurança permitirá que dois *plote radar* se fundam, a menos que se tenha absoluta segurança separados em níveis. Para isso precisar-se-ia estar vendo os dois. Então, provavelmente ter-se-ia evitado.

A segunda questão quando V.Sa. responde ao Deputado Carlos Sampaio os procedimentos do controlador para o caso de falha de comunicação, isso que prevê o IMA ou ICA — antigamente era IMA — ICA-100-12, no ponto 7.14, diz, “*em caso de ele estabelecer o contato-radar*”. Daí porque ele poderia, porque o piloto pode



estar não conseguindo falar com o centro, mas estar ouvindo. O entro pode estar ouvindo e não estar conseguindo se comunicar. Aí, ele vai usar o outros mecanismo. Então, neste caso só funciona se ele tivesse um contato-radar. Neste caso não havia contato-radar. Portanto, este procedimento não valeria. Valeriam outros procedimentos. Agora, concordo plenamente que o piloto que estava obrigado a em todo o tempo manter o *transponder* ligado e, no caso de falha de comunicação, conhecedor das regras que deveria ser — e supomos que fosse —, ele deveria sim ter acionado o 7.600. Nesse momento, certamente ele teria evitado a colisão, porque teria ligado o *transponder*. E aí todo o processo de segurança teria acontecido. Então, essas duas coisas.

A terceira observação — talvez seja só para mim — é que na grande maioria as pessoas se referem sempre, e nós vamos lidar aqui durante cento e tantos dias, à torre de controle. É preciso dizer que a torre de controle é um órgão única e exclusivamente no aeródromo. Fora do aeródromo não existe torre de controle. Então, existe controle de aproximação, existe centro de controle e existe defesa aérea, mas a grande mídia e a maioria sempre se referem à torre de controle. Isso pode até gerar uma confusão, porque quem emitiu a autorização do plano de vôo foi a torre de controle. Mas a partir daí não entra mais torre de controle na história. Aí é controle de aproximação e de saída e Centro Brasília.

Aí, nesse ponto, entramos numa questão fundamental. Acredito que a Aeronáutica com todos os seus mecanismo, esteja, inclusive, acompanhando esta CPI, provavelmente, já estabeleça ou restaure aquilo que o ICA-100-12 prevê nas autorizações emitidas pelos órgãos de controle, que é dar autorização completa, não apenas o primeiro trecho da autorização. Porque se nós ouvirmos essa autorização da torre de São José, o piloto estaria autorizado até Manaus no 370, o que era errado.

A segunda questão é, se o senhor teve oportunidade de perguntar, como eram pilotos americanos e o plano de vôo foi feito pela EMBRAER, ou por uma empresa, por alguém que a EMBRAER contratou para fazer, se os pilotos foram “briefados” a respeito do plano de vôo. Porque o que sugere é que os pilotos não tinham o pleno conhecimento de todas as etapas do plano de vôo. E eles deveriam ter sido “briefados” antes: “Olha, vocês vão sair daqui, Poços de Caldas, saída



Orion” — não sei qual o nome da saída que eles pagaram para ele lá — “e depois você vai subir 370, Brasília desce 360, em Teles você sobe para 380”. Ele estaria “briefado” no plano de vôo. Então, provavelmente, ele não tenha sido “briefado”, porque não foi ele que fez o plano de vôo, porque quem tem que fazer seria esse piloto ou então o (*ininteligível*) de cada empresa aérea que faz isso. Então, já houve uma primeira falha nisso. A segunda falha, essa falha poderia ter sido corrigida perfeitamente se o controlador da torre de controle tivesse pego o plano completo. Mas é possível que... Claro, para quem não domina plenamente o inglês ter que falar tudo isso em inglês pode dar um pouco de cansaço e dizer “*não, vamos falar o primeiro trecho mesmo, fica mais simples aqui*”, porque ia ter que falar muita coisa em inglês. Mas não justifica. Deveria ter falado.

O que nós estamos percebendo? A evolução tecnológica levou, está levando os aviões a ficarem melhor equipados e também o controle de vôo, os operadores... Isso provoca, necessariamente, um pouco, eu diria assim, do relaxamento daquela maior preocupação do ser humano, do homem, do ser humano, a mulher ou o homem, que opera o sistema, porque “ah! o avião se separa, existe o TCAS, existe... é difícil uma colisão”.

Ao mesmo tempo, em razão de tudo isso, não só da automação, o que acontece? Os espaços de separação são reduzidos. Um tempo atrás, quando não havia o TCAS, quando não havia esse avanço, ele teria que estar a 2 mil pés de separação, 600 metros. Esse acidente não teria ocorrido, ainda que ele errasse em mil pés. Então, isso leva, necessariamente, o controle de espaço aéreo a ter um pouco mais de atenção. Então, eu já pediria até, assim, que alguém que esteja nos ouvindo, que imediatamente passasse essa orientação para todos os órgãos, especialmente para as torres, onde se dá as autorizações, que as autorizações fossem dadas completas. Evitaremos bastante outros acidentes posteriores.

Então, essa CPI, no meu modo de entender... E aí entra uma questão que foi perguntada aqui também. Quando eu estou voando numa aeronave, numa aeronave pequena, e eu chamo a atenção às vezes do piloto, uma coisa é o que o controlador quis dizer, e outra coisa é o que o piloto entendeu. Essa que é a questão. Quando estamos falando de piloto americano, existem... As regras de tráfego aéreo são mundiais, vale para todo lugar, mas a forma de compreender uma autorização, por



exemplo, pode ser diferente nos Estados Unidos do que aqui. Pode ser. Para ele, se ele falou que está autorizado até Manaus 370, ele vai até Manaus no 370. Um piloto brasileiro provavelmente questionasse: *“Épa, o meu trecho é só até aí”*. Mas provavelmente ele não conhecesse todo o plano de vôo.

E aí entra uma outra questão que temos aqui que investigar. Nós é que vamos investigar isso aqui, porque já foge à alçada, a questão de culpabilidade. Se o sistema DACTA também não alterou, ao passar a Brasília, porque assim estava programado no computador, se não alterou de 370 para 360, o controlador, ao olhar no escaninho a ficha, estava lá 360. E para ele estava tudo bem, o piloto já havia descido. Como ele não tinha mais o modo Charlie da aeronave, para ele estava tudo bem.

Então, essa é uma outra questão. Não dá para inicialmente estabelecer quem é culpado ou não é culpado. Agora, o que a gente percebe no tráfego aéreo, e eu sou do tempo em que a gente fazia proteção ao vôo, hoje se diz que controla o espaço aéreo. Na verdade, eu sou do tempo que se perseguia o vôo. Hoje se controla esse vôo. Então, ao controlar esse vôo nós temos algumas posições que a gente identifica claramente neste instante

Primeiro, um acidente não ocorre por causa de uma única falha.

Segundo, uma coisa é aquilo que era obrigação do piloto e do controlador fazer. A outra coisa é o que o piloto e o controlador podiam ter feito para se evitar. Em muitas situações foram evitados acidentes porque alguém percebeu, falou: deixa eu agir aqui. Não era nem obrigação, alguém falhou e o sistema se corrige.

Para isso, entra uma questão fundamental que nós vamos ter que levantar ao longo desta CPI. Uma coisa é todos nós sentarmos aqui numa sala, numa CPI julgando um controlador, supondo que o controlador estivesse em frente à tela do radar somente com essas duas aeronaves e pensando no que podia fazer. Outra coisa é ele ter dez, quinze, vinte, trinta aeronaves sob o seu controle que ele tivesse de estar falando. Quando se fala, por exemplo, da linguagem lacônica, o controle de vôo não permite que se fale em linguagem lacônica porque a linguagem no tráfego aéreo tem que ser clara, mas objetiva.



A objetividade é fundamental, por quê? Enquanto estou falando com uma aeronave, eu estou deixando de ouvir outras aeronaves e até de falar com outras aeronaves.

Então, tenho que ser objetivo, mas tenho que ser claro; ao falar eu tenho que ser claro. Cito um caso que o mundo inteiro acompanhou com a mídia, que aconteceu, se não me engano, em Tenerife. Dois *boeings* explodiram na pista. A partir daí, uma nova orientação foi dada para os controladores de vôo.

Qual foi o erro daquele momento? E aí é importante a gente perceber como é fundamental o controlador de vôo estar com tranquilidade, cômico do seu dever ali, mas preparado para desenvolver aquele trabalho. Era habitual também naquela época dizer assim, e falava em inglês, dizer assim: “*clear to, in position and rolling*” — livre, tomar posição e rolar. Era uma forma de dizer está autorizado a decolar. Está certo. O controlador naquele dia disse para ele: “*clear to, in position and holding*” — manter. Absolutamente distinto. Mas como você vai distinguir se ele disse *rolling* ou *holding*. Isso provocou um acidente. Isso significa dizer que a linguagem... E a partir daí foi proibido se dizer: livre, tomar posição e manter, principalmente em inglês.

Então, o controle tem que falar com clareza, com objetividade, mas com muita clareza.

E o meu tempo está chegando ao final. Queria dizer o seguinte. Acho que essa CPI, trazendo V.Sa. hoje aqui, trouxe uma grande contribuição. Mas de verdade, se nós queremos dar uma resposta para a sociedade brasileira, a nossa preocupação deve ir até um minuto antes de acontecer o acidente. Esse deve ser o foco central do nosso trabalho. É mais ou menos o que a Aeronáutica também deve estar fazendo, saber quais foram as causas que levaram àquele acidente, para que outros não ocorram. Isso é fundamental. Estabelecer responsabilidade, culpado, ação criminal, isso a Polícia Federal já está fazendo, o Ministério Público já vai fazer e também o CENIPA vai indiciar quem de direito, etc.

Para nós é fundamental descobrirmos, e aí darmos isso para a sociedade brasileira, darmos a sensação de segurança. Mais do que a sensação de segurança é verdadeiramente a segurança. Para isso, modelos precisarão ser modificados



nesse sistema de controle de tráfego aéreo. E aí, fundamentalmente, vamos ter que trabalhar um problema que o Brasil está vivendo no tráfego aéreo.

Vamos discutir isso mais lá na frente, mas já trago aqui a preocupação: aeronaves em excesso na espera por falta de pistas para se pousar no Brasil. É sério isso. Guarulhos já deveria ter tranqüilamente mais duas pistas. O Galeão já fez a 0927, mas será que não precisa mais?

Porque as aeronaves ficam em espera? Porque não tem pista para pousar. Essa é que é a verdade.

Isso significa o quê? Investir adequadamente o recurso. Mais importante do que fazer um *shopping* no aeroporto é fundamental construir a pista para as aeronaves pousarem. Nós vamos fazer essa discussão aqui, esse levantamento.

Então, fundamentalmente, nós precisaremos olhar a questão do pessoal, quem trabalha, em que condições está trabalhando. Isso é fundamental. Digo aqui para todos vocês. Um dia eu estava trabalhando e estava com dor de cabeça, quase que eu acidente duas aeronaves. Eu estava com dor de cabeça naquele dia.

Então, é fundamental que o controlador esteja bem ali, que tenha os equipamentos adequados para o seu funcionamento. E volto a dizer que ontem informaram para nós que não havia falha de comunicação do equipamento, porque a aeronave laboratório teria passado depois do vôo e teve recepção normal. O que sugere é que realmente a freqüência talvez estivesse mal alocada ou alocada de maneira equivocada.

Então, não vou fazer perguntas porque muitas perguntas já foram feitas, apenas encerrar dizendo que esta CPI tem condições, vou repetir sempre isso, e nós vamos apresentar para o Brasil, para a sociedade brasileira, um controle de vôo seguro, tranqüilo, onde as pessoas possam voar com muita segurança e no horário previsto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só sugeriria à nossa Comissão que convocasse nosso Miguel para depor aqui e dar uma aula para a gente de controle, pois com tanta proficiência e tanta competência ele falou hoje à tarde.

Seguindo a lista, a nobre Deputada Luciana Genro com a palavra.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Sr. Presidente. Quero parabenizar o Deputado Miguel Martini pela sua fala. Parece-me que ele repõe aqui um pouco, assim como outros Deputados também o fizeram, um pouco do real foco da nossa CPI.

E é por isso, Sr. Presidente, Sr. Relator, que eu tinha entendimento de que a nossa CPI deveria começar por outro viés e não pelo acidente aéreo, não pelo acidente da Gol. O acidente da Gol foi a expressão de uma crise que existe no sistema de controle aéreo, crise que está na ementa da nossa CPI, mesmo que alguns Deputados queiram dizer que não existe crise no sistema de tráfego aéreo. E o objetivo da nossa CPI não é investigar o acidente, como foi o objetivo do seu inquérito, e muito menos se o piloto do jato apertou o botão propositadamente ou não. Isso não é do interesse da nossa CPI.

Por isso, vejo que o enfoque dado pelo Relator e por alguns Deputados não ajuda para que possamos investigar o que realmente interessa à nossa CPI. Aliás, não foi objeto do inquérito do Delegado Renato, que fez um brilhante trabalho, vai indiciar os pilotos que com certeza foram negligentes. Está evidente que houve negligência, que houve falha por parte dos pilotos, mas o objeto da nossa CPI é justamente a crise no sistema de tráfego aéreo.

Por isso, com toda a contribuição que o delegado nos deu, com certeza nos deu, principalmente para aumentar os nossos conhecimentos acerca de como funciona o sistema, vejo que este depoimento não deveria em hipótese alguma ser o primeiro, mas sim depoimentos que versassem sobre a crise do sistema, que é o nosso objeto ou deveria ser. Porém, parece que não é interesse do Governo fazer a investigação sobre a crise do tráfego aéreo no Brasil e está aqui em manobras diversionistas levando-nos a investigar o acidente, como nos levou ontem para conhecer o CINDACTA de Brasília, onde o comando da Aeronáutica nos recebeu muito bem. Fomos muito bem tratados, mas simplesmente tentaram mostrar-nos que tudo está bem no tráfego aéreo brasileiro e, portanto, esta CPI não deveria estar acontecendo. E nós sabemos que isso não é verdade, porque houve não só esse acidente terrível e trágico, mas houve também uma paralisação do tráfego aéreo, no dia 30 de março. Este, sim, deveria ser o objeto inicial da nossa investigação, para que pudéssemos entender o que levou esses controladores militares a colocarem



em risco suas carreiras. E estão sendo alvo de IPMs, todos eles, coisa que eu não sei se o controlador do acidente está, porque como a Aeronáutica, na minha opinião, sabe que existem problemas no sistema, talvez não seja do interesse dela abrir um IPM em relação aos controladores do acidente, porque esse IPM, inevitavelmente, vai investigar o sistema como um todo. Mas, no caso do movimento do dia 30 de março, existem vários IPMs abertos — se não me engano, são quatro —, e, segundo o Brigadeiro Átila me informou numa conversa informal, seriam cerca de 200 controladores alvos dos IPMs. E é aí que nós deveríamos estar investigando, porque é dessa forma que nós podemos prevenir novos acidentes, identificando as falhas do sistema. As eventuais falhas dos pilotos do jato não evitarão novos acidentes, porque esses pilotos não serão personagens de um novo acidente no Brasil. Quem pode ser novo personagem de acidente no Brasil é o sistema. Dentro dele estão os procedimentos dos controladores e está também o sistema em si.

E aí eu queria trazer para colaborar com as reflexões da CPI, também perguntar ao delegado se ele tomou conhecimento dessas informações, de um relatório, de uma declaração que foi emitida pela INFACTA, que é a Federação Internacional das Associações de Controladores de Vôo. Então, eles dizem, em várias observações que fizeram a respeito do acidente, eles inclusive mandaram um representante da INFACTA aqui para o Brasil, logo após o acidente, inclusive alvo de um requerimento meu, para que esse representante seja escutado aqui na CPI. Eles fizeram as suas investigações, as suas observações a respeito do acidente e eles dizem algumas coisas interessantes que o delegado não menciona, que eu pergunto se ele não tomou conhecimento ou se tomou e concluiu que isso não corresponde. Eles dizem que o Legacy deveria mudar da altitude de 370 para 360 quando passasse por Brasília, e que o *software* do computador do controlador, que fica na frente dele, inclusive eles trazem uma foto, aqui na revista, do momento, o *software* registrou essa mudança de altitude de 370 para 360, porque ele faz esse registro automático de acordo com o plano de vôo. Então, o que aparecia na tela para o controlador era que o avião estaria a 360 e não a 370 mais, e que ao acontecer isso evidentemente induziu o controlador a erro, porque o controlador entendeu que o avião já estava a 360. Ele diz também que, quando um vôo é perdido pelo radar secundário, no caso de o *transponder* ser desligado ou de alguma



outra, algum outro intercuro desse tipo, entra em ação o radar primário, que eles chamam de radar militar, e certamente esse radar é mais utilizado para a defesa aérea e não para o controle de vôo comercial. E ele diz também que no momento em que há essa transição do radar secundário para o radar primário, que consegue identificar a aeronave mesmo com o *transponder* desligado, é uma transição muito rápida e que ela aparece na tela do controlador de uma forma muito parecida com a informação dada pelo radar secundário. Só que a informação do radar primário não é precisa, porque o radar primário não consegue identificar a exata altitude em que está a aeronave como o radar secundário consegue. Então, seria, pela tese defendida pela INFACTA, uma falha do sistema, que essa transição ocorra sem um alerta ao controlador para que ele saiba que agora ele está sendo guiado por um radar primário, que, portanto, a informação sobre a altitude não é precisa. Ele diz também que na tela do controlador, essa mudança é muito tênue, é uma letrinha simplesmente que aparece ali quando passa do radar secundário, uma altitude precisa, para o radar primário, altitude não precisa, e diz também que a INFACTA não recebeu uma explicação convincente de por que esse *software* se comporta dessa maneira, e também por que essas informações não confiáveis sobre a altitude da aeronave são mostradas para os controladores sem que eles tenham esse alerta sobre a não precisão da altitude que eles estão recebendo. Ele diz também, sobre a questão que o Deputado Carlos Sampaio levantou, que o *cockpit* do Legacy tem armadilhas perigosas para os pilotos, porque ele pode, inadvertidamente, desligar o *transponder* de forma muito fácil, segundo a INFACTA coloca aqui. E conclui a INFACTA dizendo, na sua declaração, que se essas condições do sistema não forem mudadas, e eu vou ler aqui literalmente o que eles dizem: *“Se não houver uma mudança breve nessas ações, a probabilidade de incidentes ou de acidentes ou de um segundo acidente semelhante ao que ocorreu permanece muito alta.”*

Então, esse é objeto, exatamente é o objeto da nossa CPI, porque nós queremos saber quais são as falhas do sistema, e que medidas precisam ser tomadas em relação ao sistema para que se possam evitar novos acidentes. Então, eu pergunto ao delegado se ele conhece essas informações e se as levou em consideração em seu inquérito, e apelo para o nosso Presidente, o nosso Relator, para que nós não transformemos esta CPI na CPI do Acidente da Gol, porque



investigar o acidente, concluir se os pilotos americanos ou se aquele controlador, naquele exato momento, cometeram erros são importantes para compor o quadro como um todo, mas não vão nos levar aos problemas estruturais a que o Deputado Martini estava se referindo, e que nós temos, sim, a obrigação de investigar. E para isso, nós precisamos escutar a INFACTA, que fez essa investigação, nós precisamos escutar os controladores que fizeram o movimento do dia 30 de março, porque para eles terem realizado aquele movimento é porque eles estão numa situação de extremo perigo.

E aliás, eu vejo que quando um Deputado perguntou se o delegado se sente tranquilo para voar, eu não me sinto tranquila para voar, não me sinto. Quando eu sei que existem 200 controladores, que são 10% do efetivo total do controle de tráfego aéreo brasileiro, alvo de inquéritos policiais militares, eu não me sinto tranquila, porque eles não estão tranquilos. E o Deputado Martini disse muito bem que o controlador, se ele está com uma dor de cabeça, ou se ele está preocupado com problema familiar, isso já influi no seu desempenho. Não é à toa que não nos deixaram entrar, ontem, na sala do controle aéreo, e que nós aceitamos isso, porque é um trabalho que necessita extrema atenção e dedicação e tranquilidade.

Então, quando existem 200 controladores sendo alvo de inquéritos, sendo ameaçados de uma possível inclusive expulsão da Aeronáutica ou de outras punições, é evidente que eles não estão tranquilos para trabalhar. Então, nós precisamos ouvi-los para que possamos de fato ir ao cerne do problema e garantir a efetiva segurança no controle do tráfego aéreo brasileiro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, pela ordem. Eu quero, na verdade, aqui, mais uma vez, esclarecer à Deputada Luciana Genro de que a opção de iniciar pela análise do acidente envolvendo o avião da Gol, e nós reiteramos, eu reiterarei isso aqui em várias oportunidades, é porque este é o sintoma mais aparente de uma crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro, que é objeto de análise e de investigação desta CPI. E que aqui não se trata de investigar o acidente da Gol em si, mas a partir dele poder identificar quais foram os elementos, as falhas, as circunstâncias que levaram à existência e ao acontecimento em si, que foi o acidente com o avião da Gol.



Parece-me, Deputada Luciana Genro, que, mesmo com as avaliações e as análises feitas pelo Dr. Delegado Renato Sayão, que são específicas sobre o inquirido, este depoimento tem sido, na minha avaliação, importante para que possamos inclusive já identificar algumas conexões com a crise vivida no setor aéreo brasileiro. E vai nos propiciar, inclusive — eu aqui já anotei, estou tendo o cuidado de anotar —, uma série de depoimentos, de outras oitivas, de questionamentos e sugestões que nós poderemos fazer no transcorrer dos trabalhos desta CPI, que vai ouvir os controladores, que vai ouvir as suas lideranças nacionais, que vai ouvir a Aeronáutica, que vai ouvir as pessoas responsáveis pela Aeronáutica, no processo investigatório. Então, aqui não se trata de se estar priorizando esse tema especificamente ou exclusivamente, mas se trata de nós estarmos fazendo um processo de investigação que vai levar efetivamente a um processo da construção de uma visão sobre a crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro.

Só estou fazendo essa consideração porque V.Exa., por várias vezes, a nobre colega citou este Relator e este Presidente nos solicitando que nós tivéssemos essa preocupação, e eu quero lhe dizer que essa preocupação está garantida na execução dos trabalhos. E nós vamos ouvir todos aqueles que tiverem alguma coisa a ver ou tiverem conexão com essa crise que nós estamos vivendo no setor aéreo brasileiro, inclusive com os problemas ligados à questão aeroportuária, às questões do consumidor, aos temas que já foram levantados aqui à exaustão por esta CPI. Eu só queria lhe esclarecer isso para que não pairasse a dúvida de que alguém, ao optar por este caminho, estaria querendo evitar as investigações. Ao contrário, nós queremos que, a partir desse sintoma, que foi o mais aparente, e que nós precisamos nos preocupar também, que é o acidente que vitimou 154 brasileiros, possa nos dar as informações e os caminhos para poder identificar essa crise que nós estamos vivendo no setor aéreo brasileiro. Então, eu queria fazer esse esclarecimento a V.Exa. para que não pairassem dúvidas em relação às intenções deste Relator e do Presidente desta Comissão em relação às investigações que nós estamos realizando.

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



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, só para esclarecer. Eu agradeço a consideração do Relator em me responder, mas é o meu entendimento, eu acho que esse não é o melhor caminho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Correto, perfeito. É a sua posição.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Acho que passarmos horas questionando o delegado sobre o comportamento dos pilotos não ajuda a entender a crise do sistema aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar aos outros. Está certo, Deputada.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em seguida, eu concedo a palavra ao Deputado Nelson Pellegrino.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Sr. Presidente, só por uma questão de ordem, por favor. São 16h2min. Eu me lembro bem do que o nosso Deputado Gustavo Fruet colocou sobre a questão de não acompanharmos a votação, mas eu acho que é importante a gente estar atento às questões regimentais que dizem que, em nenhum caso, a não ser que haja algum acordo... Digamos que, quinta-feira, pela manhã, haja uma extraordinária com ordem do dia e nós temos aqui a nossa oitava do Brigadeiro Rufino marcada. Portanto,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputada, essa questão já foi decidida. Vamos à frente, senão a gente não ouve os outros Deputados.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Decidida como?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, já disse há pouco que quando começar a Ordem do Dia somos obrigados...

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - São 16h3min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas não iniciou a Ordem do Dia.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - Obrigada, Sr. Presidente.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, eu fiz uma pergunta ao delegado, V.Exa. permite que ele responda?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, não permito mais. Já passou o tempo, esgotou o tempo de V.Exa. Deputado Nelson Pellegrino. *(Pausa.)*

Não estando presente, nobre Deputado Eduardo Valverde. *(Pausa.)*

Não estando presente, nobre Deputado André Vargas.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Sr. Presidente, muito rapidamente porque acredito que muitas das questões que estão sendo colocadas e recolocadas são redundantes, mas apenas para lembrar, como o Relator colocou, que por mais que pareça enfadonho, muitas vezes, nós temos um roteiro a cumprir, e não é um roteiro preestabelecido só por esta CPI, visões da CPI instalada, é o escopo do requerimento que alinhava o acidente da Gol, crise do tráfego aéreo, e é assim que deve ser. Temos aspectos técnicos.

Eu queria inclusive dizer que fiquei impressionado com a clareza do Dr. Renato Sayão que colocou, aqui, em relação a todas as questões e o trâmite desta investigação. Nós teremos outros momentos desta CPI que certamente fecharão um quadro, seja da interpretação do acidente da Gol, seja do ponto de vista da própria crise, e para onde derivamos. Então, é preciso ter paciência, é preciso ter muita atenção. E ao mesmo tempo dizer que a política, nesta CPI, ela tem sim e haverá essa necessidade de ocupar-se de um espaço com preponderância técnica também. Ou seja, a questão técnica e as soluções apontadas aqui deverão ter, por parte destes Deputados que tiveram essa tarefa delegada pelos seus partidos e pelo conjunto da Casa, muita prudência. Nós vemos aqui que houve uma confluência de situações, de lamentáveis coincidências e que não há culpados a serem encontrados por esta CPI em relação a esse acidente. O inquérito está em curso. O que nós temos que entender e interpretar é que esse acidente poderia ter sido evitado, talvez, se outros procedimentos fossem adotados no dia-a-dia. Eu vi várias questões aqui que a gente fica chocado. Vejam: 151 pessoas faleceram em função — 154, desculpe... Se fossem todos os envolvidos no acidente, certamente nós teríamos, talvez, um outro enfoque, não teríamos culpados, todos seriam vítimas. Vejam como são as circunstâncias. Por milímetros, talvez centímetros, os pilotos do Legacy e os passageiros sobreviveriam, mas por muito pouco. Vejam como é que a gente tem que interpretar esse fato e tirar disso as lições daquilo que pode ser



contornado. Mas, sem dúvida nenhuma, sucessivamente, nós vamos adentrando os assuntos que mais interessam e que são o escopo desta CPI.

Portanto, Sr. Presidente, era isso. Nós de fato temos muita coisa pelo dia nesta CPI. Apenas para colocar que é preciso muita prudência, e não termos açodamentos para querer tratar da questão da disputa de oposição e governo e deixar de lado as obrigações que temos como Parlamentares membros desta CPI. Não há aqui interesse do Governo de tratar simplesmente o acidente da Gol e deixar de tratar a questão do tráfego aéreo. Há, sim, um escopo e um roteiro a ser seguido para que cheguemos à finalidade desta CPI, aos objetivos que temos.

Era isso, Sr. Presidente.

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

Passamos a palavra ao 14º orador inscrito, Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Vou procurar ser rápido, Sr. Presidente.

Eu quero, Dr. Sayão, a primeira questão, assim, que me preocupa... Evidentemente que eu não quero descobrir as causas do acidente totalmente, quero apenas tirar lições para nós melhorarmos o sistema. Então, a primeira questão é a seguinte: o seu raciocínio é correto, jamais desligaria o *transponder* porque ele estava arriscando a sua vida e a vida dos donos da empresa. No entanto, para a sua tese ser confirmada, seria preciso que o senhor tivesse contato com alguns *transponders* e tentasse ver se é possível que eles desliguem involuntariamente. Eu dei o exemplo dos telefones celulares. A maior parte dos telefones celulares não são desligados involuntariamente. Alguns emitem um sinal sonoro de que estão sendo desligados. Então, era preciso que a gente chegasse ao *transponder*. Evidentemente, que uma das coisas que eu já sei, e acho que a Comissão deveria incorporar, é a sugestão de que os *transponders* tenham um sinal sonoro também. Se os carros têm — deixa-se de fechar uma porta e faz um barulho —, por que o avião não teria? Mas essa questão eu acho que valeria a pena, do ponto de vista de investigação, a gente chegar a ela: o que é um *transponder*? Como ele liga? Como ele desliga? Quais são as possibilidades de desligamento involuntário?



A segunda questão é a questão da caixa-preta. Quando se ouve a caixa-preta, o piloto diz: *“Mas nós estávamos cumprindo um plano. Nós estávamos na altura certa”*. É que eu me pergunto: é possível que ele tivesse confundido o plano? Porque quando se tem um plano feito por outra empresa, como o Miguel mencionou, mas mesmo... Se nós somos o motorista e se recebemos um plano de outra empresa, evidentemente que a pessoa vai dizer: *“Olha, você vai marchar numa via única e num certo momento você vai passar para uma via dupla”*. Quer dizer, esse dado era impossível ele não reter, que iria sair de uma única para uma dupla e, evidente, com as conseqüências que são as conseqüências de baixar mil metros.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a culpa não é se passa um do lado do outro.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É lógico. Então, essa questão é dupla nesse sentido, de uma mão dupla.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Exato. Então, essa questão também é importante. Era preciso que ele tivesse noção disso e era preciso que o controlador também tivesse noção disso e que eles trocassem essa informação aqui. Evidentemente que não trocaram. Está evidente que não trocaram.

Existe uma outra questão, que eu vejo como ex-maquinista de metrô: cada vez que a gente tinha um problema na rede, um trem saía do seu ritmo normal, imediatamente se tentava comunicação com esse trem e imediatamente também com os trens que vinham em sentido oposto. Era evidente que você tinha de segurar os trens do sentido oposto e ter a noção de onde eles estavam. E isso não foi feito. Quer dizer, quando se perdeu o contato com ele, não foi lançado, porque o Gol estava plenamente acessível, ele era facilmente acessível por qualquer comunicação e não houve nenhuma comunicação. Evidentemente que você não precisava precisar, mas apenas dizer para o piloto: *“Olha, tem um avião indo pra aí que nós perdemos o contato. Como é uma mão dupla, é importante que fiquem atentos”*. Isso não aconteceu. Então, é importante que a gente veja isso também.



Eu só pergunto se na sua leitura das normas isso está evidente. As normas evidenciam? Nós não precisamos mais fazer sugestão, porque as normas têm isso. *(Pausa.)* Está bom, já não precisamos fazer sugestão.

A outra questão é a seguinte: como é possível tentar 7 vezes a comunicação e falhar? Houve alguma avaliação do sistema de comunicação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Excelência, houve uma avaliação do equipamento de rádio nos Estados Unidos. Então, o equipamento em si estava funcionando bem.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sim, mas e o receptor?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Quanto ao receptor da Aeronáutica, nós não examinamos os equipamentos da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Tá.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Podemos dizer que, ao que tudo indica, como a Aeronáutica conseguiu estabelecer comunicação com *(falha na gravação)* próximas, é que o equipamento da Aeronáutica estava funcionando bem. Então, o que houve foi uma seleção indevida de freqüências de rádio. Têm as freqüências previstas, mas não foi escolhida aquela que estava funcionando no local.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Isso foi checado? Nós temos a lista das freqüências tentadas?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Existem as listas de freqüência.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Elas são erradas?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Todas estão previstas como freqüências possíveis de serem captadas, mas...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas já testamos captar nessa 7?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Nós não pegamos um avião e fomos fazer esse teste, num avião teste, para dizer se todas aquelas freqüências realmente pegam naquela região. Estão previstas, hipoteticamente, mas não foi feito um teste para dizer se todas funcionam.

O SR. DEPUTADO MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - Deputado Gabeira, permita-me? Só nesse mesmo raciocínio.



Mas é possível se comprovar, por exemplo, que eles tentaram uma outra frequência? Ou usaram apenas aquela que não tinha comunicação?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Tentaram várias... Tentaram todas as frequências.

O SR. DEPUTADO MAURÍCIO QUINTELLA LESSA - E nenhuma...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - E nenhuma delas deu certo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, é preciso, porque a lição que a gente tirou... Quando ele passa por Brasília (*falha na gravação.*) Isso explica totalmente. Há também o problema do inglês, como foi mencionado aqui, que nós temos que melhorar. Até um certo momento, o índice era de 7% dos controladores que dominavam bem o idioma inglês. Então, nós temos que aumentar esse nível.

Então, no momento em que ele passa por Brasília, e o *transponder* está desligado, depois, evidentemente, que o nosso radar secundário não podia (*falha na gravação*) que ele estava fora da altura adequada. Então, o problema foi do *transponder*. A gente teria que descobrir, nesse caso também, se o *transponder* desliga automaticamente ou se — aí, teremos que estudar funcionamento de *transponder* — em algumas circunstâncias ele pode morrer. Qual a fonte que o mantém? Se é possível, em alguma circunstância atmosférica, ele morrer, porque a frequência morreu, a frequência do rádio praticamente não funcionou. Então, essas coisas que nós temos que estudar.

Agora, foi muito interessante, porque... Pelo que eu estou observando e pelo que o senhor observou também, o cumprimento das normas resolveria o problema. Então, na verdade, o acidente não é porque é uma coisa extraordinária. É porque as normas não foram cumpridas, um conjunto de normas não foi cumprido.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Então, respondendo ao questionamento de V.Exa., a fonte foi checada. Existe um registro. Se a fonte que alimenta o *transponder* deixa de alimentá-lo, fica registrado. E num capítulo do laudo pericial isso é examinado. Então, lá está o exame da caixa-preta, da fonte que alimenta *transponder* e TCAS: em momento algum apresentou mal funcionamento. Então, eles não deixaram de ser alimentados, segundo a caixa-preta. E o desligamento, por si só, pelos manuais da EMBRAER... Não há nenhum registro também na



EMBRAER de que ele se desligue sozinho. Precisa de um ato, precisa de um comando. O botãozinho tem que ser apertado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Esse é o paradoxo: eles se suicidariam ou não, entende? É o paradoxo.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - É.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrado?

Vamos ao próximo Deputado inscrito, nobre Deputado Filipe Pereira. (*Pausa Ausente.*)

Não estando presente, passamos ao próximo, Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, Sr. Relator, delegado, algumas coisas me intrigam.

Sabemos que, quando qualquer avião vai levantar vôo, há o *checklist* dos equipamentos.

No inquérito, que é um outro problema, Sr. Relator, Sr. Presidente, temos dificuldades hoje em fazer perguntas, porque nós não temos subsídios. Só hoje foi entregue o material da Polícia Federal.

Nós temos outros requerimentos que convocam pessoas. Mas há requerimentos também de informações. Se essas informações não nos chegarem, como faremos perguntas às pessoas que estão envolvidas com isso? Nós temos esse problema.

Mas queríamos saber se a Polícia Federal checou, se esse *checklist* foi feito, se há algum registro desse *checklist*.

O *transponder* não pode ter-se desligado automaticamente, porque ele precisa do comando duplo para desligar.

O que estranha... Nós estamos acostumados a voar o Brasil inteiro e também o interior. O nosso avião, o que nós estamos, não consegue o contato com a base, onde estão os controladores. Eles pedem o auxílio de outra aeronave que esteja perto. Isso nos aviões pequenos. Acontece muito isso no interior da Bahia, onde sou Deputado. Isso já vi várias e várias vezes acontecer. E não vi nenhum registro, ou seja, de um registro de pedido de auxílio dos controladores para que fizessem contato com o avião Legacy, que estava há 50 minutos sem contato com a base. Não há esse registro. Não há esse registro.



Então, estranho muito, essas coisas nos deixam muito perplexos quando acontecem.

Segundo, chegaram tão próximos que uma única tela dava para ver os 2 aviões. Isso não foi visto nem foi detectado. Se era 1 para 37 mil pés, outro para 36 ou 38 mil pés, chegaram tão próximos que podiam ter sido vistos em uma única tela.

Se o Legacy não atendia o chamamento da torre de Brasília por que não se tentou contatar com o avião da Gol para que desviasse a rota do avião da Gol?

São essas perguntas que queríamos fazer. E se, no inquérito, o delegado conseguiu essas perguntas.

Além da tripulação, havia outros passageiros no Legacy. Havia 2 donos, 1 jornalista e parece que tinha uma outra pessoa. Essas pessoas foram ouvidas?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Posso responder? Excelência, primeiro, não foi estabelecida aquela ponte nem pelo controle nem pela aeronave. Então, essa tentativa de controle só foi feita depois já do fato consumado. Aí, sim, estabeleceu-se contato com a aeronave, uma polar, um cargueiro. Mas aí já havia acontecido o acidente. Quanto à falta de ver numa tela radar as 2, o problema é que, antes do acidente, o Legacy, simplesmente, desapareceu do radar. Não tinha nem primário nem secundário mais. Não existia mais aeronave no radar; ela não era mais vista.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Isso na versão dos operadores.

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Não, olhando as telas do radar. Estão todas registradas. É visível lá a ausência de sinal de qualquer aeronave.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado José Carlos Araújo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Pois não, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Infelizmente, contra nossa vontade, começou a Ordem do Dia.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Então, nós somos Deputados de 5 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - E nós somos obrigados a encerrar.



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Tudo bem, Presidente. Apenas queria concluir 2 perguntas, que o delegado pode nos informar depois por escrito. Somente isso.

Há possibilidade de verificar, pela caixa-preta, se os pilotos, no momento da colisão, perceberam o impacto? Estavam eles na cabine?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Estava apenas o co-piloto na cabine. O piloto estava, talvez, com os passageiros. Só tinha 1.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Com os passageiros.

Mas como se pode comprovar e garantir que o co-piloto estava no comando, não estava o avião no piloto automático e os 2 estavam dentro do avião conversando com os donos do avião?

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - Porque há um diálogo em que o piloto chega e pergunta para o co-piloto: "*Você sentiu esse impacto?*" O outro diz que sentiu. "*Pode deixar que eu...*" "*Quer que eu pilote?*" Ele pergunta se quer trocar de lugar com ele, porque um é mais experiente que o outro. E o co-piloto disse que tudo bem, deixasse que ele mesmo continuaria. Então, dá a entender que ele estava na cabine. Então, um chegou e perguntou para o outro: "*O que que aconteceu? O TCAS está ligado?*" O outro informa: "*Não. Está desligado*". Então, tudo leva a crer que havia 1 só na cabine.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - E as gravações da caixa-preta estão legíveis, dos 2 aviões, dá para se perceber a meia hora de...

O SR. RENATO SAYÃO DIAS - As transcrições estão legíveis. Alguma coisinha que não se percebeu, mas 99,9.....

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, infelizmente, eu tenho que concluir, V.Exa. me pediu, mas fica o meu protesto para que nesta Comissão exista Deputado de 5 minutos e Deputado de 15 minutos.

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

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - E Deputado mudo, que não fala.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, Deputado. Não existe isso. Todos são iguais, todos têm os direitos iguais. Foi um procedimento que nós



ajustamos hoje. Amanhã vamos ajustar um outro procedimento, de pleno acordo com todo mundo.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos, antes convocando os Srs. Deputados para a próxima reunião ordinária a realizar-se amanhã, dia 16, às 14h.

Agradecemos a presença ao nobre Delegado da Política Federal, Dr. Renato Sayão, que com tanta prestimosidade, tanta clareza, tanta precisão, expôs tudo que lhe foi perguntado hoje aqui, nesta Comissão.

Está encerrada a reunião.