



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: 0635/07	DATA: 22/5/2007
INÍCIO: 9h14min	TÉRMINO: 16h32min	DURAÇÃO: 6h54min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 6h52min	PÁGINAS: 174	QUARTOS: 83

DEPOENTE/CONVIDADO – QUALIFICAÇÃO

JORGE CARLOS BOTELHO - Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo — SNTPV.
WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo — ABCTA.

SUMÁRIO: Tomada de depoimentos.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Há oradores não identificados.
Houve intervenções fora do microfone. Ininteligíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 7ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800 da Gol (vôo 1907) e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Encontram-se sobre as bancadas cópias da ata da 6ª reunião.

Pergunto aos Srs. Parlamentares se há necessidade da leitura da ata.

(Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dispensada a leitura da ata, a pedido do nobre Deputado Dr. Ubiali.

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

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

(Pausa.)

Aprovada a ata.

Foram distribuídas cópias dos resumos das correspondências recebidas pela CPI, cujos originais encontram-se à disposição dos senhores membros para consulta na Secretaria da Comissão.

Ordem do Dia.

Esta reunião de audiência pública foi convocada para tomar o depoimento do Sr. Jorge Carlos Botelho, Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo, às 9h, e, às 13h, do Primeiro-Sargento Wellington Andrade Rodrigues, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I).

Convido o Sr. Jorge Carlos Botelho a tomar assento à mesa.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pela ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor disse que foi convocado o Primeiro-Sargento, e seria o presidente da associação dos controladores de vôo. Queria fazer essa correção.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, o Sr. Jorge Carlos Botelho, Presidente do Sindicato...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, esse é o Jorge Botelho. V.Exa. disse que, às 13h, será o Primeiro-Sargento, e será o presidente da associação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, é o Primeiro-Sargento Wellington Andrade Rodrigues, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo — CINDACTA I.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Esta é a questão de ordem: ver se o requerimento não está convocando o presidente da associação em vez do Primeiro-Sargento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Repito, Deputado, para ficar claro. Esta reunião de audiência pública foi convocada para tomada de depoimento do Sr. Jorge Carlos Botelho, Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores de Proteção ao Vôo, às 9h, e, às 13h, do Primeiro-Sargento Wellington Andrade Rodrigues, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo — CINDACTA I.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, Sr. Presidente, parece-me que todos os requerimentos falam do presidente da associação. Ele é o presidente do sindicato. O Sr. Wellington é o presidente da associação dos controladores de vôo. E é importante que seja desse jeito, se não estamos convocando um militar em vez de um presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Acontece que, pelo código dos militares, não tem essa associação, ele não pode ser presidente, porque os sindicatos... Não é permitida a sindicalização.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, o requerimento do Deputado Macris é explícito: *Requer a convocação do Sr. Wellington Rodrigues, Presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo.*

Essa associação é reconhecida pela Aeronáutica, não é uma associação clandestina, e ele é o presidente da associação. Portanto, ele vem aqui nessa condição.

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



Gostaria que V.Exa., se puder, faça a leitura do meu requerimento, até para ficar claro qual foi o objeto da convocação. (*Pausa prolongada.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sras. e Srs. Deputados, na sessão em que nós aprovamos aqui os requerimentos, foram aprovados 1, 2, 3, 4, 5 requerimentos, conjuntamente, convocando o Sargento Wellington Andrade Rodrigues.

Por exemplo, o requerimento do Deputado Marco Maia: *Solicita seja convocado, em audiência, o Sr. Wellington Rodrigues*; o requerimento do Deputado Geraldo Thadeu: *Requer a convocação, para prestar depoimento, do Presidente da Associação*; o requerimento do Deputado Vanderlei Macris: *Requer a convocação do Sr. Presidente da Associação*; o requerimento do Deputado José Carlos Araújo: *Requer seja convocado, por intermédio do Comando da Aeronáutica, o Primeiro-Sargento*; o requerimento do Deputado Vic Pires: *Presidente do Sindicato Nacional dos Trabalhadores*.

Então, foram aprovados conjuntamente. Um se refere ao Primeiro-Sargento, outro se refere ao presidente da associação, que não deixa de ser o Primeiro-Sargento.

Eu acho que não há necessidade dessa caracterização nem dessa disputa aqui. Quer dizer, tanto numa condição quanto na outra, ele virá e prestará o depoimento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, pode ser muito importante, no futuro, que seja o Presidente. Por que o Wellington e não outros controladores de vôo? Porque ele é o presidente da associação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Exato. Foi por isso que ficou a preferência.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele conhece melhor. E, para que ele tenha mais liberdade — interessa a esta Comissão que ele traga todas as informações de que dispõe, para subsidiar o Relator —, que ele seja ouvido realmente como presidente da associação, porque aí ele está falando em nome de uma categoria e não como sargento, pois, nesse caso, ele pode ser, de alguma forma, inibido de falar por causa disso.



Então, a Presidência precisa dar só essa garantia de que ele vai falar com toda a segurança...

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - ...porque nós precisamos das informações.

É só isso.

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

Ele, na condição de Presidente, não vai despir-se, em hora nenhuma, da condição de Primeiro-Sargento. Ele é Primeiro-Sargento da Força...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nem vice-versa, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nem vice-versa.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - É uma formalidade que pode ser ultrapassada tranquilamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tranquilo. Acho que isso não é motivo para discórdia.

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

O tempo concedido ao depoente será de 20 minutos, que não poderá ser aparteado.

Quero fazer uma ressalva. Sr. Jorge Botelho, fique à vontade. Se precisar de mais prazo, além dos 20 minutos, para que possa expor as suas idéias, tudo bem. A Mesa será condescendente em relação ao tempo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, quero apenas saber quem foram os autores do requerimento referente ao Dr. Jorge Botelho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Marco Maia. Parece-me que só tem este.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Jorge Botelho?

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É 1 só?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só 1.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bom. Obrigado, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o de nº 69.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Há o de nº 85 também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Há o de nº 85 também?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Refere-se, Sr. Presidente, ao requerimento dos Democratas, assinado pelos Deputados Vic Pires Franco e Solange Amaral. Constava da nossa pauta inicial e foi aprovado na sessão realizada no último dia 10.

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

Os Deputados interessados em interpellá-lo deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria — já o fizeram.

O Relator disporá do tempo que for necessário para suas interpellações.

Os autores dos requerimentos terão, cada um, o prazo de 15 minutos para fazer suas interpellações, computado nesse prazo o tempo de resposta do depoente.

Cada Deputado inscrito terá o prazo de 10 minutos para fazer suas interpellações, computado nesse prazo o tempo de resposta do depoente.

Para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso, que integra o formulário de qualificação, que tomamos hoje pela manhã.

Concedo a palavra ao Sr. Jorge Carlos Botelho, pelo prazo de 20 minutos, com a ressalva de que esse tempo é flexível.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Exmo. Sr. Deputado Marco Maia, Exmo. Sr. Presidente, Exmos. Srs. Deputados, senhoras e senhores aqui presentes, é uma honra e uma satisfação estar hoje, mais uma vez, nesta Casa para falar sobre o controle de tráfego aéreo. E agora numa expectativa de que realmente as coisas que nós sempre falamos, aquilo que apontamos, durante vários anos, coisas que estavam erradas e que precisavam ser melhoradas, realmente, sejam apuradas e de que a gente caminhe para um novo modelo de gestão da aviação civil, no sentido de que dê para a sociedade a total transparência. E ela tem o direito de cobrar o melhor serviço, ela tem o direito de obter todas as informações. Primeiramente, Srs. Deputados, devido ao pouco tempo aqui que disponho para falar, eu gostaria também de colocar para os senhores que há algumas questões que já foram abordadas na audiência pública que aconteceu aqui no final do ano passado. Esse



material, que logicamente os senhores têm à disposição, poderá também subsidiar os trabalhos da CPI. A CPI tem o objetivo de investigar a questão do acidente da Gol, as causas e também o que levou àquela situação que a imprensa chamou de caos aéreo. Eu vou dividir a minha falação em 2 partes. Primeiramente, o seguinte: para ser mais objetivo, eu vou colocar aqui a posição dos controladores no sentido de fornecer para a sociedade, para a Comissão os meios, orientações que possam melhor avaliar e obter todas as informações pertinentes ao assunto. Primeiramente, o seguinte: eu vou fazer uma recapitulação, primeiro, da crise. Nós tivemos um acidente e, logo após o acidente, nós tivemos o desencadeamento de uma série de eventos que causou muitos transtornos. Esses eventos, essa explosão de acontecimentos, não aconteceu nada programado. Isso aí é uma situação que estava represada e, num determinado momento, explodiu, porque alguns setores não suportaram tanta pressão. Isso aí tudo já foi objeto de outras perguntas em outra CPI. Neste momento, até para a gente adiantar, eu gostaria de citar o seguinte: nós tivemos... o primeiro evento desta CPI foi uma visita ao CINDACTA. Visita essa em que os senhores não tiveram acesso aos controladores de tráfego aéreo. E eu coloco aqui que isso causou uma frustração muito grande. Então — uma sugestão para os senhores avaliarem —, que a visita aos órgãos não seja somente ao CINDACTA, seja também ao CINDACTA IV, em Manaus; Recife; Rio de Janeiro. CINDACTA IV, porque, com certeza, os senhores terão muito mais subsídios para analisar a questão, sem somente aquela visão oficial que lhes é passada. Na visita ao CINDACTA, o que poderia ser feito também seria uma conversa não só com os controladores, mas com o pessoal da área técnica. Os engenheiros do Grupo DACTA estão lá à disposição. Uma hora em que os senhores quiserem falar com eles, eles vão prontamente atendê-los. Seria interessante, para o desencadeamento da crise, que eles fossem ouvidos, porque a crise não é uma crise simplesmente porque aconteceu um acidente, ela é uma crise que está... problemas estruturais e o problema principal, que é a gestão militar. E, nesse contexto, a gente sabe que hoje aqui, pela primeira vez, eu creio, está-se discutindo de maneira mais profunda uma situação que durante anos, por uma circunstância ou outra, houve aquele receio de se investigar, de se ir a fundo. Então, nesse sentido, nós colocamos... os trabalhadores do setor se colocam à disposição para prestar todas as informações



necessárias para deslindar a questão. A crise, como falei, tem o seu cerne não somente no acidente. O acidente... foram questões que já estavam... problemas que já vinham de longa data. Aconteceu o acidente, e aconteceu dentro, digamos assim, de uma premonição que controladores têm há muitos anos. Porque sempre ouvimos dizer: *Olha, as coisas no Brasil em termos de aviação civil, controle de tráfego aéreo só vão mudar no dia em que acontecer um acidente grave.* Então, temos expectativa de que realmente agora, que as coisas saíram, se tornaram públicas, que realmente a gente debata, a sociedade debata, cobre e implante as mudanças que têm que ser feitas. Nessa mesma visita ao CINDACTA, segundo foi divulgado pela imprensa, as autoridades aeronáuticas cobraram mais verbas ou suprimentos. E me lembro que, numa audiência havida aqui nesta Câmara, nesta Casa, o Comandante da Aeronáutica disse que não era problema dinheiro. Também ouvi isso nas reuniões do grupo de trabalho, não era problema de dinheiro, não havia contingência de verba. Então, se não há problema de dinheiro, por que temos então vários problemas no tocante a recursos humanos, a curso de inglês, que ainda não foi implantado? Não tem explicação. Então, coloco à disposição dos senhores... a categoria se coloca à disposição para esclarecer todo e qualquer item que julgarem pertinente. Nos depoimentos que houve aqui, primeiro do Brigadeiro Rufino, depois do diretor do CENIPA, vemos ali uma série de contradições entre o que um disse e o outro, posteriormente. Até gerou aqui uma discussão em termos de buraco negro ou área sem cobertura do radar. Então, queria avaliar primeiramente a palavra, o que foi dito aqui, algumas questões levantadas pelo Brigadeiro Rufino, que na verdade fez uma exposição tecnicamente muito boa, clara, no sentido de que as pessoas que estão aqui não poderiam obter coisas muito detalhadas. Então, ele fez uma explanação ali e mostrou. E ali gera uma seguinte pergunta. O que ficou claro ali? Ficou claro que há uma perda do sinal, tanto primário quanto secundário. Isso aí, a explicação mostrou claramente que houve essa perda do sinal. Ele mostra, desenvolve isso aí até a partir do momento em que a aeronave passa sobre o VOR Brasília, sobre a vertical de Brasília, e mostra todos os eventos até o momento em que se perde todo o sinal e acontece a falha de comunicação. Ele até fala que, à falha de comunicação, a aeronave não colocou o código de emergência, de falha de comunicação. Ele disse também, isso é muito importante, ele falou que não



aparecem na visualização de Brasília as 2 aeronaves, naquela região da colisão. Mas aparecem na visualização de Manaus. Então, isso aí o que caracteriza? Fica caracterizada uma afirmação que os controladores têm falado, que naquela região ali há uma falha. Há uma falha no sentido de que eles não têm visualização, ou seja, a visualização é de Manaus, embora seja da área de Brasília. Brasília, que teria que controlar naquele setor, não tem visualização. Manaus, que não controla, tem toda a visualização. Isso até bem pouco tempo atrás, porque o DECEA já fez a alteração. Correto? Ele disse também que... Perguntado sobre a questão de buraco negro, se havia, ele disse enfaticamente que não há. Até se perguntarem para mim ou para qualquer controlador se existe buraco negro, ele vai dizer que não, não tem, porque buraco negro é uma definição para um fenômeno que acontece no espaço e não se aplica aqui. Mas ele deixou claro, quando perguntaram para ele se havia áreas em que havia falha — falaram até, se não me engano, em zona cega —, ele deixa claro que realmente em alguns setores não há contato, ou seja, não se tem o retorno da aeronave. Então, não se tem o sinal do *transponder* nem o primário. Ele falou muito rapidamente, e as pessoas podem não ter percebido. Então, ele estava falando justamente de zonas cegas que existem. Quando perguntado mais tarde sobre — isso já foi para o Brigadeiro — se havia algum setor, se toda rota era coberta por radar... Realmente tem radar, mas não quer dizer que todo o espaço, a todo momento, esteja sendo varrido pelas antenas. Correto? Mais uma vez, coloco que é importante que os senhores vejam lá no CINDACTA essa visualização. Mas, ao lado do console, em vez de os senhores terem os oficiais ou aviadores, os senhores estejam com os controladores, que são as pessoas que entendem daquele sinal, entendem o que está acontecendo ali. Então, eles vão explicar claramente. Os senhores poderão fazer uma comparação com a visualização de Manaus, com a de Brasília e até com a do centro de operações militares, que tem um sinal melhor que o do CINDACTA. No momento do acidente, estava aparecendo no radar deles, mas eles não tinham obrigação de interferir, porque era um controle civil. Tivemos também a palavra do Brigadeiro chefe do CENIPA. A primeira pergunta que lhe fizeram foi sobre se ele era a favor ou não da desmilitarização. Ele, logicamente, colocou que não era favorável. Não se poderia esperar dele aqui nesta Mesa outra posição. E fez a sua defesa. O que eu contesto? A mudança de gestão, ou seja,



passar toda essa atividade civil para a esfera civil não vai dar custos, não vai ter que duplicar equipamentos, nada disso. Isso — até uso as palavras dele — se o Governo quiser duplicar o sistema. Se for uma posição do Governo querer duplicar, aí sim. Mas, no momento, todo esse equipamento pode ser compartilhado, porque esse equipamento não pertence a ninguém, não pertence a nenhum brigadeiro, não pertence à Aeronáutica. Ele pertence ao Estado brasileiro, e cabe ao Estado decidir de que maneira tem que ser usado. Tenho certeza de que, se for uma gestão civil, a partir desse momento que toda a sociedade tiver clareza, transparência e puder cobrar, isso vai funcionar de maneira mais suave, de maneira que todas essas crises sejam totalmente encerradas. Porque a crise, ou seja, os problemas estão lá e não terminaram. O Brigadeiro do CENIPA... Eu coloco aqui que algumas perguntas que foram feitas ao Coronel Rufino ele acertadamente não respondeu, disse que não era da esfera dele. Algumas perguntas que foram colocadas para o Brigadeiro do CENIPA não foram respondidas. Houve uma série de perguntas, e ele acabou não respondendo algumas. Não respondeu quando foi perguntado pelo Relator por que desde 1986 não se faz concurso para controlador civil. Foi perguntado também para que ele falasse sobre aquela pane que aconteceu no início de dezembro naquele equipamento Sitti. Até, inclusive, disseram que foi sabotagem, e depois apuraram que não foi. Não, ele não falou sobre esse tema aí. Ele voltou a afirmar que todo o trajeto está coberto por radares, mas eu coloco aqui que há, realmente, falhas, setores em que não há detecção. É o que a gente chamaria de zonas cegas. Isso aí foi aquele momento que gerou aquela discussão em termos de que o coronel de manhã tinha falado que há buraco negro, e o outro disse que não há. Ele citou comentários também que o número máximo de aviões que o controlador controlava era 6. Não sei exatamente qual era o objetivo da pergunta do Deputado. Se era para saber até quantos aviões antes do acidente os controladores controlavam, ou se a pergunta era sobre quantos aviões estavam naquele momento sendo controlados. O Brigadeiro respondeu que eram 6. Então, coloco aqui 2 questões. Primeiro, se fosse realmente a pergunta no sentido de quantos aviões controlavam antes do acidente, se fossem 6, e nós agora estamos dizendo que controlamos no máximo 14, então não temos nada... O termo colocado pela imprensa de operação-padrão morreu. Na verdade, antes do acidente havia situações, em momento de tráfego, em que se



controlavam muito mais aviões, 20, 22, 25. Isso aí foi amplamente divulgado durante todo esse período de crise. E após o acidente houve um refluxo. Falamos: *Vamos controlar aquilo que é possível, o que não afeta a segurança*. E, quando o coronel responde que são 6 aviões, ele estava se referindo à situação daquele momento em que aconteceu o acidente. Por quê? Estávamos num horário em que não havia tanto tráfego e numa situação em que havia acoplamento de setores. Logicamente, quando os senhores estiverem lá, conversarem com os controladores, eles vão informar como é que funciona esse sistema de acoplamento de setores. Tivemos que fazer isso muitas vezes logo após o acidente, por causa da perda de pessoal em função de problemas psicológicos, de doença. As equipes ficaram reduzidas. Foram cerca de 40 operadores que não puderam operar. Então, foi necessário fazer um acoplamento. Se há um acoplamento de setores, não é possível que em determinados setores haja um aumento, um volume de tráfego muito grande, quando um controlador der informação para uma aeronave, quando ele tiver que falar com a outra, e já tenha passado tanto tempo que acabe ocorrendo uma situação de risco. Outro detalhe que ele também falou foi na questão... Ele teceu elogios ao CINDACTA IV, disse que o CINDACTA IV é um exemplo excelente. Como sala de visitas está muito bem. Mas ele não disse naquele dia que naquele momento, fazia 1 mês, os operadores do centro Manaus estão operando “não radar”. Estão operando “não radar”, ou seja, como se não existisse o radar. Eles estão operando por medida de segurança, porque o próprio regulamento diz que, se o controlador não tiver confiança e notar problemas no equipamento, ele não deve fazer operação. Então, eles fizeram operação, estão operando sem radar. Há até um aviso operacional sobre isso aí. Não que os controladores não saibam trabalhar radar. Sabem trabalhar sem radar. Podem trabalhar sem radar tranquilamente. Podem até botar-lhes uma venda nos olhos que eles vão trabalhar, porque são pessoas capazes. Mas dizer que foram gastos milhões e que é muito bonito... Realmente é muito bonito. O sistema como um todo, da forma como ele está engendrado, realmente é uma coisa muito bonita. Tem que se parabenizar a Aeronáutica pelo sistema, a estrutura. Mas, nas questões relativas a funcionamento e gestão, aí é que está o problema. Correto? O diretor do CENIPA também fez uma afirmação, que não houve oportunidade de ser cobrado dele. Ele falou que foram



feitas recomendações, ou seja, após o acidente, não sei que em período foi isso, foram feitas recomendações. A pergunta que se faz: quais foram essas recomendações e a quem foram encaminhadas? Se há recomendações, há problemas. Se não houvesse problemas, não se necessitaria de recomendações. A Comissão aqui pode requerer das autoridades quais foram essas recomendações e também solicitar relatórios de perigo. Solicitar também cópia dos livros de registro de ocorrência, como também relatório da situação dos meios operacionais. Ali vocês terão todas as falhas que aconteceram nesses últimos meses. Correto? *(Pausa.)* Tive acesso, através de pessoas do exterior, controladores de outros países que participam da OACI, que é a Organização de Aviação Civil Internacional, a algumas questões, problemas que foram analisados tanto pelo NTSB como também pela IFATCA, que é a Federação Internacional de Controladores de Tráfego Aéreo, que esteve aqui no Brasil, olhou, viu, fez um relatório. Esse relatório da IFATCA foi encaminhado à OACI, e eu sei que uma das questões que foi apresentada tanto pelo CENIPA... Precisaríamos ver o documento para termos certeza disso aí. Mas eles afirmam que uma das recomendações é justamente na questão do *software* que dá problemas para os controladores, porque causa confusão. E o outro aspecto é no sentido daquela área onde não há cobertura. Então, a gente precisa ver quais foram essas recomendações. Eu queria agora passar para um outro foco, que é a questão mais propriamente de um outro objetivo da CPI, que é ver a crise aérea. Esta crise não se detém, não está somente estabelecida no controle de tráfego aéreo. É uma crise que tem que ser vista, tem que ser debatida no sentido da aviação num todo. Quando, no início de novembro, as entidades... Eu pedi audiência com a Casa Civil. Outras associações... A do Wellington também pediu, outra associação de Guarulhos também pediu a reunião com a Ministra Dilma Rousseff. As audiências solicitadas foram todas elas colocadas para que o Ministro da Defesa nos recebesse. E ele recebeu as associações, a federação de trabalhadores, de controladores. Naquela reunião nós expusemos para ele toda a problemática, a nossa visão e o nosso anseio, no sentido de que nós queremos que haja uma mudança de gestão, isso que sociedade chamou de desmilitarização. Porque nós não vemos, de maneira nenhuma, uma forma de se resolver esse problema estando essa situação subordinada à filosofia militar. Dissemos para ele que nós queremos



uma Força Aérea forte, que se dedique realmente à defesa da soberania do espaço aéreo brasileiro, mas não para cuidar de aviação civil. A aviação civil é dinâmica, não é uma coisa conservadora, que é uma essência do militarismo. As coisas sobre a aviação civil — prestação de serviço à sociedade — têm que ser claras, transparentes, a sociedade tem o direito de saber. Eu estou pagando, quero saber que tipo de serviço eu estou recebendo. Isso não pode ser visto pela ótica de que é segredo de Estado, é sigiloso e eu não posso informar, com evasivas. A aviação é muito dinâmica. Se ela é dinâmica, ela requer respostas mais rápidas, a gente tem que acompanhar toda a evolução da aviação de uma maneira mais presente, e não há, por parte de uma gestão militar, esse compromisso. Por outro lado, também, colocamos para ele que nós queríamos a definição de uma carreira típica de Estado que acabasse com todas as distorções existentes no sistema, em termos de recursos humanos. Dentro do sistema há vários regimes de trabalho, contratações sob vários regimes, conflitos que acabam prejudicando. E, principalmente, há grande evasão de mão-de-obra, não só de controladores. Isso causa um gasto muito grande para a Nação. Porque, se tivéssemos ali trabalhador que, ao receber o seu preparo, se aperfeiçoasse e o transmitisse para os outros e continuasse dentro do serviço público, haveria uma melhor eficiência, mas o que nós temos é uma evasão muito grande. São 5, 6, 8 anos. Isso obriga a União a estar sempre investindo em formação de pessoal, aperfeiçoamento. O Ministro disse para a gente: *Olha, a minha idéia é criar um grupo de trabalho que possa debater toda essa situação.* Naquele momento ele falou: *Eu não vejo como... não estou vendo essa situação de crise como um fato somente afeto a controle de tráfego aéreo, aviação. É um todo, a gente tem que avaliar e depois propor as mudanças.* Então, foi criado esse grupo de trabalho, que tinha 60 dias para desenvolver o seu trabalho. Desse grupo participava o Comando da Aeronáutica, havia órgãos do Governo e outros setores. Estavam lá representantes do Ministério da Defesa, na pessoa do seu próprio Ministro e na de seu assessor, Comando da Aeronáutica, Ministério da Fazenda, Advocacia-Geral da União, Planejamento, ANAC, INFRAERO, os controladores de tráfego aéreo por mim representados, Presidente do Sindicato; o Sindicato Nacional dos Aeronautas; a associação dos... a ABAG, se não me engano; o sindicato das empresas aéreas. Então, durante vários dias nós nos dedicamos ali, intensamente, a debater todo o



problema e vimos a crise em todos os seus aspectos. Debates, fomos profundamente no problema e, por fim, chegamos a um documento que chamamos de propostas preliminares. Essas propostas preliminares surgiram do seguinte entendimento: *Nós estamos fazendo uma análise aqui dos problemas do SISCEAB — Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Nós não temos condições de, em 60 dias, entrar, esmiuçar detalhadamente, até entrar em questões técnicas. O que vamos avaliar? Vamos tirar aqui os setores, aquilo que tem que ser justamente trabalhado com profundidade, vamos ver aqui quais são os gargalos da crise.* Então, tiramos um documento que foi enviado... entregue ao Ministro da Defesa para ser levado à Presidência da República. O que eu quero colocar aqui é que, no momento em que há essa reunião com o Ministro da Defesa e é criado esse grupo de trabalho, se criou uma expectativa muito grande para os trabalhadores do setor, principalmente para os controladores de tráfego aéreo. E havia também essa expectativa muito grande de mudanças, uma esperança muito grande de mudanças por parte dos técnicos também de eletrônica, meteorologia, que compõem esse segmento. Essa expectativa foi muito efervescente, e eles queriam respostas rápidas. Então, para mim foi difícil ficar na situação de ter que lhes explicar que dependia de um estudo, tínhamos que ver minuciosamente. Por outro lado, logo depois, não obtivemos resposta do Governo àquilo que foi colocado. Então, eles tiveram uma frustração em relação às suas expectativas, aos seus anseios. Eu faço a seguinte comparação: quando o Presidente Lula foi eleito, o que se disse? Que a esperança venceu o medo. Mas, no caso da aviação, no que estamos passando hoje, é o contrário, o medo em mudar está vencendo a esperança de muitos. Esse documento que foi tirado... Nós ficamos na expectativa de o Governo se pronunciar. O que nós dissemos para o Governo? Nós não temos espaço mais de tempo para continuar trabalhando isso aqui. Por quê? São coisas que requerem mudanças e estudos mais minuciosos, e, primeiro, depende do Governo dizer se a gente pode aprofundar ou não. Não adianta ficarmos aqui trabalhando, esmiuçando detalhadamente, fazendo isso ou aquilo, e o Governo simplesmente não tomar a decisão política de fazer. Esse documento, no seu primeiro item, diz seguinte: *o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro permaneça integrado e suas facilidades técnico-operacionais sejam compartilhadas.* Ninguém pediu para que



houvesse uma separação. Nós queríamos que houvesse compartilhamento, tanto de equipamentos quanto de instalações. O que se pedia é que todo o sistema, em termos de integração, voltasse ao que era no início, porque realmente ali nós tínhamos integração. Hoje, temos, numa sala, defesa aérea; noutra sala, controle de tráfego aéreo. Correto? Nesse contexto, nós colocamos que não haveria necessidade de duplicar equipamentos, a não ser, conforme disse aqui o Brigadeiro, que o Governo queira realmente estabelecer... Seria ótimo se pudéssemos ter um sistema só militar e um sistema só para controle de tráfego aéreo. Por outro lado, foi dito aqui que os países mais evoluídos, Estados Unidos e outros aí, estão querendo... Vieram aqui ao Brasil, ficaram maravilhados, querendo copiar. Não é bem assim. Eu não acredito que eles vão retroagir, não. Andar para trás? Não acredito, porque em nenhum desses países o sistema é militarizado. Se é para integrar, realmente eles estão pretendendo fazer uma melhor integração entre o sistema de defesa e o sistema de controle de tráfego aéreo. Estivemos numa conferência agora na Turquia na qual estavam mais de 100 países na reunião das associações de controladores de tráfego aéreo do mundo todo. Eles falaram: *Não, esse negócio de copiar do Brasil, isso é uma utopia. Na verdade, ninguém vai militarizar o sistema; na verdade, o que se procura é uma melhor integração no sentido de haver uma resposta mais rápida a situações de ataque.* Ora, o Brasil não projeta guerra, o Brasil tem uma posição de defesa. Correto? Agora, até foi dito aqui também pelo Brigadeiro que, em determinadas situações, podem estar até juntos, controlador e oficial de um lado, para decidir uma situação: *Olha, tem que ir lá e derrubar aquele avião.* Às vezes, não dá tempo. No caso dos Estados Unidos, mesmo que ele estivesse ali do lado dizendo assim: *Tem algum avião aí voando que possa ir lá e abater o vôo tal?*, não daria tempo. É a mesma coisa que ele citou. Se um avião decola aqui de Brasília e diz que vai jogar... quer jogar o avião aqui imediatamente, não dá tempo de acionar. Nós tivemos também o caso de um pequeno avião que pousou na Praça Vermelha. Então, não há essa questão de dizer que é mais eficiente ou não. Nós tivemos o episódio aqui da Guerra das Malvinas de um avião Vulcan em emergência, que, embora tenha, não sei ao certo, a mais de 100 milhas, sobre o mar, acionado e sido detectado o código de emergência, ele só conseguiu ser interceptado pelos aviões da Base Aérea de Santa Cruz quando



estava próximo da entrada da Barra no Rio de Janeiro. O avião foi interceptado, sobrevoou a cidade do Rio de Janeiro em emergência. Não se sabe se naquele momento estava com bombas, com coisas perigosas. Poderiam ter, de repente, explodido a cidade toda. Correto? Então, segurança não depende de estar simplesmente... Olha, é integrado, tem que estar junto. Não. Temos que fazer com que a Força Aérea seja eficiente nesse sentido, e ela será eficiente nesse sentido se abdicar dessa questão de controlar a aviação civil. A gente sabe, nós que vivemos lá dentro, que muitas das vezes são interesses de pessoas que acabam trazendo custos muito altos para a União. Eu, na minha opinião, com base no que eu ouvi... Há coisa de 8 anos, numa mesa de negociação, no antigo EMFA, no Governo Fernando Henrique, um militar disse para mim que, se essa estrutura fosse civil, seria muito menos custoso para a União. Eu digo hoje: o sistema como está, se separar, se houver uma gestão civil, será muito mais produtivo para a União.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Peço ao depoente que faça um esforço para concluir, embora eu tenha dado elasticidade quanto ao tempo. É que já estamos com o dobro do tempo previsto. Então, essa flexibilidade tem um limite também. Espero que S.Sa. compreenda.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu vou finalizar aqui falando sobre a questão do item 4, que diz: *reformulação das carreiras, das suas respectivas remunerações, afetas ao controle do espaço aéreo brasileiro, de um modo adequado às necessidades do novo modelo institucional a ser adotado, corrigindo as distorções existentes*. Então, eu digo, como foi dito aqui, que não era para valorizar somente o controlador, mas também as outras carreiras. Isso está dito aqui. Foi amplamente debatido no grupo de trabalho. Valorizar todos aqueles segmentos de trabalhadores que estão diretamente ligados a controle de tráfego aéreo, aviação. Por quê? Porque há uma distorção tremenda. Há uma distorção tremenda que vou esmiuçar aqui. O que temos no sistema em termos de recursos humanos? Nós temos os oficiais aviadores, que são aqueles que dirigem o sistema. Todos os postos de alto comando, de chefia, são deles, embora sejam aviadores e não especialistas em controle de tráfego aéreo. Temos os oficiais especialistas de controle de tráfego aéreo, que formam um escalão colocado em terceiro ou quarto escalão. Os senhores podem ver que os diretores todos do sistema de controle de



tráfego aéreo não são especialistas em controle de tráfego aéreo, são oficiais que, preparados na academia, vão para suas bases voar, ter toda a preparação militar e, num determinado momento, são trazidos para o sistema. Aí, o Governo gasta um dinheirão porque ele tem de ficar 2 anos ali conhecendo o sistema, viaja para cá, para lá, faz curso e tal. E, só depois, é que vai realmente atender — e muitas das vezes não atende — ao sistema. Ele é deslocado devido a essa questão da mobilidade militar, porque o militar tem o direito de, a cada 2 anos ou 4 anos, ser movimentado — e é um custo muito grande para a União —, então ele vai para um outro setor, e o que ele aprendeu muitas vezes não é aproveitado por ninguém. E nós temos, conforme eu falei, os oficiais. Temos também os sargentos, assim como os controladores civis, aqueles que são pau para toda obra, aquele que só é cobrado. Quando a coisa não funciona, quando há algum problema, cobram deles, e eles são discriminados também. Aí, nós temos — já citei 2 — o pessoal civil, que compõe o Grupo DACTA, que tem uma série de distorções dentro da sua estruturação de carreira e que ninguém quer resolver, já é um outro regime. Aí, nós temos o pessoal de INFRAERO — na INFRAERO, é regime CLT. Outro regime, outras condições de trabalho. Aí, nós temos também, trabalhando dentro do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o pessoal aposentado, oficiais, aviadores, especialistas contratados pelo PNUD; temos um outro grupo contratado pela ICAO. Não se sabe nem como que são essas contratações, quanto ganham, em que condições, ninguém sabe. Eu acho até que os senhores nem sabiam disso aí, correto? E tem um outro segmento, que são os aposentados contratados. Aí tem 2 situações. Ainda no Governo passado criaram uma lei em que poderiam ser contratados aposentados ganhando um terço do seu salário. E, agora, no momento de crise e por falta de pessoal — e essa falta de pessoal tem que ser cobrada à gestão anterior, tanto do Comando da Aeronáutica quanto do DECEA, porque havia por parte do Ministério do Planejamento autorização para fazer concurso para a entrada de técnicos para o Grupo DACTA, engenheiros, analistas de sistemas, controladores e, no último dia, 2 dias antes de publicar o edital, o Comando da Aeronáutica não colocou no edital as 64 vagas de controlador, e a resposta deles foi: *“Não, estamos com excesso de sargentos”*. Como com excesso de sargentos, se justamente no momento da crise, do acidente, cadê o controlador? Não havia nem



condições de se fazer uma equipe suplementar, uma equipe de reserva, não tinha. Bom, agora, com essas contratações, aí vem outra distorção: primeiro, porque eles já estão entrando com o mesmo salário que o pobre do DACTA lá, o controlador DACTA, com 35 anos de serviço, está ganhando. E, outro detalhe: como são essas contratações? Eu cito aqui um exemplo: o Bush queria contratar aposentados, e o Senado americano não deixou, porque ele avaliou que a idade limite do controlador tinha de ser 57 anos, e os controladores que havia disponíveis para serem contratados, aposentados, estavam acima dessa idade. Então, uma coisa que deve ser investigada: qual é a situação desse pessoal aposentado que está contratado? Encerrando, eu gostaria de fazer uma pergunta. Coloco aqui uma situação: fala-se muito em hierarquia, disciplina, ordem, mas isso aí não pode suplantar o direito de ninguém, isso não pode ser motivo de opressão para ninguém. O social está acima. Então, se é questão de ordem, por que ninguém quer resolver essa distorção, essa bagunça que há no setor referente a recursos humanos? Ninguém quer resolver. Aí, entra uma turma de controladores novos, ganhando a mesma coisa que um outro que tem 35 anos. E quem é que vai dizer para eles qual a expectativa desse pessoal que está entrando agora e que fez concurso? Qual a expectativa deles quando souberem que vão ficar 15 ou 20 anos trabalhando, que vão se aperfeiçoar e vão ganhar a mesma coisa? Obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para inquirir o senhor depoente, concedo inicialmente a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que lhe convier, apenas fazendo a observação de que a hora já está adiantada e, quanto mais sintético for, melhor para todos.

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

Bom-dia a todos e a todas. Bom-dia ao Dr. Jorge Botelho — Dr. Jorge Botelho, é uma satisfação tê-lo aqui conosco neste momento. *(Pausa.)*

Algum problema, Deputado Ivan Valente?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Já que V.Exa. perguntou, nós não usamos o tratamento de doutor aqui. Tem de ser senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas isso é algum problema grave que se comete?



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Grave é o problema do nosso tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Exato. Então, essa é a nossa preocupação, não outra.

Então, eu gostaria de agradecer a sua presença aqui, a pedido do Deputado Ivan Valente, Sr. Jorge Botelho, porque a sua contribuição pode ser fundamental para as investigações que esta CPI está realizando.

Eu vou fazer algumas perguntas, alguns questionamentos, e eles serão diretos, tal pingue-pongue, para que nós possamos, enfim, conhecê-lo e, inclusive, saber do seu trabalho, da sua representação e, ao mesmo tempo, perguntar sobre algumas questões relativas ao trabalho realizado pelos controladores de vôo.

Há quanto tempo o senhor exerce essa função de controlador e, na seqüência, para que o senhor me responda, quais as categorias ou serviços, assim como o número de associados que compõem a base do sindicato que o senhor preside e há quanto tempo existe esse sindicato? O senhor pode responder já direto, porque, no pingue-pongue, acho que vai mais rápido.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Bom, eu sou Controlador de Tráfego Aéreo formado pela primeira turma do Grupo DACTA. Ela foi formada no ano de 1974. Eu me aposentei no final de 98, mas continuei exercendo a atividade dentro do sindicato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais as categorias, portanto, ou os serviços, assim como o número de associados que compõem a base do sindicato que V.Sa. preside?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O sindicato é composto somente pelo pessoal do Grupo DACTA. No Grupo DACTA nós temos — vou usar a denominação do cargo — o pessoal do DACTA 1301, que são os engenheiros, analistas de sistemas, chamados de técnicos em defesa aérea; temos o 1302, que é o técnico em informações aeronáuticas; nós temos o DACTA 1303, que é o controlador de tráfego aéreo; temos o DACTA 1304, que é o técnico em telecomunicações aeronáuticas. Nós temos também aí meteorologistas e temos técnico em processamento de dados de defesa aérea. Esse grupo, a partir do momento em que foi criado, ele chegou a ter próximo de 900 pessoas. A partir de 75, ele foi



crescendo. Em São José dos Campos se formaram vários controladores. A partir de meados de 80 houve grande evasão por falta de perspectiva na carreira. Então, o grupo foi caindo. A partir de 90, a autoridade gestora, na época o Ministério da Aeronáutica, resolveu não colocar mais civis. Resolveu militarizar. E, a partir daquele momento, então — o último concurso foi em 86 —, o quadro caiu drasticamente. Hoje, o quadro DACTA deve ter, com esses novos aí, em torno de 350 pessoas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Existem queixas dos controladores a respeito dos equipamentos e condições que o senhor mesmo já explicitou aqui. Desde quando o sindicato tem registrado essas queixas?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Há muito tempo. Aqui nesta Casa — e eu estive aqui em 96, eu estive aqui posteriormente, acho que em 98, não me lembro agora, mas não é a primeira agora — e na imprensa, nós, por diversas vezes, colocamos a situação. Também para as autoridades. Em 94, nós fizemos um documento e levamos para a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, reclamando, mostrando uma série de deficiências e problemas do equipamento X4000, que era “descorrelacionamento”, perda do sinal. E hoje nós vemos — eu vejo isso tristemente — que, passados todos esses anos, ainda ocorre esse problema do *software*. Eu já estive no programa *Fantástico*, já estive no *Jornal Nacional*. Também em 2001, o Ministério Público de São Paulo nos fez uma intimação para que falássemos sobre a situação de São Paulo, do problema que estava ocorrendo. Falamos sobre a situação como um todo. Entregamos vasta documentação, mas, infelizmente, o Ministério Público Federal de São Paulo não prosseguiu nas investigações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Os controladores civis recebem outros benefícios além do salário?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. No caso, salário seria remuneração?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Remuneração.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. Não têm outros benefícios.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em seu depoimento aqui nesta Casa, V.Sa. fez menção a diversos regimes de trabalho ou de contratação: servidores públicos civis sob o regime da Lei nº 8.112, militares, celetistas, aposentados etc.,



que convivem no mesmo espaço. O senhor aponta, entre outros problemas, a questão de salários diferentes para, aparentemente, funções iguais. O senhor poderia explicitar rapidamente esses e outros problemas, deixando claras as principais funções e salários, enfim, dessa constatação que o senhor havia apresentado já aqui nesta Casa?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Com relação a vários regimes, em termos de salário, muitas vezes não sabemos, porque, como eu disse anteriormente, são coisas que eles colocam como sigilosas ou coisa desse tipo e são mantidas a 7 chaves. Eu não sei, por exemplo, quanto ganha aquele que está contratado pelo PNUD, pelo ICAO, como também aqueles contratados pela... Eu não sei se é Lei nº 8.443 ou 8.445. Lembro-me muito dessa lei porque ela tem um apelido: é a Lei do Sopão. Não sei também quanto eles ganham. Pelo que me foi dito, seria um terço da remuneração que eles ganhavam na ativa. No caso dos controladores, nessa contratação extraordinária que está havendo aí, eles estão com o salário em torno de 3.600 reais. Esses que foram contratados extraordinariamente. Então, está trabalhando todo mundo junto ali, e não há uma discussão entre eles. Não há um ambiente de conflito entre eles. Mas os senhores não de convir que isso aí é um fator de insatisfação e um fator de desestímulo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Ainda, uma das questões que temos debatido e discutido nesta CPI, sobre as quais também temos conversado com os órgãos, tratam sobre o tema da criminalização dos acidentes aéreos.

V.Sa. é a favor de uma legislação sobre o controle de tráfego aéreo que evite a chamada criminalização dos acidentes aéreos. E, em consequência, V.Sa. tem conhecimento de que existe investigação criminal dos acidentes aéreos em outros países?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu, realmente, vejo... A minha posição é no sentido de que não haja a criminalização do controlador ou do piloto. Mas eu não nego aqui que tenha de realmente haver a investigação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor tem conhecimento disso, de que há essa criminalização, essa investigação em outros países?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tenho, mas não é uma coisa bem ampla. Alguns países adotam isso aí. E essa discussão, realmente, tem tomado todo o mundo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Quero fazer algumas perguntas agora sobre o acidente envolvendo o avião da Gol e o Legacy. Vou fazer uma pergunta bem direta e, depois, vou fazer outros questionamentos: o senhor acredita que os controladores agiram corretamente durante o episódio que ocasionou o acidente entre o Boeing da Gol e o Legacy?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O acidente, conforme os senhores sabem, ainda está sob investigação. A investigação que está sendo feita pela Comissão presidida pelo Coronel Rufino ainda não terminou os seus trabalhos. Na nossa opinião, um acidente aéreo não acontece somente por culpa de um; é uma série de fatores. Desde o momento em que começou a investigação, a minha posição, a do sindicato, foi não comentar nada do que estava sendo investigado, para não acusar nem pilotos nem controladores. A nossa posição foi sempre de esperar que o inquérito termine. Agora, a meu ver, pode ter havido erro dos controladores, como pode ter havido outros erros. Agora, uma coisa que eu sempre coloquei para a imprensa, e coloco aqui, é que eu não admito, não me passa pela cabeça que, querendo punir os controladores, não se queira também punir — estão tirando de foco — aquelas autoridades que não propiciaram os meios adequados ou não suprimiram as deficiências que poderiam ter levado os controladores ao acidente. Isso eu não admito! Eu posso admitir, sim, se o inquérito, a investigação disser lá que o controlador errou aqui, errou ali, e nós vamos tomar aquilo como uma medida preventiva, educativa, pedagógica no sentido de não acontecer mais. Mas não podemos tirar de foco o seguinte: olha, se for detectado que eles estavam mal preparados isso é culpa dos gestores. Se o equipamento ali apresentava uma falha que poderia levá-los a erro, não é culpa deles. Então, que se cobre também daqueles que tinham o dever de colocar os equipamentos em condições de segurança, condições confiáveis para que eles trabalhassem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu queria... Um dos temas que nós temos discutido muito aqui é se houve falha de comunicação, se não houve falha de



comunicação entre o Legacy e o avião, ou se existia uma zona cega ou não existia uma zona cega no espaço aéreo. Esse é um aspecto do processo investigatório.

Mas, estou aqui com a Portaria DEPV nº 31, de 13 de abril de 1999, que trata sobre os procedimentos para as comunicações orais entre órgãos ATS. E ela, entre outras coisas, fala sobre os procedimentos, todas aquelas ações que devem ser desenvolvidas pelos controladores, inclusive orientando aqui o linguajar utilizado no sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro.

Os controladores têm conhecimento sobre essas orientações? V.Sa. acha que esse conhecimento é adequado?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Adequado...?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aqui, nós temos uma portaria que orienta, a partir da legislação vigente, como deve ser feita a comunicação entre as aeronaves e fala inclusive dos procedimentos em casos de emergência, em casos de falha de comunicação, como devem ser procedidas essas convenções, quais as medidas que deverão ser tomadas.

Na sua avaliação, os controladores de vôo possuem o conhecimento específico sobre essas situações, essas portarias, de forma adequada?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Essa portaria, essas instruções são ministradas, e os controladores têm conhecimento. Eventualmente, detectou-se. E eu tenho uma das análises feitas pela IFATCA, que é a Federação dos Controladores, a federação internacional, que aponta que esse treinamento, ou seja, essas instruções devem ser melhor enfatizadas. Elas devem ter um tratamento mais contundente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu lhe pergunto isso, porque o avião Legacy, pelas análises todas que estamos fazendo — é claro que é uma seqüência de acontecimentos... Mas, por exemplo, essa informação diz que, quando o avião parte, uma série de informações precisa ser passada ao avião, ao piloto da aeronave, para que ela possa seguir o seu curso. Entre elas, a mensagem deve conter: o nível de vôo; a altitude; o procedimento de aproximação ou de saída; o código SSR; os horários; posição; proa; matrícula; freqüência; pista; velocidade e outros mais. A informação que nós temos é que essas informações, na partida, não foram dadas.



O senhor tem conhecimento disso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O coronel Rufino, quando esteve aqui, colocou exatamente que algumas questões dessas aí tinham sido detectadas. Eu acredito — tenho certeza — que, quando ele voltar, ele vai apontar essas pequenas falhas. Como eu disse anteriormente um acidente não acontece por causa de uma falha. É uma seqüência de erros e falhas que leva ao acidente. Agora, eu acredito — acredito, não —, eu gostaria de ver quais foram as recomendações preliminares que vieram, que a NTSB, a INFATCA e o CENIPA encaminharam para a OACI. Porque o Brigadeiro falou que foram feitas algumas recomendações. Então, é preciso verificar essas recomendações. Creio que elas já foram com base em algumas coisas que foram vistas que estavam inadequadas. Já poderia ser até o primeiro passo para se corrigir essas eventuais falhas, se é que elas aconteceram.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Seguindo aqui, só para que a gente possa — e eu acho que as suas colocações foram muito claras —, para identificarmos bem esse processo. O espaço aéreo, esse chamado RVSM, compreende todos os níveis de vôo entre o FL 290 e o FL 410, inclusive na FIR Amazônica, Brasília, Curitiba e Recife. Vem como na FIR Atlântico.

A separação mínima vertical entre essas aeronaves, de mil pés, era aplicada sempre pelo órgão ATC entre aeronaves que foram aprovadas no RVSM, ou que estejam em plenas condições de operacionalidade.

O procedimento mais correto, quando o *transponder* foi desligado, e ele saiu do controle, enfim, correto, por parte do Centro de Controle do Tráfego Aéreo, a atitude mais correta não era ter dado um aviso de emergência e, a partir disso, alterado esses níveis, essa separação vertical mínima de mil pés entre todas as aeronaves que estavam em volta? Esse não era um procedimento que deveria ser adotado imediatamente nesse caso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Sim, para voar em condições RVSM tem uma série de condições. Vocês terão aqui à tarde o Wellington, que ainda está operando e tem muito mais conhecimento dessa situação do que eu. Eu tenho conhecimento, mas não tão detalhado quanto ele tem. Realmente, a partir do momento em que as condições para voar RVSM, uma daquelas condições começa a se perder, há necessidade de se mudar, correto? O que tem de se ver



especificamente nesse caso aí é se havia tempo hábil ou mecanismo de se alterar as condições. Mas realmente teriam de ser alteradas, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma última pergunta. Teria outras perguntas, mas já me sinto contemplado. Aliás, farei só mais 2 perguntas, se, é claro, a sua resposta for afirmativa à primeira.

O senhor sabe quem eram os controladores que estavam a serviço no momento do acidente tanto no CINDACTA I quanto no CINDACTA IV?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. Eu tenho o nome dos 2 que estavam em Brasília, de 2 deles, mas não os conheço pessoalmente e nunca conversei com eles.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia nos informar o nome desses 2 controladores que o senhor disse que conhece? Na verdade, nós deveríamos ter uma escala de serviço, porque nós teremos conhecimento dessa escala de serviço. Certamente já foram pedidas as escalas de serviço. Mas se o senhor tivesse o nome desses 2 controladores eu gostaria que o senhor nos fornecesse.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Aí eu teria de pedir a algum dos meus colegas que estão lá atrás para me fornecer os nomes. Lembro-me de um, não me lembro do outro, porque eu não sou de Brasília, sou do Rio de Janeiro. Apesar de estar há 30 anos nessa luta, tem uma geração nova que eu não conheço. Eu poderia, se o senhor quiser, perguntar a alguns dos colegas se me fornece o nome.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não. Antes do final dessa audiência, se o senhor puder nos fornecer os nomes, nós ficaríamos agradecidos.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O.k.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, esses eram os questionamentos do Relator. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos passar agora ao autor do requerimento. Um foi V.Exa mesmo, o Relator, o outro foi o Deputado Vic Pires Franco, juntamente com a Deputada Solange Amaral. Então, um dos 2 terá direito a 15 minutos.

Como só se encontra presente o Deputado Vic Pires Franco, com a palavra S.Exa. por 15 minutos. Quinze minutos, o autor do requerimento.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Jorge, o senhor, por favor, tem informações de que colegas seus fazem outro tipo de atividades em suas folgas, nas suas escalas, alguns até como taxistas?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tenho, sim. Isso é constante. Isso eu posso dizer que eu acho que mais de 90% dos controladores, não só dos controladores, mas também de outros trabalhadores dentro do controle de tráfego aéreo, fazem isso. Eu já vi motorista de táxi, motorista de ônibus...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Controladores?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Controladores.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor pode citar o nome de algum deles?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - ... comerciantes. Atualmente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Atualmente, que esteja na ativa.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Que esteja na ativa? Eu posso citar do Rio de Janeiro; não daqui de Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Do Rio de Janeiro. Pode citar.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah, sim, eu conheço todos eles. Vou citar só o nome do pessoal civil para não envolver os militares.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, o senhor pode citar os militares, o senhor está em juramento, o senhor pode citar os militares.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Posso citar?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pode citar e deve.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu vou citar um, que é o Flávio Espíndola Braga, que trabalha numa atividade de, acho, posto de serviço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor pode citar, então, só os civis, porque há um impedimento, segundo informações, de militares. Da minha parte, não há. Mas, pelo menos, cite os civis.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu poderia fazer uma relação e apresentar todos eles.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Cite 2 nomes.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Dois nomes? Eu vou citar aqui o Ricardo Dantas Rocha, vou citar aqui Ricardo Taveira, Flávio Espíndola Braga,



Vitorino Barbosa, Luiz Carlos Evangelista. Poderia citar vários nomes. Posso citar de São Paulo também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - De São Paulo, pode citar.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - De São Paulo, vou citar Sílvio.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sílvio o quê?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Sílvio Marinho Soares, Antônio Outeiro... outro...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esses são civis ou militares?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, são civis.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, V.Exa. quer militares?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Seria bom se nós tivéssemos essa informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então pergunte a ele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tem também militares que realizam esse serviço fora do horário do expediente?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Dos militares é mais difícil. Eu não vou citar, porque eu sou novo e esse pessoal... como é que se diz assim... eu não tenho muito contato...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É novo na categoria? (*Risos.*)

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, não, eu sou novo em termos do seguinte: são novos para mim, ou seja, de relacionamento, assim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Voltando, Sr. Relator. O senhor acha que isso atrapalha o andamento e o trabalho deles no seu turno normal de trabalho, já que eles têm que se expor a outro tipo de trabalho quando eles deveriam estar descansando nas suas escalas de...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. Atrapalha, sim. Eu, várias vezes, já tive situações de trabalho, na minha época, que a pessoa chegava para trabalhar e eu dizia: "*Não, você não tem condições de trabalhar*". Porque o camarada estava... porque colocava em risco...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Põe em risco. Eu pergunto: isso põe em risco a aviação?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Coloca, sim.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Hoje... o cidadão?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Coloca, sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor diz que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora me deu uma outra curiosidade com essa sua pergunta.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Olha, desconte do meu tempo, Sr. Presidente, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pode descontar do tempo.

Isso é legal?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Bom, se é legal, seria se tivesse alguma lei proibindo eles de fazer, correto?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Isso acontece em função dos baixos salários, em função do descrédito. Muitos deles estudam. Tem gente que é advogado, outros são médicos, dentistas, porque não acreditam no sistema. Eles não vêem perspectiva, então, eles vão para outra função. Isso tem muitos mesmo. O senhor vai encontrar lá muitos advogados e muito...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E isso coloca em risco, isso coloca em risco a aviação.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto. O ideal que nós queremos, o que hoje nós queremos é que haja...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acha que isso é a baixa remuneração? Isso é por conta da baixa remuneração?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah, por falta também de estímulo, de descrédito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas a baixa remuneração...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Também, também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quanto ganha um controlador hoje, civil?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Civil? No máximo... a remuneração dele hoje está no máximo em 3 mil e 200 reais. Com 35 anos de serviço, é o máximo.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No máximo, um civil. E no início?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No início? Aquele pessoal que está em São José está ganhando em torno de 3 mil, 3 mil e 100.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o militar?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O militar, controlador de tráfego aéreo, sargento, com 25 anos, que já está aí no posto de suboficial está em torno de 4 mil e 600, 4 mil e 800, isso de acordo com o *site* da própria Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu tenho uma dúvida. A formação da língua inglesa é obrigatória para os controladores de vôo? Como é que a Aeronáutica trabalhou com vocês isso aí? Até onde vai essa formação da língua inglesa? Vocês fizeram algum curso? O senhor já está aposentado, não é? Mas hoje, como é que funciona hoje isso? Os controladores de vôo têm algum curso? É o básico? É só para ter aquela linguagem aeronáutica ou é um curso completo de inglês, de conversação contínua para todos os assuntos?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, não é, não é. Esse problema do inglês é um problema sério.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu queria só poder ouvir, Sr. Presidente.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não há um curso de inglês...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não há um curso de inglês?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não há um curso de inglês. Quando eles vão para a escola, eles aprendem o básico e a fraseologia inglesa. Então, há necessidade realmente de se ter cursos. Isso nós temos de estar sempre cobrando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O que quer dizer fraseologia inglesa? O que quer dizer?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Termos técnicos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só para ...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Só para aviação. E ele não domina a língua inglesa amplamente ao nível do exigido pela OACI. Então, durante todos esses anos — eu, na época, era dirigente da associação, e antes de sermos sindicatos, éramos associação —, nós sempre cobramos das autoridades que



providenciassem cursos de inglês para os operadores. E o que acontecia? A gente via que para nós, civis e sargentos, não tinha cursos de inglês, mas para os altos escalões sempre teve. Os oficiais sempre tiveram. Aí, muitas vezes, começava um curso de inglês e, daqui a 6 meses, acabou. Ah, diz que não tem verba. Isso várias vezes. Se os senhores forem aos locais de que eu falei e perguntarem isso para os controladores, eles vão dizer. Chegou a um ponto de começar curso de inglês e daqui a 3 meses terminar e, depois: *“Ah, não vou fazer mais, porque isso é uma palhaçada. Eu venho e nunca termina”*. Eu comecei curso de inglês, eu me lembro, 4 vezes, e o pouco mais que eu sei de inglês eu aprendi por conta própria. Agora, é uma coisa muito séria, porque nós já tivemos... Eu vi vários incidentes, vários incidentes, riscos de colisão por problemas de mau uso da língua, de não-conhecimento da língua inglesa. Os senhores aqui comentaram a situação do Alitalia, que foi apenas uma comunicação, mas há casos terríveis. Há incidentes terríveis que aconteceram esses anos todos, que eu tive conhecimento justamente por causa...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Uma última pergunta, porque eu vou conceder um aparte para o Deputado Efraim. O senhor falou desses equipamentos que já estão obsoletos, velhos. Coloca em risco a vida dos passageiros esse tipo de equipamento hoje usado pela Aeronáutica?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah... veja bem. Na questão...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem é o responsável por isso? O senhor responsabiliza...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Toda a parte... toda a parte do controle de tráfego aéreo está afeta ao DECEA — Departamento de Controle do Espaço Aéreo —, que é oriundo da antiga diretoria. Era uma diretoria e foi elevada ao cargo de... seu *status* passou a ser o de departamento. Mas eu coloco aqui uma questão até relativa a uma série de fatores. No início do ano, aliás, no final do ano assado, logo após ter sido exonerado do cargo de Diretor do DECEA, apareceu um documento, e o próprio ex-Diretor do DECEA, o Brigadeiro Vilarinho, mostrou na televisão um documento dele, que teria sido encaminhado ao Alto Comando ou ao Ministério da Defesa, não sei a quem, em que ele estava colocando uma série de



problemas e dizia que, se não fossem tomadas medidas para sanar aquilo ali, teríamos um caos, tudo isso que nós vimos aí aconteceria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem esse documento?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, eu vi esse documento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor tem a xerox?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu tenho conhecimento... não, não... Eu posso dizer que eu vi esse documento. Aqui, numa audiência pública, alguém mostrou esse documento, e eu estive mais próximo desse documento...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Já nesta CPI?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, nesta CPI, não. Na... numa audiência pública que teve no ano passado. E eu vi esse documento no dia... acho que no dia 23 de março, quando eu fui para uma entrevista na *TV Gazeta* e encontrei lá o Deputado Vanderlei Macris, e eu vi o documento na mão dele, narrando essa série de fatos.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, vamos requerer esse documento. O Deputado Vanderlei Macris poderia fornecer para a Comissão.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se existe esse documento, era importante, Sr. Presidente.

Concedo um aparte ao Deputado Efraim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Bem, Sr. Botelho, indo de encontro, pedi o aparte ao Deputado Vic Pires porque, em diversas conversas que nós tivemos com controladores, chegamos inclusive à conclusão de que a falha na língua inglesa seria devido a uma determinação ou uma orientação da Aeronáutica de que esse inglês não ultrapassasse o nível básico ou o nível intermediário, sob o medo de que, chegando a uma proficiência e ao domínio da língua inglesa, os controladores viessem a sair do seu cargo para ir trabalhar de intérprete ou numa função mais graduada, para que o salário melhorasse. Essa foi uma denúncia que nós recebemos de vários controladores com quem obtivemos contato. Procede esse comentário, procede essa orientação? Há, por parte da Aeronáutica, o interesse em que o controlador não tenha conhecimento acima do nível intermediário para não abandonar a profissão?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Veja bem, eu não sei. Eu não posso afirmar que tenha havido essa orientação ou que alguém tenha dito isso. Não posso afirmar. Mas eu posso dizer que nunca houve interesse realmente em se colocar o pessoal, não só o controlador, mas o técnico em informações aeronáuticas e outros aí, dentro de um nível de conhecimento da língua inglesa. Aliás, eu digo o seguinte: há um monopólio por parte de um segmento, dentro da Força Aérea, ligado, ou seja, os oficiais ligados ao tráfego aéreo no sentido de que esse conhecimento, portanto, da língua inglesa, esse conhecimento mais avançado sobre o controle de tráfego aéreo, *"a gente mantém conosco porque passa a ser uma reserva de mercado"*. O que acontece isso? Quando ele sai para a reserva, ele volta contratado e vai ocupar o mesmo cargo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, para concluir esse tema, os adjetivos mínimos que o senhor usou para o controle de tráfego e a interação que existe dentro da INFRAERO, do CEDAC e também da Aeronáutica foram: "bagunça", "descaso" e "desorganização".

E, no Setor de Recursos Humanos, quem são os responsáveis, na sua atribuição? Quem seriam as pessoas que teriam poder para resolver o problema hoje? Já foi tomada alguma medida desde o acidente da Gol até aqui, porque já se passaram 9 meses, e nós vemos a Aeronáutica e os brigadeiros falando sempre no futuro: "irá", "virá", "iremos fazer", "quando acabar".

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não tenho conhecimento. A única coisa que tenho conhecimento de medida que tenha sido tomada foi no sentido de aquela área, que nós chamamos de zona cega, aquele problema naquela área onde aconteceu o acidente que não era... A visualização era de Manaus, e é uma área dentro de Brasília, tenho conhecimento que isso aí foi sanado. Com relação aos termos que eu falei, eu não retiro uma palavra. Já tenho 30 anos de serviço e coloco isso claramente. Não tiro nada do que eu disse. E coloco a seguinte situação: todos esses problemas, há muito tempo, não só neste Governo, mas nos outros temos colocado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Botelho, eu devolvo a palavra ao Deputado Vic Pires, que tinha me concedido um aparte. Agradeço pela minha participação, porque o senhor inclusive esclareceu que as zonas cegas, pelas falhas



de comunicação, ainda são surdas e mudas. Nem se escuta e nem se fala. Então, foi bom que um civil viesse aqui para que pudesse aclarar a informação que os oficiais quiseram esconder da população.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Botelho, a última pergunta: o senhor tem conhecimento de que tenha havido algum tipo de pressão por parte de superiores para que os controladores não falassem ou evitassem de falar qualquer tipo de... dessem qualquer tipo de informação para esta CPI e não só para a imprensa?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tenho, tenho informações, sim. Ao longo desse processo todo, algumas medidas retaliativas foram tomadas, por exemplo, os engenheiros do Grupo DACTA, que exerciam cargos de chefia em algumas seções, foram retirados desses cargos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor pode me dar o nome?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah, eu posso pegar o nome com os colegas da Assessoria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, é importante.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Esse pessoal, como falei, tem que ser ouvido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor pode me dar o nome, pedir logo para a sua Assessoria trazer o nome logo para o Relator? (*Pausa.*) Está descontado esse tempo, Sr. Presidente.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Fui informado aqui que eles estão providenciando os nomes tanto do pessoal do acidente quanto desse agora, e ainda forneceremos antes do término da audiência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, encerrando...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Só um detalhe: queria acrescentar que, em termos de pressão, sempre há. Os meus colegas que trabalham dentro do sistema, cansaram de falar: "*Olha, Botelho, o que a gente escuta lá, o pessoal está querendo te trucidar. Escutei de um lá que, se você passar em frente ao DECEA, vão te atropelar*". Eu falei: "Eu não tenho medo. Não tem problema nenhum, não." Correto? Eu tenho de falar a verdade.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, mas eu não quero saber de pressão em cima do senhor, porque o senhor é aposentado. Quero saber dos que estão na ativa.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Sim, tem sim, inclusive o seguinte: a forma como foi convocado o Wellington gerou a seguinte situação: o Wellington não foi convocado como Presidente da associação, ele foi convocado como sargento. O que aconteceu? Ele está desde 7 da manhã, fardado, lá na Assessoria Parlamentar da Aeronáutica aqui nesta Câmara. Ele foi impedido de assistir ao meu depoimento. Isso não é uma forma de pressão?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O.k., Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Precisa esclarecer ou está esclarecido?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu queria esclarecer, para quem está assistindo aqui, que isso é uma falta de conhecimento da realidade processual. Não vou nem dizer que é uma acusação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. Da vez passada, eu já havia justificado e explicado. Os 2 depoentes não devem um assistir ao depoimento do outro. O que o Código de Processo Penal manda é que um fique depondo numa sala, e o outro fique numa sala isolada. Eu, numa certa liberalidade, achei que não havia necessidade, da outra vez, e agora também, de ficar uma pessoa durante 3 horas, 4 horas, trancada numa sala, incomunicável, sem ninguém, quando aqui não está havendo conflito, são apenas informações que estão sendo prestadas. Então, tomei o cuidado apenas de que essa pessoa não estivesse presente, para não assistir ao depoimento, não inibir o outro que estivesse falando, da outra vez e agora.

Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, eu ainda estou...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só para um esclarecimento. É bem observado o procedimento de V.Exa., mas hoje não se aplica aos dois o Código Penal Militar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Essa é a questão.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Aplica-se só ao sargento. Então, à tarde, haverá esse questionamento, a forma como foi feita a convocação — se como sargento, se como Presidente da associação. Eu sei que já foi questionado hoje.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas não é código processual militar. É o Código de Processo Penal. As testemunhas têm que ser ouvidas separadamente. Uma não pode assistir à outra.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Está certo. Então, esse é o primeiro esclarecimento. O segundo é com relação ao eventual procedimento da Aeronáutica, que vai ser objeto de esclarecimento no período da tarde.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Alguma dúvida, Deputado Ivan Valente? Pois não.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Vou pedir que seja devolvido o tempo. Para finalizar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu queria finalizar só minha fala.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. V.Exa. com a palavra.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - S.Exa. ainda tem 3 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo já esgotou, mas, por liberalidade e por ter havido algumas interferências, V.Exa. pode concluir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É a última pergunta que eu faço ao depoente, Sr. Botelho. Essas pessoas que o senhor citou ou que vai citar aí, que foram pressionadas, essas pessoas estariam dispostas a vir aqui à CPI? Nós poderíamos convocar essas pessoas, para que viessem aqui contar para nós que tipo de pressão, quem pressiona. Ou o senhor prefere falar agora isso, passar essa informação?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu acredito que eles poderiam vir aqui, sim. Não vejo nenhum problema em ser convocado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria dizer que o Sr. Sargento Wellington Rodrigues foi convocado, no meu requerimento aqui, como



Presidente da Associação Brasileira de Controladores de Vôo, de controladores aéreos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. Já foi lido aqui, já foi esclarecido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, só porque havia essa dúvida, e ele foi.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu estou satisfeito, Sr. Presidente. Muito obrigado. Obrigado, senhor depoente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos passar agora à lista dos inscritos.

Em primeiro lugar, está aqui o Deputado Ivan Valente, com a palavra por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, antes de entrar no meu tempo, eu queria ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. já está no seu tempo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu queria colocar uma questão de ordem. Eu acho que essa medida de que uma testemunha não pode ouvir a outra é uma questão que não se aplica...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É uma questão do Código de Processo Penal.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não se aplica aqui, porque, em caso de uma testemunha...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos discutir isso então depois.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Inclusive porque a *TV Câmara* está transmitindo direto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quando há acareação, Deputado Ivan ...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Nesse caso se realiza uma acareação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na verdade, é o seguinte: tudo o que faço aqui ou é dentro do Regimento ou é de acordo com todo mundo. Se todo mundo não concordar, o que vai acontecer? Toda vez que eu convocar duas testemunhas, uma vai ter que ficar trancada, numa sala incomunicável. É assim que manda o Código de Processo Penal. Ou concordam todos, como eu estou fazendo, que acho que é a maneira mais correta, não há conflito entre ninguém. Se não concordarem, vou ter que cumprir. Será sempre assim. Concordando, não: a testemunha fica em casa, só vem à tarde. Se ele quiser ouvir a televisão da Câmara... É aconselhável não ouvir, mas nós não podemos impedir de ele ouvir. É o procedimento que estamos tomando, achando que é o mais correto.

Deputado Ivan Valente com a palavra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Relator, eu queria, em primeiro lugar, embaixo das últimas informações e das últimas matérias veiculadas na imprensa, colocar a seguinte questão. Primeiro, não é coincidência que, 2 dias antes, 3 dias antes, apareça um relatório mostrando como foi o acidente no local, com ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no *Fantástico* etc., colocando que não há nenhum problema de falha de equipamentos nos CINDACTAs e que a responsabilidade, no caso, foi humana, com o desligamento do *transponder*. Eu acho que isso precisa ser investigado e acareado. Então, eu quero dizer o seguinte. Eu estou propondo à CPI que façamos, porque, aqui, nos jornais de hoje: *“Depois de os oficiais da Aeronáutica terem dito que não há nenhum problema com os equipamentos, o Presidente da Federação dos Controladores, Moisés Almeida, está dizendo que estão querendo jogar a culpa nos controladores”*. E, mais do que isso, ele diz que, *“há 2 anos, procurou oficiais do centro de controle de Brasília, para relatar falta de visualização no radar naquele ponto. Só depois do acidente é que foi corrigido”*. Então, estou propondo que a Comissão faça uma diligência em cima da tela radar, do console. E o controlador de vôo e o oficial que disse que não há problema nenhum de equipamento confrontem as versões, porque aí vamos ter certeza do que aconteceu. Estou propondo a diligência no CINDACTA, para que a gente esclareça de vez isso, que eu acho que não dá para continuar dessa forma. Eu achei sintomático que, depois de 7 meses, essas imagens de radar, que estão aqui no jornal — na televisão já passou —, no



jornal *O Estado de S.Paulo* de hoje, venham à tona. Sinceramente, não dá, não dá para trabalhar assim. Sete meses depois! Isso aqui podia ter vindo antes à tona. Por que não veio? Essa é a primeira questão. Segunda questão. Eu queria colocar ao Botelho, Presidente do Sindicato Nacional, Sr. Botelho, o seguinte: o senhor tem conhecimento de que dobrou o número de passageiros e o volume de tráfego aéreo, pelo menos dobrou, ou foi maior? Eu quero saber — depois vou fazer um pingue-pongue — quanto aumentou, nesse período, segundo as suas informações, o número de controladores. E o senhor sabe que, em 1990, houve uma paralisação de 3 semestres na formação de controladores de vôo, em Guaratinguetá, e que, depois, não foi suplementada? Ou seja, a informação que eu tenho é que permaneceu estável ou mais ou menos estável o número de controladores. A que o senhor atribui isso? Então, essa é uma primeira questão. A segunda questão: eu tenho aqui o depoimento de uma médica especialista, que é a Dra. Edith Seligmann, médica psiquiatra, com especialização em saúde pública. Escreveu um excelente trabalho sobre o trabalho de controle de vôo. Num determinado trecho do seu depoimento em seminário em São Paulo, disse o seguinte: *“Tornados verdadeiros bodes expiatórios, ameaçados e silenciados, os controladores chegaram ao ponto máximo de vulnerabilização da sua saúde. A desconfiança e a intimidação, ao mesmo tempo em que desrespeitam e ferem a dignidade e a saúde mental, prejudicam ainda mais as perspectivas de que possam manter ativados seus potenciais mentais”* — e nós sabemos o que significa, em termos de atenção, raciocínio, o controle de tráfego aéreo, com uma bateria de informações freqüentes e necessárias — *“e o engajamento em prol da segurança aérea. O mais alarmante é que a desmotivação ocorre numa situação sistêmica precarizada,”* — sistêmica — *“na qual a experiência dos controladores seria essencial ao êxito de esforços, que precisariam ser unificados no enfrentamento de imensos desafios operacionais”*. Eu queria que V.Exa. comentasse quais são os principais acometimentos de saúde de que sofrem os controladores de vôo, além do estresse etc. Podia anotar um pouco, em seguida, porque meu tempo é corrido, de 10 minutos.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Para a Comissão ter uma análise bem apurada, é só verificar os resultados das inspeções de saúde feitas pelos controladores nesses últimos anos. Porque o controlador, a cada 2 anos, ele tem



que fazer uma bateria de exames médicos, e aí pode acarretar de ele ser afastado. É uma questão de se investigarem essas inspeções de saúde.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Uma terceira questão é a seguinte. Tenho aqui um relatório da Organização Internacional do Trabalho, em que ela diz que os controladores de vôo deveriam estar submetidos a 5 convenções da OIT pelo menos. Cinco. E diz o seguinte: liberdade sindical e proteção no direito à sindicalização, esse direito, e à negociação coletiva, que são a OIT 87, 98, sobre relações de trabalho e administração pública, OIT 151, OIT 125, convênios de representantes dos trabalhadores e licença paga para estudos. O senhor acha que é compatível isso aqui com a militarização do setor aéreo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, de maneira nenhuma. Se nós queremos alcançar o padrão dos países que estão no grupo 1, os países evoluídos, se for militarizado não se vai conseguir. Foi bom citar isso, porque eu gostaria de colocar o seguinte: primeiramente, o sistema aqui militarizado não cumpre, não aplica nada do que foi preconizado, nada que é determinado nesse aspecto aí, nem quanto à OIT, nem quanto à ICAO. Eu vou deixar esse CD com a direção, porque tem vários documentos aqui, e tem aqui 2 documentos que respondem a essa pergunta. Tem um de 1979, da OIT. Vocês vão ver que nada daquilo é aplicado, e tem um de 2001, em que a própria OACI — Organização de Aviação Civil Internacional apresenta um modelo, para os Estados signatários, de carreira para o controlador de tráfego aéreo. Há uma série de normas e procedimentos ali, como deve ser, um escalonamento. Um trabalho muito bonito aplicado em outros países, mas aqui, no Brasil, não é aplicado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Botelho, o senhor acha que a relação entre controladores e supervisores, que são geralmente oficiais da Aeronáutica, do ponto de vista da democratização das informações... O senhor acha que essa hierarquia militar inibe dados, para que dados reais de insegurança de vôo venham à tona? O senhor poderia relatar algum episódio ou se houve relatórios de quase colisões ou de incidentes mais graves que foram, de alguma forma, não revelados?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Sim, só primeiramente corrigindo: na verdade, o que chamamos de supervisores são as pessoas que, dentro de uma



equipe de trabalho, fazem a supervisão dos controladores de um determinado setor. Esses supervisores são os próprios controladores ou sargentos, ou, raramente, em alguns poucos casos, civis. Ele é supervisor por ter uma experiência maior, mas não ganha nada mais por causa disso. Com relação a informações, concordo plenamente. Realmente, há informações de coisas que são suprimidas ou não vêm a público com esse objetivo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor tem alguma informação sobre isso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tenho. Nós tivemos, por exemplo, com relação ao uso da língua inglesa. Já tivemos vários episódios de problemas. Lembro-me de um episódio de avião pousar na pista de táxi; avião arremeter porque o controlador não entendeu que avião estava falando; avião passar perto do outro. Lembro-me de um caso gravíssimo que aconteceu em São Paulo por volta de 1998, que 2 aviões estrangeiros pediram para fazer um procedimento que não era muito usado, e as duas aeronaves conflitaram perigosamente com aviões que iam pousar em Guarulhos, inclusive essas aeronaves conduziam diretoria do banco, segundo me informaram, era a Diretoria do Banco Mundial. Duas aeronaves. Isso em 1998. E tem outros vários casos aí. Isso aí pode ser investigado. Relatório de perigo e outros assuntos aí podem ser...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas estão registrados?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, o registro vai até um determinado momento. Não posso dizer se ainda tem registro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, encerrou o tempo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para encerrar, a última pergunta, Sr. Presidente. O senhor tem conhecimento, Sr. Jorge Botelho, de que, desde 1998, a Aeronáutica trabalha um *software* chamado ATFM — Air Traffic Flow Management, ou seja, sistema de gerenciamento e fluxo de tráfego aéreo, e que, até hoje, esse sistema não funciona? Seria um sistema de previsão e planejamento, que foi retirado de técnicos do ICEA, que estavam completando esse *software*, e, até hoje, tem um sistema chamado Sincromax, que não funciona. O senhor tem conhecimento disso?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu tenho conhecimento disso. Não tenho detalhadamente. Tenho informações de que realmente isso aí ocorreu, a criação desse sistema, mas informações detalhadas eu não teria. Sei que, realmente, haveria esse sistema de gerenciamento, envolveria o CGNA, e é preciso, no caso, conversar com as pessoas que estavam dentro do CGNA, no ICEA, que estavam bem próximos dessa situação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o senhor acha que esse tipo de equipamento melhoraria em muito a qualidade do tráfego aéreo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Segundo o pessoal que estava participando e que teve acesso a isso aí, realmente melhoraria.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seguindo a ordem de inscrição, passo a palavra à nobre Deputada Luciana Genro, segunda oradora inscrita.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada, Sr. Presidente. Sr. Jorge Botelho, eu estive na quinta-feira passada em uma assembléia da Associação dos Controladores aqui em Brasília. Cerca de 50 controladores estavam reunidos, na sua ampla maioria militares. Eles, em uma assembléia ordinária da sua associação, convidaram a mim e o Deputado Vieira da Cunha, que é Presidente da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, para ouvir os problemas a que eles são submetidos.

Queria então relatar algumas dessas coisas e pedir ao senhor que confirmasse ou não o acontecimento desses problemas, já que o senhor está aqui sob juramento e pode, então, contribuir para que essas informações sejam devidamente confirmadas e investigadas. Primeiro, eles relatam que os relatórios de perigo que são elaborados pelos controladores... São abertos processos em relação a esses relatórios, mas absolutamente nenhuma providência efetiva é tomada, principalmente quando esses relatórios de perigo dizem respeito a problemas mais globais do sistema. Não problemas de balões ou corte de grama, como relatou aqui o brigadeiro, que veio depor, do departamento de segurança de prevenção a acidentes, mas problemas mais estruturais, que são relatados nos relatórios de perigo.



Além do problema do inglês, também problemas nos equipamentos, como esse que foi detectado no acidente: a mudança automática de nível que aparece na tela do computador e o detalhe minúsculo que aparece na tela do computador quando se perde o radar secundário, portanto, a altura precisa, e se passa a utilizar dados do radar primário, que não fornece a altura precisa. A IFATCA inclusive emitiu uma declaração logo depois do acidente, onde ela diz que não entende por que o *software* de Brasília está conectado nessa maneira tão estranha, que, para eles, em nível internacional, essa maneira como o *software* de Brasília funciona é muito estranha. E o comandante aqui do DECEA encarou esse problema como algo natural, como se fosse normal esse tipo de funcionamento do sistema.

Além disso, eles relataram também nessa assembléia que existem problemas sérios de freqüência, onde o problema com o avião do Papa não teria sido apenas um problema de entendimento da língua inglesa, mas teria sido também um problema de freqüência, e que esses problemas não acontecem apenas devido a rádios piratas, como disse aqui o comandante, mas também devido a problemas de equipamentos deficientes, que necessitariam de maiores investimentos. Eles relataram também que aquele apagão que ocorreu em dezembro, próximo do Natal, que foi devido a problemas de aparelhagem e não devido à operação padrão dos controladores. O aparelho que estava sendo utilizado na época, um aparelho italiano, teria apenas em março sido remetido para a Itália, para conserto. Até agora, não retornou, e estariam operando o sistema com um aparelho reserva, que continua causando problemas.

Outro aspecto que me parece importante, que foi relatado, é com relação a essa hierarquia militar, porque, muito embora os supervisores sejam controladores, digamos, da mesma patente, são também sargentos, os chefes superiores que comandam todo o sistema são oficiais. E esses oficiais não têm formação na área de controle aéreo. Aliás, vimos aqui: o chefe da área de prevenção a acidentes é um piloto, um aviador. Ele provavelmente não tem, como eles disseram na assembléia, essa formação na área do controle aéreo.

Então, na verdade, quem comanda os controladores não conhece a área como eles conhecem. Entretanto, são oficiais superiores, e, portanto, um sargento questionar ordens ou questionar instruções de um oficial pode, inclusive, dar cadeia.



E, lá na assembléia, eles me relataram casos, inclusive de um que estava presente lá, que havia questionado a forma como uma instrução estava sendo dada e foi ameaçado pelo oficial responsável pelo setor. Isso para mim, se for realmente verdadeiro, demonstra a falta de eficácia desse sistema militarizado, onde um controlador que tem mais conhecimento sobre a área tem que se submeter a ordens de oficiais que não têm formação na área do controle aéreo, mas sim são pilotos e aviadores.

Além disso, em relação à formação dos controladores, eles colocaram que a formação já é deficiente, principalmente para os militares, porque a maior parte do tempo que eles passam na escola é para a formação militar e não para a área específica do controle, mas, mesmo assim, eles têm 2 anos de formação no controle aéreo. Agora, para esses novos controladores que estão sendo contratados em caráter emergencial, que inclusive votamos aqui uma MP que autoriza essa contratação, essa formação baixaria para 1 ano apenas, se não menos.

Então isso comprometeria seriamente o bom funcionamento do sistema, já que esses novos controladores não teriam a formação adequada para realizar o trabalho. Também relataram o problema emocional a que os controladores estão submetidos. Relataram que, após o acidente, houve vários pedidos de dispensa médica e que chegou um determinado momento em que os médicos foram proibidos de dar dispensa para os controladores que iam lá pedir. Chegavam ao ponto inclusive de pedir ao médico que, se ele não pudesse dar dispensa, que ele assinasse um termo de compromisso dizendo que ele considerava aquele controlador apto, porque o controlador em si próprio não se considerava apto. E também os problemas emocionais a que estão sendo submetidos os 200 controladores militares que estão sendo alvo dos inquéritos, porque o movimento do dia 30 de março deu origem a 3 ou 4 inquéritos militares dentro da Aeronáutica, onde cerca de 200 controladores estariam submetidos a esses inquéritos, inclusive ameaçados de serem expulsos da Aeronáutica.

Então, eles estariam trabalhando com uma grande carga de estresse emocional devido a esses inquéritos, além da já natural carga de estresse que faz parte do trabalho em si que eles exercem, como o Deputado Ivan já relatou aqui, pelo trabalho dessa médica psiquiatra, extremamente estressante, onde eles não



podem, inclusive, segundo os regulamentos, trabalhar se eles não estão se sentindo bem emocional e fisicamente. Então, gostaria que o senhor confirmasse ou não essas informações.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Deputada, eu confirmo. O que queria colocar aqui com relação a relatórios de perigo é que, realmente, os controladores não têm o retorno desses relatórios, das medidas. E, muitas das vezes, eles são tolhidos. Ou seja, eu me lembro de um caso em que um controlador apresentou um relatório de perigo em São Paulo. Esse relatório de perigo ele apresentou, ele poderia até nem ter apresentado, ele apresentou ao chefe dele que, na verdade, foi o instrutor dele nessa área. E ele foi desestimulado a apresentar aquele relatório de perigo, e o chefe disse que não ia encaminhar. Então, ele encaminhou por outros meios. Tudo isso que foi relatado é verdade. No tocante aos inquéritos, a pressão que eles estão sofrendo não só em Brasília, mas tem inquérito em Manaus, no Rio de Janeiro também. Envolve também o pessoal civil, não só militares. E eles são... Depois de um interrogatório, muitos deles vão operar. Eles não estão em condições psicológicas para operar. É isso que eu coloco. Então, tudo isso que foi relatado é verdade. Eu não... Coisas que me chegam ao conhecimento. Logicamente que tem coisas aí que não vão dar... não tem meios de você chegar lá e encontrar a prova. Não tem. Correto? Mas tudo isso que a senhora falou vai ouvir em qualquer lugar aonde a senhora comparecer. Em Manaus, Salvador, Recife, Curitiba, Rio de Janeiro, vai ouvir isso aí. Não é uma coisa recorrente de que falaram aqui na assembléia, não. Vai ouvir isso em todos os locais. Com relação ao documento da IFATCA, que aponta uma série de problemas aqui, eu quero colocar o seguinte: quando foi divulgado que a IFATCA tinha feito esse documento, a Aeronáutica tentou desqualificar o documento e desqualificar a IFATCA. A IFATCA é uma federação internacional formada de controladores de tráfego aéreo do mundo todo, inclusive a maior parte formada por controladores que estão também no Grupo 1, onde o Brasil está, na OACI. São pessoas capacitadas. Eles não têm autoridade para vir aqui e fazer uma inspeção. Isso é outra questão. Mas têm competência. Eles são capazes e fizeram realmente o relatório. Não aquilo que a imprensa divulgou, que mandou o relatório para a Presidência da República. Não. O relatório que eles fizeram eu tenho. Eles encaminharam para a Organização de Aviação Civil



Internacional. Eles têm competência. A competência deles é inquestionável. Não vejo capacidade em nenhum... Qualquer pessoa que hoje esteja em qualquer posto de comando do DECEA, em nível superior, não vejo competência para colocar, para debater ou colocar dúvidas no requerimento deles. Eu não vejo. Vou citar aqui também até um exemplo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir, nobre...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Para concluir. Em... Há coisa de uns 6 ou 7 anos atrás, esteve aqui no Brasil o Sr. Bert Ruitenber, que é consultor da OACI, é controlador de tráfego aéreo na Holanda, é *expert* em fatores humanos em controle de tráfego aéreo, tem livro publicado. Essa pessoa esteve aqui no Brasil a convite da Universidade da Força Aérea, lá no Campo dos Afonsos, para fazer uma avaliação no Brasil e subsidiá-lo em fatores que estariam prejudiciais no tráfego aéreo. Ele veio aqui, fez o seu trabalho, visitou cidades e tal, foi bem atendido. Depois, ele esteve 2 dias dando palestras lá no Campo dos Afonsos. No segundo dia, o comando da Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Vôo, por seu brigadeiro, foi lá e desacatou essa pessoa. Foi destrutado, gerou um clima terrível, porque não admitiam ou não aceitaram aquilo que tinha sido apontado como fatores contribuintes para um provável acidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir, senhor depoente.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - ...inclusive a convite da própria Aeronáutica.

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

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Carlos Zarattini, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor tem conhecimento de que o convidado seguinte, Wellington Rodrigues, já está na Casa?

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



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É que eu tenho uma informação de que ele está aqui na assessoria parlamentar, convocado desde as 7h30min da manhã. E eu queria entender o seguinte: se ele está na Casa, ele está sob...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Assessoria parlamentar de quem?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Assessoria Parlamentar da Aeronáutica.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Aqui na Casa?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É. O senhor sabe dessa informação?

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Poderíamos checá-la?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele está convidado para as 13h.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Exatamente. E se estiver na Casa, então ficaria sob a guarda da própria CPI, na Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Vamos tomar as providências.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Zarattini, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Obrigado, Sr. Presidente. Eu quero primeiro fazer algumas perguntas ao Sr. Jorge Botelho, mais em relação ao acidente com o Legacy e o avião da Gol.

Primeira questão: o senhor confirma o que disse o Coronel Rufino, que havia apenas 6 aviões sob controle aéreo no momento do acidente, no console que estava acompanhando os aviões, e que o turno daqueles controladores havia se iniciado apenas há 1 hora e meia?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não o turno. Eu confirmo que o seguinte: eu não digo que seriam 6, eu não tenho o número exato, mas é uma grande indagação que fazemos, porque realmente havia poucos aviões. Havia poucos aviões; não posso dizer que eram 6. E o outro detalhe é que o turno não se iniciou há cerca de meia hora...



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Uma hora e meia, ele falou.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Uma hora e meia. O problema é que o turno começou... O turno é diferente de troca de posição. O que aconteceu foi o revezamento nas posições de controle, que teria ocorrido, a meu ver, 1 hora e meia antes.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E quanto tempo já tinha de turno trabalhado, considerando o turno como a entrada em trabalho?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu acho que o turno em Brasília... o turno em Brasília... Eu posso checar isso posteriormente e até verificar, mas acho que o turno aí começou às 14h.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O acidente foi às 16.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tem... informando aqui: 14h. São turnos de 8 horas.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E o acidente foi às 16h30min?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Mais ou menos isso.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mais ou menos isso. Então, mais ou menos 2 horas e pouco.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Hum, hum.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor tem conhecimento se aqueles controladores que estavam trabalhando naquele console haviam feito bico antes do seu turno?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. Eu gostaria até de colocar para o nobre Deputado o seguinte: estará aqui à tarde o Wellington. Ele é membro dessa equipe de serviço. Ele estava de serviço nesse dia, embora não nesse setor, e ele poderia responder essas perguntas com muito mais propriedade do que eu.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O.k.?

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está bom. O senhor desmente o que disse o Coronel Rufino, que não houve falha de equipamento de radar e de rádio, no acompanhamento do vôo Legacy?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Só um detalhe: eu entendi ele falar que houve falha.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, houve falha de procedimento. Ele disse que não houve falha de equipamento, nem no radar nem no rádio. Tanto que ele cita que o rádio... algumas comunicações foram captadas por outros aviões, que houve problema na localização da frequência...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Portanto, no equipamento... Não, estou falando de problema de equipamento, que não é problema de procedimento ou de atuação humana; o equipamento.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu tenho a informação de que houve falha de comunicação, sim. Houve falha...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas devido ao equipamento?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Aí é uma questão mais técnica que se poderia verificar, porque pode ser o equipamento do avião ou o equipamento de transmissão do controle. Que houve a falha, houve.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só por informação, se me permite: o senhor poderia informar quem lhe passou essa informação de que houve falha?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - São pessoas que estavam no trabalho, dentro do CINDACTA, pessoas que estavam naquele dia...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia informar o nome dessas pessoas?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O Wellington vai estar aqui hoje à tarde e poderá responder melhor essa questão.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Deixe-me prosseguir.

Por fim, sobre essa questão do acidente: como o senhor explica o que foi apresentado na reportagem do *Fantástico*, domingo? No domingo, foi apresentada uma reportagem que demonstra claramente o momento em que se perdeu o sinal do radar, demonstra que o vôo foi totalmente acompanhado. Então, o que o senhor explica daquela reportagem?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, a reportagem não foi... ela foi uma, digamos, uma montagem. Ela foi uma edição.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Foi uma edição?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Foi uma edição, porque inclusive gerou um problema sério de... Os controladores ficaram muito chateados com a reportagem, porque, para quem não entende o sistema, poderia achar que aquilo tudo é verdadeiro, mas não há realidade.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor está nos dizendo que pode ter sido feito, vamos dizer, um desenho animado da...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Uma espécie de um desenho animado do... Quer dizer, a Aeronáutica teria feito uma animação para apresentar no *Fantástico*?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Muito obrigado.

A outra questão: o senhor disse que participou de uma comissão, junto com a INFRAERO, com a ANAC, com vários órgãos do Governo, para analisar os problemas do controle aéreo, do sistema aéreo brasileiro. Esse relatório foi concluído?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Foi. O grupo de trabalho tirou um documento chamado Propostas Preliminares do Grupo de Trabalho Interministerial. Esse documento está também no CD, e esse documento foi assinado por todos aqueles que participaram do grupo de trabalho. A ressalva foi feita. A Advocacia-Geral da União assinou o documento e fez a seguinte ressalva: ressalva-se que a eventual adoção de recomendações formuladas deverá ocorrer no ambiente institucional competente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está o.k.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O Ministério da Fazenda fez uma...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Foi no tocante à questão de carreira, e pediam que fossem vistas normas tarifárias.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - E o Comando da Aeronáutica fez uma ressalva, não concordando com o documento. Foi o único que não concordou.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor poderia deixar uma cópia aqui para a Comissão, por favor?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Deixarei, sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Bom, o senhor falou de bicos fora do horário de trabalho. Normalmente, bicos são comuns para quem exerce jornadas menores do que 40 horas ou jornadas, como é o caso dos controladores, com horários alternados. Lá em São Paulo, por exemplo, a Polícia Militar, toda ela, pratica bicos. E é comum isso. Eu sou da opinião que a gente não deve criminalizar os acidentes aéreos. Eu acho que a gente deve investigar e tentar evitar que eles ocorram novamente. Portanto, a minha pergunta aqui não é no sentido de criminalizar, porque sou de acordo com essa... enfim, estou em desacordo com criminalizar. Agora, sobre essa questão de bicos, qual o salário que o senhor acha deveria ser pago a um controlador para que a gente pudesse aprovar uma legislação aqui proibindo o bico do legislador... do controlador? Legislador também faz bico. Têm alguns que fazem bico.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu não... Desculpe-me, eu não vou citar aqui valores, porque eu poderia citar e até desagradar. Eu acho que é uma coisa que tem que ser avaliada, discutida. O que a gente quer é uma carreira...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas o senhor é Presidente do Sindicato, certo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Hum, hum.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor é Presidente do sindicato dos controladores. Qual é o salário que a categoria dos controladores julga justo ou é um pleito? Não estou dizendo... Tem a questão do plano de carreira, têm inúmeras outras questões que o senhor colocou. Mas, em termos salariais, o que o senhor acha que é... Para que a gente chegue e fale: *“Olha, o controlador vai trabalhar lá e não vai poder fazer bico”*.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu não posso dizer que não terão os bicos. Eu vou me basear naquilo que foi discutido dentro do grupo de trabalho e dentro do que é a proposta que o sindicato apresentou ao Ministério da Defesa e ao Ministério do Planejamento, que é a de uma carreira típica de Estado. Porque nós queremos discutir uma carreira típica de Estado, com tratamento igual ao que foi



dado à Polícia Federal, à Polícia Rodoviária Federal, no sentido de que sejam subsídios, e o mínimo que se pede, ou seja, não queremos discutir nada abaixo de, para aquele que inicia, aquele principiante, algo não menor do que o que é pago à Polícia Rodoviária, que é 5.082. O resto, a gente discute; acima a gente discute.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor que é o... para... Esse é o ponto de reivindicação?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Estou me baseando numa proposta que já está... que foi apresentada...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está o.k. Não... Era isso que eu queria saber.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto?

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

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Bom, só uma última pergunta. Pode ser? É que o senhor, ao citar o relatório da IFATCA, que o senhor colocou que é uma associação de controladores, pelo que entendi...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Federação.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Federação de controladores? O senhor citou que são controladores do Grupo 1 e, depois, o senhor falou que o Brasil está no Grupo 1. É isso mesmo? O Brasil está no Grupo 1 do controle aéreo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Está.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Está o.k. Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, antes de o senhor passar à frente, queria pedir ao Sr. Jorge Botelho, se ele já tem os nomes dos controladores que estavam lá no CINDACTA, no horário do acidente, aqueles nomes que ele tinha ficado de nos fornecer e...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, dos controladores que estavam lá, na oportunidade, na frente do console. E se ele pode nos informar... Volto a insistir que o senhor está aqui depondo, inclusive, tendo assinando aqui o compromisso de falar a verdade e de passar todas as informações que forem necessárias para o processo de investigação. Então, eu queria que o senhor nos informasse aqui o nome das pessoas que disseram que há problemas no sistema de controle do



tráfego aéreo, para que nós pudéssemos, inclusive, se for o caso, convocá-las para que sejam ouvidas, porque esse é um tema de importância e de relevância no debate e nas investigações que estamos realizando.

Então, queria que o senhor informasse os nomes dos controladores que estavam na frente do console no momento do acidente e quem lhe disse e lhe afirmou que há problemas de equipamentos ou que houve problema nos equipamentos no momento em que ocorreu o acidente.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu fui informado aqui que nós estamos tentando conseguir o nome dos operadores...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Então, posteriormente, V.Sa. fornecerá os nomes.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - E, no tocante à informação de problemas, os senhores terão aqui o Wellington, Presidente da Associação, que é especificamente aqui de Brasília. Ele pode fornecer todas essas informações com relação ao equipamento que a CPI precisa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sim, mas o senhor não disse que ouviu que havia problemas?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Dele também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas de quem o senhor ouviu?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Dele também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dele também. Do Wellington?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Dele.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O Wellington foi que disse isso.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Jorge Botelho, Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, a partir desse acidente e de tudo isso que ficou denominado apagão aéreo, que trouxe esse problema à tona, e, através desta CPI, a cada oitiva que fazemos aqui, vamos percebendo algumas incongruências, mas vamos percebendo principalmente ajustes e modificações que precisam necessariamente ser feitos para corrigirmos distorções e evitarmos que, no futuro, fatos desagradáveis como o que vimos no acidente da Gol venham a ocorrer.



E existem algumas coisas que são básicas, fáceis de entendermos. A primeira delas é por que apenas 3 países, dentre os 250 países do mundo, ainda mantêm o controle de vôo como sendo uma atividade exercida por militares e civis. E aí vamos identificando algumas questões fundamentais. É preciso dizer isso. Lembro-me, certa feita — e ainda era militar —, quando um dos nossos chefes, fazendo um *briefing* numa reunião, disse algo que nos chocou a todos naquele momento, mas que era uma absoluta verdade, só que nós não pensávamos nisso. Ele disse: *“Vocês são militares treinados para matar e para destruir, em defesa da Pátria, é verdade, mas vocês são militares treinados para isso”*. E o militar é treinado para defender, e defender com armas, defender com estratégias. Essa é a cabeça que deve dirigir o militar. Nós nos assustamos, porque, como controladores de vôo, nós fazemos o contrário. Mas éramos militares. E o que percebemos é que — até a comissão que estive no CINDACTA —, em termos de defesa aérea, estamos muito bem. Claro, precisamos de melhores equipamentos, de aviões, de treinamentos, mas, no que concerne a uma integração entre a defesa aérea e os radares, os equipamentos e o serviço de controle do espaço aéreo, está muito bem o Brasil.

Agora, quais as dificuldades que percebemos? É que, cada vez mais, fica claro, nesta CPI, para esta CPI, para esta Comissão e para quem a acompanha, que o controlador de vôo precisa ter sua total liberdade, tranqüilidade, segurança e condições físicas, mentais e técnicas para desenvolver a sua profissão, o seu trabalho, a contento. E isso está se mostrando cada vez mais incompatível com a hierarquia militar, com o comando militar, da forma como é feito. E não tem como modificar, porque a Força Aérea é militar, por isso tem sua doutrina, seu modo de ser.

A sociedade está a exigir e espera desta CPI e deste Congresso uma saída! Tem saída? Existe a saída? Claro. Perfeitamente possível essa saída. Agora, teremos de tomar decisões, sim. E uma delas passa, necessariamente, e é cada dia mais evidente, pela desmilitarização do setor, porque dará mais transparência para a sociedade, acabará com essa pressão. Eu fico pensando: qual de nós aqui aceitaria ser operado numa cirurgia, sei lá, do coração, cardíaca, por um médico que estivesse pressionado por trás? Não tem como! Um médico que vai fazer uma cirurgia precisa estar muito bem. Só que, se um médico errar numa cirurgia, uma



peessoa pode morrer. Mas se um controlador de vôo errar, centenas de pessoas podem morrer. E cada dia vemos que as velocidades aumentam, os equipamentos... Cada dia mais as aeronaves levam número maior de pessoas, cada dia os equipamentos são mais sofisticados! Então, temos de acompanhar tanto a evolução dos equipamentos — e temos de nos equipar adequadamente com as modernidades que o mundo tem oferecido — quanto temos de fazer as modificações para que o ser humano que vai operar aquelas máquinas, que vai realizar aquele trabalho, tenha suas condições ideais de trabalho. Não dá para imaginar que alguém que, durante a noite, fez um bico com um táxi, no dia seguinte, vá ter condições de controlar vôo. Não tem condições de imaginar isso.

O Botelho falou do final de carreira de um militar. Mas no início de carreira não são mais de 2 mil reais. E é ele quem vai estar atrás do radar controlando o vôo. Então, o que temos de decidir... E vamos caminhando para isso. Algumas informações que precisam ser repostas foram repostas aqui: não precisa duplicar o sistema. Isso está mais do que claro! Aliás, é um avanço da Força Aérea Brasileira que a integração já se faz, ela já se dá hoje! Então, os equipamentos que captam o avião que quer ser controlado... E aí vem a diferença fundamental entre a defesa aérea e o controle de tráfego aéreo. O controle de tráfego aéreo é exercido pelo controlador para todas as aeronaves que querem o serviço de controle de tráfego aéreo, que demandam esse serviço, que querem fazer o contato, que querem ser controladas, que precisam ser controladas. A defesa aérea age no oposto. A defesa aérea age para aqueles que não querem ser vistos, não querem ser controlados e não querem ser acompanhados. Então, a filosofia é oposta; é oposta! Os militares defendem... E foi mostrado para nós o filmezinho do cara que transportava cocaína e que não queria ser visto, e a defesa aérea estava ali para fazer esse trabalho. Agora, o mesmo radar que dá a informação para o controle de vôo é o mesmo radar que dá informação para a Aeronáutica fazer a defesa aérea, e com os militares treinados para fazerem isso. Então, essas informações são fundamentais para nós. Quer dizer, vamos precisar investir em mais equipamentos para aprimorar os nossos equipamentos, *softwares*, equipamentos transmissores e de radares? Claro que vamos precisar para aprimorar, mas não para duplicar. Não precisa duplicar. Dizer



que tem que duplicar, desculpem-me, mas é uma falácia desnecessária, apenas para um discurso, para desestimular.

Muito bem. A segunda questão é que ou nós — CPI, Congresso Nacional, Governo Federal — tomamos decisões para alterar esse quadro ou, terminada a CPI, nós voltaremos a viver os mesmos problemas e talvez piores que os que vivíamos anteriormente. A sociedade espera que façamos essas correções. É bom para o Governo, é bom para a sociedade, é bom para todos nós, e vai ser bom para a Força Aérea Brasileira também, porque a Força Aérea Brasileira vai se dedicar àquilo para o que ela existe: fazer a defesa, a segurança nacional. Ela está treinada, tem competência para fazer isso.

E, apenas para fazer algumas perguntas, se o Botelho... Ele disse aqui que alterações foram feitas na região onde ocorreu o acidente. Então, eu queria saber o seguinte: essas alterações que foram feitas a partir do acidente o senhor tem conhecimento se elas já haviam sido relatadas anteriormente para que fossem feitas?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - O depoente que vem à tarde pode confirmar isso aí. Eu recebi informação dele e dos controladores civis de que essa situação tinha sido reportada antes, sim.

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Meu tempo acabou?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para concluir.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. O senhor disse que a operação, o DACTA 4, o CINDACTA 4, está operando convencional, ou seja, não está operando radar há 1 mês. Continua sem operar radar?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Olha, ontem eu recebi a informação de que haveria até um aviso operacional sobre essa situação. Esse aviso operacional a gente pode conseguir perante o Comando da Aeronáutica, para constatar. Eu recebi informação, semana passada, de que está operando sem radar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor sabe por que não está fazendo operação radar?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - É a não confiabilidade dos sinais apresentados.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O.k. Então nós vamos ter que checar essas informações.

Eu encerro, Sr. Presidente, porque eu vou fazer as outras perguntas ao Wellington, à tarde. Mas só para dizer isso: um controlador de vôo não pode continuar na situação em que está. Hoje, ele entra para ser controlador de vôo em razão de não ter perspectiva. Ele vai fazer seu curso superior, com 7, 8 anos ele está saindo. Um controlador, para estar em condições boas de trabalho, leva de 5 a 6 anos. Ou seja, quando ele está no melhor da vida dele, ele sai. Isso nós precisamos corrigir nesta CPI.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Próximo orador inscrito, Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado. Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Botelho, as perguntas que eu vou apresentar ao senhor serão apresentadas também ao Wellington e posteriormente ao comando do DECEA. O conhecimento do acidente aéreo está tomando o seu rumo. Ao que se ouviu até agora, há uma tendência de responsabilização dos pilotos e, provavelmente, dos controladores. Então, o objetivo das perguntas não é para demonizar nenhum setor, até porque entendo que, em toda a crítica que possamos fazer, a própria instituição Aeronáutica há que ser preservada nesse processo como sistema. Mas nós vamos ter que enfrentar, ao final, a questão da relação com os controladores, e o tema se é ou não o caso de desmilitarização e como poderá propor isso. Então entenda que todo o questionamento é para que se possa entender, a partir também do acidente e desdobramentos, o funcionamento da gestão do sistema e por que após o acidente houve tantos problemas e se há algum grau de dificuldade nesse relacionamento. Então, as perguntas são nessa linha.

A primeira pergunta é: na sua avaliação — e aqui, claro, aproveitando o seu depoimento, muito mais talvez com uma opinião do que somente fatos objetivos —, quais são os interesses com relação à manutenção do sistema do jeito que está ou pela desmilitarização? Na sua avaliação, foi importante a criação da ANAC? Como se dá a relação da ANAC com a INFRAERO, com o Ministério da Defesa e com a Aeronáutica? Na sua opinião/informação o sistema está bem dimensionado?



Concederam-se novas linhas, aumentou-se o fluxo de aeronaves sem que houvesse a correspondente contrapartida em termos de infra-estrutura?

Na mesma linha de gestão: na sua informação, o Governo assumiu com os controladores compromisso de desmilitarizar o controle do tráfego aéreo? Se isso ocorrer, a quem cabe a administração do setor, à INFRAERO, à ANAC, ao Ministério da Defesa ou outro órgão? O Governo assumiu com os controladores e o senhor, como presidente do sindicato, o compromisso de não haver punição pela paralisação no setor? Foi prometida anistia, em especial aos controladores militares?

Na seqüência, além da questão salarial e da questão da militarização, quais os motivos da insatisfação? Se o senhor puder, objetivamente, apresente esses pontos.

Na seqüência, algum membro do sindicato foi contratado pelo Governo nesse período? Algum membro do sindicato, especificamente, foi contratado pela INFRAERO nesse período? Se isso ocorreu, há conflito de interesses e de posições?

Também como opinião ao final, se não hoje, a ser encaminhada ao Relator: com todo o ocorrido, quais são as propostas de mudança do sindicato com relação à formação de controlador de vôo? Se isso não for possível apresentar hoje, eventualmente pode ser enviado ao nosso Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Gustavo, por uma questão de encaminhamento, não quer permitir que ele responda? Porque V.Exa. fez uma bateria de questionamentos, e eu vi que o Botelho não está anotando.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É que eu fiquei preocupado com o tempo. Essa foi a razão. Mas de qualquer maneira passo depois as outras perguntas aos demais Parlamentares.

Pode ficar com a palavra, por favor.

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Eu poderia até... Eu respondo da maneira mais rápida possível. Repetindo a pergunta, eu vou ser o mais breve possível.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Então vamos lá. Se o Governo assumiu com os controladores o compromisso de desmilitarizar o controle do tráfego aéreo e o compromisso de punir ou não os controladores.



O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Não, o Governo não assumiu nenhum compromisso de desmilitarizar, afinal nós ficamos esperando que o Governo se pronunciasse sobre o documento que apresentamos. O episódio do dia 30 foi mais uma explosão de descontentamento em função do não posicionamento do Governo, da falta de uma resposta. Com relação a esse pretendo acordo que foi feito sobre não-punição, eu não estava presente. Eu li o documento, li um documento que me foi mostrado, assinado naquele dia, mas quem pode responder mais especificamente sobre essa pergunta é o Wellington.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação aos interesses em conflito neste momento, na sua avaliação, o sistema está bem dimensionado? A ANAC cumpre o papel com relação à coordenação, à concessão de novas linhas? Se houver a desmilitarização, a quem, na sua opinião, caberia o controle do setor?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Veja bem, eu não vou... eu não estou muito ligado... o meu setor não é muito ligado à atividade da ANAC, então não poderia responder sobre esse episódio. Agora, com relação aos interesses numa provável desmilitarização, o que nós colocamos é que isso dependeria de um diálogo, de sentar, de conhecer a estrutura e se estabelecer como faria essa transição, o que ia separar. Isso aí seria objeto de estudos que não seriam imediatos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Nessa mesma linha de estudos, o senhor tem conhecimento de documentos ou iniciativas no próprio Governo, na época do Ministro José Viegas, para que houvesse uma política nacional para o setor? O sindicato foi ouvido, foi consultado ou não?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Não, não. Eu tenho essa informação de que teria havido isso, mas foi informação que eu recebi dos aeronautas. Não vi esse documento.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - No caso de desmilitarização, na sua opinião, a quem caberia o controle do setor?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Essa foi uma das questões que foi muito discutida dentro do grupo de trabalho, e há várias hipóteses, falaram em... Uma coisa ficou patente: ficaria subordinado ao Ministério da Defesa. Mas não se definiu



como seria, se seria uma secretaria, um departamento. Não se avançou nessa discussão.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Com relação à INFRAERO, há algum dirigente contratado pela empresa?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Não, não há. Por parte dos controladores civis filiados ao meu sindicato não há.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Um dado específico do CENIPA. Nas recomendações que nós levantamos, houve uma recomendação para aulas específicas para controladores sobre autorizações e transferências de vôos para outros centros de controle ou mesmo outros setores, fundamentalmente, com relação à informação que nos deram alguns controladores, sobre uma confusão em relação à aplicação da regulamentação ICA 100-12...

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - ...na parte relativa a autorizações. Existe esse esclarecimento? Isso foi objeto, já, de definição ou continua essa confusão?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Não, realmente tem... Essa aí foi uma das coisas detectadas nessas primeiras análises tanto pela IFATCA, pela NTSB — não sei do CENIPA —, então realmente é preciso tomar essas medidas no tocante a corrigir essas pequenas falhas sim.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Mas isso por parte do sindicato ou não?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - O quê? Por parte do sindicato? Não, essa... No sentido de corrigir isso aí, tem que ser dentro do programa que a gente chama de treinamento ou reciclagem que o próprio departamento tem que estabelecer, o Departamento de Controle de Tráfego Aéreo tem que estabelecer.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E com relação aos motivos da insatisfação, a questão salarial ficou evidenciada? A questão da militarização ficou, até pela manifestação do Deputado Miguel. Mas, objetivamente, quer dizer, como é que se daria essa transição e quais seriam os pontos fundamentais nesse processo?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Olha, não dá para a gente definir como seria, quais os passos iniciais, porque nós não avançamos nessa definição. O que



eu gostaria de colocar é que toda a crise aérea, a meu ver, se o Governo tivesse tomado algumas providências ou tivesse realmente observado, atacado em cima do documento que foi tirado pelo grupo de trabalho, muita coisa teria sido evitada. Então, nós não aprofundamos em termos de dizer o seguinte: de onde partiria, se daqui para ali. Agora, o que nós deixamos claro para o Governo é que determinadas medidas que estão nesse documento independem de ser militar ou civil, elas poderiam já ser implementadas. E a grande expectativa do pessoal, tanto civil quanto militar, era que essas medidas fossem iniciadas, e isso foi que gerou uma insatisfação, uma efervescência por parte dos militares. Eles tomaram aquela atitude de fazer uma greve de fome e, no decorrer daquilo, sofreram um processo de pressão, intimidação de seus superiores, uma falta de habilidade em lidar com o caso que acabou chegando àquela situação de paralisação. Mas, em todo esse processo, durante as discussões do grupo de trabalho, eu, por várias vezes, alertei o Governo do seguinte: olha a efervescência, a insatisfação está crescendo, uma situação dentro do meio militar que a gente não... vai chegar um ponto em que nós não teremos condição de administrar. E acabou acontecendo.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Há risco de uma nova manifestação dessa insatisfação ou não?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - Olha, a insatisfação está grande, sim. A Deputada aqui esteve numa reunião dos militares. Eu digo para você, para V.Exa. que eu tenho as informações dos militares, eu recebo; do pessoal civil eu vou *in loco* e sei da situação.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Por fim, quem é o contato, no Governo, do grupo de trabalho com o qual o senhor tem esse diálogo?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - O próprio Ministério da Defesa. Não, na verdade, não está tendo diálogo. Na verdade, o Governo, quando aconteceu aquele episódio do dia 30 de março, o Governo simplesmente não conversou com mais ninguém, não conversou. Inclusive, as demandas do pessoal civil que já vêm de muitos anos, que nos Governos passados, pelo menos, a gente conseguia conversar — não resolveram, mas pelo menos a gente conversava —, agora a gente não consegue nem conversar. Então, tem demandas aí com relação ao pessoal civil.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só lembrar, se for possível, Dr. Botelho, ao senhor para encaminhar ao Relator, nesse tempo, sugestões de mudança com relação à formação do controlador e com relação a problemas que na sua avaliação podem melhorar. Eu gostaria só de insistir, embora o senhor tenha dito que não tem esse diálogo: quem foi o último contato, o último nome no Governo ou no Ministério da Defesa com quem o sindicato teve algum tipo de diálogo no Governo?

O SR. JOSÉ CARLOS BOTELHO - A última pessoa que eu tive contato no Ministério da Defesa foi o Dr. Raimundo, assessor do Ministro da Defesa. Já tem algum tempo, já.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Passemos então ao próximo inscrito, nobre Deputado Vanderlei Macris.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, solicitei ao Deputado Vanderlei Macris, e S.Exa. já me concedeu anteriormente, 2 minutos apenas para um aparte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - À vontade.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Passo a palavra ao Deputado por 2 minutos.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Eu tenho em mãos, Sr. Presidente, um documento da maior relevância, que quero trazer a público neste instante.

Aqui se falou muito sobre distorção do sistema e, em especial, quanto ao aspecto relativo à linguagem, a clareza da comunicação, que é indispensável para o exercício da atividade do controlador.

Sr. Presidente, o Edital nº 3, de 2006, que convoca para concurso público controladores de tráfego aéreo, tem um conjunto de provas a que os candidatos têm de ser submetidos.

A prova de Inglês é uma prova tão-somente escrita, com 15 perguntas básicas de inglês médio. Não há prova sobre conversação, não há prova oral.

Esse concurso foi realizado agora, em março. E em março, ainda, o comandante, o chefe do DECEA, dia 28, convocou os 64 que passaram por essa primeira etapa. Depois teve um exame de aptidão psicológica etc. e tal.



Aquela etapa é de um inglês, tenho para mim, absolutamente precário. E, diante das informações que têm sido trazidas à baila — recentemente, a última, foi a do avião do Papa —, em vários episódios — o Sr. Jorge Botelho aqui se referiu à dificuldade e à fragilidade na comunicação —, o inglês, como língua mãe para esse desempenho de função, pressupõe o conhecimento de variantes inclusive de pronúncias de inglês.

Um piloto norte-americano do interior dos Estados Unidos que fala como o, entre aspas, “caipira” americano, não se pronuncia da forma como o que vem do leste ou como um francês, ou coisa do gênero. Logo, não se tem de ter, tão-somente, conhecimento de inglês, mas o domínio do inglês para o exercício dessa profissão.

Então quero dizer que os 64 que foram aprovados e estão em Guaratinguetá para a formação do curso de controlador de tráfego aéreo, infelizmente — e aí é o mais grave —, não terão qualquer aula de aperfeiçoamento de inglês.

Sr. Presidente, diante disso, nos termos do art. 36, inciso II, do Regimento da Casa, sugiro que esta Comissão — estou formalizando —, imediatamente, organize uma diligência com uma perícia em língua técnica para que nós possamos, pelo menos, evitar que esses próximos 64 controladores de vôo não enveredem pelo caminho de uma precariedade no exercício da linguagem, o inglês, que é indispensável para o exercício da sua profissão.

Quero sugerir isso e trazer esses documentos ao Relator para se balizar em relação a essa providência que, desde já, a Comissão pode tomar como iniciativa dinâmica da sua existência.

Muito obrigado.

Obrigado, Deputado Macris.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só para entender, Sr. Presidente: a proposta do Deputado é que, caso haja essa deficiência, se suspenda a contratação dos 64 controladores?

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não, eu acho que alguma providência tem de ser tomada para que esses 64 que venham a concluir o curso o façam da forma mais proficiente no domínio — não conhecimento, mas no domínio — da língua inglesa. Porque, tal qual está concebido, do ponto de vista técnico e



pedagógico, é evidente que não condiz com o nível de preparação exigível para o exercício de uma profissão que tem de, permanentemente, dialogar em inglês com pilotos vindos das mais variadas partes do mundo.

Era o que queria dizer, Sr. Presidente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado Vanderlei Macris pede a palavra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, gostaria aqui de agradecer a presença ao Sr. Jorge Botelho, que pode dar-nos informações importantes sob o ponto de vista dos controladores de vôo nessa investigação que nós realizamos.

Fiz uma pergunta a outros depoentes aqui, meu caro Botelho. Queria repeti-la e também saber sua opinião sobre isso.

No momento em que o acidente aconteceu, entre 19h26min e 20h17min, a aeronave ficou sem qualquer comunicação com o centro de controle do espaço aéreo. Quase 60 minutos sem contato. Essa é uma constatação já realizada ao longo do tempo e das investigações.

Em alguns momentos, as chamadas do ACC-BS chegam a ser captadas pela aeronave, mas apenas parcialmente, fragmentadas, sem que se estabelecesse uma comunicação bilateral entre controlador e o comandante do Legacy. Não há, portanto, qualquer indício de falha mecânica nos aparelhos referidos, segundo também um relatório da Polícia Federal.

Percebeu-se que a aeronave Legacy não estava com as informações completas no radar e considerou um fato normal. Essa é uma afirmação da Polícia Federal no relatório do delegado que aqui prestou depoimentos, dizendo que o controlador, neste momento, considerou informações do radar absolutamente normais.

Gostaria de fazer a mesma pergunta a V.Sa. para poder responder, como fizeram os demais aqui. O que é normal para um controlador de vôo diante de uma situação como essa? Qual é o padrão de normalidade?

Segundo o *Dicionário Aurélio*, normal é habitual, natural, que é segundo a norma. E esses fatos são habituais e normais, é uma pergunta que faço a V.Sa.: são habituais e normais esses fatos nos equipamentos?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Positivo. Naquele dia, o que gerou a discussão foi em termos do seguinte: é que o termo que ele usa “é normal”. Na verdade, deveria ser a palavra “freqüente”, ou seja, ele disse que, quando ele usa a palavra “normal”, ele quer dizer que aquilo ali era um fato rotineiro, aconteciam outros freqüentemente. Essa é a conotação que eles deram.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E isso quer dizer o quê, na sua concepção?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Que o equipamento, por um motivo qualquer ou... podia estar oscilando, falhando, coisas desse tipo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Então havia falha nos equipamentos também.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Está bem.

Uma outra pergunta que queria fazer é a seguinte: no decorrer das investigações aqui, tivemos várias informações trazidas, além de algumas, uma que é muito importante para mim e sobre a qual também já fiz perguntas aos demais depoentes.

Temos sentido que houve, ao longo dos últimos anos, uma falta de investimentos no setor de tráfego e de segurança de vôo. Queria saber, sob a sua ótica, se também é, de sua parte, positiva a informação.

Por exemplo, no SIVAM, tivemos, em termos de manutenção de equipamentos, 5 milhões investidos em 2004, 4 milhões em 2005, 1,5 milhão em 2006 e, em 2007, 1,5 milhão também, ou seja, uma queda de investimentos em manutenção nos equipamentos do CINDACTA IV.

Isso acontece, sob sua ótica, também em outros setores? Há falta de investimento, na sua ótica, de recursos do Governo? Há contingenciamento de recursos no Governo nos investimentos em equipamentos, em modernização, em pessoal, em toda a infra-estrutura de controle de tráfego aéreo?

E, para finalizar, o senhor sente que há uma opção dos investimentos na INFRAERO, do ponto de vista da modernização dos *aeroshoppings*, em detrimento dos investimentos no controle de tráfego na segurança de vôo?



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Bom, primeiramente, o seguinte: nessa parte tocante a...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Se o senhor puder ser bem objetivo, eu tenho uma última pergunta a fazer.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah, tá... Investimento de verba e utilização dessa verba, dentro do grupo de trabalho, nas discussões, uma coisa que nós tentamos saber não é exatamente quanto, mas saber a qualidade, ou seja, onde, detalhadamente, foram aplicados esses recursos, ou seja, ter uma radiografia bem específica, bem mais minuciosa de como esse dinheiro está sendo empregado. Porque nós não obtivemos por parte do Comando esses dados precisos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Mas há falta de investimento em equipamentos, em modernização, em pessoal, em controle de vôo, em segurança de tráfego, há falta de investimento, na sua ótica?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Na minha ótica, eu não vou dizer que há falta de investimento. Eu quero saber: o dinheiro que está ali, como ele foi aplicado? O que é? Nós queremos saber, detalhadamente, para poder fazer uma opinião consistente. A gente pode ter suspeitas de que, olha, não está... Na verdade, a maior suspeita nossa é de má utilização.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, eu vou fazer-lhe mais uma pergunta.

Eu tenho em mãos aqui um documento que eu queria que, como controlador de vôo, o senhor me confirmasse, um relatório de perigo, que diz o seguinte: *"Informe" — assinado por um controlador de vôo — "que, 5 meses após o acidente da Gol 1907, em que um dos fatores contribuintes para tal fato foi a mudança do nível de vôo automático pelo sistema na apresentação na tela de controle, isso ainda vem ocorrendo todos os dias, em todos os turnos. Fui informado hoje que uma alteração na forma de modificar o nível de vôo no sistema foi aperfeiçoada, mas a principal necessidade nossa, não".* E aí dá exemplo de 9 vôos que aconteceram aqui.

Vou passar à mão do senhor. Queria só que o senhor me confirmasse se esse é um documento trivial, e se é um documento verdadeiro, e se é esse tipo de alerta que os controladores fazem quando estão diante das telas dos computadores.



O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - É esse mesmo. Isso é um relatório de perigo, em que ele relata uma situação de perigo, e é esse realmente o documento que é feito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia me fornecer, só para...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. O senhor tem...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vanderlei...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, só para concluir a minha pergunta. O senhor tem notícia se esse tipo... primeiro, que a data desse documento é de 2007 — 27 de fevereiro de 2007. Eu quero saber se o senhor tem conhecimento de que coisas como essa ainda estão acontecendo dentro das salas de controle.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, eu tenho conhecimento...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Porque aqui é a afirmativa de um controlador de voo que, depois de 5 meses do acidente da Gol, as mesmas circunstâncias em que o acidente ocorreu continuam ocorrendo. Eu quero saber, como controlador de voo, representante do Sindicato Nacional dos Controladores, se V.Sa. tem informação de que isso continua ocorrendo, tendo em vista as informações dos seus afiliados.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O que a gente pode verificar, não só esse, mas podemos requerer ao CENIPA todos os relatórios de perigo desse período, que vão confirmar essas informações.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Eu já pedi de 2005, 2006, 2007, todos os relatórios de perigo. Nós estamos aguardando aqui nesta Comissão.

E para concluir, Sr. Presidente, na sua ótica, o que seria importante para esta Comissão... solicitar informações para o CINDACTA, para a Aeronáutica, do ponto de vista dos dados e mais detalhes, para que nós pudéssemos chegar à conclusão que a sua assertiva está diferente daquela que a Aeronáutica está colocando, ou seja, que há problemas de controle, que há problemas de equipamentos, que há problemas de infra-estrutura e tudo isso. Com a sua ótica, o que seria importante para esta CPI solicitar como informação?



E, ao final dos anos 1990, foi criado o Centro de Gerenciamento de Navegação Diária. Por que os congestionamentos continuam até hoje? Essa é uma outra e última pergunta que queria fazer.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tá. A questão dos congestionamentos, esse problema de fluxo é em função de que o CGNA foi desativado. Ele não tem mais... Está relacionado a essa pergunta, até por uma questão do *software*, que o Deputado Ivan Valente citou. Agora, com relação a informações que poderiam obter, a CPI pode requerer relatórios de perigo...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Já foi solicitado.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - ...relatório da situação dos meios operacionais, cópia dos livros de registro de ocorrência. Pode pedir também relatórios de inspeção do CENIPA, se é que ele faz essas inspeções. Podem ser solicitadas também as atas dos últimos anos...

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

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - ...do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, coisas nesse sentido.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Só para... tem uma última aqui que é...? É relatório? Ata das últimas... Perdão. É importante, Relator. É só para a gente poder ampliar o nível de investigação em relação a documentos.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ah, tá. Só uma correção. O CGNA não foi desativado — só corrigindo uma informação que eu dei.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. A última colocação sua: pedir as atas das últimas o quê? Eu não entendi.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Reuniões do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O.k. Muito obrigado.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - É anual, então, a gente pode pedir dos últimos 10 ou 12 anos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o nobre Deputado Geraldo Thadeu.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só um pouquinho, Sr. Presidente.

Sr. Deputado Macris, só para informação nossa. Primeiro, lhe pedir autorização para que a gente possa adicionar aos documentos da CPI esse documento que foi repassado pelo senhor. Mas como é um documento que não tem assinatura, não tem a informação do nome da pessoa que o fez, as informações aqui são, digamos assim, imprecisas, o senhor poderia informar a esta Comissão — não precisa informar oficialmente — a pessoa que lhe repassou esse documento para que a gente pudesse... como nós estamos numa investigação...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu vou facilitar a sua vida, Sr. Relator. Eu vou lhe entregar o documento com assinatura. Eu acho que isso resolve.

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

Com a palavra o nobre Deputado Geraldo Thadeu.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Sr. Jorge, gostaria de... muitas perguntas já foram feitas. Procurarei ser mais prático e realmente fazer as perguntas que ainda nos restaram.

Eu gostaria de saber: o senhor é formado em controlador?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Trabalhou quanto tempo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Trabalhei de 1974 a 1998.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E quando que o senhor assumiu o sindicato... a presidência do sindicato?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - A presidência do sindicato foi por volta de 1994, 1995.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - 1994. Eu gostaria de saber de V.Sa... O senhor poderia nos dizer desde quando há problemas de estrutura de trabalho dos controladores de vôo? Desde quando os controladores reclamam de falta de estrutura? E desde quando há angústia e revolta em razão das condições a que são submetidos? Há quanto tempo isso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Pelo que eu me lembre, desde mil novecentos e... publicamente, a partir de 1982.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor disse que há algum tempo havia diálogo, mas não resolvia, e que hoje não há diálogo e não resolve.



Então, na realidade, essas comunicações desse processo todo de descontentamento, de angústia, de problemas de controlador civil e militar trabalhando juntos, com a diferença salarial, isso aí foi comunicado às autoridades? Quais autoridades nesse período todo?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, a várias autoridades. Eu me lembro que a primeira vez que nós tivemos um diálogo mais direto foi julho de 1984, com o então Ministro da Aeronáutica, Délio Jardim de Mattos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor tem cópia desses documentos?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Eu acho que ainda tenho, sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu gostaria que o senhor pudesse enviar à Comissão todas as cópias de documentos que o sindicato, os controladores enviaram a todas as autoridades, reclamando das suas condições de trabalho, das suas reivindicações desse período todo.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Vou tentar resgatar. Alguns pode ser até que eu não tenha.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Agora, gostaria de perguntar ao senhor o seguinte. Com a experiência que o senhor tem, pela presidência do sindicato, controlador de vôo que foi durante muitos anos... Segundo as informações do relatório da Polícia Federal, no acidente do avião Legacy com o avião da Gol, houve uma falta de comunicação por um bom período, mais de uma hora — uma hora e meia, mais ou menos —, do avião Legacy com o CINDACTA 1, com a torre. Mas, mesmo assim, o avião permanecia ali no radar. Pela experiência do senhor, se o senhor estivesse ali, acompanhando, que medida que o senhor tomaria? O que o senhor faria, sabendo que um avião estava no radar, há mais de uma hora e meia sem comunicação com a torre? Qual seria a atitude do senhor como controlador de vôo naquele caso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O.k. Só um detalhe. Foi dito aqui, e é uma verdade, que o seguinte: quando o avião sobrevoou o VOR Manaus, não é um fixo obrigatório, compulsório. Não era obrigatório dele fazer um reporte de que estava passando Brasília. E também não há obrigatoriedade de o controlador,



naquele momento, solicitar uma informação ou se comunicar com ele. Ele pode simplesmente acompanhar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas essa informação houve. Quando o avião passou por Brasília, ele comunicou com...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Comunicou. O piloto do Legacy comunicou que estava a 37 mil pés, os controladores não deram retorno para ele...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - ...e ele também ficou quieto e continuou a 37 mil pés. Depois, com o tempo, a comunicação foi caindo até desaparecer, e ele ficou uma hora e meia praticamente sem comunicação, mas o controlador vendo ele ali, no painel, no seu trabalho. O que o senhor faria?

(Não identificado) - Sem o radar secundário.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Como?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - É uma situação que eu responder agora "*eu faria isso ou aquilo*" é bem fácil, mas em face daquelas circunstâncias é bem difícil dizer "*eu faria isso ou faria aquilo*".

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O que deveria ter feito?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Sa. estivesse lá, o que deveria ter sido feito?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O que deveria ter feito o controlador nessa situação? Porque ele tem que ser preparado para enfrentar situações como essa.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto. No momento em que ele passa Brasília e ele vai... durante o vôo, não há obrigatoriedade de o controlador conversar com ele ou falar com ele ou dar alguma instrução.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Não, o senhor já falou isso.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto. Agora, a partir do momento em que ele detectou que estava havendo perda do sinal do *transponder*, ele deveria perguntar. Pelo que foi falado aqui, ele tenta chamar e não obtém retorno, não é isso?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Não, eu gostaria de saber o seguinte: pelo que nós visitamos o CINDACTA, pelo que vimos lá, ficou muito claro



que os controladores de vôo, que poderiam evitar o acidente, quando o avião começou a estar, por exemplo, num vôo cego perante a torre... ele poderia avisar todo o sistema, alertar todo o sistema, evitar que ele colidisse com o avião da Gol. Gostaria de saber se isso era possível.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O que foi falado é “transmissão às cegas”, ou seja, numa freqüência de emergência ou numa transmissão, ele fazer uma transmissão informando que havia uma aeronave sem contato, com perda de comunicação, informar o rumo e a provável altitude dele.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Então, eu digo para o senhor que, quando o avião está no radar, por exemplo, estava no radar de Manaus, e vê que não tem comunicação, a atitude do controlador deve ser a de avisar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O nosso depoente pede 2 minutos para atender um telefonema ali e já volta.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Presidente, quem é o próximo a fazer pergunta?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, eu gostaria que me descontasse esse tempo. Talvez eu nem o use, mas se eu puder usar... (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Geraldo Thadeu, V.Exa., quando foi interrompido, faltavam 3 minutos. V.Exa. dispõe de 3 minutos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O senhor quer responder?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, pode continuar.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Então, fica claro, como o senhor disse, fica muito claro que o acidente não é uma falha, são várias falhas seguidas. Que houve falha saindo de São José dos Campos, houve falha entre os pilotos e os controladores aqui, houve falha de o avião estar no radar de Manaus e, em se sabendo que o avião estava num vôo às cegas e sem comunicação... Na realidade, estamos demonstrando aqui que realmente essa situação é muito grave da condição de que os controladores poderiam evitar esse acidente.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Deixe eu só complementar a minha resposta em termos do seguinte. Primeiro, quando o avião passa Brasília e ele vai em direção, seguindo a rota, a Manaus, enquanto se tem o sinal do radar, não há a



obrigatoriedade de o controlador falar com ele. Porém, ele também não fica fixo naquele alvo. Ele tem outras aeronaves em que ele tem que estar de olho. Então, ele não fica fixo o tempo todo de olho naquela aeronave ali. E como ele tem a informação do *transponder*, ele tem as informações. Agora, o que se evidencia nesse episódio é que, a partir do momento em que ele perde o sinal do *transponder*, ele não tem também o primário, aí é que o controlador faz a comunicação na chamada. Agora, a própria aeronave, o piloto, quando ele percebe que não está escutando o controle e ele faz a chamada e não obtém retorno... ele deveria ter acionado o código de emergência para falha de comunicações, que é o 7.600. E isso ele não aciona, ou seja, chega a uma situação em que as chamadas e a tentativa do controle de resolver o problema já estavam numa situação crítica, mesmo porque ele não tinha informação da aeronave Boeing vindo no sentido contrário.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - O que fica claro neste caso — posso estar errado, mas fica muito claro — é que os controladores de vôo do CINDACTA I e de Manaus poderiam ter evitado esse acidente. Agora, quero dizer o seguinte para o senhor: aqui o Coronel Rufino... o Brigadeiro Rufino disse — e aqui está num dos relatórios de perigo —, na questão de reclamações dos controladores, no caso de imagem de avião por satélite fica dobrado, o controlador não tem certeza sobre a localização exata. Ele disse que seria naqueles casos de sombra em que o controlador, em 15, 20 segundos, já estaria apto a identificar que realmente era uma sombra e que ele estava preparado para isso. É verdade?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, não. Há setores que a gente chama de “zona cega” que não é somente 15 segundos, não.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, muito obrigado.

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

Com a palavra, agora, o nobre Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, para uma questão de ordem.

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



O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Em primeiro lugar, eu gostaria que não fosse interrompido, porque toda vez que peço questão de ordem sou interrompido por alguns colegas do plenário.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Só resta saber se vai ser questão de ordem.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Já começou, já começou.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Só resta saber se vai ser questão de ordem.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Então, o senhor se aquiete um pouquinho porque eu vou entrar no assunto. É só ter paciência.

Sr. Presidente, muito obrigado. Eu tenho 5 minutos para poder encaminhar e agradeço a V.Exa. Parabenizo V.Exa. e o Relator pela forma como estão conduzindo este trabalho. Em primeiro lugar, eu fui me inscrever e, por um atraso de quase 2 horas no vôo da Gol de Belo Horizonte a Brasília, lamentavelmente não pude chegar a tempo. Gostaria de ter interrogado o representante dos controladores e sabemos que existe muita responsabilidade nesse aspecto dos controladores de vôo.

Aí pergunto a V.Exa. o seguinte: realmente está determinado que o prazo do depoente termine às 12h30min? Porque o Regimento, art. 57, inciso VII, diz que, durante a discussão na Comissão, podem usar da palavra os Deputados, os Líderes... e assim vai. Depois, nós temos também no art. 256, § 5º, que "*Os Deputados inscritos para interpelar o expositor poderão fazê-lo estritamente...*" etc. e tal. Então, pergunto a V.Exa.: 2 depoentes, Sr. Presidente, no mesmo dia, é muito pouco tempo para que nós possamos... Se o senhor esgotar os trabalhos às 12h30min, nem 40% dos inscritos vão poder participar e interpelar o expositor, ou a testemunha, ou a pessoa que está aqui neste trabalho.

Sr. Presidente, faço um apelo para que possamos estender mais esse prazo, mesmo que a gente estenda para depois da sessão o outro depoente, alguma coisa nesse sentido, mas há a necessidade de todos os Parlamentares participarem. Pergunto a V.Exa. se, nesses 2 artigos, há possibilidade de estender mais o prazo.

Muito obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Carlos Willian, esta Presidência tem procedido da seguinte maneira: ou cumpre, rigorosamente, o Regimento, ou faz um acordo em que todos os Parlamentares concordam, sem exceção. Se alguém da Comissão discordar, sou obrigado a cumprir o Regimento. Então, o que foi programado? Que esta sessão começaria às 9 horas e terminaria às 12h30, e a próxima começaria às 13 horas e terminaria com a Ordem do Dia. Então, eu estou aberto. Se V.Exas. estiverem de acordo para a gente continuar ouvindo aqui o Jorge Botelho e atrasar a audiência do Wellington Rodrigues, se todos estiverem de acordo, eu não tenho nenhuma objeção. Como já apareceu 1 que não está de acordo, é assunto encerrado. Então, com a palavra.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pois não, Sr. Presidente. Obrigado.

Eu vou até fazer um requerimento para que a gente possa, inclusive, fazer uma acareação entre as pessoas que estão aqui depondo, para poder clarear mais, porque se nós continuarmos dessa forma, nós não vamos chegar a quase nada.

Muito obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não, Deputado Carlos Willian. Respondendo novamente, quer dizer, foi o estabelecido, mas se V.Exas. quiserem nós poderemos estabelecer outra regra. Por enquanto essa daí está valendo.

(Intervenção fora do microfone. Ininteligível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas V.Exa. vai usar o seu tempo com toda tranqüilidade.

Deputado Pepe Vargas, com a palavra.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma questão de ordem sobre os encaminhamentos.

Na verdade, Sr. Presidente, fica aqui para a reflexão de todos as Sras. e os Srs. Deputados, nós temos uma série de requerimentos apresentados à Comissão que deverão ser apreciados, votados, mas eu também quero concordar que, às vezes, o tempo que nós temos para realização das oitivas acaba se transformando em tempo curto em função também do tamanho de requerimentos que nós temos. Imediatamente, é preciso que se realize alguns acordos sobre os requerimentos para que a gente possa, inclusive, ter mais tempo para ouvir e fazer a oitiva de



alguns convidados ou convocados à CPI. Então, eu queria propor que as nossas lideranças, as Sras. Deputadas e os Srs. Deputados pudessem trabalhar no sentido de formatar e formular alguns acordos para que, efetivamente, nós pudéssemos agilizar os trabalhos, é verdade, mas, ao mesmo tempo, ter o tempo necessário para ouvir aqueles convocados que são mais importantes e mais interessantes para os trabalhos da CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. A Presidência, como já disse aqui, havendo a concordância de todos, não há nenhum problema. Como quiserem. Nós faremos.

Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Bom, para ir direto ao assunto, Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sr. Jorge Botelho, não ficou claro para mim, quando o senhor tratou dos vencimentos dos controladores civis e militares. O senhor falou, se eu não me engano, que um controlador civil ganha 3.200 e que um controlador militar ganha 4.600. Foram esses os valores que o senhor citou. São esses os valores mesmo? Eu falo do vencimento inicial, básico.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, não. O vencimento é bem baixo. No caso do vencimento dos civis, o vencimento está abaixo do valor do salário mínimo. Então, tem que ter uma complementação para igualar ao valor do salário mínimo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Qual é o vencimento básico do controlador civil?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Trezentos e oitenta reais, o máximo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E do militar?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O militar tem uma tabela diferente. É soldo, e o valor que eu citei é o valor médio de remuneração de suboficial, em torno de 25 a 30 anos. É uma informação que eu peguei no próprio *site* da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A quanto chega esse valor?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - O que está lá informado é em torno de 4.680 mais ou menos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Final de carreira.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E no caso do controlador civil com as outras vantagens ou acréscimos que tem, chega a quanto? É os 3.200 que o senhor falou?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - É isso mesmo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Está Ok. O senhor falou também quanto aos bicos, os trabalhos extraordinários que o pessoal faz fora do seu serviço original. O senhor falou que tem conhecimento de bicos — eu vou usar esse termo, porque acho que todos entendem o que significa. O senhor tem conhecimento de bicos realizados por controladores no Rio de Janeiro e em São Paulo. Foi o que o senhor falou. É isso?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Foi.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Isso significa que são controladores que trabalham nas torres de aeroportos do Rio de Janeiro?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, trabalham também no que a gente chama de controle terminal ou controle radar.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - São controladores civis?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Civis.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor tem conhecimento de bicos que sejam praticados por controladores que atuam no âmbito do CINDACTA em Brasília, Manaus, Curitiba ou Recife?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, no caso do CINDACTA, eu tenho conhecimento. Não conheço...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Aonde?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No caso, eu cito nomes, eu falo mais do pessoal civil. Correto?

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nos CINDACTAs também? Ou só nesses...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No CINDACTA eu tenho, principalmente professores.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, estou falando de controladores.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Então, controladores que também exercem a profissão de professor.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - De professor. Ok. O senhor falou também que, nos centros de operações militares, a sala anexa, que fica ao lado da sala do controle da aviação civil, vamos dizer assim, tem uma visualização melhor dos consoles dos radares, enfim, tem uma visualização melhor.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Na opinião dos controladores, a visualização do COPM é melhor do que a do CINDACTA, do OCC.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É melhor no COPM do que no...

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por que é melhor? Isso significa que eles têm equipamentos melhores?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Aí é uma pergunta mais técnica que eu não tenho condições de responder.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Os equipamentos são diferentes?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Deve ter alguma questão técnica aí que...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não tem conhecimento?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não tenho conhecimento de qual seria.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - As pessoas que fizeram esse comentário não lhe disseram o porquê.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não entraram em detalhes técnicos.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não entraram em detalhes técnicos.

O senhor não sabe se os equipamentos são diferentes ou não?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não. Eu nunca entrei. No COPM, eu nunca entrei e não é uma sala que se tem tanto acesso assim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor também comentou que pessoas disseram que houve falhas na detecção da aeronave e na comunicação, falhas na comunicação quando do fatídico dia do acidente das 2 aeronaves. O Relator perguntando quem comentou isso com o senhor, o senhor citou o sargento Wellington.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Citei.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Foi ele quem comentou?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Hum, hum.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mais alguém fez algum comentário dessa natureza?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Teve. Colegas civis que também fizeram.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor pode dizer o nome dessas pessoas?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, pessoas que são ligadas ao sindicato, diretores ou trabalhadores.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor pode fornecer por escrito para nós o nome dessas pessoas, por favor?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Forneço.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor não precisa dizer agora. O senhor só assuma aqui o compromisso de fornecer por escrito ao Relator da CPI o nome dessas pessoas.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Correto.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pode ser?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Pode ser.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ok. Então, antes do final da sessão, o senhor pode fornecer, por escrito, o nome dessas pessoas.

Por fim, Sr. Presidente, eu gostaria de fazer um comentário. Aliás, antes disso, o senhor tem conhecimento, no curso de formação do controlador, de quantos tempos/aula são dedicados à formação geral do controlador e quantos tempos/aula são dedicados à formação específica da língua inglesa?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Veja bem: tem 2 formações. Agora, há pouco, o Deputado falou sobre os 64 que estão sendo formados. Eu gostaria só de corrigir que eles não estão em Guaratinguetá porque eles não são militares.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não, isso não é relevante. Eu estou fazendo uma pergunta objetiva. Quanto tempo/aula?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No tocante a Guratinguetá, eu não sei. E agora, esse curso que iniciou agora, eu ainda não recebi, eu não tenho conhecimento da programação ...



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, deixa eu mudar a pergunta até para ser objetivo. A informação que eu tenho é de que a formação de um sargento controlador envolve 2.272 tempos/aula de formação geral e 367 tempos/aula de inglês. O senhor tem conhecimento se isso é verdadeiro ou não?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No tocante a militar, não tenho conhecimento, não.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E no civil?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - No civil, como ficaram vários anos sem ter concurso — está tendo um concurso agora —, eu ainda não tenho qual é a grade ali de horário deles.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Desse curso atual?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Nesse atual.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Obrigado.

Só para concluir, então, Sr. Presidente, nos parece... Eu quero dizer, de antemão, que também me filio à corrente que acha que não deve haver criminalização. Nós precisamos ver quais as falhas para corrigir o sistema. Eu acho que isso deveria presidir, e há uma corrente internacional que defende isso, mas nos parece aqui evidente que houve falhas humanas. Houve falhas humanas. Nós precisamos investigar, portanto, se há situações atenuantes a essas falhas humanas. Eu acho que o objetivo nosso, todo aqui, vai nesse sentido. Parece-me que já está claro que tem pessoal insuficiente, parece que está claro que tem problemas na formação de pessoal pelo menos maior formação no que diz respeito a inglês. Parece que pode decorrer problemas do fato de que o superior hierárquico ser um aviador e não um controlador e ensejar, eventualmente, problemas no questionamento ao superior hierárquico, no caso, o controlador questionar o superior hierárquico, que não é controlador e é aviador. Acho que todos esses problemas aqui já estão razoavelmente claros.

O que falta, Sr. Presidente, na minha opinião, é elucidar definitivamente se há falhas nos equipamentos de detecção ou comunicação. Eu acho que essa é uma questão fundamental.

E eu temo, Sr. Presidente, que a sugestão — embora não discorde dela, quero deixar aqui desde já claro — dada pelo Deputado Ivan Valente de fazer uma



diligência não será suficiente para nós esclarecermos isso, por uma razão muito concreta: nós não somos especialistas nessa área. Se nós ficarmos 3, 4, 5 horas na frente dos consoles, não sei se nós, Deputados, vamos resolver isso. Também acho que não resolve uma acareação, como foi sugerido aqui há pouco.

Portanto, Sr. Presidente, eu estou aqui, inclusive, protocolando requerimento solicitando que esta CPI requeira uma inspeção da Organização da Aviação Civil Internacional, que tem técnicos que podem vir aqui nos dizer claramente se existem falhas em equipamentos e se existem falhas nos *softwares*, seja dos equipamentos de detecção ou de comunicação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Um aparte, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Do contrário, nós vamos ficar aqui sem condições de ter um posicionamento definitivo. Então, vou entrar com esse requerimento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu fui citado, Sr. Presidente, queria só ponderar ao Deputado, rapidamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou pedir aos nobres colegas, em consideração ao nobre Deputado Dr. Ubiali,...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não sou contrário, não. Sou favorável a tua proposta.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Dê-me um aparte na tua proposta?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... que está inscrito e que será o último a falar...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Se eu ainda tenho tempo, dou.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sabe de uma coisa, Sr. Presidente?

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu tinha feito essa proposta da diligência, eu acho que ela deve ser aceita pela CPI, sem prejuízo da proposta, porque aí, sim, se não foi esclarecido, então, vamos recorrer à questão internacional.

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas eu acho que é possível esclarecer.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Com exceção do Deputado Miguel, que já foi controlador, ninguém nosso aqui é especialista na área.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, apenas um aparte ao Deputado Pepe Vargas para esclarecer melhor. S.Exa. entendeu bem. A sugestão de diligência que apresentei não está consubstanciada no conhecimento técnico de que dispomos — nos, outros — em inglês. Evidentemente a CPI deveria se socorrer numa perícia técnica em línguas. Quer dizer, certamente, um ou outro aqui fala alguma coisa de inglês. Mas não é isso.

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

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não sei se me fiz bem entender. Acho que a CPI pode muito bem e imediatamente tomar essa providência para aferirmos essa taxa de conhecimento de inglês, que é indispensável para o exercício da função.

Obrigado.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, qual é o critério utilizado? Porque depois do Dr. Ubiali, eu serei o próximo. Já está ultrapassado o tempo que V.Exa. concedeu para o fim da sessão. Qual o critério para falar apenas o Dr. Ubiali, ultrapassar o prazo, e não o seguinte?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É porque a questão de ordem do Deputado Carlos Willian tomou o tempo do Dr. Ubiali. E aí, como ele já...*(Risos.)*

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, porque o Deputado Pepe Vargas finalizou depois das 12h30, e não é o problema. Eu só quero saber qual é o critério. Eu até proponho à Mesa que, se puder, chegar a um acordo de procedimento, porque às 13h inicia outro depoimento.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E, na lista, voltam a falar as mesmas pessoas que já falaram agora, porque quem assinou a lista para a primeira vai assinar para a segunda. Então, que se dê continuidade à lista de debates, para que se possa dar continuidade, porque não tem critério. Agora, finaliza-se o primeiro e não o segundo ou o terceiro.



(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, qual é o critério para se abrir espaço para o primeiro inscrito e não os seguintes? Então, ou se tem um procedimento único, respeitando o Dr. Ubiali, ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Efraim, tudo o que a Comissão decidir nós estaremos de acordo. O problema é que a Comissão já decidiu que era assim. São 2 listas: 1 lista para o primeiro orador, 1 lista para o segundo orador.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se a Comissão decidir que não, que é uma lista só e que os que perguntaram ao primeiro não perguntam ao segundo, para mim, é indiferente. Só que nós temos que tomar essa decisão, porque a decisão que está tomada é outra: são das 2 listas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E a Comissão também decidiu que só fala o primeiro inscrito; depois que acabar o tempo, o segundo inscrito não tem direito de falar ou é só até onde o Governo quer e a Oposição...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como é?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, porque acabou-se o tempo da sessão. Em respeito ao Dr. Ubiali, ele quer colocar.

(Não identificado) - Questão de ordem, Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu quero saber qual é o critério da Mesa para estender a palavra para quem estava inscrito, Deputado.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Efraim, está marcado para encerrar às 12h30.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se V.Exa. fizer questão, eu cumpro o que está marcado. Dr. Ubiali não fala mais.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Eu estou querendo saber qual é o critério da Mesa, Dr. Marcelo. Só isso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É isso que V.Exa. quer? Então, não fala mais.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - E outra: a Oposição já falou, Sr. Presidente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não, eu quero saber qual é o critério da Mesa. A pergunta não é essa. Não fuja da pergunta, Presidente. Qual é o critério utilizado pela Mesa?

O SR. DEPUTADO ANDRE VARGAS - Não falou o Efraim, mas a Oposição falou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O critério eu já disse, é que o Dr. Ubiali estava previsto, seguindo a seqüência aqui, que ele terminaria de falar às 12h30, ou 12 e trinta e poucos, seria o limite de tolerância. Aí, houve questão de ordem por um lado, houve questão de ordem por outro, eu estou concedendo esse direito que ele supunha já tinha.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E eu que também seria o segundo inscrito não tenho esse direito?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. não chegaria — se não tivesse havido nenhuma questão de ordem —, não chegaria a vez de V.Exa.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas questão de ordem é do Regimento, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas não é isso que eu estou dizendo?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Não. Esse critério é subjetivo, Excelência. V.Exa. está querendo dar preferência a um Deputado e a outro não. V.Exa. está tratando de forma desigual Governo e Oposição.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - O Deputado Efraim já falou hoje, aí. Já fez pergunta mais cedo.

O SR. DEPUTADO ANDRE VARGAS - Sr. Presidente, o Deputado Efraim não pode acusar o Governo nem a Oposição. Isso é uma leviandade; nova leviandade.

O SR. DEPUTADO EDUARDO VALVERDE - Eu seria o próximo...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Dr. Ubiali com a palavra.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente, muito obrigado pela concessão do tempo. As minhas perguntas serão rápidas.

Sr. Jorge Carlos Botelho, muito obrigado pela sua presença. Eu queria fazer a seguinte pergunta, para esclarecimento definitivo de algo que o Deputado Geraldo Thadeu fez e que não me ficou muito claro.

Com os instrumentos que nós temos hoje no CINDACTA, com os aparelhos de vigilância, sabendo que na hora do acidente do avião da Gol com o Legacy havia, pelo menos, 3 radares captando os aviões, havia comunicação naquele espaço aéreo de rádio, uma vez que havia som na cabina, várias coisas relatadas aqui. Sabemos também que, durante cerca de 22 minutos, pelo menos, o radar secundário deixou de transmitir do *transponder*, e a comunicação do controlador foi apenas uma comunicação sem um compromisso maior. Aparentemente, não teria que ter o controlador uma atitude mais enérgica e tomado outras providências?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Realmente. O problema que a gente tem que avaliar é ... Porque eu não ouvi a gravação, então, eu não sei exatamente quanto tempo durou isso aí. Porque, às vezes, a gente pode ter a idéia de que foi muito tempo, mas pode ser segundos, 1 minuto, então, eu não sei ...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Foram mais de 22 minutos.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, não. Vinte e dois minutos que ele cita é o trecho que ele transitou, que a aeronave transitou. Nesse espaço, aí, não havia a obrigatoriedade de o controlador chamar o avião para dar-lhe uma instrução. Não havia essa obrigatoriedade. Ele está acompanhando, correto? A partir do momento em que ele vê que tem uma situação de perda do sinal, aí, sim, ele tenta. Agora, pelo que foi falado aqui, a aeronave também... O piloto, ao perceber que não estava recebendo nenhum sinal, não ouvindo o controle em alguma instrução para a outra aeronave, o que ele faz? Ele tenta se comunicar e não consegue.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Foi dito aqui pelo senhor e por outros Deputados que o *software* hoje usado tem problemas. Mas a gente sabe que esse *software* foi desenvolvido por uma empresa brasileira, uma fundação, sem objetivo de lucro, tanto é que foi oferecido pela Aeronáutica para outras países,



gratuitamente. E, de fato, o desenvolvimento de um *software* pressupõe uma integração entre usuário, no caso, controladores, e a empresa que desenvolve isso. Isso não acontece ou acontece e o *software*... Qual é o problema?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Olha, eu não tenho a notícia de que tenha havido essa interação, ou seja, a consulta aos controladores com relação a essa elaboração desse *software*.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Bom, outra informação: o senhor disse que há controladores que fazem bico, até como motorista de táxi, inclusive, no Rio de Janeiro, e que a maioria são não-militares. A desmilitarização não desfavoreceria esse tipo de atividade?

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Não, eu não estou dizendo que os militares não fazem. Eu disse que eu não ia citar os militares, porque meu relacionamento é muito mais forte, em termos até de intimidade, com o pessoal civil. Correto?

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Tá bom. Então, era isso.

Muito obrigado.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Tá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pronto, Deputado Dr. Ubiali? (*Pausa.*) Então, sendo assim, senhoras e senhores...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Queria, primeiro, mais uma vez, aqui, cobrar os nomes que o nobre...

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

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Estão aqui.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...depoente ficou de nos repassar. O senhor pode falar. Fala no microfone, por favor.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Aqui estão os nomes: do oficial que estava chefe da equipe; os 2 supervisores, e os 2 operadores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas pode falar os nomes. Fale.

O SR. JORGE CARLOS BOTELHO - Ok. Chefe de sala, tenente Antonio Robson de Carvalho; supervisor: Alexandre Xavier Barroca; operadores: Lucivaldo



Tibúrcio de Alencar, João Marcelo Fernandes dos Santos, Antônio Barbosa de Oliveira Neto.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tá, ok.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, nós queremos agradecer a solicitude, a presteza ao nobre Jorge Botelho, que veio aqui, que desde às 9h está à disposição aqui da Casa, e que se houve de muita elegância, procurando responder e contribuir para o esclarecimento dessa questão tão grave para a sociedade brasileira.

Vou suspender a sessão, fazendo aqui o aviso de que começaremos, impreterivelmente, às 13h, para que haja mais tempo para o interrogatório.

Hoje, 11 Srs. Parlamentares interrogaram o depoente. Eu acho que foi um número razoável, apesar de algumas críticas.

Está suspensa a sessão.

(A reunião é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a sessão.

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

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, nós estamos aqui com o Sr. Wellington Rodrigues, na condição de Presidente do Sindicato, ou melhor, da Associação dos Controladores de vôos. Eu gostaria que V.Exa. explicasse isso, que é muito importante,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vou qualificá-lo. Tranquilo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ...para que a gente possa ter a garantia de que ele vai responder como Presidente do Sindicato, objeto da nossa convocação.

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

Convido o primeiro-sargento Wellington Andrade Rodrigues, Presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo, para tomar assento à mesa e também o seu advogado, Dr. Normando Cavalcanti, que poderá ficar ao seu lado.



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

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

Vou conceder a palavra ao nobre depoente, primeiro, o sargento Wellington Rodrigues, Presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo, pelo prazo de 20 minutos, havendo uma flexibilidade desse prazo e pedindo ao nobre depoente que, na medida do possível, se cinja a esse prazo, podendo estender, como já permiti a outros. Mas será tanto melhor para esta Comissão, porque os Parlamentares vão poder ter mais tempo para debater. Mas o prazo é de 20 minutos, podendo se estender, se houver necessidade.

Com a palavra, então, o nobre depoente Wellington Rodrigues.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Boa-tarde, Sras. e Srs. Deputados e Deputadas, boa-tarde, Sr. Presidente, Sr. Relator, demais presentes, amigos controladores do tráfego aéreo de todo o Brasil, a minha participação aqui na Comissão Parlamentar de Inquérito está gerando uma grande expectativa, principalmente por parte de todos os controladores do Brasil. Esse é o momento em que nós estamos aqui convocados, porém é onde temos a oportunidade de mostrar realmente a situação do controlador de tráfego aéreo, que muito foi, vamos dizer assim, maltratado. Nós fomos chamados de tudo quanto é nome e não tivemos direito a resposta. A nossa palavra geralmente ela traz muita dificuldade para poder ser dita, uma vez que somos militares. Eu, como Presidente da Associação Brasileira de Controladores de Tráfego Aéreo, estou aqui, hoje, falando em nome de todos os controladores que confiam em mim e que depositaram na minha pessoa trazer junto a esta Comissão Parlamentar todas as nossas demandas e todas as nossas dificuldades. Porém, eu queria deixar bem claro que eu não tenho interesse nenhum — e nós não temos — de enxovalhar, achincalhar a nossa querida Força Aérea. Não é isso. A Força Aérea desempenha papel muito importante no Brasil, temos militares dedicados em todos os cantos do Brasil, principalmente na Amazônia, onde quem tem dificuldade de acesso à saúde, à parte de recursos sociais... Pilotos que voam em equipamentos também ultrapassados, em aeronaves bastante obsoletas. Nós temos o pessoal da proteção do serviço de resgate, que faz



um grande serviço para a sociedade brasileira. Portanto, nós não temos interesse nenhum neste momento de desmerecer ou desqualificar a Força Aérea. Não é esse o nosso propósito. Pelo contrário. Nós estamos aqui falando em nome da segurança e da proteção de vôo, e é nisso que eu quero firmar a minha palavra, a minha fala aqui. Eu não posso calar-me e nem me omitir sob o peso de ter que responder no futuro pela omissão de um futuro acidente aeronáutico. Falo com conhecimento de causa. Eu sou controlador de vôo há 20 anos, sou controlador, instrutor, supervisor, checador e coordenador de instrução. Conheço muito bem a parte técnica e eu sei o que os nossos controladores têm passado durante todo esse tempo. Eu queria, então, apresentar para os Srs. Deputados o antes e o depois do acidente. E queria jogar já uma reflexão: por que sargentos, com carreiras estáveis, prêmios e medalhas, de repente abriram mão de toda sua carreira? Simplesmente por salário? Ninguém faria isso por salário. Nunca. Os militares ganham muito mal, todos os militares ganham muito mal, desde o soldado até o... Ganham muito mal. Então, a questão é estrutural, que nós queremos falar, a questão é segurança de vôo, é isso que nós queremos bater. Bater no sentido de explorar. E o mais importante que eu queria também... A FAB não merece passar por tudo isso que está passando. A Força Aérea não merece estar passando por todo esse tipo de constrangimento. Mas só está passando devido à incompatibilidade do controle de tráfego aéreo com a vida militar. É isso que nós queremos mostrar para os senhores aqui. O controle de tráfego aéreo da aviação civil, da aviação militar continua com a defesa aérea. Isso que nós pretendemos demonstrar aqui para os senhores. (*Segue-se exibição de imagens.*) Bom, eu vou fazer uma breve explanação aqui sobre os antecedentes antes de chegarmos ao dia 29 de outubro e assim por diante. Nós estivemos aqui, na Câmara, em audiência pública em 1996, inclusive o Deputado Ivan Valente participou, e se nós pegarmos o relatório dessa audiência pública, basta mudarmos os nomes e as datas. O resultado, o resto, são os mesmos problemas. Só mudaram os atores. Onze anos atrás! E eu faço um apelo aqui. Nós estamos falando, na Casa do povo, para representantes do povo, que nós, controladores de vôo, temos uma grande expectativa que daqui saia um encaminhamento positivo para todos nós, para o Brasil. E nós estamos falando da segurança de tráfego aéreo. Estamos falando de segurança de vôo. Não é uma questão simplesmente e puramente



salarial. Não é isso. Na televisão nós pudemos acompanhar várias vezes documentários, vários documentários falando sobre o controlador de vôo. Eu estou querendo explorar isso daí porque muitas pessoas chegaram a falar: *“Ué, mas só depois do acidente é que veio tudo a público. Como é que vocês nunca falaram isso aqui antes? Nunca aconteceu nada antes, nunca foi dito antes?”* Eu quero mostrar que não é bem assim. Nós tivemos vários documentários em televisões, jornal em nível nacional, mostrando a problemática do controle de tráfego aéreo. Em 2002, a Federação da Aviação Civil Americana, ela já esteve, depois de uma inspeção, aqui, no Brasil, já esteve em vias de classificar o Brasil na segunda categoria, isso em 2002. Esse rebaixamento pela FAA é quanto à questão de segurança. Esse rebaixamento vai criar uma certa restrição para tripulações brasileiras operarem nos Estados Unidos ou em outra parte do mundo. Esse tipo de rebaixamento, vou dar um exemplo, uma companhia brasileira teria que contratar uma tripulação estrangeira para poder fazer um vôo para os Estados Unidos. Isso já esteve prestes a acontecer em 2002. Em 2001, criação da Associação. Eu queria falar rapidamente sobre essa Associação, deixar bem claro que a nossa Associação é constitucionalmente legal. Apesar de sermos militares nós temos o direito de nos associar. Ela foi criada com o intuito sociotécnico, da participação e da representação dos nossos associados para que eles tivessem mais acesso a faculdades, planos de saúde melhores, eventos sociais e à parte técnica. A nossa preocupação é do aprimoramento do controlador de vôo. Nós fizemos simpósios, discutimos sobre segurança de vôo e sobre a qualificação do controlador de vôo. Em 2005, essa *Carta de Brasília*, eu vou discorrer mais sobre ela, ela teve uma importância muito grande. Foi onde nós levamos toda a problemática que nós estávamos passando, já em 2005, para o Comando. E logo em seguida, 3 semanas após o acidente, nós soltamos um informativo que eu também quero comentar sobre ele. Nessa *Carta de Brasília*, em julho de 2005, tinha como objetivo encaminhar às autoridades envolvidas na segurança e na prestação de controle de tráfego aéreo uma série de observações e recomendações relacionadas à necessidade do controle de tráfego aéreo em todos os órgãos presentes neste centro, a torre de controle, aproximação e o centro de controle. Essas necessidades estavam basicamente compreendidas nesses tópicos aí: curso de formação de supervisores



— nós tínhamos uma necessidade premente de qualificar nossos supervisores, muitos não tinham cursos de supervisor; treinamento operacional — coisa que nós também pedíamos para que o controlador passasse sempre por uma reciclagem, para que ele estivesse sempre treinando; curso de língua estrangeira — desde 2003 já sabíamos que em 2008 iria acontecer o teste de proficiência inglesa da Organização da Aviação Civil Internacional, onde todos os controladores do mundo deverão atingir o nível 4. Este ano, aqui, em Brasília, foi fechado um convênio com a Casa Thomas Jefferson para que os controladores fizessem esse curso, mas, ano que vem, tem que fazer essa prova para atingir o nível 4. Então, em 2003 ficamos sabendo: agora em 2007 foi autorizado iniciar esse curso. Então, nós temos 1 ano para elevar o nosso nível para chegar ao nível 4. Em outras localidades o curso está sendo via Internet ou a distância. A questão que nós levantamos também na *Carta de Brasília*: incompatibilidade da vida militar com a atividade, isso eu vou discorrer mais à frente; evasão de mão-de-obra qualificada, o controlador hoje, o novinho que chega à escola, ele não tem mais aquela preocupação em se especializar, em conhecer o controle de tráfego aéreo, a preocupação dele, quando ele chega e vê o tamanho da responsabilidade e o quanto ele vai ter que se dedicar e estudar, ele começa a estudar para passar em um concurso público e para sair. Com isso estamos perdendo muitos, muitos controladores e controladores antigos, que tinham um conhecimento já bastante elevado. Uma das nossas solicitações foi a criação da Gratificação de Desempenho de Atividade. E a questão de problemas técnicos, que eu também vou discorrer agora, de que nós já tínhamos nessa época. Bom, esse ponto ali da *Carta de Brasília* é bastante interessante, eu quero explicar para os senhores aqui. É um problema de visualização radar, e nós já tínhamos iniciado esse trabalho em 2003, e pela imprensa ficou conhecido como o buraco negro. Eu gostaria de fazer uma explicação sobre isso, que na verdade para nós, eu conheço muito bem sobre esse problema da visualização radar porque eu participei desse grupo para poder resolver esse problema. Então, havia naquele setor — que eu vou mostrar mais no mapa à frente — um problema de visualização radar. E a nossa sugestão é que fosse disponibilizado para o nosso Centro de Controle essa visualização oferecida ao Centro Amazônico e também ao Centro de Operações Militares, que é a defesa aérea, a fim de melhorar o serviço prestado pelo



ACC/Brasília. Então, aqui, eu gostaria de explicar para os senhores, na mesma apresentação da Força Aérea, como que era esse problema de visualização radar, que para nós é uma superposição de responsabilidade. Isso que eu quero explicar. É que quem via não controlava e quem controlava não via. Se os senhores puderem observar, cada CINDACTA — o CINDACTA II, em Curitiba —, todos os radares e coberturas do CINDACTA II, nesta cor; CINDACTA I, todos amarelo; CINDACTA III, todos vermelho, e o CINDACTA IV, todos verde. O problema que nós tínhamos na nossa aqui, Brasília, era bem ao norte. Está aqui, justamente nesta área. Se os senhores observarem, não tem a visualização amarela, que é a do CINDACTA I. Há cobertura radar no Brasil todo? Há. Todos os Centros de Controle possuem visualização radar? Não. Por quê? Porque o sinal não é enviado para todos. Este radar aqui, de São Félix, emitia o sinal, enviava o sinal apenas para Manaus e não enviava o sinal para Brasília. Essa área controlada por Brasília, então, não tinha visualização radar. Esse trabalho nós fizemos. Eu fui, em junho de 2006, lá em Manaus, junto com um grupo de trabalho, para propor: ou que desça a setorização, que Manaus passe a controlar a partir daqui, que é onde ele está vendo e onde Brasília também tem radar, Manaus desceria até aqui, ou que enviasse o sinal radar para Brasília. Não foi atendido. Nós ficamos sabendo, após a parte técnica, que esse envio do sinal por telefonia demoraria em torno de 2 meses para ser resolvido via EMBRATEL, mas por satélite era questão de 1 semana, no máximo. Dois meses após eu ter ido a Manaus para fazer esse acordo operacional, aconteceu um acidente justamente nesta área aqui. Então, esse é o problema que foi chamado de buraco negro, que, na verdade, é uma superposição de responsabilidades. Quem vê não controla e quem controla não vê. Hoje, como está? O sinal foi enviado para nós no começo do ano, esse sinal já está aqui, em Brasília, nós já estamos visualizando essa área, só que há ainda deficiências: radar, de duplicação de pista naquele setor, até mesmo de perda de contato com o radar. Então, nós temos a visualização, porém, não operamos o radar. Então, essa explicação que foi dada, do cone criado pelo radar, ela não justifica naquele sinal, porque realmente a gente não tinha nem sequer a visualização naquela área. Não é essa a explicação. Hoje, ainda, nós temos também outras áreas que o Centro de Controle, apesar de ter visualização radar, também não tem, ele não recebe a visualização, apesar de ter cobertura



radar. São essas áreas aqui de Recife. O verde só envia o sinal para Manaus, mas não envia para Recife. Porém, essa área é de Recife e essa área aqui também. Esse corredor aqui, praticamente a oeste da área de controle de Recife, ainda, hoje, apresenta o mesmo problema: envia o sinal para um órgão que não controla e não manda o sinal para quem controla de fato. É superposição de responsabilidades. Quem vê não controla e quem controla não vê. Uma coisa que eu queria deixar bem claro: *“Nada acontecia antes?”* É isso que muita gente vem me perguntar hoje: *“Poxa, mas e antes? Não tinha nenhum problema. Por que, hoje, está tendo esse problema? Por que, hoje, o controlador está criando esse problema?”* Como muitas vezes nos falaram. De janeiro a setembro de 2006, foram empregadas 340 medidas restritivas ao tráfego aéreo, ou seja, antes do acidente. A medida restritiva significa que, devido a qualquer tipo de inoperância de equipamento, ou por falta de pessoal, ou por qualquer condição, o tráfego aéreo vai ter que sofrer uma restrição, quer seja no solo, ou quer seja num atraso, em vôo, fazendo órbitas, esperas, para não poder ingressar naquele setor que está congestionado ou com alguma deficiência, até mesmo por questão meteorológica. Então, nós já tínhamos 340 medidas restritivas ao tráfego de janeiro até setembro, porém, antes do acidente. Isso tudo tem como ser solicitado os documentos das medidas restritivas. Hoje temos diversas duplicações de pista radar, que acaba causando bastante desconforto, susto para o controlador, porque a duplicação não é simplesmente estar uma pista aqui e ela aparecer ao lado. Não. De repente essa pista joga num outro setor que não tem nada a ver, e o controlador, que está fazendo a vigilância radar, de repente é pego de surpresa com o tráfego que aparece do nada. Isso acontece diariamente. Falhas e frequência. No setor norte, nós tivemos uma melhora sensível na quantidade de frequências instaladas. Porém, diariamente, temos problemas de comunicação: perde-se contato e não consegue às vezes por ruído, ou por qualquer tipo de deficiência, fazer o contato com a aeronave. Quedas do sistema do tipo apagar todo o console. Isso acontece, tanto que nós temos que usar 2 tipos de ficha de progressão de vôo, que são os planos de vôo: a primeira é a digital, que não deveria cair junto com o sistema, mas conforme foi caindo com o sistema nós pedimos para colocar um *backup*. Então, hoje o controlador fica com um *backup*, tendo que gerenciá-lo, fazer todas as anotações no papel e ao mesmo tempo na ficha digital.



Isso acaba causando maior carga de trabalho para o controlador. Falhas e visualização radar. Já comentei que nós temos diversas falhas em vários órgãos de controle. Inoperâncias e auxílio à navegação, fazendo um levantamento em qualquer sala de tráfego que é aberto para o aeronavegante, para o piloto. Todo piloto tem acesso às inoperâncias ao longo da sua rota. Hoje existem em torno de 59 auxílios à navegação inoperante ou com algum tipo de inoperância — 59 em todo o Brasil —, quer seja de VOR, que é um equipamento do solo que manda o sinal para as aeronaves. Esse informativo da nossa Associação foi lançado logo no início de setembro, uns 20 dias antes do acidente. A nossa Associação está crescendo agora. Então, nós não temos condições de fazer algo mais apurado. Então, era nesse formato aqui o nosso informativo. E esse informativo muitas pessoas falam que ele foi profético ou até mesmo apocalíptico. Porque nós falávamos, na segunda parte, sobre responsabilidade civil no controle de tráfego aéreo, na questão da negligência, da imprudência, da imperícia e até mesmo por problemas que estavam acontecendo. No segundo parágrafo está escrito assim: *“Até o momento que esse texto está sendo escrito, graças a Deus que nenhum acidente aeronáutico aconteceu”*. Primeira semana de setembro. E no último parágrafo, depois de a gente discorrer sobre o assunto: *“Esse bate-papo é para alertar aos caros controladores de vôo que estejam sempre atentos e com a legislação na ponta da língua. É um dos únicos meios através dos quais podemos nos proteger e proteger a vida dos outros”*. No primeiro parágrafo eu queria só chamar a atenção que ninguém em sua consciência faz um alerta desse se está tudo correndo bem. Alguma coisa não estava boa, porque um controlador de vôo ficar falando sobre *“graças a Deus, não aconteceu nenhum acidente”* é porque as coisas não estão boas. O maior pesadelo do controlador em tráfego aéreo é um acidente aeronáutico, uma colisão. Isso aí, desde a escola, o controlador tem pesadelos com uma colisão aérea. A questão de alertar para o bate-papo sobre a legislação prova que nós, como Associação, sempre estivemos preocupados que o controlador seguisse, de fato, o que está escrito, porque é por onde nós vamos ser julgados. Então, quando se fala em operação padrão, que estava cumprindo o que estava escrito, que não sei o que, o controlador de vôo ele tem que ser sempre padrão. Depois eu quero comentar mais à frente sobre isso. Até que chegamos a 29 de setembro, um dia para nunca mais,



jamais ser esquecido por nós, controladores de vôo. Para mim é muito difícil falar sobre o dia 29 de setembro porque eu estava lá. Eu não tive envolvimento com o tráfego em si, eu estava dando instrução em outro setor junto a um estagiário, mas pude acompanhar todo o sofrimento, toda a angústia, todo o desespero de nossos amigos para tentar localizar, para tentar saber o que estava acontecendo. O maior sofrimento é você tentar acreditar que nada daquilo estava acontecendo, você ficar anestesiado, ficar pensando que *“não, ele vai chamar a qualquer momento”*.

O controlador de vôo está lá para várias situações que passamos, de trazer aeronaves perdidas, de pousar aeronaves que se perderam. Talvez, para nós, fosse mais uma aeronave perdida que a gente iria conseguir pousar. Mas não. O tempo foi passando e a gente não tinha uma resposta do que estava realmente acontecendo. O desespero dentro da sala foi crescendo. Os amigos chorando, amigas sendo retiradas no braço. E quando saiu a primeira notícia no jornal, na televisão, de que o Gol estava desaparecido, para nós, foi bastante difícil. *(Pausa.)*

Muitas coisas aconteceram após o dia 29 de setembro. Dez controladores que estavam diretamente envolvidos foram afastados devido a problemas psicológicos. Não tinham mesmo condições de estar lá controlando. E muitos dos outros que continuaram a controlar somatizaram o problema, porque, infelizmente, não houve um apoio psicológico por parte... Ninguém sabia, a verdade é essa. A Força Aérea também não estava preparada para isso. Foi tudo novo para todo mundo. Quem estava na equipe recebeu apoio, sim. Tinha, apesar de nova, inexperiente, uma psicóloga que foi apoiar, mas a equipe que continuou trabalhando não teve esse apoio. Esse apoio chegou 3 meses depois com uma equipe de psicologia da Aeronáutica. E os controladores, no dia seguinte ao acidente, chegavam chorando. Um desespero danado daquilo: *“Pô, aconteceu”*. Muitos iam para o alojamento, choravam, voltavam com os olhos vermelhos. E muitos, novinhos, falavam: *“Não, eu não quero assumir a posição de controle. Eu não tenho condições de estar controlando aqui agora”*. E aí os mais antigos ficaram e, com o tempo, foram somatizando; e as dispensas médicas vieram. Impossível. Na Suíça, após o acidente em 2002, um dia seguinte após a colisão, 40% do tráfego foi reduzido para que os controladores voltassem a ter confiança naquilo que estavam fazendo. Foi dada a chance para que o controlador se recuperasse. Nós não



podíamos fazer isso. Tínhamos de manter a operação funcionando normalmente. Deixamos de ser homens para virarmos máquinas. E, com isso, foi quebrando a máquina. A máquina quebrou e com isso, simultaneamente, tivemos 30 controladores afastados, 30 dispensas médicas consecutivas. Já tínhamos uma deficiência de pessoal, e mais com a retirada de 10 controladores numa equipe... Uma equipe é composta de 12 controladores, se tirou 10, eu vou ter que tirar a folga daquele que está trabalhando para poder suprir aquela equipe. E aí, o que acontece? Vai virando, vai virando, a carga horária mensal vai lá para cima. Só que não é simplesmente trabalhar mais, é trabalhar mais com problema psicológico, com síndrome de um trauma muito forte. E com essas 30 dispensas médicas, setores onde tinham 12 controladores normalmente, na véspera do feriado de finados, chegaram a ter apenas 4 controladores — apenas 4. E aí não tem como falar: “*Ah, os controladores estão aplicando a operação padrão*”. Eu digo aqui: A conduta do controlador após o dia do acidente até hoje não mudou em nada. Ele continua... Uma coisa que está sendo feita e começou a ser feita com mais afinco foi o controle de números de tráfego permitido por cada controlador, por setor. Isso não é operação padrão. Operação padrão é muito mais do que isso. O que hoje o controlador cobra para que seja cumprido é que ele não controle mais do que o permitido. Hoje são 12 aeronaves com o mesmo... agrupado, quando tem mais de um setor, e 14 aeronaves com um único setor. Tudo isso foi jogando para o controlador. Houve uma seqüência de falhas, que eu gostaria de comentar com os senhores, porque tudo que aconteceu em seguida foi colocado na conta dos controladores de vôo. Po isso até agradeço a minha chance de ser convocado aqui para poder explicar que nós não somos sabotadores, nós não somos terroristas, nós não somos também pano de chão de fábrica, como fomos chamados. Nós somos homens e mulheres honrados. Eu tenho 20 anos de serviço. Eu tenho prêmio como melhor controlador de tráfego aéreo em 2004. Tenho uma ficha ilibada de profissionalismo. Não estaria aqui agora mentindo à frente dos senhores simplesmente para querer mais salário. Não. Eu tenho um histórico, e nossos amigos todos também têm um histórico de excelentes serviços prestados. A primeira falha que tivemos foi a queda do sistema em Curitiba. Houve uma tempestade muito forte e houve um corte de um cabo ótico, e aí o sistema todinho apagou. Até então



não foi falado nada em sabotagem. Temos a malha aérea muito amarrada. Ela sai do Sul, pela manhã, e sai do Nordeste. Depois, à tarde, inverte. Se um voo desses atrasar, atrasa a malha todinha. Então, o Sul todo parou. Quando chega no final da tarde, o Brasil todo está quase parado. Logo em seguida, umas duas, acho que não chegou nem a duas semanas, houve um raio em Campo Grande que queimou um sistema de comunicações também do centro Curitiba, impossibilitando todo o setor norte de Curitiba de prestar os serviços de controle de tráfego aéreo. Então, mais uma vez, houve interrupção de serviços. Excesso de tráfego no mesmo horário. Há uma concessão, pelo menos agora o Centro de Gerenciamento da Aeronáutica começou a espaçar mais os horários, mas o que acontece ainda hoje é que todo mundo quer sair e chegar no horário comercial. Só que chega uma hora em que não dá, é muita concentração no mesmo horário. Todo mundo quer decolar e todo mundo quer pousar na mesma hora, sendo que os 2 aeroportos de maior movimento no Brasil têm, no máximo, duas pistas de pouso. Agora tem uma, que é Congonhas, que está em reformas. Inúmeros fechamentos de Congonhas. Congonhas fechou, até dezembro, inúmeras vezes devido a chuva. E começaram a debitar na nossa conta: o controlador é que está fazendo e causando todo esse prejuízo; o controlador é que está inventando; o controlador é que está sabotando. Até que chegou a queda de comunicações em Brasília. Eu estava trabalhando no dia, eu vi quando caiu os sistema. Todos os controladores que estavam de folga na sala de estar foram para os consoles e ficaram aguardando.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Foi em dezembro. Foi a primeira, vamos dizer assim... Foi a parada mais grave que teve, que foi aquele equipamento italiano que falhou. Por volta de 5 horas da tarde conseguiram restabelecer e começamos a decolar as aeronaves. Quando deu 6, 7 horas, na mídia já saiu: *"Sabotagem em Brasília"*. A revolta entre os controladores foi algo que... *"Caramba, nós estamos aqui dando o maior sangue, correndo atrás e ainda estão chamando a gente de sabotador."* No Natal, nenhum problema relacionado com o controlador de tráfego aéreo, nenhum. O controlador, não sei se a investigação da ANAC, mas o que eles estavam tentando identificar foi *overbooking*, falha de equipamento de algumas aeronaves. Não houve nenhuma participação do



controlador nisso. No entanto, começaram a jogar: “Ah, foi o controlador que fez isso”. E o sistema de pouso, agora o mais recente, por instrumentos, em Guarulhos, porque um raio também queimou e não houve o *check* — já foi explicado também —, e também saiu como sabotagem. E tudo isso daí, o controlador já foi absorvendo: “Poxa, eu agora sou terrorista”, como até mesmo o Presidente da ANAC falou recentemente, nos chamando de Bin Ladens. Tudo isso daqui foi investigado e nada foi comprovado como sabotagem. E nós vamos começar a processar todos aqueles que nos chamaram de sabotadores, porque isso é muito grave. Foi uma classe todinha de trabalhadores que foram colocados como vilões da história. Depois disso tudo, o clima entre os controladores é esse mesmo aí, do anjo decaído: a desilusão, a desesperança, o estresse, a falta de reconhecimento. Por que anjo decaído? O controlador é conhecido como anjo da guarda. Nossa, a gente pega aqui, vários... Tem até, hoje, mais internacional, um dos comandantes falando dos anjos da guarda da aviação. Nós podemos citar aqui inúmeros casos em que os controladores fizeram resgate de aeronaves, salvaram aeronaves com vetorações, com indicações. E o exemplo mais clássico disso tudo, que foi pouco explorado — na época, até apareceu bastante na mídia — foi com a aeronave da Xuxa, decolando de Xingu. O piloto simplesmente nos chamou e falou: “Brasília, nós perdemos toda a indicação elétrica aqui. Não sabemos onde estamos, nem pra onde vamos”. E foi um controlador de quem tenho muito orgulho, que é da minha turma de formação. Ele pediu para que a aeronave fizesse algumas curvas. Ela já estava em um local bastante difícil de identificação, e ele falou: “Poxa, deve ser esta aeronave aqui”. E começou a guiá-la, até que conseguiu pousar aqui, em Brasília. E nós não sabíamos que a Xuxa estava a bordo. E aí, logo em seguida, ela ligou: “Poxa, muito obrigada. Muito obrigada mesmo!” Um tipo de pane dessa daí, no meio da Amazônia, sem ter um radar, sem ter um equipamento, sem ter um controlador lá, não tem volta. É o típico caso que aconteceu com o Garcez. Então, o controlador tinha sua auto-estima muito elevada, porque fazia parte da segurança do tráfego aéreo, fazia parte de um sistema reconhecido entre nós; porque, na verdade, a sociedade só nos conhecia quando alguma coisa dava errada. Isso é uma coisa que a gente sempre tem em mente: o controlador só aparece quando algo dá errado, ninguém sabe quem somos nós. E toda essa desesperança, todo esse estresse,



essa falta de reconhecimento acabou culminando na ruptura de 30 de março, que foi a parada. Como associação, nós sempre fizemos encaminhamentos contrários a qualquer tipo de radicalização, a qualquer tipo de greve. E, mais uma vez, nós estávamos certos que isso não poderia ter acontecido, porque nos jogou mais no fundo do poço. Todos os problemas que eu falei aqui foram esquecidos e concentrados no controlador de voo — todos! O controlador de voo virou o vilão de tudo o que estava acontecendo. IPMs, estamos respondendo. Eu mesmo já estou no meu segundo. O Presidente da Associação agora está em todas. Mas nós tivemos, sim, um encaminhamento contrário, porque poderia acontecer isso que aconteceu, sermos jogados; a opinião pública voltou-se contra nós e, aí, ficamos sem encaminhamento. O Governo nos abandonou. Não houve mais nenhum encaminhamento. Hoje nós não temos mais nenhuma resposta por parte do Governo sobre nada. E ficamos novamente no fundo do poço. E aí é que vem aquela pergunta: por que não temos espaço para poder falar? Na verdade, há espaço; não podemos. Quando dou entrevista, é porque realmente o negócio está pegando e eu preciso dar entrevista pra acalmar os controladores, porque o que eu já recebi de convites pra participar de vários programas... Mas eu não posso ficar me expondo dessa forma. Então, pedimos espaço pra poder dizer realmente o que os controladores querem. Nós somos, controladores militares, 2.200 controladores. É a grande maioria. E nós não podemos falar o que nós queremos de fato, o que está acontecendo conosco. E o que nós queremos, de fato, é ser controlador de tráfego aéreo. É isso o que nós queremos. Nós não somos controladores hoje. Nós somos militares. A vida militar não está incorreta. Ela não está nada de errado; pelo contrário, ela é uma das instituições mais antigas do mundo. Mas é incompatível com a vida do controlador de voo; é incompatível com o controle de tráfego aéreo. O controle de tráfego aéreo é aviação comercial, comércio. Militar não coaduna com comércio. Nós não temos filosofia de prestadores de serviço, porque nós não sentimos parte da aviação civil. O mundo todo é civil. Será que nós estamos errados? E aí eu queria discorrer sobre isso mais rapidamente. Apenas alguns países da África são geridos por militares. Todos os países desenvolvidos são civis, e em desenvolvimento também. Tem alguns exemplos que eu queria falar rapidamente. Na Espanha, quando começou o processo democrático, em 1978,



tanto a aviação civil, como também a... Não, desculpem, é só a aviação civil mesmo. Foi passado para as mãos de civis em 1978. Na Itália, aconteceu algo até parecido conosco aqui. Em 1980, os sargentos foram para o quartel para apresentar para as suas atividades militares. Ficaram 3 dias parados e no terceiro dia o Presidente italiano assinou a desmilitarização. O caso mais recente é o do Governo argentino, que iniciou o processo de desmilitarização, que eu quero explicar agora. Essa palavra, a gente só está colocando aqui porque foi o que está sendo mais divulgado na mídia. Mas é uma palavra que nós não concordamos, porque ela dá um sentido pejorativo de negação e nós não podemos negar tudo o que a Força Aérea fez — de forma alguma. Não é nada contra os militares, mesmo por que quem começou, quem desbravou, quem abriu tudo foi a Força Aérea. Só que hoje o controle de tráfego aéreo está-se tornando muito... já cresceu muito e vai crescer muito mais. E é isso que nós estamos querendo. Qual o objetivo principal? Fazer com que a Força Aérea dedique-se à sua missão constitucional de defesa da soberania do espaço aéreo brasileiro, ou seja, que a Força Aérea tenha os investimentos necessários para fazer a defesa aérea com vetores, com equipamentos, caças de última geração, como está sendo proposto, e dar ao controle de tráfego aéreo brasileiro a dinâmica necessária para acompanhar as novas tendências da aviação civil mundial e brasileira. Como fazer? *“Ah, então, poxa, mas é muito difícil, eu vou ter que duplicar o sistema. Eu vou gastar 5 bilhões para que isso aconteça”*. A nossa proposta é resgatar o projeto inicial da integração que foi criada nos CINDACTAs, na década de 70, ou seja, promover a verdadeira integração com defesa aérea e controle de tráfego aéreo. Hoje o tráfego aéreo não é integrado, ele é militarizado. A integração seria civis fazendo a parte civil, utilizando o mesmo equipamento, e militares fazendo a parte militar, utilizando... O mesmo equipamento que eu digo é antena radar. Os senhores, que visitaram lá o CINDACTA, puderam verificar que as salas são separadas. Nós não fazemos defesa aérea, nós fazemos controle de tráfego aéreo. Eu não tenho, por doutrina, como controlador mesmo militar, de fazer a identificação de uma aeronave para uma interceptação. Não. Eu faço controle de tráfego aéreo. Eu presto vigilância para as aeronaves civis. Eu faço controle de tráfego aéreo civil. E a outra sala da defesa aérea é que faz toda a parte da defesa aérea do controle de soberania. São salas distintas, pessoal distinto, formação



distinta. Então, já há essa separação hoje. Essa é a proposta. Unificação das 3 carreiras, esse é um grande problema que nós temos hoje. Nós temos 3 regimes jurídicos regendo o controlador de tráfego aéreo hoje. Nós temos os BCTs, que são os militares, os DACTAs, que são os civis, do grupo do Botelho, e INFRAERO, que são em torno de 400 a 500 controladores da INFRAERO. Três cabeças diferentes pensando a mesma coisa; 3 formações diferentes pensando a mesma coisa; 3 regimes jurídicos regidos por salários diferentes, por regras diferentes, cargas horárias diferentes, executando a mesma coisa, a mesma função. Então, seria criada essa Carreira de Controlador de Tráfego Aéreo ligada à Agência de Controle de Tráfego Aéreo, ligada, por sua vez, ao Ministério da Defesa. Esse foi o encaminhamento pelo grupo de trabalho interministerial da defesa aérea... do Ministério da Defesa, é esse o encaminhamento que foi dado lá pelo GTI. Processo de transição. Nós dividimos em 2 momentos: o primeiro momento seria a criação da Agência de Controle do Tráfego Aéreo, vinculada ao Ministério da Defesa. Logo depois, a criação da carreira de Estado de nível superior de controle de tráfego aéreo e sua regulamentação. Nós temos que ter uma carreira atrativa, para manter o controlador como controlador, para que ele não saia ou não procure outra atividade. Então, temos que ter uma carreira atrativa e segura, para que ele permaneça controlador de vôo. E a migração de todas as carreiras existentes — militar, DACTA, INFRAERO — para a nova carreira. Esse seria o primeiro momento. Nós discutimos aí com várias pessoas especialistas, e esse primeiro momento é possível fazer a curto prazo, até mesmo em um ano é possível fazer isso daí. A questão é vontade política para fazer. O segundo momento seria já a médio prazo, em torno de 3 anos, que seria a absorção de todas as especialidades voltadas à proteção ao vôo, tipo meteorologistas, informações aeronáuticas, os técnicos, que nós temos que enaltecer o trabalho deles, que são pessoas também que estão correndo muito — os eletrônicos, os engenheiros — para tentar resolver todos esses problemas, mas o problema é grande demais, mas são técnicos que temos que enaltecer muito. Quais as vantagens? Transparência na administração. Hoje nós temos que o mesmo órgão que contrata é o mesmo que gerencia, fiscaliza e pune. Mão-de-obra mais qualificada, porque permitiria que o controlador se tornasse controlador de fato. Somos sargentos e estamos amarrados com todas as prerrogativas também de ser



militar. Nós não podemos ter uma diferenciação em relação ao restante da tropa, porque vai causar um desconforto. Isso, de fato, acontece, a diferença salarial não pode ser dada porque o outro sargento não vai ganhar também, e o correto é que todos ganhem muito bem, e os nossos militares ganham muito mal, mas o controlador de vôo está numa responsabilidade. Uma coisa que tenho falado muito aí é que ninguém está sendo chamado para a Polícia Federal, a não ser o controlador de tráfego aéreo. Ninguém está sendo chamado para IPM a não ser o controlador de tráfego aéreo. Então, nós temos uma responsabilidade muito grande nisso tudo. Menor evasão de profissionais da área. De 2000 a 2006, nós perdemos, por ano, a média de 50 controladores, quer seja por reserva ou quer seja por abandono da profissão. Então, tendo uma carreira reconhecida, nós conteríamos essa evasão da mão-de-obra qualificada, porque o controlador de vôo demora muito para se formar. Uma coisa é passar pela escola de formação, outra coisa é assumir um posto, como os senhores puderam verificar lá no centro de controle. Aquilo demora muito tempo. Dar ao controle de tráfego aéreo brasileiro a dinâmica necessária para acompanhar as novas tendências da aviação civil mundial e brasileira. Eu queria, encerrando a minha apresentação, deixar um apelo de todos os controladores de vôo. Ontem, a quantidade de mensagens que eu recebi de força, de *"estamos contigo"*, *"não nos abandone"*, *"mostre o que tem que mostrar de fato"*... Estou numa situação muito difícil. Estou sendo pressionado por tudo quanto é lado. Não sou nenhum bandido, não sou nenhum terrorista. Eu sou um profissional extremamente qualificado, sou um profissional que... porque eu corri atrás, eu estudo muito. Tenho nível superior, mas nunca fiz um concurso para outra carreira, sempre fiquei na Força Aérea. Mas eu pude verificar, depois disso tudo que eu apresentei para os senhores, que o controle de tráfego aéreo tem que ter uma gestão diferenciada, ele não pode ficar mais preso às convenções do militarismo. Não que a vida militar esteja errada, de forma alguma, friso novamente, mas o controle de tráfego aéreo é incompatível para com a atividade. Eu quero deixar um apelo aos senhores, porque talvez essa aqui seja a nossa última chance, última chance de nós, controladores, estarmos expondo o problema para a sociedade. Se, no fim de tudo, o que sobrar para nós for só expulsões e punições, é porque nós estamos errados e, de fato, devemos procurar outra profissão. Obrigado, senhores.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Encerrada a apresentação, vamos passar à inquirição do depoente. E, para isso, eu passo a palavra ao nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que lhe convier.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Uma boa tarde a V.Sa., Primeiro-Sargento Wellington. E, ao saudá-lo, gostaria de cumprimentá-lo por sua presença aqui nesta CPI, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, e de deixá-lo muito à vontade em relação aos questionamentos que aqui serão proferidos, que têm muito mais a intenção de entender a crise do setor, essa chamada crise que nós vivemos no setor aéreo brasileiro, do que propriamente querer apontar simplesmente as responsabilidades.

É claro que esta Comissão precisa ir além apenas desse entendimento sobre o que é esta crise. Nós, em alguma medida, vamos precisar nos debruçar sobre as causas que levaram a se chegar a esta situação. Nós vamos ter que apontar as responsabilidades, quem efetivamente tem responsabilidade por esta crise. E, ao mesmo tempo, também nós teremos aqui a tarefa de apontar sugestões, encaminhamentos, propostas que possam contribuir com a melhora do Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro, mesmo porque aquilo que a sociedade brasileira espera da Aeronáutica, dos seus controladores, dos Deputados desta CPI, dos órgãos públicos que tratam sobre o Sistema de Controle do Tráfego Aéreo é que possam prestar um trabalho que dê segurança, que permita que o cidadão, homens e mulheres brasileiras, possam voar com a mais absoluta tranqüilidade.

Eu queria fazer esta premissa, Sargento Wellington, porque nós teremos que fazer aqui um conjunto de questionamentos que darão conta deste processo de investigação que nós estamos a caminho, sem, com esses questionamentos, chegar a juízo de valor sobre responsabilidades, sobre os acontecimentos e os fatos que circundam esta crise no setor aéreo brasileiro.

Antes de mais nada, eu vou dividir aqui os meus questionamentos em 3 blocos. O primeiro, de identificação desses problemas que foram levantados aqui acerca, enfim, da situação dos controladores de vôo, porque ela é importante para esta CPI. Segundo, vou falar sobre... fazer alguns questionamentos sobre o acidente que envolveu o avião da Gol, porque ele é também um tema de análise desta CPI, e ele orienta, inclusive, as prováveis outras investigações que nós iremos realizar. E,



por último, farei algumas perguntas sobre essa questão da desmilitarização e das perspectivas para o futuro do sistema de tráfego aéreo. Tenho certeza de que sua contribuição será enorme para esse processo.

A primeira pergunta, que é mais como informação: quais as categorias ou serviços, assim como o número de associados, que compõem a base da associação que o senhor preside? Há quanto tempo existe essa associação? Qual a patente mais comum dos controladores de vôo?

Não sei se V.Sa. quer ir respondendo, automaticamente, ou vai anotar as perguntas e respondê-las no final.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Se puder automaticamente, acho que fica mais fácil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É melhor. Então, está bom.

Quais as categorias de serviços, assim como o número de associados que compõe a base da associação que o senhor preside? E há quanto tempo existe a associação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A associação foi criada em 2001. A nossa base é formada, basicamente, por controladores militares. Mas temos também controladores civis. Temos também controladores civis da INFRAERO e também do Grupo DACTA. Mas a base mesmo é formada por militares. Até mesmo porque é a grande maioria dos controladores. Os serviços... O que foi que o senhor perguntou? Quais os serviços...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais as categorias dos serviços? As categorias, na verdade, que você já estava respondendo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Ela foi fundada em 2001.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em 2001.

Qual a patente mais comum dos controladores de vôo?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sargento. A grande maioria, hoje, é de terceiro-sargento, porque estão ingressando mais, e os mais antigos estão indo embora. Mas a grande maioria é de terceiros-sargentos, chegando até a suboficial, que é a grande minoria.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os controladores militares recebem algum outro benefício além do salário?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O benefício que nós recebemos é 20% de compensação orgânica, que não são pagos exclusivamente para controladores de vôo, mas para tripulantes, pilotos, pára-quedistas das 3 Forças. Não é única... Seria a compensação orgânica que o pessoal de Raio X recebe. Nós recebemos devido ao estresse e à radiação do radar que é emitido. É a insalubridade, que chamamos de compensação orgânica. Seriam 20%.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Como são encaminhados os problemas surgidos no trabalho dos controladores? Como isso é encaminhado na estrutura interna?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Um exemplo que nós usamos foi aquela *Carta de Brasília*, que, na verdade, foi um marco. Porque é difícil um militar ter aquele acesso. Há dificuldade de você tramitar junto com o seu comando. Mas aí foi dada essa oportunidade para que apresentasse. Então, em 2005, foi esse marco, onde fizemos uma carta, levando ao comando todas as dificuldades. Atualmente, até pouco tempo atrás, nós íamos direto mesmo com o chefe para levar os problemas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. O senhor conhece ou tem conhecimento de controladores de vôo que têm flexibilidade em suas escalas de trabalho para que possam realizar cursos ou desenvolver outras atividades?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, a flexibilidade depende. Se o curso for mais de... tipo 1 mês, ele vai ficar 1 mês afastado da escala para, por exemplo, ir lá para São José dos Campos fazer um curso. Então, ele não tem como ficar na sede. Mas se o curso for de 15 dias, então, ele vai fazer o curso durante 15 dias e nos outros 15 dias ele vai voltar para a escala, proporcionalmente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Existem cursos com freqüência? Acontecem programas de qualificação com freqüência?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Nós precisamos de mais freqüência, porque o efetivo é muito grande. Principalmente... Falo muito de Brasília, porque estou aqui em Brasília. Só que Brasília é a elite, o CINDACTA I. Nós temos outras localidades que raramente têm cursos, como o pessoal mais afastado:



Cuiabá, Anápolis. Digo afastado, assim, porque ficam mais isolados. As torres de Sergipe, Aracaju, Porto Seguro. Para esses militares a frequência de curso é bem menor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ouve-se falar da questão do segundo emprego dos controladores. Os controladores têm 2 ou mais empregos? Se houver isso, essa segunda atividade profissional, na sua avaliação, prejudica a concentração dos controladores de vôo no exercício da função? Nós ouvimos falar aqui, inclusive, que há muitos controladores de vôo que são instrutores em escolas de pilotagem, aeroportos, em atividades dessa natureza. Isso é ou não verdade? Pela manhã, inclusive, tivemos informação de que existem controladores motoristas de táxi, em alguns lugares. Isso é verdade?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É verdade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como o Deputado Vic vai fazer essa pergunta depois, vou-me antecipar. O senhor poderia citar o nome de alguns controladores militares que exercem essa atividade?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Na verdade, o segundo emprego para militar é proibido. Então, eles fazem mesmo por necessidade. Se der os nomes aqui... Eu não me sinto à vontade. Eu gostaria de não falar, se o senhor me permitir, não falar o nome de nenhum controlador.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estamos fazendo este questionamento pela gravidade desta informação de que existem controladores de vôo que acabam exercendo outras atividades em função de sua questão econômica. Mas, tudo bem, se não houver... não faremos disso uma questão fundamental.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas que existe, existe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. se encontrava de serviço no dia do acidente entre as aeronaves da Gol e o jato Legacy?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor poderia nos informar quais seriam os procedimentos preconizados ou registrados que devem ser adotados pelos controladores nos casos de falhas do *transponder* e do sistema de comunicação? Este é um dos questionamentos que tem chegado a esta CPI. Então, o senhor poderia nos dizer quais são esses procedimentos? Quando temos uma



falha no *transponder* ou no sistema de comunicação, como o controlador deveria proceder neste momento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Primeiramente, analisar o fato isoladamente fica muito simplório para poder falar. Temos que ver as condições da banalização, vamos dizer, até mesmo de situações, porque elas se tornam tão recorrentes. Isso vai fazendo com que o controlador vá perdendo mesmo, pela situação recorrente. Perda de detecção radar é tão comum e falha de comunicações também no setor. Mas a falha de comunicações tem o procedimento do piloto, o que ele deve fazer, e tem o procedimento do controlador. Um dos procedimentos é checar junto a alguma aeronave próxima para tentar fazer um contato — nós chamamos de ponte, tentar fazer uma ponte. E no caso do *transponder* é tentar entrar em contato com o piloto para poder avisá-lo que ele está com um equipamento... Esta semana mesmo aconteceu uma aeronave com equipamento *transponder*, só que, quando o controlador tentou contato, ele conseguiu o contato com a aeronave e pediu para poder acionar o modo *stand by*, normal e *ident*, os 3 procedimentos no caso de uma eventual falha de *transponder*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por que estou-lhe fazendo este questionamento? Porque, conforme diversos relatos, mas também no depoimento que o Delegado da Polícia Federal, Dr. Renato Sayão, fez nesta CPI, na última terça-feira, os pilotos do Legacy não observaram as normas brasileiras, principalmente diante da possível inoperância do *transponder*. Eles ficaram sem comunicação de rádio por mais de 30 minutos e não teriam cumprido o previsto no plano de vôo, que era descer a FL 360, após o bloqueio de Brasília. Também não cumpriram o que estava previsto na ICA 100-12, item 714.4.2, letras “a”, “b”, “c”, “d” e “e”, combinados ainda com outros artigos. Quais as perguntas que ficaram no ar desta... que é o procedimento, na verdade, a ser executado pela aeronave com falha de comunicação. Se você pode nos ajudar nessas respostas. Por que o piloto do Legacy não atendeu às 7 chamadas do CINDACTA I que foram realizadas antes do choque? Quer dizer, havia de fato uma falha de comunicação? Era um problema de frequência? O que vocês identificaram, os que estavam lá naquele momento trabalhando, olhando? Embora você não estivesse na frente do console, mas deve



ter conversado, ouvido falar, tratado desse assunto depois. Por que, de fato, o piloto do Legacy não atendeu às 7 chamadas? O que houve naquele momento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu posso dizer assim, também, como ouvinte, porque eu realmente não estava na posição de controle. Mas é muito difícil falar, para nós, que houve falha de comunicações. Mas houve falha de comunicações de quem? Do Legacy ou do controlador do CINDACTA, ali no ACC? Mas que não foi ouvido, não foi. Isso aí o CENIPA vai ter que explicar depois, onde que houve essa falha de comunicação. Mas que houve uma falha de comunicação, houve. E o procedimento do piloto, se ele está em condições visuais, é descer, pousar no aeródromo mais próximo. Se ele não está, é manter, seguir o plano de vôo, conforme apresentado, e tentar chegar ao destino dentro da meia hora estimada de pouso, fazer o procedimento padrão e pousar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E por que não apareceram as chamadas do tipo ponte, fato este que só veio a ocorrer após o choque das aeronaves através da aeronave Polar 71?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não sei. Isso aí só o controlador que estava na hora poderia dizer para o senhor por que não foi feito.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas elas não foram feitas, não é? De fato, não foram feitas?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu não sei informar ao senhor se realmente foram feitas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. O senhor poderia nos informar se você tem alguma idéia, alguma compreensão de por que o radar secundário do CINDACTA I indicava que o Legacy estava a 36 mil pés de altitude?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Indicava que estava a 37 mil pés.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Na verdade, é o seguinte: o que indicava.... O radar... Tem que ver qual indicação que o senhor está falando. Se for aquela altimetria que tem um "z" logo em seguida, é um radar primário. O radar primário não deve ser utilizado em altimetria para controle de tráfego aéreo. Ele é utilizado para defesa aérea e em caso de emergências. Aí fora, em outros países, essa altimetria é inibida para o controlador, porque ela pode vir mesmo a causar



essa... a dar uma informação errônea para o controlador. É uma altimetria que varia muito. Então, teve momentos que ela chegou a 360 e depois também começou a variar. Tem que ver se é a essa que o senhor está fazendo referência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, porque a informação que nós recebemos é de que o controlador que estava no primeiro setor, ao passar a informação, disse que o Legacy estava a 36 mil pés.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Então, não é do radar. É informação do sistema de tratamento do plano de vôo, que é uma das questões que nós já havíamos levantado antes, que mudou automaticamente sem interferência do controlador, passando aquele nível à direita...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aquela era informação do plano de vôo?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Era informação do plano de vôo, porém, não autorizada pelo controlador, porque o controlador não autorizou.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pelo controlador estava a 37 mil pés.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, para o controlador estava a 37 mil pés, só que o sistema mudou, automaticamente, do solicitado para como se fosse autorizado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sim, mas manteve na tela as duas informações: 370-360. Então, o que nos foi dito aqui pelo Coronel Kersul é que esse 370 significa...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O nível que ela está mantendo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - ... que o radar secundário estava, então, em funcionamento.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, o avião estava a 370, e o igual a 360 era onde ele deveria estar.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. O 360 significa o nível de vôo autorizado pelo controlador. Eu, inclusive, trouxe até... Nível de vôo autorizado do plano de vôo.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois é, onde ele deveria estar, segundo o plano de vôo, chamando a atenção, então, do controlador para que o avião estava num nível e deveria estar em outro.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, Deputado, existe uma diferença. Plano de vôo apresentado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É o que foi dito aqui. Eu estou aprendendo agora.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. Eu queria explicar isso daí, porque esse final de semana teve uma confusão danada na mídia também. Existe uma diferença: plano de vôo apresentado, plano de vôo autorizado. Qual o nível de vôo autorizado pelo controlador? O 370. O 360 não foi autorizado. Aquela informação era de solicitação, só que a solicitação tem que ser feita verbalmente pelo piloto ou o controlador autorizar a descida. Aquela mudança à direita é nível de vôo apresentado pelo plano autorizado pelo controlador, porque naquele momento que ele chega em Brasília...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual estava autorizado? Três...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Três, sete, zero.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Era o nível de vôo autorizado pelo controlador, mas que não era o plano de vôo previsto, que era o 360.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O plano de vôo pode conter várias solicitações. Quem vai autorizar é o controlador, mediante o tráfego que está voando no momento. De repente, tem uma aeronave... — várias vezes aqui em Brasília, ele faz um plano de vôo 350. O controlador vai falar: *“Não, 350 você não pode voar porque tem um tráfego aqui, você vai ter de ir para o 310”*. Então, não significa que o que foi apresentado foi o autorizado. Tem de passar pelo crivo do controlador, porque ele é quem sabe o que está acontecendo naquele momento. O 360 foi requisitado 2 horas antes, em São José dos Campos. Como é que vai ser autorizado algo se não se sabe o que está acontecendo, que está evoluindo. O tráfego aéreo é dinâmico. Então, aquela posição à direita, o campo é: nível de vôo autorizado pelo controlador.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O Relator me autorizou. Então, estou interferindo pelo seguinte: essa informação que V.Sa. está dando aqui é de



relevância e tem de ser bem esclarecida, porque muda tudo que teve aqui até agora. Então, nós queremos saber o seguinte. Todas as informações que estão colocadas aqui para a gente são: o nível do plano de vôo aprovado era o 370 de Brasília, passando o VOR de Brasília, passaria para 360, que era para aerovia dupla, e tinha de ir para um par. Então, como o controlador ia manter, numa aerovia, indo para a direção Manaus, passando a VOR numa ímpar? Essa posição 370 foi autorizada pelo controlador após Brasília. É isso que o senhor está dizendo? Foi isso que eu entendi?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, o que eu estou explicando para o senhor é que a apresentação radar... Vamos ver a tela. É a apresentação radar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, o senhor disse que o número autorizado foi 370.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso, ele foi autorizado...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ele foi autorizado para depois de Brasília?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. A autorização não teve para depois de Brasília. Estava lá 370 autorizado. É essa a informação que nós temos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas estava autorizado para depois de Brasília o 370?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, a autorização que eu sei, de São José dos Campos, foi 370 até Manaus.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, para até Brasília. Era o plano de vôo. Depois era 360.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. É isso o que eu estou falando para o senhor. Uma coisa é a apresentação do plano de vôo. O plano de vôo ele é apresentado e autorizado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, espera aí. Há informação de que nós estamos numa aerovia dupla e que o sentido Brasília—Manaus só trafegava no nível par. Como poderia ter uma autorização ímpar? Esse é o ponto que nós precisamos esclarecer.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, a autorização depende do tráfego.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Pode autorizar ímpar no sentido Brasília—Manaus?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Pode, desde que coordenado com outro órgão. Desde que coordenado. Mas a questão não é essa, Deputado. A questão não é essa. A questão é que aquela apresentação do controlador lá, no radar, era nível de vôo autorizado. E ele não autorizou e, logo em seguida, ele passou o serviço para um outro, e quando viu ali, ele não, é o nível de vôo que está na ficha de progressão de vôo, porque eu não mudei o plano de vôo. Só que o sistema mudou automaticamente para ele. Esse é o problema maior.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Como foi que o sistema tomou conhecimento disso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É porque ele recebeu todas as informações do plano de vôo e foi alimentado, independente de que seria mudado ou não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eduardo... se o Relator me permitir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, o senhor manda.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Esse é o xis da questão mesmo, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu vou dizer aqui... A informação que eu tenho — e V.Sa. me corrija se eu estiver errado — é que a EMBRAER contratou uma firma que trabalha para ela para fazer o plano de vôo. Deu entrada lá em São José dos Campos. Esse plano de vôo é o que todo mundo já sabe: 370, 360, 380. Não sei por que, mas é assim. Eu faria 370, até Brasília, e, de Brasília até Manaus, ou 380 logo ou 360. Mas baixa e depois sobe. Mas foi assim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor não é especialista em plano de vôo, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como eu não sou especialista tenho de respeitar quem é. Então, deu entrada lá em São José dos



Campos a esse plano de vôo. O plano de vôo solicitado. Isso não significa que ele seja aprovado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O que me informaram: esse plano de vôo recebido em São José dos Campos é digitado. E veio a informação para o CINDACTA de Brasília. O CINDACTA de Brasília mete no *software* para ver os aviões que estão voando no Brasil todo e de lá, então, tiram o plano de vôo. Ou aprovam ou não aprovam.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou mudam o nível.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ou mudam o nível. A informação que a gente tem é que Brasília aprovou tal qual foi solicitado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Foi autorizado o 370. Espera lá. Esse aí é que é o problema.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Se me permite, Sr. Presidente. É que eu acompanhei a outra discussão, e nós já chamamos a atenção aqui que o controlador de vôo da Torre de Controle de São José, deu uma autorização incompleta, dizendo que estava autorizado o 370.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso já é outra história.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Não, é a mesma coisa. Vou concluir. Ele autorizou o 370. Em Brasília, o controlador de vôo de Brasília deveria autorizar o nível 360, conforme solicitado. Mas o controlador que saiu não autorizou o 360, o que entrou não autorizou o 360, e o sistema mudou para o 360, que foi o plano apresentado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O sistema que autorizou o nível...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Essa que foi a questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nós vamos chegar lá. Se tivesse sido solicitado esse plano e não tivesse sido autorizado por Brasília este plano, o radar que botou 370 igual a 360 não teria posto 260. Então, de onde é que ele tem essa informação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ah, não.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele só tem essa informação porque o plano de vôo foi aprovado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não, Excelência, não é assim, não.

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

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não é assim, não, Excelência. O plano de vôo é tratado, é pré-tratado numa sala de plano de vôo. Nessa sala de plano de vôo, existe um sargento que insere todos os dados para a rota, e o controlador vai receber aquela rota, e ele vai fazer a autorização de acordo com aquela rota. Só que a autorização, como o Deputado falou, ela foi incompleta, foi 370. Como foi o primeiro trecho que apareceu, ele deu o 370 como se fosse o trecho todo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Permita-me, só para...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Queria só continuar...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Só para concluir esse raciocínio. O controlador que autorizou em São José dos Campos autorizou a 370 e mandou chamar VOR Brasília, quando cruzasse a VOR Brasília. E todas as normas que foram citadas aqui dizem: não havendo ordem contrária do controlador, vale o plano de vôo apresentado. Então, não havendo uma ordem para mudar o nível de Brasília, deveria valer o plano de vôo. Essa é a norma, pelo menos é o que eu entendi até agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas acontece o seguinte. Como está aqui no relatório do Renato Sayão, o controlador de tráfego aéreo de São José dos Campos deu a seguinte ordem: "*November*" — está traduzido aqui — "*600 x-ray lima*", que é a identificação do avião, do Legacy, "*ATC permissão para Eduardo Gomes*". Quer dizer, o controlador de São José dos Campos deu permissão para Eduardo Gomes. "*Nível de vôo: 370*". Então, ele autorizou direto, de São José dos Campos a Eduardo Gomes, que é em Manaus. "*Poços de Caldas*" — Poços de Caldas, ele falou em português, é claro — "*código squawk do Transponder 4574. Após a decolagem, faça a partida Oren*". Aí, o piloto Joseph Lepore: "*O.k., senhor*" — traduzindo já — "*eu peguei a Pista 15 para*" — que é a cabeceira da pista — "*para SBEG, que é Brasil—Eduardo Gomes*". Então, ele confirmou o que o



controlador tinha dito para ele: para Eduardo Gomes. “*Nível de vôo 370*” — repetiu: “370”. Eu não peguei o primeiro fixo, quer dizer, Poços de Caldas não soou bem para o inglês dele. Então, não deu para ele entender que era Poços de Caldas o fixo. “*Squawk 4574, partida Oren*”. Então, o que se deduz daqui? Pelo que está aqui, ele pediu um plano de vôo, e o controlador deu outro plano de vôo. Ele pediu: 360 até Brasília, 370, e depois 360, e depois 380.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Então, foi apresentado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi apresentado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não pediu.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Foi pedido, foi apresentado. O controlador, não. Quer dizer, traduzindo aqui numa linguagem nossa, o controlador disse: “*Olha, pegue aqui a pista e vá para o Eduardo Gomes todo o tempo na 370*”. É assim?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu só gostaria de explicar aqui melhor, se o Deputado permitir...

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

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Nenhuma aeronave deve descer ou subir sem pedir autorização de um controlador de vôo, exceto em caso de falhas de comunicação. Ele, entrando em falha de comunicações, deveria cumprir o plano de vôo. Então, aí, sim, ele deveria iniciar a descida. Nenhuma aeronave pode descer ou subir, independentemente do plano de vôo dele apresentado — eu apresentei para descer em Brasília 360, eu tenho que pedir para descer 360. Ele não pode descer sem autorização. Só que o sistema, independentemente da solicitação, jogou já como se estivesse autorizado, e, logo depois, houve aquela perda do secundário e houve a rendição, e o controlador que assumiu acreditou que já estava autorizado pelo outro controlador no 360. Mas nenhuma aeronave pode descer ou subir sem ser autorizada, exceto em caso de falhas de comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa informação é importante, inclusive, porque o Delegado da Polícia Federal, o Dr. Renato Sayão, na última vez que aqui esteve, aliás, no seu depoimento, na última terça-feira, ele afirmou — eu fiz esta pergunta — que a responsabilidade pelo vôo, inclusive pela rota a ser seguida era do piloto, que o piloto tem essa responsabilidade, e que ele teria inclusive a



obrigação de, ao ser informado de uma rota não prevista no plano de vôo, questionar a rota para saber se, de fato, era a rota condizente com aquilo que estava previsto no plano de vôo. E a informação que estamos tendo, depois disso, é que, na verdade, o controlador dá a informação sobre qual rota deve ser seguida. Eu, inclusive, informalmente, nos vôos, tenho perguntado para os pilotos que dizem: *“Quem somos nós para questionar a rota que nos é dada pelo controlador, porque ele é quem sabe quais aeronaves estão vindo, indo, para onde vão ou de que forma estão voando”*.

Mas, continuo meus questionamentos.

Por que, apesar de o jato não responder as chamadas do controle, os operadores não decidiram desviar o Boeing que vinha a 37 mil pés? Porque tinham a orientação de que o Legacy estava a 37 mil pés — claro, caiu o *transponder*, mas esta era a informação anterior, que ele vinha a 37 mil pés — e que tínhamos na frente o Boeing vindo também a 37 mil pés. O senhor teria essa informação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, só queria deixar bem claro que estou falando aqui como conhecedor e que tive conhecimento do que aconteceu. Uma coisa era estar lá, controlando e falar o que eu faria. Então, estou dizendo assim o que eu fiquei sabendo. Não posso dizer o que o controlador pensou na hora.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas queremos saber o que o senhor ficou sabendo. Essa informação é importante também.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza. Ele não tirou a aeronave porque, para ele, a aeronave estava no 360, porque, logo em seguida àquela passagem de Brasília, o sistema já mudara para 360 como nível autorizado — e mudou, perdeu o *transponder*, naquele momento estava havendo a passagem de serviço. É quando o controlador vai falando para o outro: *“Olha, a frequência aqui é tal, estamos com um problema ali”*. Ele vai passando todas as situações. E ali pode ter acontecido aquilo. E, aí, ele perguntou: *“Em qual nível está esse Legacy?”* Falou: *“Não, não. É o nível que está aí no plano de vôo, porque eu não autorizei, eu não mudei.”* Só que o *software* mudou para ele. Aí, ele acreditou que estava no 360. As chamadas que ele fez para o Legacy, pelo o que eu fiquei sabendo, foram para fazer o *check* do *transponder*. Para ele, não houve dúvida nenhuma.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas a tela mostrava 370-360.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, foi nesse meio que estou falando. Logo em seguida, já perdeu. Nesse processo de perda ali e tudo, é que estava havendo aquela rendição, estava um passando serviço para o outro. É rápido isso que acontece. Ele, quando assumiu, tinha certeza de que estava no 360. Até falei: *“Poxa, se soubesse que estava no 370, era muito fácil, a gente tiraria o Gol fácil, fácil. Já aconteceram situações muito mais difíceis do que essa. Era só pedir para que o Gol voasse offset 10 milhas à direita ou à esquerda da aerovia, paralelo”*. Mas, para ele, a aeronave estava realmente no 360. Ele estava fazendo uma interpretação da informação que estava recebendo naquele momento do plano de vôo da aeronave.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para alguns especialistas, caso fosse observado um simples cumprimento à risca do Regulamento ICA 100-12, Regras do Ar e Serviço de Tráfego Aéreo, esse acidente poderia ter sido evitado. Temos uma série de questões levantadas, tipo: caso tivesse sido alertado ao ACC adjacente, no caso do ACC Manaus, da existência de uma aeronave com falha de comunicação e com perda de contato radar, outras medidas poderiam ter sido tomadas e poderiam ter evitado este acidente. O senhor concorda com essa afirmação?

Continuando: por que não houve coordenação entre os controladores de vôo dos ACCs Brasília e Manaus, nesse caso específico?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Houve, sim.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se houve ligação, eles questionaram o fato de não haver comunicação entre o Legacy, a presença ou não, em qual via estavam o Legacy e o Boeing? Isso chegou a acontecer em algum momento? É comum não acontecer esse tipo de comunicação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, aconteceu, sim, a coordenação. Mas como o controlador tinha a certeza para ele de que a aeronave estava no 360, foi coordenado para Manaus 360. Por isso que não foi pedida nenhuma manobra, nenhum procedimento do Centro Amazônico, não é? Ele tinha, o controlador, ele tinha certeza que estava no 360. Os 2, o assistente também, na hora de coordenar, porque quem coordena, quem faz essa coordenação é o assistente. E ele passou a informação que ele colheu ali no momento. *“Não. A*



aeronave está mantendo o 360". Por isso não houve necessidade de, para eles, ali no julgamento, mexer com a outra aeronave.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Para ir concluindo. Em que posição estava o supervisor, você sabe dizer, no momento em que aconteceu o acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu estava dando instrução em um outro setor e, quando ouvi na frequência de emergência, que é a 101.25, que é aberta para todos os setores, o Legacy chamando, o Legacy, não, um Trip e um TAM, falando: *"Brasília, estou recebendo na mensagem de emergência aqui uma aeronave pra fazer um pouso forçado em Cachimbo"*. Aí, eu chamei o supervisor — ele já estava nas imediações mesmo — e expliquei para ele: "Ó, está acontecendo isso, mas está lá com Manaus". Aí ele já ligou para Manaus: *"Manaus, está acontecendo isso"*. Manaus: *"Já estou ciente"*. Mas ninguém imaginava que havia passado pelo outro setor. Porque já estava com Manaus. Então, foi transferido para Manaus. Eu me recordo de ter chamado o supervisor, e assim que chamei, ele veio prontamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ele estava ali próximo, estava dentro da sala?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Estava dentro da sala.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Dentro da sala. O senhor poderia nos dizer de forma mais clara por que o sistema atualizou o nível de FE 370 para FL 360, mesmo sem ter certeza da instrução passada à aeronave ou de interferência no controle, ou coisas dessa natureza?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, esse problema é o xis da questão de tudo. É difícil a gente ir explicando e tal, mas o problema para o controlador — e até mesmo o Brigadeiro Bueno numa audiência pública, ele disse que o sistema acabou induzindo o controlador. Esse é o xis da questão. O *software*, ele foi concebido pra que, independente do controlador ter autorizado ou não, no campo, nível de vôo autorizado, já entrava a solicitação independente da autorização. Isso para o controle do tráfego aéreo é suicídio. Inclusive, nós temos várias publicações, e saiu uma norma agora da NTSB junto com o CENIPA, pedindo para modificar esse tipo de procedimento, porque isso daí induz realmente o



controlador. Então, esse é o xis da questão, de onde levou o controlador a acreditar que a aeronave estava nesse 360. É a mudança sem a intervenção do controlador, sem autorização do controlador, para um nível solicitado sem ter sido autorizado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Qual a avaliação que — já estou concluindo os nossos questionamentos, é que fui interrompido aqui de forma muito sábia pelas Sras. e Srs. Deputados, tratando sobre um tema de importância. Qual a avaliação que V.Sa. tem em relação ao *software* utilizado pelo sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Nós temos várias dificuldades devido à quantidade de radares enviando mensagens simultaneamente para um mesmo órgão, criando, vamos dizer assim, um certo descompasso entre um radar em relação ao outro, causando várias duplicações, várias pistas falsas. Então, nós temos... Eu não sou engenheiro para dizer se é o *software* ou não, mas a reclamação que nós recebemos é quanto à questão do tratamento mesmo das pistas enviadas. É a informação radar. E quanto ao *software* na questão do gerenciamento do plano de vôo, nossa maior dificuldade é quando essa mudança do plano de vôo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. conhece *softwares* diferentes do atualmente utilizado no sistema de controle de tráfego aéreo brasileiro?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu tenho feito bastante pesquisa para saber se é comum ter duplicações de pistas, se é comum aparecimento de pistas fantasmas, pistas falsas, principalmente, na Europa. O que me foi dito é que isso só acontece quando tem grandes nevascas na Europa e acumula neve na base da antena radar, criando alguns ecos. Aí o engenheiro vai lá e já limpa. Fora isso, não é comum acontecer essas duplicações e pistas falsas, a criação de pistas falsas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - As 2 últimas perguntas. O sistema de comunicações do CINDACTA I possui redundância ou apresenta falhas, enfim, tem dificuldade de comunicação nesse sistema?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Temos, temos muita dificuldade, mesmo. Hoje, o técnico faz o *check*, vai lá, mexe, melhora, amanhã, passa bem, 3 dias depois volta a ter deficiência. São problemas constantes em



várias freqüências, muitas freqüências mesmo, não só em Brasília, como no Brasil todo. Nós temos muita dificuldade de comunicação. E isso também pode ser comprovado pelos pilotos. Eles que estão lá em cima mesmo, recebendo toda essa dificuldade.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está O.k. A última pergunta. V.Sa. já falou durante a sua explanação, mas eu queria aqui reafirmar essa questão da existência de pontos cegos no espaço aéreo brasileiro.

A primeira pergunta, para reafirmar isso, é se existem de fato esses pontos cegos — que o senhor já explicou ali —, e se isso compromete em alguma medida a segurança do controle do tráfego aéreo brasileiro, se isso representa, de fato, uma ameaça ao sistema de controle do tráfego aéreo brasileiro.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Aquele na área do acidente já foi enviado sinal radar para Brasília. Apesar de não estarmos operando com ele, devido à duplicidade de pistas e pistas falsas, esse já foi enviado para Brasília. Hoje o que nós temos conhecimento é na área de Recife — na parte oeste de Recife tem — e mesmo em áreas com coberturas radares, de repente, uma pista, ela desaparece. O básico, o princípio básico do controle do tráfego aéreo é a comunicação, é o VHF. O radar é uma ferramenta que veio, com o tempo, permitindo que as aeronaves pudessem se aproximar mais uma da outra. Só que hoje é uma ferramenta indispensável. O controlador que a vida toda ...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Indispensável. Hoje o controlador, que praticamente passou a vida dele toda no radar, quando o radar sai, devido até mesmo à falta de treinamento e reciclagem, para ele o comprometimento da segurança fica bastante evidente. Por isso que, aí, nós começamos a diminuir o fluxo de tráfego, diminuir a quantidade de aeronaves por minuto, aumentar o espaçamento, até mesmo pela situação de insegurança.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está O.k. Eu queira agradecer o seu desprendimento nas respostas e, mais uma vez, agradecer a V.Sa. a presença nesta CPI.

O Relator se encontra atendido nos seus questionamentos, Sr. Presidente.
Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos conceder a palavra ao Deputado Geraldo Thadeu, autor do primeiro requerimento aprovado nesta Comissão, pelo prazo de 15 minutos, como autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, senhor depoente, primeiro, gostaria de dizer ao Sr. Primeiro-Sargento Wellington da admiração pela franqueza e pela maneira como está enfrentando esse depoimento.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Obrigado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu não fiquei convencido dessa discussão desse plano de vôo de Juiz de Fora a Manaus, não.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - São José dos Campos.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - A definição melhor que eu vi. É São José dos Campos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Porque passa por Poços de Caldas.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Aliás, se falou muito aqui de minha cidade, Poços de Caldas, que tem uma base de orientação. Eu fiquei mais convencido com a explicação do nosso Presidente e com a do nosso Deputado Eduardo Cunha.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sr. Presidente, eu tenho umas ... até para colocar, para ficar mais fácil para explicar... O senhor me permite?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Acho que é muito importante.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza. É o xis da questão isso aí.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É o xis da questão isso aí. Porque, veja bem, o senhor pode me tirar uma dúvida. Foi pedido um plano de vôo. O piloto solicitou um plano de vôo. E foi dado. O pedido de plano de vôo seria de 37 mil pés até Brasília. E, quando o Deputado Eduardo Cunha diz que, de Brasília a Manaus muda a questão, porque é uma pista dupla, porque tem a ímpar e a par, como foi colocado aqui pelo Brigadeiro...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Kerson. E que haveria mudança de altitude, para 36 mil pés. Isso foi o pedido. E foi autorizado 37 mil pés. Porque isso desmonta tudo. Realmente, 37 mil pés contraria toda essa questão de plano de vôo. Por que o piloto solicitou um plano de vôo que, se tivesse sido obedecido, não teria acontecido o acidente? E por que o coordenador indicou para ele um plano de vôo, mas, chegando em Brasília, não corrigiu, permaneceu em 37 mil pés, e o sistema automaticamente passou pra 36 mil pés e aconteceu a colisão?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Posso responder a V.Exa.?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Claro.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu gostaria até de fazer rapidamente e mostrar como que é, mas só pra ... O plano de vôo, quando ele é solicitado — na verdade, existe plano de vôo apresentado e plano de vôo solicitado, quando ele pede na fonia: *“Olha, me autoriza a isso”*. O plano de vôo apresentado foi apresentado até por uma empresa, não foi nenhum piloto que apresentou, foi uma empresa que foi lá, fez a apresentação do plano de vôo. E o que nós temos informação até é que não houve nenhum *briefing*, o piloto não tinha conhecimento da rota. Essa é uma informação que nós recebemos. Esse plano de vôo apresentado é o que vai para o sistema ser tratado e o que aparece para o controlador de vôo. Até então, nada foi autorizado. Vem para Brasília, no caso, se fosse para Recife iria lá para...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Solicitado, não autorizado ainda?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, por enquanto, apresentado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Apresentado e não autorizado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não autorizado. Então, eu vou decolar agora. Eu faço um plano de vôo e apresento à sala de tráfego, a sala de informação aeronáutica.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Esse, o operador da sala de informação aeronáutica de São José dos Campos vai pegar esse plano de vôo e vai encaminhar para Brasília. Vai chegar numa sala de tratamento de plano de vôo em Brasília, onde o controlador lá vai inserir. Na verdade, ele não é o



controlador, ele é um controlador, porém, ele está afastado da função dele, o tratamento dele naquela sala de plano de vôo é inserir os dados no sistema. Até então, o plano de vôo não foi autorizado. Esse plano de vôo ele vai entrar na tela do controlador, que vai realmente autorizar de acordo com a solicitação do piloto.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Do centro de controle. Não, não. São José dos Campos liga para Brasília. Aí *November* vai chamar a torre, a torre de controle. A Torre São José autoriza o nível 370 para Manaus.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Aí, não sei realmente como está, e estou dando uma explicação assim...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A torre São José dos Campos vai entrar em contato com Brasília. E Brasília vai dar autorização. Qual foi a solicitação do piloto lá? 370. Aí Brasília autorizou: *"Está autorizado seu plano de vôo 370"*. Foi essa a autorização feita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Brasília passou para São José dos Campos

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. E São José passou para ...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Trezentos e setenta. Com o nível de vôo autorizado, plano de vôo autorizado, 370.E, aí, vem o que o Deputado falou da questão da autorização, que poderia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Até Manaus.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Até Manaus. Trezentos e setenta até Manaus. Então, naquela solicitação, existe uma diferença entre plano de vôo apresentado e plano de vôo solicitado. O solicitado, então, foi 370, e o autorizado foi o 370. Chegando em Brasília... Eles sabem da vigilância e radar — e o Sr. Relator até falou muito bem, a vigilância radar, a navegação e a responsabilidade...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Chegando em Brasília, às 18h51min daquele tempo lá, o piloto do Legacy falou: “*Brasília, November, 600 x-ray lima*”. — Quer dizer, 600, ele deve ter dito *six hundred*, não é? — “*Nível de vôo: 370. Boa-tarde*”. Aí a ACC aqui de Brasília responde — está lá na degravação: “*November 600 x-ray lima*”; “*Acione sua identidade*”; “*Sob vigilância radar*”. Aí, o piloto: “*Entendido*”.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Certo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Quer dizer, o piloto recebeu autorização para sair de São José dos Campos e ir para Manaus na 370, chegou em Brasília, se comunicou com o controlador de Brasília. E o controlador confirmou: “*Está tudo bem*”. Ele continuou no 370.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não pediu. É automático.

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

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Aí é que está: por que o sistema mudou para 36 mil pés?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Aí que é o problema de *software*, Deputado. Esse é o problema.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não, não, Excelência. Mas aí é que vem a questão do 37 para o 360.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Aí o senhor considera que foi um erro, quando foi solicitado o plano de vôo em São José dos Campos e entrou aqui como pedido, e ele já foi registrado como plano de vôo. Não foi isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Ele foi...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Já foi registrado como plano de vôo. Tanto é que o equipamento mudou para 36 mil pés.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Só que existe plano de vôo apresentado e plano de vôo autorizado. E passa a valer aquele que foi autorizado naquele momento. O que foi autorizado foi 370.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Foi autorizado 370, e aqui no sistema constou 360.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Mas só que ele não foi autorizado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Que erro é esse?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Que não foi autorizado ele descer para o 360. Aquele nível 360 que apareceu no sistema... o que apareceu no nível 360 como no sistema é autorizado. Só que ele não tinha sido autorizado. O sistema jogou aquele 360 já como sendo autorizado.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E não tinha sido autorizado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não tinha sido autorizado. Eu poderia até mostrar rapidamente, porque fica mais fácil.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas aí vou perder meu tempo. Não, dá para ver que houve erro.

Veja, reconheço sua posição, respeito, o senhor é Presidente da Associação dos Controladores, mas o senhor está aqui numa situação de depoente. E, até então, tem-se chegado à conclusão de que houve falha dos pilotos e dos controladores, ao mesmo tempo. Agora, o senhor coloca que é a questão do *software*. Agora, é mais uma questão. Até agora, para nós, é novidade essa questão.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Entendemos perfeitamente o processo que está ocorrendo com os controladores de vôo, questões como carga horária, salário, diversos níveis de contratação e tudo mais. Mas estamos aqui para saber a verdade.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Claro que esta CPI vai responsabilizar alguém. Aqueles que tiveram problema, vão ser responsabilizados. Não é verdade?

Agora, quero dizer ao senhor que este acidente do Boeing com o Legacy deflagrou as condições de trabalhos já conhecidas pelo Comando da Aeronáutica — segundo o Sr. Jorge Botelho, desde 1986 —, mas até então desconhecidas pela sociedade. O senhor confirma isso? Quer dizer, todas essas dificuldades, salário,



carga de trabalho, diferença entre militar e civil, já vêm de longo tempo, e a sociedade não tinha conhecimento dela?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, foi como eu fiz a apresentação dos antecedentes mesmo da crise que já haviam. E tenho tudo relatado que os problemas aconteciam mesmo antes. Na minha apresentação, falei sobre isso, que os problemas não surgiram a partir de agora. Nós tínhamos já atrasos. Claro que eles se intensificaram mais devido àquela série de conjunturas de que eu falei. Mas os problemas já aconteciam e eram do conhecimento do Comando, sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - A respeito dos alertas feitos pelos controladores, através de relatórios de peritos. Consta aqui que, entre setembro e novembro de 2006, foram elaborados 150 relatórios de peritos. Anterior a essa data, qual o volume de relatórios elaborados alertando para os problemas que o sistema estava oferecendo? O senhor tem idéia?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Eu não tenho esse levantamento para dizer a V.Exa. O CENIPA, acho — acho não —, ele é o órgão que pode dar realmente essa informação para V.Exa.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E aqui o Coronel Rufino disse que essa questão de pista dupla, de sombras, que isso aparece comumente nos radares e que dura muito pouco tempo — 10, 15, 20 segundos —, e que os controladores estão acostumados e sabem identificar perfeitamente que isso é comum. É verdade?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu vou dar um exemplo para V.Exa. do que aconteceu nesta semana. Um controlador estava em um outro setor, uma aeronave, e, de repente, apareceu uma pista na mesma altitude. Ele pegou e tomou a atitude de retirar essa aeronave o mais rápido possível para evitar uma colisão. E logo depois — 10, 15 segundos é muita coisa, se tiver proa a proa no mesmo nível e aparecer do nada. E o controlador teve essa iniciativa e tirou, e, aí, o piloto falou: *“Mas eu não estou tendo contato visual, não está pegando nada no meu TCAS, eu não sei o que está acontecendo aqui”*. Aí, o controlador informou: *“Tem um tráfego na posição tal, tal.”* E o mesmo piloto falou: *“Não, Brasília, isso é uma pista falsa, porque de repente ela sumiu”*. Então, é comum.



O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - É comum?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É comum.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Sargento Wellington, o senhor deu a declaração de *"que o dia 30 de março seja lembrado como um grito de socorro dos controladores de tráfego aéreo, e não como uma simples rebelião de militares. Pedimos perdão à sociedade brasileira e paz para voltarmos a executar com maestria o nosso trabalho"*.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Geraldo Thadeu, V.Exa. dispõe de mais um minuto apenas.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu cumprirei, Sr. Presidente.

Eu gostaria de saber do senhor se com todos esses planos que o senhor colocou aí vai voltar a sociedade brasileira a ter tranquilidade para voar.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu não entendi a pergunta. Como assim, esse plano?

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Com o plano que o senhor colocou de projetos, de execução, de desmilitarização, de mudanças completamente, de contratação de novos... a questão salarial, nós vamos ter tranquilidade para voar nesse País?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu acredito que a mudança de gestão não significa que hoje vai passar para uma agência civil e que todos os problemas vão ser resolvidos. Vai ter de ser feito um choque de gestão mesmo, e de investimentos. E, dessa forma, como é o mundo todo estruturado, acredito que sim.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - E quanto tempo levaria para acontecer isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Como nós propusemos nesse... a curto prazo, o que precisamos é de um encaminhamento. Vai sair? Vamos fazer? Em um ano, a gente acredita que aquele primeiro momento... acreditamos que possa já vir a acontecer. E, depois, como a ANAC está sendo feita em 5 anos, essa transição, nós acreditamos que é possível.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - A última pergunta, Sr. Presidente.

O senhor disse que tem hora que o tráfego aéreo é tão intenso, com a questão de conexão que nós temos hoje do sistema de conexão das grandes



empresas aéreas, que todo mundo quer posar e todo mundo quer decolar. E realmente Brasília, Congonhas, São Paulo, Belo Horizonte, Campinas, são os principais centros de conexão. E quando nós temos, por exemplo, tempo fechado no Sul ou chuva intensa em algum ponto do País, há um problema nessas conexões, e aí vira um inferno, acaba todo o processo de controle. O senhor concorda com isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Concordo.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Muito obrigado.

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

O próximo orador será o Deputado Vanderlei Macris, por ser o autor do segundo requerimento aprovado. Com a palavra S.Exa. por 15 minutos.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Primeiro, gostaria de cumprimentar o Sargento Wellington pela consistência do seu depoimento. Eu diria, como membro desta Comissão de investigação, que foi um dos mais importantes até agora realizados, senti segurança nas suas palavras e me inspirou credibilidade. Eu queria, primeiro, deixar esse depoimento e até com a sensação de que o senhor tem realmente liderança na área que comanda na sua associação, até pela presença dos seus colegas todos aqui hoje para lhe dar esse respaldo moral.

Pois bem, interessa-nos muito a continuação, a continuidade, eu diria, dessa troca de informações da Comissão com V.Sa.

E a primeira pergunta minha é se o senhor se disporia a voltar novamente se fosse necessário.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza. Eu tenho toda a vontade de querer explicar para os Deputados. Realmente, é difícil assim para a gente mostrar... Eu não tenho intenção nenhuma de mascarar nenhum problema. Eu quero realmente explicar. Se eu puder sentar com V.Exa. depois e explicar realmente o que é, pegar o manual, mostrar tudo o que está previsto mesmo, eu tenho toda a vontade.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Então, há disposição de sua parte de voltar novamente se houver necessidade.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Eu queria entrar aqui em uma questão que para mim é muito importante. Já foi parte de perguntas anteriores a



outros colegas seus de farda que aqui estiveram. Num ponto específico do acidente, nós tivemos quase 60 minutos sem contato da torre, ou melhor, sem contato com a aeronave Legacy. Num determinado momento — isso dito na realização do relatório da Polícia Federal pelo delegado —, num depoimento de controlador, foi dito o seguinte: *“O controlador percebeu que a aeronave Legacy não estava com as informações completas no radar e considerou tal fato normal”*. Quer dizer, ele olhou lá e considerou o fato normal.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas quem... Isso é do delegado, não é?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa pergunta já fiz aos demais, e eu queria saber sua opinião. O que é normal dentro desse processo de averiguação dos movimentos das aeronaves no radar? O que é esse fato normal: é um fato habitual, um fato natural, está segundo as normas? Essa é uma primeira pergunta sobre a qual eu gostaria de ouvi-lo, por favor.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, só confirmando, isso é do depoimento com o Delegado Sayão, é isso?

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, fica difícil assim, porque a interpretação é pessoal, não é? Normal, para mim pode ser até diferente, não é? Normal é que não tem nada que chame a atenção para ele, nada anormal.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Ele estaria olhando lá, achando que era um fato absolutamente normal.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ou, de repente, algo normal, mesmo não sendo, por acontecer tantas vezes, se torna corriqueiro.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso. Aí é que eu queria dizer. Quer dizer, é normal a ocorrência de falhas de comunicação, de localização, nos radares, no CINDACTA I e CINDACTA IV?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso acontece muito. Muito bem. Obrigado pela sua resposta afirmativa e precisa.

Bom, dando seguimento a isso, eu queria dizer... A sua manifestação foi clara no seguinte sentido: nós temos lá, contando um pouco o histórico, aeronaves



ultrapassadas, obsoletas — palavras suas, não é? —, que é um problema de questão estrutural, não é verdade? E, dito isso, juntando com algumas informações que tenho, porque também já fiz a pergunta anteriormente, em algumas áreas de controle, como, por exemplo, lá, quando foi instalado o programa SIVAM, nós tivemos diminuição de investimentos na área de manutenção: 5 milhões em 2004, 4 milhões em 2005, 1,5 milhão em 2006, 2,5 milhões em 2007. Juntando essas informações aqui, mais as que o senhor trouxe, o senhor estaria convencido de que realmente, ao longo dos anos, especialmente nesse processo de aumento de demanda no sistema aéreo brasileiro, nós tivemos uma falta de investimentos no setor de tráfego aéreo e de segurança no sistema de tráfego aéreo? É seu conceito esse?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É difícil falar assim na parte de quanto que recebeu, de quanto que precisou...

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não, não. Não estou perguntando. Estou dizendo, pela sua experiência...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, faltou investimento.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - ... pelos seus 20 anos de experiência, quer dizer, sentindo o aumento da demanda — 30% nos últimos 3 anos, tráfego aéreo se intensificando —, na sua concepção de conhecedor do sistema, houve, de alguma maneira, falta de investimentos para que pudesse o sistema acompanhar essa demanda, aumentando ano a ano?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Como controlador de vôo, eu posso lhe dizer que os setores — porque não aumentaram a quantidade de setores — ficaram sempre os mesmos. Então, não houve investimento no sentido de... Na verdade, não houve uma previsão, um preparo para poder absorver o crescimento da aviação. Isso não houve.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Do ponto de vista do *software*, o senhor disse aqui, numa entrevista em abril ao jornal *Folha de S. Paulo*, o seguinte: “*Na questão do software ainda acontece a mudança automática dos níveis de vôo. É preciso um novo software*”. Temos informações que teria ou sido modificado, ou sido parte de um processo de aprimoramento o *software* que hoje está em funcionamento. É do seu conhecimento? O senhor confirma essa



informação? Esse *software* precisou de mudança, passou por mudanças? Qual a sua opinião sobre isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A informação que eu tenho é que foi solicitada junto ao DCEA essa modificação, mas que, no momento, ainda não foi feita essa modificação.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Até hoje não foi feita, depois do acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não foi feita. Até hoje ainda continua como era antes.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor considera, pelos problemas que aconteceram especialmente no momento do acidente, quando ali se estava constando a altitude da aeronave, mudança automática para 36 mil pés — é isso? —, que o controlador de vôo se equivocou, ou melhor, ele foi induzido a erro, quando viu isso, uma vez que o *software* atualizou automaticamente essa...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu queria só deixar bem claro que, se fosse o entendimento de que o sistema avisa o controlador para mudar, estaria correto, o controlador não viu. Mas não é um aviso para o controlador mudar. Aquele campo é nível de vôo autorizado pelo controlador. Então, aquilo ali acabou até mesmo... — e vou usar as palavras do Comandante Bueno, numa audiência — *“o equipamento acabou induzindo o controlador”*.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Quer dizer, o equipamento induziu o controlador a erro. *“Quem vê não controla e quem controla não vê,”* palavras suas. Duplicação de pistas, falhas de frequência, queda do sistema, falhas de visualização de radar, inoperâncias de auxílio à navegação, tudo isso, na sua concepção, é considerado falha de atualização do sistema e do *software*?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, uma parte bastante técnica assim, no sentido de que para mim é falta, não sei o porquê que chegou nesse ponto, mas é até mesmo a falta de condições de trabalho. Quando nós falamos em condições de trabalho, muitos estavam pensando que nós não tínhamos uma sala de estar, que nós não tínhamos um ambiente limpo. Claro que nós temos. Mas isso para nós acaba caracterizando a falta de condições de trabalho.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Falta de condições de trabalho, na minha opinião, é falta de investimento, falta de preocupação com o sistema de segurança e de tráfego aéreo. Temos aeroportos onde o investimento definido pelo Governo foi utilizado em equipamento sofisticado de *aeroshoppings* e, ao lado, pistas esburacadas, falta de atualização de equipamentos e uma série de coisas na segurança de vôo. Então, fica muito claro que se trata de prioridade de governo. E temos informações, Sargento Wellington — e estamos esperando as informações oficiais do Tribunal de Contas, mas já as temos extra-oficialmente —, que nos últimos 3 anos houve falta de repasse por contingenciamento de recurso da Aeronáutica para atualizar todo esse sistema.

Essas perguntas que fiz foram importantes dentro dessa linha.

Agradeço a V.Sa. e passo o restante do tempo que me foi destinado ao Deputado Gustavo Fruet.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Deputado dispõe de 5 minutos.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Objetivamente, quero ressaltar a importância do seu depoimento, que vai servir de referência para o depoimento de quinta-feira. E não se trata de permitir que se demonize a instituição e, muito menos, os controladores, pelo profissionalismo, pela responsabilidade e pelas informações hoje prestadas. Muitas sugestões podem ser incorporadas e serão objeto de investigação até o final.

Farei 4 perguntas objetivas. Há escassez de controladores. Pelos dados disponíveis no próprio *site* da FAB, nos últimos anos, houve considerável saída de controladores, muitos ainda em fase produtiva, e houve o ingresso restrito de controladores. Em razão dessa escassez, os controladores são submetidos a conselhos, inclusive ao Conselho Operacional. O senhor é instrutor. Há notícia, dados de que alguns desses controladores que foram submetidos aos conselhos acabaram tendo a sua aprovação em razão da necessidade de ter controladores de operação, mesmo com questionamento quanto à qualificação. Se isso procede, que atas a CPI pode solicitar para ter acesso a essas informações?

A segunda pergunta é em razão da sua afirmação de que o Governo os abandonou. O Governo assumiu com os controladores o compromisso de



desmilitarizar o controle de tráfego aéreo? O Governo assumiu com os controladores o compromisso de não haver punições pela paralisação no setor? O Governo assumiu com os controladores o compromisso do aumento salarial? E quando se fala em Governo, quais foram as autoridades que falaram com o senhor e com a associação nesse período?

Desculpe-me essa objetividade, mas a impressão que fica hoje é que o senhor está numa situação de matar ou morrer. Diante do que está em jogo para o futuro do setor... Sempre lembrando que não queremos demonizar de forma alguma a instituição pelo respeito, e o senhor fez muito bem em fazer essa ressalva. Não queremos aqui apontar culpados ou vilões pelo que aconteceu no sistema após o acidente.

A questão do acidente está tendo seu caminho natural tanto na Polícia, como no Ministério Público e nos órgãos de investigação da Aeronáutica.

A terceira pergunta, e aqui mais específica: na sua avaliação da existência de um sistema do qual participam a INFRAERO, a ANAC, o Ministério da Defesa, a Aeronáutica, há falta de harmonia no setor? A ANAC permitiu novos vôos sem que houvesse a correspondente infra-estrutura — se for possível, na sua resposta — aeroportuária ou, pelo menos, de profissionais, de capital humano para trabalhar no setor?

E, por fim: se for possível, pode ser posteriormente, até em razão do que colocou o Deputado Macris, na sua disposição em colaborar com a CPI no decorrer das discussões, quais seriam as propostas de mudança para formação do controlador de vôo? O senhor apresentou sugestões muito objetivas que servirão de referência para o Relator. Evidentemente, se isso vai ser acatado ou não é uma outra discussão, mas, objetivamente, V.Sa. deu uma contribuição muito importante para o debate.

Esse é o questionamento, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marco Maia) - V.Sa. tem 2 minutos para responder.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Tudo bem. Quanto ao conselho operacional para habilitação de outras, na época da crise — de outros, vamos dizer assim, de operadores que não estavam devidamente habilitados ou que



não cumpriram a carga horária que era prevista —, na época da crise, nós tivemos casos, sim, até de diminuição da carga horária para poder acelerar, para poder — e na crise que eu digo, é assim no auge mesmo, em dezembro e janeiro —, para poder acelerar a formação dos controladores. Quanto ao Governo, do compromisso firmado, o que se tem é a palavra do Ministro, que foi o Paulo Bernardo, de que iria ser feito esse compromisso junto aos controladores. A questão de falta de harmonia, a ANAC vai completar 2 anos agora, ela tem somente um ano. Então, apesar de o Presidente da ANAC ter nos chamado de Bin Laden, acho que a ANAC ainda está aprendendo muito. A transição mesmo estava prevista em 5 anos. E vai completar agora o segundo ano a ANAC. O grande problema era a concessão de horário, que nós chamamos de HOTRAN, a concessão para decolagem, para operar em determinados aeroportos. Hoje a gente vê que praticamente todas as aeronaves da TAM e da Gol passam por São Paulo, por Congonhas. Então, foi feita uma concessão. Então, tem de ter uma certa coordenação entre controle de tráfego aéreo e concessão de horários. Não se pode ficar concedendo sem saber se o controle de tráfego aéreo tem condições de absorver esse tráfego aéreo. Só que, para poder absorver, nós temos de ter condições de mudar a estrutura de como está organizado o tráfego aéreo, a questão de setorização para poder absorver até mais tráfegos. No caso da proposta de formação, é o que na maioria dos países é utilizado: um curso superior de curta duração de controle de tráfego aéreo. Essa é uma proposta que nós temos, onde se bate mais a formação técnica. Como eu fiz 2 anos de Escola Militar, mas lá sempre era dito que você é primeiro militar, primeiro a formação militar, depois a técnica. Então, a proposta é um curso de formação de nível superior de curta duração.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marco Maia) - Muito bem. Com a palavra, por 15 minutos, o Deputado José Carlos Araújo, autor do terceiro requerimento aprovado.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Sargento Wellington Andrade Rodrigues, primeiro, eu queria agradecer ao Comando da Aeronáutica por ter atendido à nossa convocação. E a sua vinda aqui hoje, sem dúvida nenhuma, é muito esclarecedora.



Eu ouvi um relato aqui, tinha algumas perguntas já elaboradas, mas são coisas ainda não esclarecidas para mim. O plano de vôo foi feito em São José, de 37 para depois mudar para 36. E o senhor disse que foram autorizados 37 mil pés até Manaus. Quando chegou a Brasília, a aeronave se comunicou dizendo que estava a 37 mil pés.

Há uma integração entre as 2 torres? Quando foi feito o plano de vôo, se sabia que o plano de vôo... Alguém tinha comunicação? Pelo o que eu senti, sim, porque o plano de vôo era 37, depois 36 mil pés. Por que, quando chegou a Brasília, quando a aeronave entrou em contato, o controlador que estava na tela não checou e não comunicou que ele teria de estar a 36 mil pés?

E, segundo: o Legacy desligou o *transponder*, mas a Gol também tinha *transponder*. Então, se sabia que estava na mesma rota, os senhores tinham conhecimento, os controladores, a sala de controle tinha conhecimento de que o plano de vôo aprovado era de 37 mil pés, depois 36. E Manaus também tinha. Estava na tela de Manaus os 37 mil pés em que a Gol estava, e o outro avião vinha. Por que não houve uma integração entre Brasília e Manaus para detectar isso com antecedência?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Excelência, eu... quanto ao que o controlador deveria ter feito lá, o que ele pensou, para mim, fica difícil responder. Quanto ao bloqueio de Brasília, realmente em Brasília, o que ele viu, o que ele pensou... Agora, quanto a Manaus, eu posso dizer para o senhor que o controlador recebe o plano de vôo com 20 minutos de antecedência. Então, quando a aeronave, o Legacy, passou em Brasília, ainda não havia conhecimento da Gol, o Centro de Controle de Brasília ainda não tinha conhecimento. O plano de vôo que Brasília recebe de Manaus vem em 20 minutos para entrar na área. Durante esses 20 minutos, o controlador de Manaus tem 15 minutos para alertar. Só que nesses 15 minutos a aeronave já havia progredido, já estava configurado o nível 360 para o controlador, quando ele tomou conhecimento do Gol no 370. E, como eu disse anteriormente, para o controlador, ele tinha a certeza de que estava no 360. Como ele interpretou o dado que estava sendo informado para ele, ele não sentiu a necessidade de tirar o 37. Agora no bloqueio ali, eu realmente não posso afirmar o que ele pensou.



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - V.Sa. estava em serviço no dia em que ocorreu o acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Estava no controle de aeronaves?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Pelo que eu vi, não. Fazia supervisão?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Que função exercia naquele momento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Instrutor em um setor separado, em outra área de controle.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor não estava na mesma sala?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, na mesma sala, porém, no setor de Cuiabá.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Pode descrever a circunstância em que ocorreu o acidente? Quem primeiro detectou a falha e o conseqüente acidente? Como se processaram as comunicações internas e as providências decorrentes, depois que se detectou o acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Como eu estava dizendo, na área em que eu estava dando a instrução... Como a mensagem em emergência 121.5 todas as aeronaves recebem, então eu recebi. Todas as aeronaves e todos os setores que estão trabalhando naquele momento recebem essa informação, que é uma mensagem numa frequência aberta, a frequência de emergência. Assim que recebeu a mensagem de que o Legacy estava fazendo um pouso forçado, foi passado para o supervisor. O supervisor encaminhou para Manaus, e Manaus resolveu o problema lá, falando: *“Está comigo, ele já entrou em contato comigo”* — o Legacy. Só que aí que começou o problema no outro setor. *“Onde está a Gol? Cadê a Gol?”*



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Quem estava com o Gol nesse momento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Os outros... Não, ainda estava com Manaus, ainda com Manaus.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Então, Manaus passou a ter o controle. Teoricamente, teria o controle dos 2.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, sim, sim. Só que com o passar do tempo, o Gol não chamou. Aí que os controladores ficaram: *"Poxa, cadê o Gol? Até agora não me chamou. Nada."* E foi progredindo. Aí, quando o Legacy pousou em Manaus, não, em Cachimbo, que ele informou que fez uma descida de emergência e que poderia ter batido em alguma coisa, colidido em alguma coisa no ar, foi aí que a ficha começou a cair para o pessoal. Nessa hora eu pedi rendição, eu falei: "Não. Vou interromper a instrução para poder ajudar, para saber, para a gente tentar localizar". Eu tenho curso de busca e salvamento. Eu falei: "Vamos ajudar". Eu corri para o SALVAERO, lá embaixo, para a gente tentar localizar o Gol. Com o tempo, a informação não vai chegando, e depois que... Já saiu até mesmo na televisão e tudo do desaparecimento do Gol, a gente aguardando algum contato. E aí que já foi caracterizando um acidente, que só foi comprovado mesmo... Até então, a gente trata como uma aeronave extraviada, ela estava extraviada, não se tem a certeza do que aconteceu. Depois que o serviço de busca e salvamento chegou ao local e comprovou é que nós tivemos a certeza.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor, no seu relato, apontou várias falhas: queda do sistema em Curitiba; queda de raio em Campo Grande, várias falhas. E essa coisa parece que já vinha de algum tempo. O senhor não acha que, como Presidente de uma associação, essa coisa já devia ter sido comunicada aos seus superiores — não sei se foram —, mas de alguma forma essas informações tinham de ser vazadas, e vazariam, porque todos os controladores de vôo tinham consciência do que estava acontecendo, já que viam esse problema todo desde 2000, 2002. E essa coisa ficou em silêncio esse tempo inteiro e só agora, depois do acidente, é que vem à tona? Como o senhor explica isso?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - V.Exa. há de concordar comigo em que tudo o que eu estava apresentando é questão da estrutura hierarquizada em que nós vivemos também. Então, nós levamos para a autoridade de competência, para quem tem competência para resolver isso.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas aí tudo bem. Havia controladores militares e civis. Não vazou nem para o civil nem para o militar.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, mas o controlador civil hoje em dia... Se o senhor for lá no Centro de Controle em Brasília, são 4 controladores civis.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sim, mas conversa de mais de 2 é comício. Então, estranho que essa coisa não tenha vazado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, nós comunicamos a quem de competência, nós mostramos aqui na *Carta de Brasília*, inclusive, as áreas em que havia deficiências. Nós temos todas as deficiências registradas da entrega e comunicação que nós fizemos.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O relatório preliminar feito pela Aeronáutica aponta uma conjugação de fatores que contribuíram para o acidente do jato Legacy e o avião da Gol. O senhor concorda com esse relatório, com o que o senhor ouviu do relatório?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É do CENIPA que o senhor está falando?

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sim, foi apresentado aqui. O Coronel Rufino esteve aqui, apresentou um relatório preliminar. O senhor deve ter visto.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O senhor concorda com o que foi colocado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu sou membro do Serviço de Proteção ao Vôo. Como tal, eu sigo a filosofia da investigação e prevenção de acidente aeronáutico, onde não há culpados e, sim, fatores contribuintes. Eu não vou dizer que não concordo, é um relatório preliminar, ele não terminou. Então, nós



precisamos... A cada momento pode vir a aparecer um indício, um outro fator contribuinte que possa vir a mudar tudo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas eu estou falando no preliminar, no que foi dito preliminarmente, ao que o senhor assistiu. Estou perguntando sobre esse que o senhor viu preliminarmente.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com alguns pontos eu concordo. Em pouquíssimos pontos há alguma divergência, mas...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Quais são esses pontos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Na questão da detecção radar, de que não havia cobertura. Naquela área, realmente não havia cobertura radar, tanto que mostra que a aeronave, quando ela chega, perde a visualização no radar Brasília. Quem está vendo é Manaus, mas quem está controlando não está vendo. Então, aquelas visualizações que foram mostradas eram ou da Defesa Aérea ou de Manaus.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas isso não é ponto cego. O senhor afirmou nesse instante que nessa área não há ponto cego.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Hoje. No dia do acidente, havia. Hoje. Em janeiro foi corrigido. No dia do acidente, havia. Isso que eu expliquei na apresentação, que no dia do acidente naquela área não havia visualização radar. Havia, sim, uma área sem visualização no dia do acidente. Isso foi corrigido em janeiro de 2007.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Considerando as inúmeras tentativas infrutíferas de comunicação entre o Centro de Controle de Brasília e o jato Legacy, e vice-versa, posso concluir que houve uma falha de comunicação no sistema?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, houve uma falha de comunicações. Agora, do sistema, tem de ser investigado para saber de quem foi a falha: do Centro de Controle, do Legacy ou dos dois. Que houve uma falha, houve, de comunicações.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Não existe uma faixa, no rádio de comunicação, para emergência? Existe. Quando a gente viaja, sempre vê. A torre sempre dá 2 faixas de comunicação como alternativa e tem uma terceira, que



é de emergência. Na hora em que se tentou comunicar com o Legacy, por que não se usou essa terceira faixa?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso, a de emergência fica ligada, mas o piloto está com uma única frequência selecionada. O controlador tem várias. Não adianta eu chamá-lo em outra frequência, se ele não tiver selecionado, ele não vai ouvir. De emergência, dependendo da instalação do sítio, ele pode vir a ouvir. Eu não...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Foi tentado por essa?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, a de emergência fica ali, aberta sempre. O controlador vai lá e clica. Eu não sei se foi tentado. Mas não significa que ele, chamando na emergência, o controlador vá receber. Quem vai receber são as aeronaves que estão em volta.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sim. E pergunto: nenhuma aeronave que estava nessa região ouviu o chamamento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não sei. Não posso ...Eu não estava...

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Mas não aparece nas telas?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas eu não fiz o chamado... A informação que eu tenho é que ninguém... Somente lá próximo a Cachimbo é que foi um Trip, um TAM e mais uma outra aeronave que esqueci agora... Polar, a Polar ouviu. Mas isso foi o chamamento, a transmissão do Legacy.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Como o senhor explica o retorno à normalidade nos dias de hoje? Está normal, não está?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, é como eu disse na apresentação, a postura do controlador não mudou em nada. Hoje estamos com mais controladores, mas chegam determinados horários, que nem daqui a pouco, e vai começar a haver restrição de tráfego para a chegada na Terminal São Paulo, devido ao acúmulo de tráfego, devido à falta de operadores para fazer um desagrupamento mais efetivo, e também pelo setor não estar comportando a quantidade de aeronaves, tanto que os atrasos acontecem. Se alguém está voando, de repente, neste horário, está tendo atraso de uma hora, de uma hora e meia ou até mais. Só que não está tão crítico quanto antigamente, quanto anteriormente.



O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Então, pelo que o senhor relata, hoje é um risco nós viajarmos de avião?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu não sou alarmista. Nunca gostei desse jogar: é um risco, não voe. De forma alguma. O que eu deixo bem claro é que existem fatores contribuintes que estressam tanto controladores quanto pilotos. As tripulações também estão muito estressadas. E todos esses daí são fatores contribuintes. Mas eu não gosto de fazer nenhum tipo de alarmismo.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Então, pelo o que o senhor diz aí, o fato de a ANAC...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Um minuto para V.Exa.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - O fato de a ANAC ter autorizado a 2 empresas esses vôos constantes para São Paulo, via Congonhas, fez com que o Aeroporto de Congonhas ficasse saturado e isso vem trazendo riscos para a aviação? O fato de se ter concentrado em Congonhas, em São Paulo — todos esses vôos que vêm do Nordeste têm de passar por São Paulo —, isso é um fator que está contribuindo para o risco da aviação no Brasil?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Contribui, a partir do momento em que o aeroporto não consegue absorver, e o controlador é obrigado a manter a aeronave em espera, em órbita, em vôo. Qualquer aeronave em órbita já requer maior atenção do controlador. Então, isso daí pode vir a contribuir, a partir do momento em que as aeronaves estão esperando para poder pousar.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, cumpro à risca o horário. Obrigado.

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

Com a palavra agora o Deputado Vic Pires Franco, último autor de requerimento de hoje à tarde.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sargento Wellington, em primeiro lugar quero parabenizá-lo e dizer que eu estive num vôo menos de 2 semanas atrás, e o comandante veio conversar comigo e disse realmente que os controladores de vôo são verdadeiros anjos da guarda da aviação. E não vou usar o termo que o comandante usou para o Presidente da ANAC, vou só repetir: que o comandante da ANAC era um verdadeiro bandido em dizer que os senhores eram os Bin Ladens da



aviação civil. Estou apenas reproduzindo o que o comandante falou. Existe um relatório que é tipo livro de ocorrência, Sargento, do que acontece lá dentro no local onde os senhores trabalham. O senhor está sob juramento, e eu vou lhe perguntar: há 2 semanas, uma aeronave Airbus e um Boeing, com passageiros a bordo, chegaram quase que a tirar tinta uma da outra? O senhor entendeu a minha pergunta?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Há 2 semanas, mais ou menos, 2 aeronaves grandes, com passageiros, um Airbus e um Boeing, aqui perto de Brasília — o senhor vai dizer —, elas chegaram quase que a tirar tinta uma da outra? É verdade? O senhor pode me dizer isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, aconteceu. Eu só não tenho assim com maior precisão o tipo da aeronave, eu não sei se eram um Airbus e um Boeing ou se eram 2 Boeings...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com passageiros a bordo?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com passageiros. Isso aconteceu uns 15 dias atrás.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com risco de acontecer um acidente exatamente igual ao que aconteceu no dia 29 de setembro ou mais grave até, porque eram 2 aeronaves grandes, com passageiros a bordo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É. A informação que eu tive é que realmente passaram muito próximas uma da outra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tirando tinta.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, passando bem próximas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu tenho uma outra pergunta também...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa informação, Deputado Vic, o senhor tem de onde essa informação?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o senhor desconte o tempo, por favor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Como estamos aqui...



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É porque eu sou bem informado. Eu sou jornalista também, além de Deputado. Mas eu lhe passo a informação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É importante termos a informação para podermos anexá-la inclusive aos autos do processo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas ele acabou de confirmar. É importante, é importante, mas eu tenho também uma outra, já que ele também está sob juramento, que em Curitiba aconteceu a mesma coisa pouco tempo atrás.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não tenho informação. De Curitiba, não tenho informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não tem informação. Em Curitiba, 2 aeronaves grandes também chegaram a não digo tirar tinta uma da outra, mas alguma coisa parecida. O senhor não sabe?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não tenho essa informação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas essa primeira aqui o senhor tem, e tem como passar as informações para nós. O senhor prefere passar as informações agora ou...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. Eu preferia que fossem requisitadas para a Força Aérea, que é o órgão acima do centro de investigação.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Relator, já é com o senhor isso, não é? Não quer, não?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não houve relatório de incidente com esse caso?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não quer, não, Relator?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Nós requeremos as cópias dos relatórios de incidentes.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero saber inclusive da onde o senhor tirou essas informações, que o senhor deve ter o documento na mão, já pode de antemão nos informar isso.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como jornalista, eu aprendi nos meus 30 anos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor não está aqui como jornalista, o senhor está aqui como Deputado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Se eu estou como Deputado, é pior ainda, aí é que eu não tenho de falar mesmo. Aí é que eu não tenho de falar mesmo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aí é que o senhor não devia falar sem ter a informação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas eu estou apenas para ajudar. Mas, olha, eu quero que desconte o meu tempo, porque o senhor é rigoroso comigo, tem sido de um rigor tamanho comigo. Então, por favor, o meu tempo o senhor desconte aí porque...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com todos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Comigo principalmente.

O senhor já disse que existem na Força Aérea alguns controladores de vôo que fazem bicos como taxistas, enfim, exercendo outras funções. O senhor já afirmou isso aqui. Da formação da língua inglesa, o senhor também ainda falou... A sua formação na língua inglesa, o senhor foi formado pela Aeronáutica, o curso que o senhor tem foi a Aeronáutica que pagou para o senhor, ou o senhor fez esse curso por conta própria, enfim, todos aqui são controladores de vôo, e gostaria de saber se eles tiveram esse aprendizado através da Aeronáutica. O senhor podia me responder?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Na escola de especialistas, na formação da Aeronáutica, nós temos o inglês básico, porque não é nem exigência mesmo já entrar com nível de inglês. Então, nós começamos com o inglês básico na escola da Aeronáutica. Quando nós chegamos, nós fazemos laboratórios aqui mesmo, mas é algo assim bastante...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bem básico.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É básico.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - *What's your name? My name is 12345?*



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - E existem na Universidade da Força Aérea cursos regulares de inglês, mas a quantidade de vagas é bastante restrita, é em torno assim de 5 a 10 por ano para cada controlador, daqui de Brasília, do CINDACTA, para poder ir fazer esse curso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - E hoje o CINDACTA — não sei se é o Comando da Aeronáutica — fez um convênio com a Casa Thomas Jefferson para todos os controladores aqui em Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor acha que houve uma modernização dos equipamentos onde os senhores trabalham, houve um investimento por parte da Aeronáutica, do Governo, ou eles continuam obsoletos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A questão não é simplesmente obsoletos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obsoletos ou mais investimentos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O que nós temos são problemas de *software*. Se nós formos a um centro de controle nos Estados Unidos, nós vamos ver que os consoles são consoles antigos. Você olha e fala "*Caramba, aqui são os Estados Unidos?*" Mas só que a base, que são as freqüências, as antenas-radares, não falham. Então, quando a gente entra aqui no CINDACTA vê aqueles consoles bonitos, novos até — têm 6 anos, mas são modernos —, mas só que o problema está onde é captada a informação: os sítios de freqüência, os sítios de radares — esse é o nosso problema.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Uma observação pessoal, se o senhor quiser dar: em comparação com essa modernização que o senhor vê dentro dos aeroportos, que são verdadeiros *aeroshoppings* — eu não estou politizando aqui —, mas houve mais investimentos, o senhor acha, dentro dos aeroportos para dar essa condição melhor, com verdadeiros *aeroshoppings*, em detrimento da segurança de vôo, das pistas, enfim, dos equipamentos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, desde o começo aqui eu falei que estou falando em nome da segurança, da proteção ao vôo. Eu não gostaria de fazer um comentário assim.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não. No dia do acidente, existia um oficial, eu acho que tenente, que tomava conta dos vôos. A informação que eu tenho aqui é que ele se retirou. Como o senhor estava lá, o senhor deve saber dessa informação. Ele se retirou no momento do acidente, no CTA — meu tempo está descontado, então o senhor pode consultar —, um oficial se retirou, devia ser um tenente, e não voltou mais. E houve um contato com o coronel, e esse coronel teria perguntado assim: *“Há necessidade realmente de eu ir para aí?”*. O senhor confirma isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, eu sei de terceiros. O fato é que o chefe de sala, o tenente, ele...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele se retirou.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Ele... Não sei qual era a escala em que ele estava naquele dia, mas se retirou...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele se retirou.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Não sei qual é...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ficou sem o comando superior?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ficamos sem o chefe de sala.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ficaram sem o chefe de sala depois do acidente. Relator, o senhor...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas nós não sabemos assim... Qual era a escala que ele estava cumprindo, eu não sei. Agora, quanto a essa segunda frase, eu também não tenho conhecimento direto. Não fui eu quem ouviu, então não posso fazer comentários assim de que se alguém comentou assim, se alguém falou... Quem está sob juramento aqui sou eu, e não quem falou.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Exatamente. Antes da reunião nossa, hoje, o senhor teve alguma reunião com algum superior?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Desculpe?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes da nossa reunião, hoje, com a CPI, aqui, o senhor teve alguma reunião com algum superior seu?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu recebi ordens para me apresentar à Assessoria Parlamentar da Aeronáutica às 7h30min da manhã, e fiquei lá até agora.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor assistiu ao depoimento do primeiro da manhã?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. Não assisti.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não assisti. O senhor recebeu alguma pressão — pressão que eu digo não pressão psicológica, mas superior —, em termos do seu depoimento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, nenhuma.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Com certeza, não. Para encerrar, eu gostaria de perguntar que nome o senhor poderia indicar para depor e expor as causas desses problemas de segurança aérea no Brasil, para vir depor aqui, e que documentos o senhor poderia também nos indicar, até para o Relator, para que investigue essas causas? E, por último, eu gostaria de voltar a esse quase acidente trágico que teria, não sei, muito mais mortes do que esse do dia 29. O senhor poderia, pelo menos dentro do que o senhor pode, explicar para nós aqui como foi esse acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, eu não tive acesso...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ou quem poderia nos dar informação sobre isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O CENIPA. O Centro de Investigação...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O CENIPA. O importante é que esse acidente não houve. Eu passo o meu tempo, Presidente, antes que o senhor me corte, para o Deputado Efraim.

Terminou?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não. V.Exa. ainda tem 5 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ainda tenho 5 minutos. E por que o senhor disse “não” para mim?

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



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah, não terminou. (*Risos.*) O senhor olha para mim e diz “não” — é marcação mesmo, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Há um problema de compatibilidade de gênios.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é um gênio, e eu sou um jornalista. Bom, eu vou passar o meu tempo restante para o companheiro Deputado Efraim Filho.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Primeiro-Sargento Wellington Rodrigues, a primeira informação, apenas para corroborar o seu depoimento, que se configura no depoimento mais elucidativo até agora ocorrido nesta CPI, na minha interpretação e na do Deputado Vic, e o que ele falou a respeito das prioridades do sistema aéreo brasileiro, é a de que, no sistema que o senhor representa, a proteção ao vôo e segurança do tráfego aéreo, foram emitidos empenhos no valor de... houve execução financeira no valor de 101 milhões — são documentos do SIAF. No entanto, no reaparelhamento e adequação da Força Aérea Brasileira — como, por exemplo, a compra do Aerolula — foram aplicados 243 milhões de reais, o que significa, no nosso entender, que a prioridade da segurança tem sido colocada em segundo plano quanto aos *aeroshoppings*, que passam por um verdadeiro Photoshop, porque por fora é tudo muito bonito, mas o intramuros deixa a desejar, como as condições que foram colocadas aqui hoje. Agora, uma pergunta se mostra essencial: coloca-se e se vê a Aeronáutica e o Governo tentando colocar a culpa nos controladores — é isso o que vem sendo feito reiteradamente por representantes que aqui estiveram. Se dobrasse o número de controladores hoje, se resolveria o problema do caos aéreo? O problema são os controladores, é a quantidade de controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Nós temos, sim, uma necessidade premente de mais controladores, mas nós precisamos reestruturar o espaço aéreo. Nos Estados Unidos, nós temos 22 centros de controle. No Brasil, nós temos apenas 4. Nós temos controladores aqui responsáveis, num único setor, pegando de Jataí até Alta Floresta, de Goiânia até Vilhena — é praticamente quase a Europa toda para um único controlador. Nós temos que dividir os setores, ressetorizar, e, cada vez que é ressetorizado, a gente precisa de mais controladores.



Então, hoje, colocar 2 mil controladores não vai resolver. Temos de ter investimentos em equipamentos, treinamento, formação, e de ressetorizar o espaço aéreo brasileiro.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sargento, fala-se muito — e há várias denúncias de conversas por controladores — a respeito do problema da gestão entre a ANAC e a INFRAERO no que diz respeito à falta, às vezes, de interação ou de subordinação entre elas. O senhor tocou superficialmente nesse ponto. Muitos vôos são colocados para o mesmo horário, às vezes no horário de 17h nós temos 8 ou 10 vôos programados para o mesmo aeroporto. Isso já nos dá uma predisposição de que um vôo vai ter de partir com 20 minutos de atraso, porque não podem ser ao mesmo tempo. Há falta de gestão nesse sentido? Isso prejudica o trabalho dos controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Se há falta de gestão, eu não quero... Mas que prejudica, prejudica. Nós não podemos autorizar uma concessão de rotas para 10 aeronaves no mesmo horário. Alguém realmente vai sair e vai chegar atrasado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quem seria o responsável por essa correção?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Agora, a questão de gestão, quem é responsável hoje para conceder é a ANAC.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Que seria responsável pela correção?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É. Só que muitas concessões já são antigas, mas quem é responsável hoje é a ANAC.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então, dentro de um plano, vamos dizer assim não de reconstrução, mas de revitalização dos problemas que ocorreram, essa questão das linhas aéreas, dos vôos no mesmo momento, elas têm de ser revistas, porque a ANAC não está propiciando uma condição de trabalho saudável para os controladores.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - E desconcentrar também, acabar com essa concentração num único aeroporto. Campinas vai ter de ser mais utilizado, porque não vai ter como se construir um outro aeroporto na Capital, a não ser que para ficar mais distante. Então, a gente tem de desconcentrar isso. O



controlador lá de São Paulo trabalha com uma carga de estresse elevadíssima. Então, além do horário, tem de desconcentrar num único aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Exa. dispõe de mais 1 minuto, Deputado Efraim.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Obrigado, Presidente.

Sargento Wellington, nessa reta final, e agradecendo à colaboração dada a esta CPI, entendendo toda a pressão que o senhor e todos os componentes — e aqui eles demonstram o apoio que a categoria dá à sua fala, a crença que tem nas suas palavras —, quero dizer que continuaremos diligentes, na certeza de que qualquer tipo de retaliação que seja feita pelo Comando da Aeronáutica por sua participação nesta CPI receberá de nós, Parlamentares, condenação, porque o que o senhor está fazendo aqui é prestar um grande serviço à Nação, tendo a coragem de poder falar essas palavras. Então, como última informação, gostaria de saber se há denúncias de que um aparelho de Congonhas, que é o ISL, se não me engano...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - ILS.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - ILS. Que ele, em todos os grandes aeroportos do mundo, tem de ter 3 *backups*, 3 reservas, se eu não me engano, alguma coisa desse tipo. Isso não existe aqui. Há defeito nesse aparelho em Congonhas, o que prejudica a aproximação de aeronaves, quando têm de ser operadas em vôos às cegas. É isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Excelência, quanto ao *backup*, eu não tenho certeza para informar, pois não conheço bem a parte técnica. O que sabemos é que o ILS sofre interferências de rádios, ali mesmo, o que prejudica a aproximação.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Muito obrigado, Sr. Wellington, muito obrigado, Sr. Presidente. Depois do acidente com a Gol, depois dos incidentes em zonas cegas e obscuras e depois de sua palavra aqui, mais do que nunca sabemos que voar, no Brasil, virou uma questão de fé.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem. Como o Deputado Vic Pires Franco levantou uma questão...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Desculpe-me, Sr. Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não, Deputada Luciana Genro.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Estou preocupada, porque temos exatos 20 minutos antes de iniciar a Ordem do Dia, e o Deputado Ivan Valente e eu estamos inscritos. Solicito ao Presidente que aja da mesma maneira como agiu anteriormente, que desconte a questão de ordem para que nós 2 possamos falar, já que temos o direito adquirido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Exa. pode ter certeza de que este Presidente tem feito todos os descontos necessários para garantir que todos participem.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Minha questão é muito rápida. Solicito que o Deputado Vic Pires Franco encaminhe à Mesa um livro, uma informação, que certamente veio de alguma autoridade da área.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Estou apresentando requerimento junto com V.Exa., amanhã, para solicitar à Aeronáutica a documentação que trata desse acidente e também para chamar para depor o servidor que estava controlando o vôo com o qual quase houve um acidente. Isso satisfaz V.Exa.?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Satisfaz.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vic Pires Franco, apresente hoje, para podermos votar amanhã.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, vou apresentar agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Assim, eu já incluiria na pauta.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, quero apresentar uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem V.Exa. a palavra.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Entendo que o depoimento do Sargento Wellington é um dos mais importantes até agora.

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

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Queria apresentar proposta para que voltássemos depois da sessão ordinária e déssemos continuidade a esses



debates. Há muitos Deputados inscritos. Eu tenho interesse em fazer outras perguntas. Há colegas que ainda não falaram. É importante que ele preste um depoimento um pouco mais avançado que os demais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sem dúvida. Da minha parte, estou de inteiro acordo, mas é preciso saber se os demais Deputados estão.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, se V.Exa. suspender a reunião durante a Ordem do Dia e retornar ao fim da Ordem do Dia, não há obstáculo. O problema é V.Exa. continuar com a reunião durante a Ordem do Dia. Aí, sim, estaríamos descumprindo o Regimento Interno.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Essa é a proposta, Sr. Presidente: suspender e voltarmos novamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Da minha parte, estou de acordo. Se todos estiverem...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Da nossa parte, estamos de acordo também.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, tenho medo de a Ordem do Dia se estender muito, já que hoje também temos uma crise, por outras razões. Pergunto se não seria melhor transferirmos para amanhã. Não temos um horário amanhã?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Amanhã há sessões. Vamos fazer o seguinte: suspendemos a reunião quando começar a Ordem do Dia; se a Ordem do Dia terminar num horário razoável, nós voltamos; se não terminar, dispensamos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. vai manter o depoente à disposição aqui? É uma situação extremamente desconfortável.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se o depoente estiver de acordo. Pela disposição dele, acho que está, não?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Estou aqui desde 7h30min.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estou respondendo pelo depoente. (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas estou à disposição, com certeza.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tem a palavra o nobre Deputado Wolney Queiroz.

O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ - Sugiro que V.Exa. estabeleça um limite para o fim da Ordem do Dia. Assim nós já saberíamos, se o limite for alcançado, que a reunião automaticamente estará encerrada; caso contrário, estará suspensa e haverá continuação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É difícil estabelecer um horário agora. Vamos discutir, para depois decidirmos.

Tem a palavra o nobre Deputado Ivan Valente, primeiro orador inscrito para inquirição.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sargento Wellington, nosso convidado, primeiramente, solicito que o Sargento Wellington seja bem rápido nas respostas, porque só dispomos de 10 minutos. A primeira questão é que, também em depoimento, pela manhã, o Sr. Botelho prestou um depoimento demolidor contra a militarização do tráfego aéreo. Eu quero dizer ao Relator que as questões estão ficando muito claras, por toda a análise, por todos os depoimentos: a incompatibilidade entre segurança aérea e manutenção da militarização do tráfego aéreo civil. Eu acho que essa deve ser uma das conclusões da relatoria. É o que quero propor, por todos os motivos que nós já discutimos até agora, inclusive. E falo isso pelo bem da Força Aérea Brasileira, pela manutenção da sua autoridade e pela preservação da Força, para que não se transfira desgaste para o conjunto da Força Aérea. Segunda pergunta que faço é se houve assédio moral por parte dos superiores em relação aos controladores de vôo e ao senhor, em particular. E por que V.Exa. diz que tem 2 IPMs e por que são os IPMs?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, para dizer se foi realmente assédio moral, tem que ser comprovado pela Justiça. Houve uma pressão muito grande, houve uma cobrança muito grande e, às vezes, o que nós entendemos como assédio moral tem que ser provado. Mas que houve, houve uma pressão muito forte.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sobre o quê?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sobre tudo o que estava acontecendo.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Na hora do acidente ou da crise?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - No decorrer da crise toda, no decorrer da crise. Inclusive atropelos de ordens a que o controlador, seguindo as instruções internacionais do tráfego aéreo, era submetido por ter que seguir a ordem militar. IPM, estou respondendo 2. O primeiro foi aberto na época do Comandante Bueno, para averiguar as causas da operação padrão em si. E, agora, esse segundo ainda não fui chamado, mas, com certeza... Na verdade, eu fui convocado dia 18, mas estava viajando e não fui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o primeiro é por que, se o senhor não estava na hora do controle?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, mas não foi sobre o acidente em si, mas é devido à redução do controle de tráfego aéreo, a causa mesmo aberta, o motivo, verificar, averiguar as causas da redução do controle de tráfego aéreo. Tudo aquilo ali que eu expliquei, que não houve culpa dos controladores na questão do cabo ótico e tudo, foi aberto um IPM para poder investigar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A segunda pergunta que quero fazer é a seguinte: o senhor teve, depois do acidente, encontros com o Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Bueno? Quantos foram e que assuntos foram discutidos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Vários. Levamos todos os problemas, tudo o que estava acontecendo. O Brigadeiro Bueno se mostrou bastante sensível quanto à equipe que estava sofrendo. Ele disponibilizou ajuda mesmo para os controladores que estavam envolvidos com o acidente. E quase que semanalmente eu era chamado junto ao Comando.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas houve alguma oferta para que vocês diminuíssem as críticas ou os relatos?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, nunca.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não houve?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor entende que há alguma pressão de oficiais para que não haja relatos de quase acidente, como esse que o Deputado Vic acabou de falar, agora que vazou, e foi uma coisa tão grave?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, eu não tenho informação de pressão para que não informe. Pelo contrário, porque a filosofia de prevenção a acidente aeronáutico deve mesmo... O que foi solicitado é que o controlador não fizesse comentário sobre o acidente, só para ilustrar o fato ocorrido.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sargento Wellington, nessa matéria que saiu no jornal de hoje, pela primeira vez apareceu, um fim de semana antes do depoimento de vocês, dos controladores aqui, definitivamente toda a reportagem. E esse material a que a Aeronáutica já tinha acesso e todos tinham acesso. Por que o senhor entende que esse material veio à tona? Porque já estava explícito, esse material existia. É uma coincidência? Há coincidência de visões? Aqui diz que o senhor divergiu do Diretor do CINDACTA a respeito da falta de contatos e que a responsabilidade seria então dos controladores. Como o senhor vê isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A minha divergência foi na questão da informação de que o sistema ofereceu alertas. Não, no sistema não existe alerta para avisar o controlador que a aeronave está no nível incorreto. Alerta é uma coisa totalmente diferente. Aquela interrogação que apareceu é em relação à qualidade da detecção radar naquele momento. E aquilo aparece em vários casos, inclusive de aeronaves mantendo o mesmo nível, 380-380, 370-370, aparece a interrogação, ou 360. Não significa que o sistema estava alertando para mudar. Aquele campo significa nível de voo autorizado pelo controlador. E ele não foi autorizado pelo controlador.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas o senhor vê nisso uma tentativa de apontar culpados?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu prefiro...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Numa matéria desse porte, veiculada por todos os meios de comunicação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu prefiro não acreditar nisso, porque a Força Aérea, apresentando um culpado controlador, também está se culpando, porque o controlador faz parte da Força Aérea. Então, eu prefiro não acreditar que seja isso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Porque, nessa mesma matéria, o Vice-Presidente da Federação dos Controladores, Moisés Almeida, disse



que só depois do acidente foi corrigido um sistema, diferente do que afirmou a direção do CINDACTA. É mais uma contradição apontada aqui. Então, entendo que, nesse momento, matéria desse porte traz uma série de dúvidas.

A segunda questão que eu quero entender é: os órgãos internacionais recomendaram que não houvesse essa mudança automática?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Recomendaram? E foi depois do acidente, ou antes?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, foi depois do acidente. A NTSB faz parte da investigação junto com o CENIPA. Uma coisa que queria deixar bem claro é que a Associação se colocou à disposição do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos para ajudar na investigação. Eu mandei um ofício, e aqui foi a resposta, dizendo que *“reconhece a intenção da colaboração da Associação, contudo, esse Centro entende que a representatividade da categoria dos controladores já se encontra devidamente inclusa”*. Então, nós, junto com a NTSB, que é um organismo internacional, também pedimos para participar mesmo, para ajudar, para dar luz, porque a investigação é para que não aconteça novamente acidente. E nós não fomos autorizados a participar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não foram autorizados?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não fomos autorizados.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E por que não foram autorizados?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Disse que os controladores já se faziam representados dentro da Comissão de Investigação. Não sei por quem, mas não por nós.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor não julga que esteja representado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza. E eu poderia ajudar muito mais, junto com a nossa equipe lá.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só para colaborar com V.Exa., faltam 2 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado, Sr. Presidente.



A IFACTA detectou deficiências no sistema brasileiro. Quais são as principais? Radares e frequência de rádio? Poderia detalhar no máximo em 1 minuto, porque ainda tenho 2 perguntas a fazer?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Principalmente a complexidade. Que o controlador brasileiro hoje está num único setor de tráfego aéreo, o que não acontece em mundo nenhum. Num único setor, às vezes, o controlador está com 8 frequências. Lá fora é uma única frequência para um único setor. Então, não causa congestionamento um piloto modulando outro. Nós controlamos aqui do solo até o ilimitado: várias classificações de espaço aéreo, vários tipos de aeronaves, várias *performances* de aeronaves diferentes.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Essa é então uma deficiência do controle brasileiro?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É como eu disse, questão de reestruturação. Nós temos que criar camadas para que o controlador pegue *performances* e aeronaves diferentes, outras só em vôo, outras só em aproximação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não, não. É aproximação mais local. A aproximação já se inicia bem ao longo da rota. Essa é a proposta. Não é o controle de aproximação específica, é onde inicia a aproximação. E também a questão de procedimentos, mesmo, de perguntas, mesmo, que eles faziam para controladores, tipo: *“Você sabe qual é o determinado procedimento com o TCAS?”* Muitos não sabiam. Então, é questão mesmo da formação que foi verificada. Agora, deixar bem claro que a IFATCA veio para colaborar na prestação de apoio psicológico aos nossos controladores, mas, em contato com os controladores, elas foram desenvolvendo, e até mesmo autorizada pelo Comandante da Aeronáutica, ela teve acesso até mesmo a parte da investigação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sargento, o senhor tem conhecimento de que a Aeronáutica, desde 98, vem desenvolvendo um sistema de gerenciamento de fluxo de tráfego aéreo, trabalho começado em São José dos Campos, que depois foi entregue a uma empresa privada, que não concluiu o trabalho até hoje? Ou, pelo menos, dizem que concluiu um projeto chamado Sincromax e que previa que ele



teria condições de prever com muito mais antecedência o aumento de tráfego, gerenciamento de fluxo? Os controladores têm conhecimento disso? Isso ajudaria?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Ivan Valente, o tempo destinado a V.Exa. acabou.

Pode responder.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A informação que eu tenho é que é o CGNA — Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea — está desenvolvendo esse *software* já há um tempo. Eu não tenho informação se é o Sincromax ou não, se foi abandonado ou não, mas o Centro de Gerenciamento não funciona como deveria funcionar, pelo tempo que tem. Porque esse Centro é que iria dar — onde foi feita aquela sala de crise — os alertas. Ligava para as empresas aéreas e falava: “*Segura suas aeronaves aí, porque, se decolar agora, não vai dar, vai estourar a capacidade.*” Não está funcionando como deveria funcionar hoje.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Última pergunta.

O senhor se sentiu constrangido de estar aqui desde às 7 e meia da manhã, convocado pela Aeronáutica?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perdão, mas não tem mais tempo.

Com a palavra a Deputada Luciana Genro, que, se quiser, pode ceder o tempo dela a V.Exa. Não tem problema.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - V.Exa. mesmo interferiu, eu não falei nada. Acho que foi uma deselegância de V.Exa. não conceder 10 segundos para o depoente responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É verdade, eu me penitencio.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu já fui vítima desta mesma deselegância, quando em outra ocasião V.Exa. não deixou um depoente responder minha pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Na época, eu não tinha a compreensão de que um Parlamentar poderia trocar a sua inscrição com outro. Por isso agi dessa maneira. Foi no primeiro dia, Deputado. Depois, mudamos o



procedimento, e o Parlamentar pode perfeitamente trocar com outro, ceder seu tempo para outro, não há problema.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Na época, falei com V.Exa. e consultei a Deputada Luciana Genro, que ligou para V.Exa. e pediu para transferir o tempo. V.Exa. não transferiu e mudou o procedimento aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É verdade. Estamos de acordo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E, agora, de novo. Vários depoentes ultrapassaram 30 segundos. V.Exa. está agindo com excessiva rigidez em casos específicos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Para todos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não é para todos. Essa é a questão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se não foi para todos, então, V.Exa. tem de dizer quando foi que eu não fui rigoroso. As reclamações até agora são porque estou sendo rigoroso no cumprimento do Regimento. Na semana passada, em relação à Deputada Luciana Genro, porque encerrei a reunião na hora em que começou a Ordem do Dia. Hoje, em relação ao Deputado Vic Pires, porque implico e corto a intervenção na hora em que termina o tempo. Agora, V.Exa. Vou ficar preocupado quando começarem a dizer que eu não estou cumprindo o Regimento. Mas enquanto eu estiver cumprindo o Regimento, essas críticas serão bem-vindas.

Com a palavra a Deputada Luciana Genro.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sargento Wellington, primeiro, quero saber por que o senhor está aqui na sala da Assessoria Parlamentar da Aeronáutica desde às 7 horas da manhã e por que veio fardado? Foi uma decisão sua ou houve alguma orientação da Aeronáutica nesse sentido?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, eu recebi a ordem para me apresentar na Assessoria Parlamentar no Comando da Aeronáutica, no prédio do Comando, às 7 e meia da manhã. E eu havia avisado que a minha apresentação seria 1 hora da tarde, mas pediram que eu me apresentasse na Assessoria Parlamentar às 7 e meia da manhã. O que eu fiquei sabendo é que seria



convocado como Presidente da Associação. Depois, teve toda essa comunicação, e aí recebi a ordem para vir fardado.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor recebeu ordem para vir fardado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim. Recebi instruções para que viesse fardado e me apresentasse à Assessoria Parlamentar da Aeronáutica.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor se sentiu de alguma maneira constrangido ao vir depor aqui? Cerceado ou, de alguma forma, intimidado pelo fato de ter tido que ir lá, às 7 horas da manhã, e pelo fato de receber a ordem de vir fardado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Sou militar e cumpro ordens. Então, foi dada essa ordem para que eu fosse lá me apresentar e eu fui. A questão é que eu nunca dei entrevista fardado, sempre falei em nome da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo, o que me diferencia. Mas a questão do constrangimento é algo que... Eu já estou apanhando tanto durante 9 meses que, para mim, a gente tira de letra.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Está acostumado a constrangimentos. Em primeiro lugar, é preciso ficar claro que houve constrangimento por parte do Comando da Aeronáutica. O fato de obrigarem o Sr. Wellington a ir, desde às 7 horas da manhã, fardado e todo esse mal-entendido sobre ele estar aqui como Sargento do Centro Integrado de Defesa — é o que está na plaquinha dele — e os requerimentos, inclusive do Deputado Macris, terem sido claros no sentido de que ele está convocado para falar como Presidente da Associação, eu vejo que há uma ingerência do Comando da Aeronáutica nos depoimentos. Talvez o Presidente não se tenha dado conta dessa ingerência no momento em que colocou a plaquinha do Sargento como sendo membro do Centro Integrado de Defesa — CINDACTA e não como representante da Associação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Aqui não há ingerência. Foram aprovados 5 requerimentos. Três o chamavam de Presidente da Associação, dois o chamavam de Primeiro-Sargento e eu o estou chamando das duas coisas ao mesmo tempo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Excelente. Excelente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, estou atendendo a todos.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Então, o Sargento Wellington está aqui falando como Presidente da Associação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então tem que ter duas plaquinhas aí.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É. Tinha que ter outra plaquinha aí também.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Põe a segunda plaquinha aí.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A plaquinha não é do meu conhecimento, porque está virada. Eu não estou vendo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu queria perguntar ao Presidente da Associação primeiro em relação aos problemas que levaram ao acidente. Eu vejo, eu sinto em alguns Parlamentares um certo desejo de caça às bruxas, uma certa vontade de achar a culpa pelo acidente, e acho: primeiro, essa não é a filosofia das investigações e também não é a função desta CPI. A função desta CPI é encontrar as razões da crise do sistema aéreo, e o acidente foi uma expressão dessa crise. Portanto, eu vejo que essas perguntas que levam aos detalhes do acidente não focam o verdadeiro objeto da nossa CPI. Para mim, o acidente tem que ser utilizado como um exemplo terrível e trágico dos problemas estruturais que existem, porque os problemas que dizem respeito, por exemplo, aos pilotos do Legacy, para mim, não interessam. Interessam-nos os problemas estruturais. E os problemas estruturais estão muito claros aqui na nota da IFATCA, onde ela diz que existem problemas de *software* muito graves e existem problemas de frequência muito graves. Então, eu queria perguntar ao Presidente da Associação: que providências são tomadas a partir do momento em que são feitos os relatórios de perigo? A gente sabe que os controladores fazem os relatórios de perigo, são abertos procedimentos — processos, inquéritos, não sei exatamente como se chama o procedimento — e, depois, imagino que haja um retorno, um *feedback* para o controlador a respeito dos problemas que foram apontados. Eu queria saber se existe esse retorno e se são tomadas providências. Por quê? *A Folha de S.Paulo* do dia 30/4 diz que o Brasil ignora medidas de segurança aérea. Inclusive diz, na



reportagem de Leila Swwan, que o Brasil teria dito, na reunião da OACI, que tomou as providências devidas, e na verdade não teria tomado, principalmente no que diz respeito à questão do *software* — é aquela mudança automática de nível que ocorreu no dia do acidente e que continua ocorrendo. Eu tenho aqui também um documento assinado pelo Comandante Merani, da Cruiser Linhas Aéreas, onde ele relata uma série de problemas — dirigido ao Capitão Alexandre Corrêa Lima, do DECEA de Cuiabá —, relata uma série de problemas de comunicação, problemas de frequência. E recebe como resposta que já está tudo resolvido. Mas outros documentos demonstram — e outros depoimentos demonstram — que não está nada resolvido, que os problemas de frequência seguem acontecendo. Gostaria também de um segundo aspecto, de um segundo enfoque da pergunta em relação à questão militar, porque eu vejo que existe um problema de hierarquia. A um sargento que tem como obrigação obedecer às ordens dos seus superiores, como o senhor mesmo disse — *“aqui eu obedeço ordens, eu sou militar”* — não cabe questionar essas ordens enquanto militar. Com o fato de que os que comandam os controladores de vôo são oficiais e não têm formação no controle aéreo — eles são pilotos e são aviadores —, gostaria de saber se isso interfere no desempenho das funções de vocês? Porque, para mim, esta é a razão fundamental pela qual vocês reivindicam o fim da militarização do setor, do controle aéreo comercial: justamente para que o controlador tenha total liberdade para expressar os problemas que ele vive, as reivindicações que ele necessita fazer — o que, aliás, parece, foi o objetivo do movimento do dia 30 de março. Eu, ao contrário de muitos que subiram à tribuna para criticar os controladores por aquele movimento, fiz questão de subir à tribuna para dizer que vi naquele movimento aquilo que depois vocês mesmos disseram numa nota: um verdadeiro grito de socorro diante de condições de trabalho extremamente difíceis, onde vocês vivem situações de assédio moral. Ao contrário do que disse aqui o Brigadeiro Kerson — *“a vida militar é a mesma coisa que a vida civil, só que o militar usa sempre a mesma roupa”*... Claro que ele troca. É sempre igual, mas ele troca a roupa. Ele falou que tanto faz se é militar ou se é civil, porque somos todos iguais. A única diferença é que o militar é um civil que usa sempre a mesma roupa. Eu vejo que isso está absolutamente em desacordo com a realidade, porque o militar vive uma vida onde não existe democracia. Existe obediência, existe



hierarquia, existe disciplina e, portanto, vocês não se sentem em condições de questionar ordens de oficiais que são seus superiores, mas que conhecem menos do trabalho, de controle aéreo, do que vocês desempenham — muito embora a gente saiba também que a formação não é a adequada, e essa é também uma pergunta que eu gostaria de fazer. Nós recebemos a informação de que esses novos controladores que estão sendo contratados terão apenas 1 ano de treinamento. Eu gostaria de saber se isso é suficiente para que haja uma efetiva formação do controlador. No meu entendimento, esses IPMs que estão sendo abertos contra os controladores interferem na segurança de vôo. Eu gostaria de perguntar ao senhor, também, como se sente um controlador, como o senhor, que está sendo alvo de um IPM e está tendo que controlar o tráfego aéreo? Quer dizer, ele está desempenhando uma função extremamente complicada, extremamente estressante, com uma arma apontada para sua cabeça: a ameaça de ser expulso da Aeronáutica, a ameaça de ser punido. Esses IPMs ajudam a melhorar o ambiente para a Aeronáutica e os controladores, para que possam melhor desempenhar as suas tarefas, inclusive levando em conta as deficiências do sistema, que já complicam tanto a vida dos controladores?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - V.Sa. tem 1 minuto para responder.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputada, quanto à chefia, à questão do oficial aviador, quando chega de uma área e vai assumir um comando, geralmente, não conhece tanto quanto... Com certeza, ele não conhece tanto quanto o controlador, porque ele é aviador — tanto quanto eu não conheço como o piloto numa cabine. Só que, quando ele vai aprendendo, quando ele está ali, junto, que nós vamos conversar com ele, falar: *“Olha, essa medida não é muito boa para tomar, porque já não deu certo”*, ele vai embora. Depois de 2 anos, quando está começando a aprender, ele pega e sai. E é transferido. Aí chega um outro chefe e a gente tem que começar tudo de novo com o trabalho de sensibilização. Uma questão em que a gente sempre fala é a questão do serviço armado. Nós, como controladores de vôo, depois, na nossa folga, temos que tirar 24 horas de serviço armado, com a pistola, no portão da guarda. Alguns órgãos de controle são dispensados — como, agora, nós aqui em Brasília fomos dispensados, e São Paulo



— e isso acaba causando um certo constrangimento com as outras especialidades, que falam: “*Poxa, quer dizer que o controlador não vai tirar? Por que eu vou tirar?*”, e aí vem a questão da incompatibilidade. Quanto ao IPM para vir trabalhar ou não, eu acho que não tem ninguém mais na linha de fogo do que eu. Várias pessoas me perguntam: “*Poxa, Wellington, você está trabalhando?*”, e eu falo: “*Eu ainda trabalho. Eu corro para lá, corro para cá; apanho aqui, apanho ali e ainda vou trabalhar*”. Tem dia que, realmente, eu estou mal mesmo. Eu sou instrutor. Eu chego e falo: “*Olha, hoje, infelizmente, eu não vou conseguir dar instrução*”. Mas o que está acontecendo é que muitos controladores vão responder ao IPM no mesmo dia e já vão para o seu local de trabalho. É claro que, poxa... No Manual do Controlador de Vôo diz assim: o controlador deve assumir a sua posição estando física e psicologicamente capaz para que faça isso. Então, o problema da questão militar é mesmo esta incompatibilidade: eu tenho que ser militar e não ser controlador de vôo. Nós vimos isso no decorrer da crise, quando muitos militares, mesmo sem ter a homologação, sem ter o curso específico, foram obrigados a assumir uma posição de controle, onde o supervisor se recusou e o outro controlador também se recusou, dizendo: “*Olha, com ele eu não trabalho, porque ele não está qualificado para isso*”. Então, são essas incompatibilidades, onde a regra militar está acima da regra do controle de tráfego aéreo. Eu sou militar, eu não sou controlador de tráfego aéreo. E é isso que nós falamos: o que querem os controladores? Tornarem-se controladores de tráfego aéreo. Essa é uma das nossas maiores dificuldades para podermos desempenhar nossa função.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - As providências depois dos relatórios de perigo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ah, sim. Essa foi uma das reclamações dos controladores, porque até pouco tempo atrás não havia um *feedback* do que era relatado. Começou agora, há pouco tempo, o Comando a dizer quais as medidas que estavam sendo implementadas. Só que a quantidade de deficiências é tão grande que fica... Eu tenho que enaltecer o trabalho dos técnicos, que realmente estão trabalhando muito, mas não conseguem dar conta de todo o problema. Agora, a questão da duplicação. Ainda não se sabe por que tem duplicação. Nós temos até uma carência mesmo de engenheiros especializados. A



prova é que precisamos trazer um italiano para poder resolver o problema da frequência. Então, nós temos que ter também uma mão de obra mais qualificada na questão da engenharia voltada para o controle de tráfego aéreo, porque nós temos bastante carência nessa área.

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

O próximo inscrito é o Deputado Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, antes de iniciar as perguntas, gostaria de deixar mais claro que por várias vezes fala-se na redução dos investimentos no setor do controle aéreo e são citadas as rubricas respectivas ao SIVAM e ao SIPAM. Só que essas rubricas dizem respeito a outra coisa que não ao controle aéreo, porque na rubrica Segurança de Vôo e Controle do Espaço Aéreo Brasileiro os recursos foram: em 2001, 339 milhões; em 2002, 455 milhões; em 2003, 371 milhões; em 2004, 488 milhões; em 2005, 433 milhões; em 2006, 522 milhões. Então, eu acho que a gente precisa aprofundar e até, depois, discutir com mais calma e mais clareza a questão das verbas do Orçamento da União para o controle aéreo, porque o SIVAM e o SIPAM são outros sistemas que não dizem respeito ao controle aéreo especificamente. O SIVAM é a vigilância da Amazônia e o SIPAM é o Sistema de Proteção da Amazônia; estão localizados no mesmo sítio do CINDACTA em Manaus. Correto?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Correto.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Bom, eu queria perguntar ao Sargento Wellington: o senhor é instrutor lá no CINDACTA?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Após o treinamento inicial, qual a frequência com que se realizam revisões de procedimento e retreinamentos no CINDACTA?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Quase zero.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas o senhor, então, faz a instrução a quem?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu não entendi, então. Desculpa.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu perguntei se o senhor é instrutor.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim. Com qual frequência que é feita...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Aí, eu perguntei: após um treinamento inicial com uma pessoa que vá trabalhar no CINDACTA, qual é a frequência com que se realizam revisões de procedimento e retreinamento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Uma vez ele homologado, porque ele passou pelo estágio, ele tem que cumprir uma carga horária. Um controlador que chega de uma escola tem que fazer 180 horas de estágio. Essas 180 horas são o mínimo, não significa que após 180 horas ele está pronto. Aí o instrutor vai dizer: "*Olha, ele precisa fazer mais tempo, ele não está bom aqui e tal*". Uma vez homologado, nós temos, uma vez por ano, um teste operacional, que é só para fazer um *check* de como está o conhecimento. Treinamento, nesses 20 anos, 18 anos que eu estou no CINDACTA, eu fiz 2 treinamentos não radar. Então, por isso eu disse que é quase zero. Não existe uma frequência, assim, de requalificação.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas existem verificações? Por exemplo, um supervisor verifica se um controlador está realizando os procedimentos de forma correta? Em caso de ele não realizar, o que ocorre? Como é feito?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A supervisão não significa que o supervisor tem que ficar atrás olhando — "*olha, você errou isso, você errou aquilo*". A supervisão é muito mais ampla; ele é um gerenciador de recursos técnicos e humanos; ele vai ter que colocar um controlador qualificado, ele vai ter que verificar se o limite de tráfego está sendo atendido. Só que, num momento, se ele verificar que aquele controlador não está atendendo mesmo, que ele está com alguma deficiência, é levado para o conselho operacional, lá para a seção de instrução, e é dito: "*Olha, esse controlador não está bom aqui, não está bom ali*". O que nós fizemos há muito tempo foi pedir para tirar muita gente que não tinha condições mesmo, por inabilidade, mas por falta de pessoal isso aí não era atendido.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu estou querendo mais focar a questão dos procedimentos. Quer dizer, os procedimentos existem, são ensinados aos controladores e devem ser observados se estão sendo cumpridos ou não, qual o motivo de não-cumprimento, e, evidentemente, dito a eles: "Olha, esse procedimento tem que ser cumprido dessa forma ou daquela forma, para se evitar os acidentes. Minha pergunta diz respeito a isso.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Certo.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quer dizer, existe, pelo que entendi da sua resposta, hoje, uma sistemática de verificação de procedimentos dentro do CINDACTA?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Uma vez por ano, um teste operacional, que é uma prova de regulamento.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, não, no dia-a-dia, no dia-a-dia.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ah, sim, no dia-a-dia, se verifica ali, naquele momento em que o supervisor verificou, porque pode ter momentos que o supervisor está indo a uma sala técnica para avisar o técnico que uma frequência saiu e, naquele momento, o controlador pode ter cometido um erro ali, e ele não estava lá, porque ele não é... Não é o supervisor que tem de ficar atrás: "*Olha, faz isso, faz aquilo*".

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ele tem que gerenciar a equipe como um todo. Então, ele não é onipresente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Agora, uma prova rapidinho, Deputado, a nossa Associação, como centro informativo, já tinha essa preocupação... Já tinha essa preocupação no próprio informativo para que o controlador sempre se preocupasse em estar com os procedimentos em dia.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O.k. O senhor explicou o problema da área cega, que só agora foi corrigido, em janeiro.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Em janeiro.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Quanto à modificação do *software*, o senhor solicitou a modificação, a Associação solicitou a modificação do *software* em que época?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Há *reporters* de indicações de controlador antes mesmo do acidente para que fosse feita essa mudança.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, mas o senhor não tem uma idéia de quando se...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor depois poderia, talvez, nos... Quando a Associação, em algum momento, informou à chefia a necessidade de troca do *software* ou correção do *software*.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, a Associação em si não, mas o próprio controlador, vários controladores fizeram *reporters* no livro de registro operacional.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E não foi tomada nenhuma medida.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, mas se nós já solicitamos agora, depois do acidente, e ainda não foi mudado...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Foi divulgado pelo *Fantástico* a seqüência de telas demonstrando que não houve falhas de equipamento, em especial do radar. O que o senhor acha daquela reportagem?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu só não concordo com a explicação do que o radar... A interpretação que foi dada para... O significado daquela pista. Tipo: a interrogação não significa um alerta para o controlador. Isso não é um alerta. No alerta, ele tem sinal visual, sinal sonoro. Aquela interrogação aparece várias vezes no decorrer de um controle, porque, às vezes, ele fica 3 segundos, 4 segundos... Então, um alerta não fica tão pouco tempo. É de acordo com a varredura do radar.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E no momento em que o círculo em torno da identificação do...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ali é correto.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - ... Legacy, ele sumiu, aquilo de fato ocorreu...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não ocorreu. Aquela visualização quem viu foi Manaus, e é isso que não foi explicado. Brasília não viu aquilo. Então, o controlador de Brasília, naquele momento, ele não viu mais nada.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor está afirmando que o que apareceu no *Fantástico* foram...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Aquelas visões, na hora...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - ... as visões de Manaus?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Na hora da colisão, sim, na visualização de Manaus.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, toda aquela seqüência que apareceu, não sei se...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, até Brasília, em torno de... Umas 150 milhas após Brasília era Brasília. Aí entra naquela área que não tem, não tinha visualização radar, e aí a visualização era de Manaus. Quem viu foi Manaus. E aquela imagem é de Manaus na hora da colisão. Não foi de Brasília.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Então, aquela reportagem não condiz com a realidade, porque a sensação de uma pessoa é que foi tudo numa tela só.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É isto que o senhor está afirmando?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza. Com certeza, e isso eu afirmo, e esse foi um índice de revolta entre todos os controladores do Brasil.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Em 12 de janeiro, registrou-se uma pane no sistema de comunicação de Curitiba. Houve novas falhas de equipamento: 18 de março em Brasília, 21 de março em Curitiba e 24 de março em Cumbica. O Relator perguntou ao senhor se o sistema de comunicação tem redundância. Eu perguntaria de novo, porque o senhor não respondeu, e se os



outros sistemas que também falharam aqui têm redundância ou não. Alguns desses sistema tem redundância ou não?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, no de comunicação, a gente tem bastante dificuldade.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não, tem redundância? Quer dizer, se eu quebrar um tem outro?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - No caso lá do sistema de aproximação de Congonhas ou de Guarulhos não tem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Não tem redundância?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não tem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E o sistema de comunicação de Curitiba?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O nosso sistema aqui de comunicação até dezembro também não tinha. Tinha um *backup*, mas só que ele também não entrou. Hoje, já foram instalados outros equipamento de *backup* e de reserva; Curitiba também. Porque se caiu e não entrou é porque não funcionou. Não houve um *backup*.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sim, mas aí são duas questões diferentes. Uma é saber: tem *backup* e não funcionou? É um problema. No fim, o resultado é o mesmo. Mas ter *backup* e não funcionar é um problema; e não ter *backup* é outro problema. O senhor está me dizendo que tem *backup* e ele não funcionou?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, em Brasília tinha *backup* e não funcionou.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Por fim, quero perguntar ao senhor: o senhor, em algum momento, falou que é membro do GENIPA?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não, eu tenho o curso por ser... Sou membro da família da proteção ao vôo. Então, nós temos a filosofia do SIPAER, que é a de investigação e prevenção ao vôo, e não apontar culpados e, sim, fatores.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo, mas o senhor não faz parte da Comissão?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Nós pedimos para fazer parte e não foi autorizado.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Bom, o senhor tem essa filosofia dessa família, vamos dizer assim, e é Presidente da Associação...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - ... e nos foi informado que os controladores que estavam trabalhando no momento do acidente voluntariamente não fizeram seu depoimento ao CENIPA — foi-nos informado aqui pelo Coronel Rufino, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Parece que foi.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor, com essa filosofia e Presidente da Associação, qual foi sua recomendação aos controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Conversei pessoalmente com eles. Entretanto, era uma posição pessoal. Quem está respondendo ao processo... Foi uma recomendação jurídica do nosso advogado, do advogado deles que está acompanhando o processo. A Associação se colocou à disposição, sim, para ajudar em todo o momento, para dar indícios...

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Mas, na opinião do senhor, eles devem dar o depoimento...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O tempo de V.Exa. se esgotou, Deputado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Gostaria que eles é que respondessem, para dizer assim.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sras. e Srs. Deputados, a Ordem do Dia começou.

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

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Queria chamar a atenção das Sras. e dos Srs. Deputados, e de fato começou a Ordem do Dia, pela importância do depoimento do Sargento Wellington, e pedir, Sr. Presidente, que nós pudéssemos



manter a audiência, mesmo com a existência da Ordem do Dia — e aí é um pedido do Relator — única e exclusivamente neste caso, para que pudéssemos permanecer com a oitiva até que nos sentíssemos todos contemplados com o processo de perguntas feitas pelas Sras. e Srs. Deputados. Acho que isso não traz nenhum prejuízo. Nós interromperíamos, é claro, é óbvio, se houver alguma votação nominal no plenário que exigisse a nossa presença. Assim, poderíamos avançar um pouco mais sem a necessidade de fazer aquela proposta, de retornar após o término da Ordem do Dia, para continuar com o depoimento do Sargento Wellington. Quero, então, chamar a atenção das Sras. e dos Srs. Deputados para que pudéssemos continuar com os trabalhos. Isso só poderá ocorrer se houver acordo entre todos nós.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, eu vou me permitir discordar do nosso Relator não porque eu não concorde com a continuidade do depoimento; eu concordo, estou inscrito para falar, tenho várias perguntas que considero relevantes e quero fazê-las. Gostaria que V.Exa., se fosse possível, marcasse para o fim da sessão. Mas isso é uma questão de princípio. Ou a gente adota um princípio, e ele vai uniforme até o fim, ou não pode ter um dia que um queira ou que outro queira e que a gente use isso para, como um subterfúgio, descumprir o Regimento. Uma coisa é fazermos acordo quanto ao tempo que cada um vai falar, direito de um sobre o outro, e não há nenhum problema em relação a isso. Não estamos cumprindo o Regimento, se cada um pode inquirir por 3 minutos, com igual tempo para a resposta, com direito à réplica e à tréplica. Não estamos cumprindo isso, porque houve um acordo. É diferente, é direito de cada um. Agora, avançar sobre a Ordem do Dia, hoje pode não ser um problema, mas amanhã poderá ser, e nós vamos ter aqui uma discussão que não é cabível, porque é de interpretação regimental. Solicito então a V.Exa. que cumpra o art. 46 do Regimento, que suspende a reunião nesses casos, e se V.Exa. entender relevante, e eu entendo que é, continuar às 20h, ou quando terminar a sessão.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Eduardo Cunha, eu já gosto de cumprir o Regimento e sendo instado por algum Parlamentar, aí não há a menor dúvida.



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

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

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Apenas para contrapor o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, a Mesa tem que decidir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Se um Parlamentar...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Já teve um.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não tem como a gente deixar de cumprir o Regimento.

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

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu queria, *data maxima venia*, me contrapor ao Deputado Eduardo Cunha, porque o Presidente e especialmente V.Exa. estão aqui exatamente para fazer o discernimento em cada circunstância. Então, esse risco a que se refere o Deputado Eduardo Cunha, de avaliar isso ou aquilo, cabe a V.Exa. Em segundo lugar, dizer que não há perda nem para a Comissão, nem para o Plenário a continuação desta reunião, especialmente num dia em que o depoimento é extremamente esclarecedor. Pela primeira vez, tivemos mais clareza nas informações que buscamos. Gostaria então que V.Exa. verificasse, porque a grande maioria das CPIs tem funcionado assim. Acho que não atrapalha, e V.Exa., em situação levantada, ou como a imaginada pelo nobre Deputado Eduardo Cunha, de um dia ou outro pode haver ou não, tem a prerrogativa de encerrar, e apenas para um ganho maior para esta CPI.

O SR. DEPUTADO ANDRÉ VARGAS - Para contraditar, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Miguel Martini, examine V.Exa. a minha situação. Eu, na condição de Presidente da CPI, estou sendo criticado todos os dias por muitos Parlamentares cumprindo o Regimento. Imagine V.Exa. o quão vulnerável eu ficaria se descumprisse o Regimento. Se eu o cumpro, todo dia aparece um ou mais de um para criticar a postura do Presidente porque está cumprindo o Regimento, imagine se fosse o



contrário. Outro ponto: V.Exa. disse que é praxe nas CPIs fazer isso. A informação que eu tenho é que não é. Por exemplo, na CPI dos Correios, e era uma CPMI, uma comissão mista, instalada no Senado, o que ocorria? A Ordem do Dia da Câmara começava e eles não encerravam os trabalhos. Quando começava a Ordem do Dia do Senado, eles encerravam imediatamente, porque eles obedeciam a Ordem do Dia do Senado.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas é a Ordem do Dia do Senado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Como aqui é uma CPI da Câmara, não é mista, somos obrigados a cumprir o nosso Regimento, e ele é claro, Deputado, não nos deixa nenhuma alternativa. Ele diz assim no seu parágrafo: "*Em qualquer caso, nenhuma Comissão poderá funcionar concomitantemente à Ordem do Dia.*" Não deixa alternativa. Se todos, unanimemente, estivessem de acordo, iríamos descumprir o Regimento, mas aí teríamos que... Mas se algum Deputado levanta a questão, acabou-se. Não posso deixar de cumprir o Regimento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, Presidente, V.Exa. não pode suspender e voltar depois da Ordem do Dia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Isso nós já acertamos com a questão de ordem do Deputado Macris. Vamos para a Ordem do Dia...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Vamos suspender a reunião?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos suspender a reunião. Terminando a Ordem do Dia, todos nós voltaremos aqui e, por mim, ficam todos à vontade...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só duas observações.

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Na primeira, até como sugestão, entendendo a preocupação de V.Exa., reafirmando que não há decisão do Presidente da Câmara em relação a audiências em Comissões durante a Ordem do Dia, antes da votação. Peço a V.Exa. a receba como recurso para que seja levada à Mesa e, se não for possível uma medida imediata, uma alteração no Regimento. Isso não vai alterar nossos trabalhos agora, mas para prevenir futuras situações. Seria uma contribuição desta CPI.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Eu já fui ao Mozart, que é o papa do Regimento, reportando-me a casos importantes em que se esteja ouvindo... Ele disse: "*Deputado, não pode.*"

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Presidente, eu sei. Eu entendo a interpretação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A não ser que mude o Regimento. Aí é outra história.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não é mudar o Regimento. Já houve decisão do Supremo em relação à decisão da Câmara. Então, a interpretação na área jurídica sempre pode dar margem a outra visão. Então, foi para provocar, no bom sentido, e não para prejudicar os trabalhos,

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E pedir, se for possível, Presidente, até o final do dia, a relação de todos os requerimentos apresentados até hoje e também, se possível, a pauta que V.Exa. determinou para amanhã. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A pauta, eu já a fiz para amanhã, mas como eu havia dito na semana passada, ainda hoje estou aberto a sugestões. Estive aqui durante toda sexta-feira, segunda-feira também, mas infelizmente não fui procurado por ninguém. Fui obrigado a fazer a pauta sozinho, mas hoje ainda está aberta para algum requerimento que poderá ser apreciado amanhã...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, o requerimento que o senhor me pediu já está chegando...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - São 3 requerimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Marcos, providencie a atualização dos requerimentos para distribuição.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, apenas para esclarecer. Vamos suspender a reunião agora e, ao final da Ordem do Dia, retornaremos aqui para encerrar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a concordância de todos.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu fiz uma proposta ao Presidente e ao Relator para que fizéssemos uma diligência ao CINDACTA para fazer a comparação dos depoimentos que estão aí na imprensa nesse final de semana. Queria saber se esse vai ser o encaminhamento desta CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Espero que todos voltem para continuarmos ouvindo aqui o Sargento Wellington Rodrigues. Se, por acaso, a Ordem do Dia se estender muito, e nós não voltarmos, quero aqui aproveitar para dar nossos parabéns a V.Sa., que, com competência ímpar, nos trouxe informações preciosas. Nosso intuito aqui, Sargento Wellington, é exatamente este: não voltarão mais as vidas dessas 154 pessoas, mas o nosso trabalho aqui é para que a verdade aflore e que a partir dela possamos tirar lições para que esse tipo de acidente nunca mais volte a acontecer. Está é a única finalidade desta CPI, e eu tenho procurado não fugir desse foco. Procurarei até o fim nele permanecer, para o bem do nosso Brasil.

Muito obrigado.