



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: 0640/07	DATA: 22/5/2007
INÍCIO: 19h46min	TÉRMINO: 21h36min	DURAÇÃO: 01h50min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 1h50min	PÁGINAS: 51	QUARTOS: 22

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Presidente da Associação dos Controladores de Voo e Sargento do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo – CINDACTA 1.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Há intervenções fora do microfone, inaudíveis.
Há oradores não identificados.
Há palavras ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro reaberta a reunião da audiência do Sargento Wellington Rodrigues, do Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo — CINDACTA 1, Presidente da Associação dos Controladores de Vôo.

O quarto Parlamentar inscrito é o nobre Deputado Miguel Martini. S. Exa. tem a palavra, nas mesmas condições, por 10 minutos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, antes de fazer uso da minha palavra, se V. Exa. consentir, parece que o Sargento Wellington gostaria de fazer uma explicação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ah, não deu certo. Então, vamos contar os 10 minutos a partir de agora. Primeiramente, eu gostaria de dizer que foi um depoimento esclarecedor. Eu diria que mais do que esclarecer os fatos, V.Sa., Sargento Wellington, conseguiu trazer até a alma dos controladores e expô-la a todos nós, dizendo do sentimento que move, neste momento, os controladores de vôo.

Eu queria aproveitar também para dizer que, da mesma forma que num acidente aéreo, se o CENIPA caminhasse na lógica de achar apenas o culpado e punir, nunca chegaria aos verdadeiros fatores que levaram àquele acidente. E, aí, já deixo para o próprio Relator colocar como uma das propostas do seu relatório que hoje não existe uma legislação que proteja o controlador, o piloto ou quem quer que seja, para ajudar a encontrar os fatores que levaram à causa daquele acidente.

Os advogados, claro, vão orientar a todos: *“Fiquem em silêncio. Não falem.”* Até porque, pela Constituição, ninguém está obrigado a produzir provas contra si mesmo. Então, precisamos de um arcabouço legal, de uma legislação que não caminhe, ou seja, que dê liberdade ao CENIPA de fazer o seu trabalho e encontrar os fatores e, com isso, evitar novos acidentes, protegendo, assim, aquele que é o controlador ou o piloto, aquele que vai contribuir para encontrar esses fatores. E eu dizia, ainda há pouco, que a punição já ocorre pelo fato acontecido. Quem não se lembra, há quanto tempo — em 82, se não me engano —, Gauss era considerado o melhor controlador de tráfego aéreo do Brasil. Um civil, no galeão, se distraiu por questões de, sei lá, 30 segundos, um minuto, não mais do que isso, e um Boing se



chocou com a serra. Ele foi punido só pelo fato de o acidente ter ocorrido. Ele apenas falou um pouquinho a mais com um piloto, o que era novidade na época. Conhecia tudo, mas se distraiu e foi punido. Não precisavam prendê-lo mais. Parece-me que nunca mais ele trabalhou.

Então, se nós, da mesma forma que, para chegarmos a esses fatores que levam ao acidente, para evitá-los, nós precisamos não caminhar na lógica da punibilidade, também, para chegarmos a uma boa solução para a crise do tráfego aéreo ou o apagão aéreo — como foi batizado pela mídia ou pela sociedade —, precisamos tratar de maneira desapaixonada. Precisamos considerar os fatores. E, aí, nós podemos perceber com muita clareza que houve um avanço na aviação: os aviões estão cada vez maiores e mais velozes; os equipamentos cada vez mais precisos e sofisticados. E o ser humano que opera essas máquinas, o controlador de voo, precisa também passar por esse processo de evolução, para acompanhar todo esse desenvolvimento. E nós acreditamos que, neste momento, o fato de estar dentro desse regime militar, como já expressamos na parte da manhã aqui, é um fator limitador, que impede que os controladores de voo, como aconteceu em praticamente quase todos os países do mundo, possam realizar o seu trabalho. É um problema. Não há culpa.

Não é culpa da Força Aérea Brasileira. Pelo contrário, a Força Aérea Brasileira é responsável pela integração deste País junto com as outras Forças Armadas. Mas, principalmente, a Força Aérea Brasileira faz um trabalho belíssimo, extraordinário, no aspecto da defesa aérea; está sendo modelo, copiado por outros países. Mas o sistema não se coaduna com o controle de tráfego aéreo, especialmente nessa evolução que está passando agora. Temos um crescimento médio de 10% do tráfego aéreo anual no País.

Então, nós precisamos dar mais celeridade, precisamos dar mais transparência, precisamos ter mais flexibilidade, para que o controlador de voo tenha as condições ideais necessárias para realizar o seu trabalho. Nós temos que considerar os fatores que na carreira militar não podem ser considerados, até porque o militar tem de ser considerado igual a todos os outros militares. E quando a Organização Internacional do Trabalho diz que o controlador de voo é a profissão mais desgastante do mundo, não é sem razão, que se enquadra, segundo, se não



me engano, Deputado Valente, em 5 das recomendações das Convenções da OIT. Então, os controladores de vôo são, ainda, considerados por outros desatentos militares como folgados. Mas não são folgados. Têm uma profissão que ainda não é reconhecida como profissão, mas têm uma função que tem a sua especificidade. Digo sempre: não é controlador quem quer, é quem pode, porque há determinados requisitos para ser controlador de vôo. Então, eu queria perguntar e deixar que o Sargento Wellington — que, aliás, já foi brilhante na sua exposição — fizesse esse comentário. Não há ninguém contra ninguém. E comentasse a sua frase: “*Queremos apenas ser controladores de vôo*”.

O controlador de vôo não pode ser um apêndice: você é sargento, você é militar, você tem que fazer continência, você tem que tirar serviço, você tem que ir a formatura e, nas horas vagas, você vai controlar vôo. Não. Ele tem que ser controlador de vôo, para, nas horas vagas, estar se especializando no inglês, se especializando no novo equipamento que chegou, se especializando, quem sabe até fazendo intercâmbios internacionais, para buscar e acompanhar essas evoluções, fazendo seminários. E, ao mesmo tempo, ter o tempo suficiente para recuperar suas energias, suas forças. Não dá para um controlador de vôo, que sai muitas vezes de um trabalho pesado, estressante...

O controlador de vôo, de um modo geral, trabalha — eu, quando trabalhava, era assim, não sei como está a escala agora — um dia de manhã, então, tinha de acordar cedo; noutro dia, tinha que dormir tarde, porque ele pegava de 2h às 10h, ia chegar em casa lá para 11h à meia-noite; e no outro dia ele trabalhava de 10h até 6h da manhã. Então, já é exposto o seu organismo a uma variação imensa. Além dos problemas emocionais, ele precisa ter condições físicas, psíquicas e emocionais para esse trabalho.

Então, eu queria que o senhor comentasse para nós essa frase: “*Queremos ser controladores de vôo. Não estamos contra ninguém. Não há uma rebeldia contra os superiores hierárquicos. Não há uma rebeldia contra a Força Aérea*”. Pelo contrário, eu posso dizer de minha parte que agradeço à Força Aérea por tanto que me ensinou no período em que eu fiquei na Força Aérea, mas saí porque não via nenhuma perspectiva. Espero que a última fala do senhor nunca se cumpra: “*Não valeu a pena*”. Vai valer a pena. Eu acredito que não só esses Deputados aqui, mas



o Governo, o próprio Comando da Força Aérea... Eu assisti ao pronunciamento do Comandante da Aeronáutica no dia da sua posse. Ele era favorável à desmilitarização. Ele falou isso no seu discurso. Então, não há ninguém contra ninguém, são todos a favor de melhores condições de trabalho e mais segurança. Que o senhor comentasse, por favor.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Muito obrigado pelas palavras, Deputado Martini. Não é ex-controlador, porque não existe ex-controlador, é controlador, ainda.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Em desvio de função. (*Risos.*)

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Desvio de função. Eu só queria fazer, então, rapidamente, antes de fazer este comentário, sobre a questão da criminalização tanto para o piloto, como para o controlador de tráfego aéreo. Hoje, já existe uma recomendação da Organização da Aviação Civil Internacional, que é o Anexo 13, que já fala sobre esse tipo de comportamento penal para o controlador e para o piloto também. Vai chegar uma hora em que o piloto falará: "*Não vou querer mais assumir essa responsabilidade.*" E o controlador, da mesma forma. Tem vários filmes falando sobre isso. E o mais importante foi o de um acidente que aconteceu na Iugoslávia, em 76, onde o controlador se viu numa estrutura em que não tinha condições de desenvolver o seu trabalho e pegou 8 anos de cadeia. E quem estava julgando, um advogado contrário a ele, acabou defendendo-o, porque chegou a uma hora em que ele falou: "*Poxa, realmente, você também foi vítima do sistema.*" Então, há hoje um Anexo 13 da Organização da Aviação Civil Internacional, de que o Brasil é signatário, que fala já contra a criminalização. Não estamos contra ninguém. Eu sou a pessoa mais indicada para falar sobre isso. Tenho 20 anos de controle, 20 anos de Força Aérea, entrei na Força Aérea para ser infantaria, não entrei para ser controlador de tráfego aéreo. E quando eu vi a Infantaria da Aeronáutica, falei: "*Não é essa infantaria que eu quero, queria algo mais barra pesada, tipo o Exército.*" Aí, vi o filme do controle do tráfego aéreo e falei: "*Poxa, acho que é isso o que quero, vou ser controlador de tráfego aéreo.*" Mas eu era mais militar do que controlador de tráfego aéreo. E, na escola mesmo, só falavam: "*Você primeiramente é militar, depois você é controlador.*" Eu cresci dentro dessa mentalidade: primeiro, militar; depois, controlador. Só que



quando eu me deparei com a responsabilidade de um centro de controle, que eu ainda pegava ponte aérea, com os Electras Rio/São Paulo e São Paulo/Rio, eu fui vendo ali — saudosos tempos — que se o controlador de vôo não correr atrás, se ele não se especializar, se ele não buscar ser um profissional, ele vai se complicar. E essa profissionalização que nós estamos pedindo não é nada contra a Força Aérea em si. Não, pelo contrário, nós queremos realmente uma Força Aérea forte, porém fazendo o papel de defesa da soberania nacional. Isso é possível. Da forma como hoje está organizado o centro de controle, basta separar a mesma sala em que nós estamos trabalhando. Onde é o controle de tráfego aéreo civil, que nós trabalhamos, seja feito por civis, e a sala onde é a defesa aérea exercida por militares da defesa aérea, seja mantida pela Força Aérea. O controlador de vôo passa por grande sofrimento no seu trabalho. Principalmente, a questão militar é que a questão ergonômica do trabalho não é respeitada. O trabalho não é adaptado ao homem; o homem é adaptado ao trabalho. E, principalmente, o trabalho prescrito, o que está escrito nem sempre consegue ser igual ao trabalho real. E toda vez que há uma diferença de trabalho prescrito para trabalho real, acaba gerando sofrimento. O controlador é um dos profissionais que tem o maior sofrimento de trabalho. Isso é reflexo em grandes separações, em um número enorme de divórcios entre controladores de vôo, em número de alcoolismo elevado. Nós temos problemas psicológicos. Todo mês, nós temos que afastar um controlador ou outro devido a problemas psicológicos. Vários controladores não conseguem dormir, a não ser a base de remédios. Eu, durante um tempo, fiquei durante 3 meses tomando remédio controlado para poder dormir. Então, é mundialmente reconhecida como uma profissão altamente estressante. Só que no Brasil a verdade é essa que o nosso Deputado disse, que nós somos vistos como folgados, porque o militar tem que estar pronto, 24 horas; ele tem que estar ali para o que der e vier. Quando você alega algum problema de saúde, algum problema psicológico, você já é visto como folgado pela chefia, pelos outros colegas das outras especialidades...

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

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - ... porque não entendem a complexidade do nosso trabalho.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Com a palavra o nobre Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só uma pergunta, uma observação — passo para o Deputado Otávio Leite e já ganhamos aí 10 minutos.

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

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Primeiro, uma sugestão ao Relator. Como está havendo essa discussão sobre investimentos, então, pedir um estudo para a Consultoria especificando a função programática, com relação ao que foi, por exemplo, para o SIVAM, SIPAM, para a manutenção do setor. A segunda observação, Presidente, é também solicitar a relação de controladores de vôo que ingressaram no período, quantos saíram e quantos estão em vias de contratação, independente da medida provisória que aprovamos já na Câmara. E a pergunta, Dr. Wellington, só para aprofundar: aquele encontro que a associação teve com o Governo, através do Ministério do Planejamento, em que termos se deu a reunião, se foi extraído algum documento dessa reunião, na seqüência, se não foi feito mais nenhum contato da parte do Governo e se a Associação procurou ter algum contato com o Governo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O compromisso, o documento que existe foi um termo de compromisso assinado na noite do dia 30 pelo Ministro Paulo Bernardo, em nome do Presidente Lula. Após isso, houve um encontro no Ministério do Planejamento, onde foi dito que o Governo manteria o diálogo. Entretanto, naquele momento, iria interromper as conversas.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Esse termo de compromisso... A associação ficou com alguma cópia?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pode depois passar para a CPI?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Está bem, Presidente. Passo a palavra para o Deputado Otávio Leite. Obrigado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Obrigado.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Wellington, quero cumprimentá-lo pela exposição, pela elevada intenção, eu diria até que patriótica intenção de se expor por completo na CPI. Mas esteja certo de que nesta etapa da história nacional, a democracia já instituída no País há de dar suporte à liberdade que o senhor tem de expressar suas opiniões como membro da Aeronáutica e como Presidente da Associação. Então, nós estamos muito atentos às suas observações. Queria focar numa questão que me parece crucial, porque, a rigor, nós estamos falando sobre um sistema que inclui basicamente equipamentos, *software* e recursos humanos. Nós estamos discutindo a distorção desse sistema, os problemas que esse sistema vem apresentando. Uma das facetas que nós não podemos esconder, evidentemente, tem a ver com a qualificação, com a capacitação do controlador de tráfego aéreo. Em qualquer que seja a atividade profissional — essa em especial —, é indispensável que ele esteja absolutamente bem preparado, formado e bem pago. Enfim, essencialmente, tem de ser um profissional muito cômico e muito capaz de exercer aquela atividade. Então, para tanto, pelo que nós temos observado, é indispensável que essa aptidão seja verificada através de um concurso, que, *a posteriori*, se prolongue num curso de formação dos controladores. Fiquei perplexo, devo confessar, ao identificar, no edital do último concurso realizado pelo DCEA para contratação de DACTA-1303, exatamente a presença pífia do inglês como elemento necessário a configurar essa aptidão. Há, sim, 15 perguntas gramaticais. Não há, no edital, prova oral, não há qualquer tipo de aferição de conhecimento em conversação pelo controlador. Fiquei mais perplexo ainda ao saber que os 64, que foram aprovados, foram convocados para o curso, não terão, durante esse período, um mergulho maior no inglês. Enfim, houve o episódio do Papa. Hoje, pela manhã, soubemos vários outros episódios que foram provocados, pelo que se depreendeu, absolutamente em função da ausência de clareza na comunicação. Eu fico a imaginar um controlador brasileiro, na aproximação de uma aeronave norte-americana, e aquele piloto, ele é do leste, do oeste, é do interior dos Estados Unidos, onde o inglês é mais caipira. Enfim, ele tem que entender? Não, ele não tem que ter conhecimento. Ele tem que ter domínio, inclusive com sutilezas e sofisticções de reconhecer pronúncias, até dialetos, sotaques ou coisas do gênero, para que aquela aproximação se dê nesse viés absolutamente tranqüilo, etc. Então,



eu pergunto ao senhor sobre esse aspecto: a comunicação, dentro dessa perspectiva do que vem a ser, do que é hoje a preparação, a qualificação do controlador... O que o senhor tem a dizer sobre isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Além dessa dificuldade do sotaque, se é do leste, do oeste ou do interior, existe ainda a dificuldade para se entender através de uma caixinha de alto-falante. Então, além... É muito difícil, é muito diferente eu estar conversando aqui ao vivo, pessoalmente, o inglês. Outra coisa é eu entender o que está saindo da caixa ali. Até o português é difícil. Um controlador novinho, quando chega da escola, ele tem que começar a treinar o ouvido para entender até o português, até o português, porque é diferente. A qualidade, a forma como é transmitido... Às vezes, vem com eco, com chiado. E mesmo, às vezes, clara a transmissão, ela também... O ouvido precisa ter esse... Aprender a ouvir. Então, o inglês acaba sendo um fator mais complicador ainda. Infelizmente, o nível de inglês é realmente bastante deficiente. Nós temos bastantes dificuldades para poder entender uma situação que saia do normal.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Quando o senhor fez concurso, havia prova de inglês?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. O único que houve, que há, agora, que começou essa exigência... Porque o último concurso do grupo DACTA foi em 1986. E o grupo DACTA, agora, é que foi exigida essa prova de inglês. Mas, ainda da Aeronáutica, da escola de especialistas, não há prova de inglês.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, eu acho relevantíssima essa informação. Afinal, a CPI pode, desde já, contribuir para o aperfeiçoamento do sistema. Quero insistir na idéia de uma diligência imediata à escola, com uma perícia técnica em línguas, que se possa ter como apoio, para que tenhamos uma aferição concreta e saibamos que outras providências podem ser implantadas, para que esses 64 doravante não sejam lançados à atividade sem esse conhecimento profundo em língua, essa aptidão de conversação. E mais: em relação à equalização do som, à nitidez, ora, há equipamentos nacionais, que o sejam, com... Mesmo que não fossem, nem que fossem caixas Bose, teriam que ser importadas. Mas a nitidez do som não pode deixar a desejar para uma atividade que requer concentração total



e a mais pura transmissão do som de uma voz. Eu acho muito grave. Eu acho esse um ponto importante. Eu acho que a CPI poderia, tão logo, oferecer uma diligência, para que tenhamos a superação desse problema doravante. Em linhas gerais, era isso. Porque, no mais, era perguntar sobre várias outras circunstâncias, nas quais essa comunicação falhou. Foram inúmeras, certamente. Então, já há um fato determinado, Sr. Presidente, para que nós possamos empreender essa diligência. Por favor, Sr. Wellington.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Uma coisa que a gente sempre está alertando, assim: é claro que, para um concurso para controlador de vôo, a gente tinha que ter uma exigência mesmo já de ter um nível de língua inglesa. Só que, para atrair esse profissional, tem que ser uma carreira atraente. Eu não vou atrair um profissional que tem um nível de língua inglesa para ter as condições e o salário que nós temos como sargentos. Então, tudo isso tem que ser uma carreira atraente, para trazer mão-de-obra qualificada, para poder realmente exercer a função que é exigida, de qualidade.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pelo edital, eu observei o salário, de 3.100.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - São 3.100 reais para um primeiro sargento, líquido, que tem 20 anos de serviço, como eu.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - E o inicial?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Líquido, em torno de 2.200, com o auxílio alimentação, essas coisas, 2.200 líquido. Líquido, 2.200.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marco Maia) - Deputado Otavio Leite...

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Acabou, não é, Presidente?

Agradeço a sua atenção. Muito obrigado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Líquido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marco Maia) - O próximo inscrito é o Sr. Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Eu também me consorcio com aqueles que defendem a não-criminalização quando da investigação de acidentes aéreos. Acho que, do que a gente já assistiu aqui na CPI, fica evidente que uma abordagem no sentido da criminalização dificulta a possibilidade, inclusive, de obtenção de



informações, na medida em que as pessoas ficam preocupadas com o eventual processo judicial que terá que ser enfrentado; prejudica o ambiente para prevenir futuros acidentes. Eu já estou absolutamente convencido disso.

Por outro lado, também parece-me que, de tudo o que já assistimos aqui, ficou evidente que houve falhas humanas. Agora, as falhas humanas acontecem, em todas as atividades, em todas as profissões. Infelizmente, os seres humanos não são infalíveis; as falhas humanas acontecem.

Eu acho que já foram bastante abordados aqui os problemas de trabalho que possam afetar, digamos assim, o desempenho individual de cada controlador - o estresse, a sobrecarga etc., mas resta ainda uma discussão que, para mim, não está clara, no que diz respeito aos equipamentos de radiocomunicação e de detecção de vôo. Porque os oficiais do CENIPA que estiveram aqui foram taxativos, na minha opinião, ao dizer que não há problemas nos equipamentos de detecção e que não há problemas nos equipamentos de comunicação. Por outro lado, a representação dos controladores diz que há. Eu acho que essa questão é muito importante para todos nós.

Eu perguntaria ao senhor como essa dúvida poderia ser dirimida. Tem alguns Deputados achando que uma diligência... Então, nós vamos escalar ou todos os Deputados da CPI, ou alguns Deputados da CPI, vamos ficar lá na frente dos consoles e vamos conseguir dirimir essa dúvida. Eu, particularmente, acho que isso é difícil, porque nós não somos especialistas, não somos técnicos. Eu perguntaria, então, ao senhor: o senhor acha que uma diligência de Deputados seria capaz de dirimir essa dúvida?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu acredito que vai ser necessário, porque a Força Aérea é parte envolvida e o controlador também é parte envolvida. É um defendendo o seu interesse. Alguém de fora vai ter que chegar lá, sentar, analisar e ver. Agora, eu concordo com V.Exa. quando diz que é difícil o Deputado... Claro. Mas eu acho que uma falha de frequência, ela fica bastante clara, porque o piloto fala: Brasília, eu não estou entendendo nada que você está falando. Isso qualquer pessoa pode, olha, está com problema aqui. Brasília, eu não consigo copiar o que você está me passando. Ou, então, o controlador: confirme como está recebendo o Centro, e não tem respostas. Isso fica bastante claro, fica evidente.



Isso pode ser. Às vezes vai lá um dia, fica duas horas; naquele momento não houve problema. O problema, ele vai e vem, vai e vem. Então, eu acho que tinha que ser algo mais efetivo. Eu também diria, até mesmo, assim, apoio de alguma organização isenta do processo, que pudesse, realmente...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Essa organização poderia ser a Organização de Aviação Civil Internacional, por exemplo?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, desde que acompanhasse, realmente, a operação durante 15 dias, vamos colocar uma semana, sentado ali - vamos acompanhar o turno todo, vamos fazer uma escala. Sim.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Porque eu entrei, inclusive, com um requerimento, hoje pela manhã, protocolei, solicitando isto: uma vistoria, uma inspeção, enfim, realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional para a gente dirimir essa dúvida. Porque, a rigor, até prova em contrário, todas as pessoas que estão vindo aqui estão dizendo a verdade.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Agora, há contradições nos depoimentos, e nós precisamos dirimir essa dúvida...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Com certeza.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... até para que a gente possa dar uma contribuição no sentido de melhorar a segurança de vôo, melhorar eventuais condições de trabalho, enfim, para que as pessoas tenham mais segurança quando usam do transporte aéreo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, se V.Exa. permitir...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pois não.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas seria também interessante que acompanhasse os principais centros e controles; que não fosse encaminhado para um órgão que, de repente, não está... Está alheio à crise, vamos dizer assim. Uma torre de menor, sei lá, uma outra ou qualquer torre de controle...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não. Acho que tem que ser no CINDACTA, né? No CINDACTA, exatamente.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Isso. Os CINDACTAs.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – Os CINDACTAs; não só no 1 e no 4, mas nos outros também. O.k..

Bom, a segunda pergunta que eu queria fazer diz respeito a um pouco do que o Deputado Otavio Leite estava dizendo. Eu, particularmente, acho o seguinte: acho que o problema não é só o sotaque do caipira ou o sotaque do urbano norte-americano. Porque imaginem o seguinte: imaginem um piloto chinês se aproximando aqui e falando em inglês, ou um indiano, ou... Escolha qualquer país. É lógico que tem os problemas do sotaque. Então, acho que o problema central não é esse; o problema central passa a ser outra coisa.

Os equipamentos de radiocomunicação que são adotados hoje aqui são equipamentos antigos, defasados, que não permitem uma boa ausculta? Existem equipamentos que poderiam dar uma ausculta melhor? Esse aspecto, esse sim, acho relevante. O senhor colocou que também uma coisa é ver, é participar de uma conversação em inglês frente a frente com a pessoa que está falando; outra coisa é ouvir por um instrumento de rádio. Os nossos equipamentos eles são defasados, não permitem uma boa ausculta, ou é um problema, de fato, da radiocomunicação do avião que está lá, a 37 mil pés, lá no meio da Amazônia, e transmitindo de rádio para cá?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É. Isso seria interessante até mesmo ouvir do pessoal da técnica do CINDACTA 1. Às vezes há equipamentos que, apesar de serem novos, mas da forma como foi feito a licitação ou o contrato, ele não é um equipamento que, vamos dizer assim... Poderiam ter alguns melhores. Até mesmo por questão de economia, já fiquei sabendo várias vezes, o que poderia ser adquirido foi adquirido algo mais inferior, onde a voz saía mais metalizada, mais mecanizada e, no entanto, foi instalado. Então, às vezes, não significa que por ser velho, ou sucateado, ou ser um novo. Temos que verificar, realmente, o que acontece porque, hoje abre uma pane, amanhã resolve e, daqui dois dias, essa pane ela recorre. O problema pode até ser mais grave do que a gente imagina.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – Na formação - fiz essa pergunta, hoje de manhã, para o representante dos controladores civis, e eles não sabiam informar - dos controladores militares, quanto tempo/aula é dedicado à formação geral e



quanto tempo/aula é dedicado especificamente para a língua inglesa no período de formação?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Isso daí também não tenho essa informação de quantidade de carga horária mesmo assim. Sei que começa... São três semestres de língua inglesa, mas começa realmente no básico, porque não há nenhuma exigência para o concurso. Já que não há exigência, a gente tem que começar do básico. Na verdade, não é que se perde tempo. Vai pegar o candidato, o aluno que entrou lá, praticamente sem conhecimento nenhum da língua inglesa. Então, temos que começar do básico.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – Foi dito também que já, em 1996, portanto, há mais de 10 anos, há 11 atrás, já ocorreram audiências públicas que trataram de problemas do sistema de defesa aérea e de controle aéreo aqui em nosso País e que, em 2002, também houve audiências públicas para tratar de problemas, dando a entender que este problema é bastante antigo.

Perguntaria ao senhor: não precisa ser todos os problemas, mas quais os problemas mais relevantes que existiam em 1996?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Se nós ... Como eu disse, é só pegar, trocar os nomes dos atores e a data, que são os mesmos problemas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – Os mesmos problemas de hoje?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Problema de frequência, problema de excesso de tráfego naquele setor, da relação mesmo. São os mesmos problemas, os mais recorrentes.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – O senhor tem conhecimento de alguma providência que tenha sido tomada lá em 1997, 1996, 1998, para a solução desses problemas?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Sei que, ultimamente, agora, foram instaladas várias antenas de frequência. Aumentou realmente a quantidade de sítios de frequência VHF de comunicação.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – Quando isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Há questão de uns 2 anos para cá, a quantidade de antenas para cobertura...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – De comunicação.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Foram muitas antenas instaladas. Mas, parece que só aumentou também o número de problemas, porque, para cada frequência instalada... Eu não sei qual a explicação que existe também na zona, em uma área que é mais difícil a comunicação, porque geralmente são problemas recorrentes em determinados setores. E aí vem o problema também de interferência de telefonia celular, ruralvan, rádio AM. Muitas vezes, a gente está controlando, entra uma música ou entra alguém falando no celular...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, apesar dos problemas que as audiências, lá em 1996, levantaram, só agora, de 2 anos para cá, é que algumas providências foram tomadas?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Sim. Quanto à quantidade de antenas VHF, realmente, foram instaladas muito mais antenas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS – O.k. Muito obrigado pelas suas informações.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, Deputado, posso...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pois não.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - ... colocar aqui o histórico? No Inglês a carga, no Inglês 1, a carga horária é de 144 horas; Inglês 2, 132 horas, e é só. Então, são 276 horas. Esse é um histórico da Escola de Especialistas da Aeronáutica de 1^a, 2^a e 3^a séries.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Obrigado.

Só um comentário final, Presidente. Eu e o Deputado Zarattini estávamos falando aqui, até porque temos parentes que trabalham, são professores de inglês. Infelizmente, o mercado de trabalho para o professor de inglês não está remunerando muito bem também, viu? (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – O próximo Parlamentar inscrito, nobre Deputado Efraim Filho, tem a palavra.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI – E o Dr. Ubiali, pulou?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Sargento Wellington Rodrigues, primeiramente, quero elogiar sua resistência, ao lado dos seus colegas controladores e representantes da Aeronáutica, de ter permanecido junto conosco para conclusão dessa oitiva.



Primeira pergunta: saberia o senhor nos informar como funciona o CCAM, o Centro de Comutação Automática de Mensagem? Em breves palavras, assim, porque...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Isso. O CCAM é onde se faz o tratamento e a transmissão de todos os dados. O plano de vôo, quando é transmitido da sala de tráfego aéreo para o CINDACTA para fazer o tratamento, ele vem via CCAM. Muitas mensagens, que são chamadas mensagens de informação aeronáutica, quer seja por atraso de aeronave, quer seja por modificação, vêm através dessa rede CCAM. Quando essa rede CCAM cai, perde-se toda essa comunicação.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Tem os blocos de abertura, os blocos de fechamento, e há, por parte dos controladores, algum tipo de restrição a esse CCAM? Ou seja, a informação que temos é a de que esse espaço era para ser ocupado por controladores mas, em face da insuficiência de pessoas ou de profissionais, muitas vezes ele é ocupado por cabos e soldados, que não têm a qualificação necessária. É verdade esse fato?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É, na questão, é do tratamento de plano de vôo, que é uma sala de plano de vôo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Exato, a sala de plano de vôo. Exatamente.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Isso. A sala de tratamento de plano de vôo, inicialmente, foi planejada para compor, ser composta por controladores do tráfego aéreo, e hoje nós temos pessoal de outra especialidade. Só que ele tem... Porque, nessa sala, ela também tem uma sala, existe um equipamento HF, que é *high frequency*, para, caso perca o contato VHF, ser operado por eles. Então, tem que ter um controlador de vôo para que possa sempre operar, no caso de um *backup*, quando cai um sistema todo, operar naquela frequência. Então, por falta mesmo de pessoal, outras especialidades ocupam essa função.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Ou seja, esse é um caso específico e comprovado no qual a insuficiência de profissionais na categoria de controladores de vôo acaba causando... E esta é a pergunta: se causa prejuízo à função, à



desenvoltura da função do controlador, a existência de pessoas não-qualificadas para exercer aquela função nas salas de plano de vôo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Sim, o ideal é que fosse...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – É uma deficiência do nosso sistema hoje?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É, o ideal é que fossem pessoas qualificadas.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Aí, quero chegar à outra pergunta. O CGNA, que é o Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea, pertence ao quadro da ANAC, não é isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, não; é da FAB.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Da FAB?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Da FAB.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Ele é quem faz as rotas que são autorizadas. É essa a função do CGNA, autorizar as rotas de planos de vôo? Ou, se não for essa, qual seria a função do CGNA?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, o CGNA é aquele órgão que, acho que o Deputado Ivan Valente estava falando, que foi criado em 98 com o objetivo de fazer o controle de fluxo aéreo brasileiro. Ele deveria dar alertas de que, naquele determinado momento, nós iríamos ter um excesso de tráfego, e esse CGNA iria entrar em contato com as empresas aéreas para pedir: olha, segure sua aeronave mais 5 minutos; avise aos passageiros; segure mais 15 minutos ali, e começar a fazer também a distribuição junto com a ANAC - olha, não dá para ter mais 10 aeronaves decolando nesse mesmo horário. Então, esse CGNA é que ficaria responsável para fazer essa distribuição; para evitar um estrangulamento, vamos dizer assim, de excesso de tráfego.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Por exemplo, o CGNA foi o responsável por estabelecer a rota do jato Legacy, que saiu...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, não, não. Nada a ver. Não.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Quem estabeleceu a rota do jato Legacy em sair... O plano de vôo do jato Legacy é uma empresa particular, de sair de 370 a 360 e 380?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É. O preenchimento do plano de vôo ou é feito pelo piloto, na sala de informação aeronáutica, pelo DOV, que é um despachante operacional de vôo, ou por uma empresa contratada, em que existe o despachante operacional de vôo ali; vamos dizer assim, é terceirizado. Então, no caso do Legacy, foi contratada uma empresa pela EMBRAER, que já é comum fazer esse plano de vôo para tripulação estrangeira.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – O seu depoimento, hoje, na primeira parte, suscitou-me uma dúvida, que é isso que fui consultar e foi, inclusive, motivo aqui de questionamento por parte do Presidente, dessa saída 370 baixar para 360 e subir a 380. A informação que obtivemos é que essa rota de São José dos Campos a Brasília é rota única. Então, ele pode voar par ou ímpar.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Sim. Correto.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Então, quer dizer, teoricamente, esse avião já podia ter saído de São José dos Campos na altura 360, sem precisar sair de 370, na questão da Gol, para subir e baixar. Ele já podia ter saído e ter continuado numa linha reta a 360. Poderia ter sido assim.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não. Isso, poderia, poderia. Mas, a escolha do nível de vôo vai de acordo com o peso da aeronave, consumo de combustível... Então, escolhe de acordo com a otimização do vôo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – E, quer dizer... Mas, poderia ter saído...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Poderia, poderia.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – E quem poderia escolher? A função do CGNA era dizer que esse fluxo... Haveria uma outra aeronave saindo, aí, sim, numa via de mão dupla, a 370 e poderia fazer essa sugestão em que se mantivesse uma rota única, uma rota única mesmo, sem precisar subidas e descidas?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, não, não. Não é função do CGNA.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Não é função do CGNA. O.k.



Já com o tempo exíguo, um pouco mais, queria... Outro tema abordado pelo senhor nos deixou, aqui, também confusos. Falou-se das zonas cegas dos radares. O senhor apontou quais são as zonas cegas. Falou-se em determinados locais em que os radares chegam, mas, aí, a comunicação é falha - então, já são surdas e mudas; já não se ouve e não se escuta. E uma coisa que foi tratada no CENIPA aqui, pelos brigadeiros que vieram, é que houve tanto tentativas de comunicação por parte do Legacy - se não me engano, foram 7 - como também por parte dos controladores.

Então, qual é... Eu sei que já se falou, mas qual é a justificativa? Porque, se foram tentados nas 2 pontas e o Legacy, logo depois, na hora do pouso em Cachimbo, conseguiu fazer o contato com a torre, ou seja, não era defeito do seu aparelho. Ou seja, essa mensagem não foi recebida pela torre de controle. E por que a torre de controle não conseguiu contactar o Legacy? Há respostas para isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, eu só queria, só para fazer algum esclarecimento, assim... Não é porque falou aqui ou ali ou acolá. As antenas são distribuídas de acordo com a rota. Então, de repente, quando mais próximo... Alta Floresta tem uma antena de VHF. Então, ali próximo, ele conseguiu a comunicação porque estava próximo, ali, de Alta Floresta, que enviou para Manaus.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Então, há problemas de cobertura?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Eu não posso afirmar isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Porque se ele falou perto da antena e foi ouvido; distante da antena, não foi ouvido.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É. Eu não posso afirmar. O que eu sei é que houve uma falha de comunicação aí.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Mas, há um indício, há um indício nesse sentido.

A sobrecarga de Brasília, nesse sentido das comunicações, ou seja, excesso de vôos, excesso de aeronaves... Depois que a VARIG deixou de operar, ficou sobrecarregada Brasília, porque ela se tornou um *hub*, né? Ela se tornou um divisor, e a Gol e as demais têm de operar por Brasília para poder chegar do Sul ao Nordeste, por exemplo.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – É. Brasília, hoje, é o segundo aeroporto mais movimentado do Brasil. E o que está acontecendo, apesar de a VARIG ter deixado de voar, as aeronaves da TAM e da Gol estão sendo muito mais utilizadas; praticamente elas não param em solo. A prova é que, durante a noite, a quantidade de tráfego aumentou significativamente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – E ainda há um déficit de assentos oferecidos, não é isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não, aí... Eu também não... Não é minha área. *(Risos.)*

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO – Bem, uma última pergunta. O nível de inglês, na prova do ano que vem, deverá ser atingido o nível 4, conforme o senhor falou. Em que nível estaríamos se essa prova fosse aplicada hoje? Seríamos reprovados, na visão dos controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O DECEA fez, ano passado, acho, uma...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Um simulado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Uma prova simulada.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Então, ele tem o resultado. Eu sei, pela prática, que há bastante deficiência.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Para finalizar, Presidente, dentro do tempo, o que se vê dos depoimentos do delegado da Polícia Federal, dos brigadeiros e, hoje, dos representantes dos controladores, ou seja, abarcamos basicamente boa parte das categorias envolvidas nesse sentido, é que, primeiro, não se tratou de um acidente. Um acidente, no que eu digo, de um caso fortuito ou natureza de força maior. É um fato concreto a colisão. E não sendo azar – que foi até a primeira palavra que o delegado usou e depois se retratou –, não sendo caso fortuito de natureza maior, pressupõe culpabilidade. Culpabilidade pressupõe culpados.

De forma bem direta, eu finalizo a minha intervenção perguntando: na visão dos controladores, de quem foi a culpa pelo acidente no dia 29 de setembro?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Essa é uma pergunta muito fácil. Na verdade, um acidente não acontece por um único fator. Isso já foi falado aqui várias vezes.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Quais os fatores, na visão dos controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - São vários fatores, vários fatores. Eu só vou dizer que um único fator que não teve, assim, nada diretamente relacionado foi a Gol. Só a Gol. A Gol não teve nada a ver com nada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mesmo a Gol não tendo nada, ainda contribuiu, porque ela era para voar no plano 410, ela pediu para ir para o 370. *(Risos.)*

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Então, são vários fatores.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E por que a tentativa não tentou ser feita com o avião da Gol?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Como eu expliquei, Deputado, para o controlador que estava naquele momento, naquela hora lá, ele tinha informação, para ele, de que a aeronave estava no 360. Então, ele ficou tranqüilo quanto à coordenação com Manaus. Se ele soubesse que estava na 370, ele teria tentado fazer alguma mudança no tráfego.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só uma curiosidade, Presidente. Esse teste de inglês será feito por todos os controladores ou será uma seleção aleatória? Você sabe me informar?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - A informação que eu tenho junto com os outros, as outras associações internacionais, aí, é que todos os controladores devem passar e pilotos também. Os pilotos que fazem linha internacional também vão ter que passar pelo teste de inglês.

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

O décimo Parlamentar inscrito é o Deputado Otavio Leite, que pode passar para o Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - *(Intervenção fora do microfone.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Dão-se por satisfeitos?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - *(Intervenção fora do microfone.)*



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

O próximo é o Deputado Eduardo Cunha, com a palavra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sras. e Srs. Deputados, Sargento Wellington, em primeiro lugar, agradeço pela presença aqui, a sua continuidade para poder satisfazer todos os Parlamentares que queiram fazer os seus questionamentos.

Eu queria me permitir divergir de alguns companheiros meus que falaram anteriormente sobre um aspecto: eu não acho que a gente pode esquecer o problema da culpa do acidente. Nós temos 154 famílias que querem uma explicação, uma justificativa para a perda dos seus entes queridos, e a culpa é bem definida do ponto de vista legal. Ela só ocorre se há imperícia, imprudência ou negligência. Efetivamente, se as mortes foram causadas por um desses 3 fatores, há culpa. E, na culpa, há responsabilidade civil – tanto que as famílias estão buscando a reparação civil – como também pode haver a culpa criminal.

Acho que buscar segurança do tráfego aéreo e as melhores normas, isso não pode nos permitir elidir a situação de ter a culpabilização e a responsabilização. Um piloto que causa ou que pode vir a causar um acidente, ele acaba sucumbindo junto. Ele morre junto na maioria das vezes. Com exceção desse do Legacy, raramente o piloto sobrevive. Já o controlador ou qualquer outro fator que interfira, ele está em terceiros.

Então, efetivamente, tem risco, e as famílias não vão aceitar a gente vir com um discurso, dizer que só queremos melhorar a segurança, sem ter uma satisfação para elas. Essa satisfação, a gente tem que dar. Esse ponto eu acho que é importante colocar. Há divergências, mas é claro que nós não estamos aqui querendo colocar a culpa em ninguém e nem fazer da procura da culpa o único ponto desta Comissão Parlamentar de Inquérito, que tem um objetivo mais amplo do que esse.

Feita essa preliminar, eu queria perguntar a V.Sa. o seguinte. V.Sa. já disse que estava no dia do acidente lá, como instrutor. Quem eram os controladores que estavam de serviço acompanhando, lá, na hora do acidente?



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu gostaria, até mesmo, como o próprio Delegado Sayão não entregou, não deu o nome para a Comissão aqui, eu gostaria de me reservar o direito de permanecer calado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas, meu prezado Sargento, a gente aqui não pode se reservar esse direito. V.Sa. pode até ficar calado se for alguma coisa que lhe incriminasse, o que não é o caso. V.Sa. é testemunha aqui. E como testemunha, V.Sa. não pode se furtar a falar a verdade sobre qualquer pergunta que lhe é feita. E não há razão, porque nós vamos convocar os controladores para depor aqui.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Presidente, os nomes estão no inquérito, porque V.Exa. para o Delegado Sayão... Não há necessidade de o Sargento Wellington declinar os nomes aqui.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Exatamente. Por que ele não vai falar os nomes?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Porque existe um problema de segurança.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas nós vamos convocá-los, Deputada.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Famílias indignadas, como o senhor mesmo disse.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Deputada, nós vamos convocar os controladores de vôo. Eu não tenho nenhuma razão de manter segredo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O senhor acha que nós vamos convocar. Eu sou contra que convoque os controladores que estavam trabalhando naquele dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu vou propor a convocação.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Bom, eu serei contra.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Tudo bem, mas eu vou propor. Posso até perder...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Há história de controladores assassinados por familiares de pessoas que morreram em acidente aéreo. O senhor sabe disso.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu pediria, Sr. Presidente, primeiro, duas coisas: que me garantisse a palavra e, em segundo ponto, que meu tempo fosse descontado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A palavra de V.Exa. está garantida.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Continuo dizendo que não há nenhuma razão para se ter segredo, até porque o que eu recebi aqui do Delegado da Polícia Federal, eu vou falar os nomes na hora que perguntar. Eu não vejo nenhum problema nisso não. Eu não entendo a razão por que a gente tem que manter isso em segredo, até porque eles têm que ter o direito de se defender; até para que eles possam aqui dar suas explicações e não serem culpados por antecipação sem que tenha prova contra eles. Ninguém quer culpar ninguém por antecipação. Quero dar o direito de defesa a eles. Ninguém quer aqui, já, criminalizar ninguém. Então, por que razão a gente tem que esconder isso?

Então, gostaria de saber do senhor quem era que estava de serviço no dia.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Se o senhor sabe, tem os nomes aí. Por que insiste em que ele fale?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Esse é o meu direito de Parlamentar de perguntar o que eu quiser.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - Deputada Luciana, por favor...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, Presidente, eu faço um apelo a V.Exa.: que reserve... *(intervenção fora do microfone.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - Deputada Luciana, V.Exa. não gostaria de estar falando e ser interrompida por outro colega.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu não gostaria, mas eu acho que a questão é séria, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - É séria e ele está no direito dele.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu estou pedindo a V.Exa. que garanta o direito de o Sargento não fazer isso. É questão de segurança dos controladores envolvidos.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - O Deputado Eduardo Cunha está com a palavra. Ele vai usar o tempo dele da forma que lhe convier...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - (*Intervenção fora do microfone*)
colocar segurança (*intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luciano Castro) - Ele vai perfazer as perguntas que ele quiser e o depoente vai dizer de acordo com a sua conveniência.

Com a palavra o Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Exa. (*ininteligível*) essa prioridade.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, esses nomes, o senhor pode conseguir junto ao Comando da Aeronáutica.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - V.Sa. não sabe quais são os nomes?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Eu me reservo o direito constitucional de ficar calado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor entende que falar isso significa que pode lhe incriminar em alguma coisa?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. De forma alguma, de forma alguma. Eu só não vou...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor está-se furtando de nos fornecer uma informação pedida pela Comissão.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, eu estou me reservando o direito de ficar calado.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ficar calado. Está-se reservando o direito de ficar calado. O.k.

Então, a minha próxima pergunta: tinha supervisão no horário do acidente?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Tinha supervisão acumulada.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - No momento do acidente havia supervisão?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Tinha supervisão. Estava acumulando funções.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor tem informações se eram, efetivamente, 6 aviões que estavam sob o controle desses controladores?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não tenho essa informação. Eu sei que não era... Não estava no limite de tráfego. Não sei precisar quantos, de fato, tinham.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, o relatório do delegado apenas cita o nome de 2 controladores. Os outros, que participaram do evento, ele não citou o nome. Deixou o espaço em branco.

Então, com relação a 2 dos controladores, ele atribuiu as seguintes responsabilidades, que eu gostaria que o Sargento comentasse: com relação ao Sargento Leandro, item a, percebeu que a Aeronave N600XL não estava com as informações completas no radar e considerou tal fato normal; item b, mesmo não tendo certeza da altitude da aeronave, coordenou com o ACC/Z o nível 360, baseando-se apenas no que era previsto na *strip* eletrônica, quando, sabe-se agora, a aeronave estava, na verdade, no nível 370.

Com relação a essa parte do Sargento Lendro, o senhor concorda ou o discorda?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Quem tem que concordar ou discordar dessa apresentação do delegado é a Justiça; eu me reservo o direito de...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas para o senhor, que estava no dia, com esses fatos que ele está atribuindo, o senhor não concorda?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não. O fato de eu estar no dia...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA – O senhor não sabe? Estou lhe perguntando, o senhor pode até estar e não saber. Estou lhe perguntando.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O fato de eu estar no dia não significa que eu sei o que aconteceu. Como eu disse, eu ajudei a trazer uma equipe de fora para substituir...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor sabe tantos detalhes; que, efetivamente, havia sido programa para o 360... O senhor deu vários detalhes



sobre o acidente. Agora, naquilo que está atribuindo de responsabilidade do controlador, o senhor, efetivamente, não sabe esses detalhes.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - São detalhes técnicos que...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas o senhor falou vários detalhes técnicos aqui.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Vários técnicos.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Vários. Esse aqui também é um detalhe técnico.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, esse é detalhe jurídico.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Os outros o senhor soube.

Não, não é jurídico; esse detalhe é técnico.

Com relação ao Sargento João Marcelo: a) comunicou-se diretamente com a aeronave, tendo verificado... Comunicou-se diretamente com a aeronave, tendo verificado que a mesma estava no nível 370, sem que fizesse qualquer observação sobre o fato; b) no período compreendido entre 18:55:48 e 19:02:08 UTC, deveria ter observado que a visualização radar da aeronave indicava estar ela voando a 37 mil pés, quando deveria estar a 36 mil pés, pois tal informação lhe era visível na tela; c) não se alarmou com a perda de sinal do radar secundário, contentando-se com as informações de radar primário, que não são fidedignas quanto à altitude; d) não teria tomado as providências previstas nos seguintes itens da ICA 100-12, item 14.4.9, que obriga o controlador a informar quando o transponder da aeronave está no operante deficiente; 02, item 14.4.10 que obriga o controlador informar tal situação ao centro de controle seguinte, Manaus, para que este tomasse as providência; item 14.4.11, que obriga o controlador exigir do piloto que verifique o funcionamento do transponder; e) informou ao controlador que o sucedeu que a aeronave, que hoje sabemos estava a 37 mil pés, estava a 36 mil pés, conforme previsto no plano de vôo; f) não procedeu ao cancelamento do vôo em condições RVSM, que somente pode ocorrer com o transponder funcionamento.

Com relação a essas atribuições, o senhor lá no dia também não viu nada com relação a isso? Não sabe de nada.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - No dia, eu não vi nada disso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor não viu nada no dia?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não vi nada no dia.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bom, sem dúvida. Só o que o senhor me falou antes é o que o senhor pode ter visto.

Eu pergunto ao senhor o seguinte. Veja bem, o senhor colocou aqui uma grande discussão sobre o problema dos níveis do avião. Foi colocado aqui, o senhor até comentou que houve fraude na matéria da *TV Globo*, que foi colocado um radar do CINDACTA de Manaus na parte final. Ali havia duas informações, que é o nível de vôo 370, que seria o nível de vôo autorizado.

Quero ressaltar o seguinte: nível de vôo autorizado do 370, quando foi decolar de São José dos Campos, a informação que ia para o Eduardo Gomes é que a aeronave iria para Eduardo Gomes. Havia um plano de vôo. As normas são claras, o senhor concorda comigo ou discorda, e dizem que, na medida que não há comunicação, que não há informação, o plano de vôo é o que tem que ser seguido?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Concordo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bom, então, na medida que o plano de vôo tem que ser seguido, o piloto que decolou tinha que ter conhecimento do plano de vôo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deveria ter conhecimento.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Deveria ter conhecimento. Então, ele saberia que ele estava 370 até Brasília, depois ele teria que contatar e teria que mudar para 360.

Da mesma forma, o senhor concorda que todos os controladores de vôo que estão trabalhando no CINDACTA sabem que, a partir de Brasília até Manaus, temos uma aerovia dupla, e quem vai no sentido Brasília/Manaus tem que trafegar em sentido par e quem vem de lá para cá é ímpar. Isso é um padrão de controladores. Todos têm conhecimento técnico sobre isso.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Todos têm esse conhecimento técnico.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, não causaria nenhum alarme a manutenção do nível 370 para nenhum controlador? Não chamaria a atenção?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Por outro lado, existe também um procedimento, que é uma reserva de nível de vôo que é permitido à aeronave permanecer, desde que seja feita a coordenação. Então, mesmo que ela tenha passado de Brasília e não havia ainda o plano de vôo do Gol — o plano de vôo do Gol só chegou 15 minutos após; ele recebe em 15 minutos após a entrada na área de Brasília —, então, mesmo quando passou Brasília, ele não tinha a informação do plano de vôo do Gol. Então, ele poderia permanecer, só que em determinado momento...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Mas foi isso o que aconteceu? Ele tomou essa decisão de manter a 370 porque o plano do vôo do Gol não tinha entrado?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não sei.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor disse aqui que, para ele, havia sido feita a mudança para 360.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Não. O que estou querendo dizer... Estou respondendo à primeira pergunta do senhor: é comum? Não é comum.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não é comum.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Pode deixar? Pode deixar, desde que o controlador tenha conhecimento de que está havendo um outro tráfego.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sim, mas o senhor citou que o plano do avião da Gol chegou 15 minutos depois. Então, o senhor está querendo admitir para nós que haveria possibilidade dele manter o nível 370, que o plano do avião da Gol não tinha sido informado. Seria esse o meu entendimento?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Aí, eu... Só ele mesmo é que pode responder isso.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA – Então, essa informação é irrelevante. Até que o plano do avião da Gol original era 410 e ele mudou para 370 com autorização do CINDACTA, que havia sido informado.



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, mas se mudado o 370, o controlador vai lá e muda o nível de vôo 370, e é recebido...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O que foi feito com o avião da Gol. Não há nenhuma anormalidade com relação ao (*ininteligível.*) da Gol.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Deputado, para concluir.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu só queria deixar claro que não falei nada em fraude da... Naquele momento, não falei fraude. Só disse que...

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor disse que houve uma revolta dos controladores de vôo com relação à matéria; que a matéria foi uma simulação. A tradução do que o senhor falou é que foi uma fraude (*ininteligível.*) da matéria.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, não. Eu não falei nem simulação, nem fraude.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, o senhor quer esclarecer, esclareça. O que o senhor falou, então?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES – Que aquela imagem de Manaus não é a continuidade do que o controlador de Brasília estava vendo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Então, houve aqui até termos utilizados. Então, a matéria...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu não falei a palavra fraude. Não falei fraude.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor achou que a matéria foi correta?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Não é correta.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Ela não é correta?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não é correta.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não é correta porque foi usado, como se fosse o radar de Brasília, o radar de Manaus. É isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Correto.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - É isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É isso.



O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bom, mas então, isso é...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas eu não disse "fraude".

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Bom, tudo bem.

Presidente, eu me reinscrevo para falar, então, após o último inscrito porque tenho mais perguntas a fazer.

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

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, eu estou inscrito e não gostaria que V.Exa. concedesse a palavra pela ordem, porque eu gostaria de me manifestar. A não ser questão de ordem...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas é uma questão de ordem mesmo.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Então, qual é o artigo, Excelência?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Carlos Willian, vamos ter um pouco de tolerância.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu entendi que o Deputado Eduardo Cunha estava lendo ali... É um esclarecimento e uma questão de ordem, ao mesmo tempo. Porque, quando o Delegado Sayão veio aqui, não ficou disponível para todos os Deputados a questão de direito. Não ficou disponível para os Deputados o relatório.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu peguei na Secretaria o relatório. O senhor poderia ter pegado. Ficou na Secretaria.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não ficou na Secretaria. Não ficou. Não foram permitido cópias, e o senhor está com uma cópia aí.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu peguei hoje. Requisitei e assinei.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não. Não foi deferido cópia. Eu quero a degravação. Não foi permitido cópia. Eu quero entender por que o Deputado Eduardo Cunha teve acesso às cópias e os outros Deputados não tiveram.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Todos os Deputados... Foi dito aqui, em alto e bom som, em português inquestionável, que o relatório do Delegado Sayão ficaria à disposição...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Para leitura.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Não, não.... Foi corrigido depois. Para pegar as cópias. Apenas eu recomendei ao Marcos que cobrisse o nome dos controladores de voo – o Deputado está acenando com a cabeça que foi assim que aconteceu – para que as pessoas, aquelas pessoas ali, não pudessem... Porque no relatório do Sayão está reservado. Por que estava reservado? Por causa dos nomes.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Acabou de ler os nomes aí!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Houve um equívoco ...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É esse mesmo. Eu quero ver os outros. Quero tratamento igualitário na CPI.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Eu tenho uma reclamação, art. 96...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAM - Então, o senhor se retire e deixe a CPI caminhar. Porque eu me inscrevi às 7 horas da manhã, o senhor já fez 3 intervenções e ainda...

(Intervenções simultâneas – fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não é motivo para isso. Vamos ter um pouco de paciência.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu quero um esclarecimento...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Eu já dei o esclarecimento. Deputado Ivan Valente, foi falado nessa CPI, por mim, foi repetido, esclarecido. V.Exa. pode pegar as notas taquigráficas dizendo que eu mandei colocar à disposição de todos os Parlamentares desta Comissão o relatório do Delegado Renato Sayão. Apenas pedi ao nosso Secretário Marcos que cobrisse o nome dos controladores de voo, porque foi esse o motivo que o delegado levantou para poder botar o carimbo de “reservado”.

Por que saíram 2 nomes? Porque a Secretaria cometeu um lapso. Em vez de cobrir todos, cobriu 2 e deixou 2 sem cobrir. Eu só vi isso depois que as cópias já tinham sido distribuídas. Essa é a verdade.

(Intervenções simultâneas – fora do microfone.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Mas como posso controlar a Secretaria? Dei a ordem para a Secretaria.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA – Sr. Presidente, uma reclamação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) – Se a Secretaria não fez conforme a minha ordem, não tenho culpa.

Deputado Eduardo Cunha está com a palavra para fazer a reclamação.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, art. 96 do Regimento Interno, que permite em qualquer sessão da Câmara... Quero fazer uma reclamação.

Em primeiro lugar, não aceito ser censurado por ter dito nomes. Quero é cobrar de V.Exa. que distribua o inteiro teor do relatório. Não há segredo de Justiça. V.Exa. não pode censurar aos Parlamentares desta Comissão os nomes dos controladores ou de quem quer que seja. O que V.Exa. pode é deliberar nesta Comissão que seja secreto, e nós teremos de respeitar. Não foi deliberado como secreto, não está com chancela de segredo de Justiça, foi entregue ao Ministério Público Federal sem segredo de Justiça e está no Poder Judiciário, provavelmente, quando o Ministério Público apresentar. Então não há razão nenhuma para que escondamos nomes de quem quer que seja.

Exijo que seja divulgado o inteiro teor do relatório, com os nomes completos de todos, e disponibilizada a cópia para todos os Parlamentares.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, só para esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Está registrada a reclamação de V.Exa.

Pois não, nobre Relator.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA – Só para tirar essa dúvida e para não ficarmos discutindo sobre temas e matérias já vencidas.

Se V.Exas. se recordam, passei a manhã inteira pedindo ao Sr. Jorge Botelho a relação dos nomes de que tinha conhecimento que estavam trabalhando no CINDACTA naquele turno e que estavam à frente do console. O Sr. Jorge Botelho informou os nomes, os leu inclusive, e me passou um papel, com a sua caligrafia, o qual eu mandei anexar nos documentos oficiais no centro da CPI. Depois, todos podem receber cópias inclusive com os nomes dos controladores. E que este



Relator já encaminhou inclusive os requerimentos a serem votados convocando esses controladores para depor nesta CPI.

Então todos os nomes já foram ditos, inclusive em alto e bom tom, na parte da manhã, pelo Sr. Jorge Botelho, nesta CPI. Portanto, não temos nenhum motivo para estar discutindo e debatendo.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Peço desculpas então a V.Exa., pois os nomes foram falados de público num momento em que eu não estava. Então peço desculpas, mas mantenho a minha posição de solicitar a V.Exa. que distribua o relatório sem suprimir, sem retirar qualquer nome.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tudo bem. Vamos à próxima inscrita, nobre Deputada Fátima Pelaes. (*Pausa.*)

Não estando presente, passamos ao nobre Deputado Wladimir Costa. (*Pausa.*)

Não estando presente, o próximo inscrito é o Deputado Fernando Gabeira. (*Pausa.*)

Não estando presente, passamos ao nobre Deputado Antonio Carlos Mendes Thame.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, vai ficando cada vez mais claro para nós que o acidente ocorreu sem que, evidentemente, tivesse ocorrido dolo, mas houve culpa - culpa concorrente, como todos colocaram; não é especificar quem é o culpado. Mas há algumas colocações de extrema relevância no sentido de que, não como subproduto, mas um dos produtos desta CPI seja oferecer ao País uma contribuição, mostrar caminhos para que andar de avião seja seguro; para que desmantelemos a indústria do *overbooking* e para evitar que os vôos atrasem tanto. Ou seja, oferecer uma contribuição substancial para que o tráfego aéreo funcione bem e não seja, como é hoje, um entrave para o desenvolvimento econômico, porque há inúmeras atividades econômicas que estão sendo diminuídas em função do risco de viajar, do risco de mandar uma mercadoria. O desgaste para a economia, não só para quem usa aviões, é muito grande.

Por isso, quero fazer 3 perguntas. A primeira é a seguinte: o senhor afirmou que, em 1996, o senhor fez uma carta, a Carta de Brasília, em que relatava diversos



pontos preocupantes. Citou até que, graças a Deus, não teria ocorrido ainda um acidente em 1996 — não me lembro se foi 1996 ou se foi mais recente — mas 1996 é uma data emblemática. Onze anos atrás os senhores tinham feito uma avaliação extremamente preocupante e hoje estaríamos tocando o mesmo disco, ouvindo a mesma fita, praticamente os mesmos problemas.

Gostaria de perguntar ao Sr. Sargento se esse acidente, trágico acidente, é resultado evidentemente de um ato inseguro. E temos de diminuir a probabilidade de ocorrerem atos inseguros. Toda a teoria da prevenção de acidentes se baseia em diminuir a possibilidade de ocorrerem atos inseguros. Gostaria de perguntar, se o senhor puder nos responder com toda a firmeza, com a espartana clareza com que tem respondido a tudo, pela sua formação militar, se o senhor puder elencar quais são as medidas que, de 1996 para cá — falei de 1996 para não dizer de janeiro de 2003 para cá, para não politizar a questão —, quais as medidas que deixaram de ser tomadas e que poderiam deixar de induzir a um erro do controlador, a condicionar a um erro ou até ser determinante do erro. Quais essas medidas?

Porque o senhor colocou com clareza que não foi um erro de geração do controlador; foi derivado, conseqüência, de umas condições. Se o senhor puder, se possível, até elencar, em importância, o que deveria ter sido feito e não foi.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Deputado, em 1996 foi uma audiência pública que aconteceu aqui na Câmara, onde foram levantados diversos problemas. E, em 2006, numas 3 semanas anteriores ao acidente, que a nossa Associação lançou um nosso informativo falando sobre a responsabilidade civil. E daí veio aquela frase: "Graças a Deus nenhum acidente aeronáutico ainda aconteceu".

O problema está diretamente relacionado com a questão da mão-de-obra e também com a capacidade de absorção do volume de tráfego. O tráfego aéreo hoje cresce praticamente o triplo do PIB — e isso já está vindo há muito tempo — e a quantidade de controladores diminuiu. Na década de 90, final de 90, em 99, tínhamos em torno de 3.200 controladores e hoje temos 2.700. Com a diminuição dos controladores, a Escola de Especialistas de Aeronáutica começou a formar mais controladores, cada vez mais, mais e mais, para suprir a deficiência da evasão. Por ano, de 2000 a 2006, saíram em torno de 50 controladores.



Então, a formação de controlador de tráfego aéreo ficou bastante precária. Digo isso como membro da Seção de Instrução. Tínhamos de acelerar mesmo a formação para poder suprir a deficiência do controlador. Quando eu cheguei, para um controlador se tornar *full* na posição radar demorava em torno de 3 a 4 anos. Hoje se faz em menos de 1 ano. Primeiro, ele fazia parte de assistente, ficava um tempo ganhando experiência como assistente, depois ele ia fazendo o estágio dentro da unidade para ser controlador radar *full*, para realmente assumir uma posição. Isso demorava muito mais tempo. Hoje é tudo muito mais rápido. Claro, cumpre-se a carga horária mínima, mas só que a carga horária foi muito reduzida, comparado com o que era antes. Os critérios de seleção ficaram bastante diferenciados. Hoje vivemos o grande problema da qualidade mesmo do controlador de tráfego aéreo.

Eu sou representante dos controladores, mas não posso deixar de falar isso: há um grande descomprometimento por parte de muitos controladores. Isso existe. O controlador novinho hoje chega e tem que se dedicar muito, ele tem que estudar muito. Quando ele vê a responsabilidade e o retorno que tem, prefere acabar deixando de lado. Eu, caxias, a cobrar, e ele me fala: "Poxa, Wellington, isso daí não vai me levar a nada não; eu vou estudar para ir embora daqui, porque eu não vou ficar".

Então, a qualidade se deteriorou muito de 10 anos para cá; a questão de compromisso, de comprometimento. Mas é por falta de valorização, porque não havia um futuro para que ele pudesse mirar e falar: "Poxa, eu quero ser isso".

Em contrapartida, não houve um preparo para que o controle do tráfego aéreo absorvesse esse aumento de tráfego aéreo: mais setores, equipamentos. Quanto mais setores precisamos, nós precisamos de mais consoles, de mais frequências. E também os aeroportos poderem absorver. Não adianta, em rota, a gente conseguir deixar o tráfego aéreo fluir, sendo que é um funil para todo mundo pousar, e aí não vai conseguir pousar e não vai ter como. Então, não houve, assim, uma preocupação para poder... Uma previsão mesmo do que iria acontecer. Esse é um dos maiores problemas que eu posso elencar.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sim, mas, nesta resposta agora, o senhor está concentrando a sua resposta na qualificação dos



controladores, quando, na realidade, a idéia que nos ficou dessa e de outras audiências é de que há um conjunto de fatores.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Sim, sim.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A alegação do advogado dos controlares é que o *software* induz ao erro.

Estamos vendo aí que foram utilizadas imagens de um radar, de um local, quando, na verdade, quem vê a imagem não é quem controla e quem controla não vê. Quer dizer, são alegações que mostram um conjunto. Por isso, fiz a pergunta: quais são os investimentos que poderiam e deveriam ter sido feitos no total, na sua opinião? Numa escala de prioridades, quais foram os determinantes, nesse período, desde 1996 até o dia do acidente?

Na sua avaliação — ninguém sente mais na pele esse problema. O senhor não é um líder sindicalista separado. O senhor está lá; o senhor é um controlador —, na sua opinião, o que teria que ser feito, de imediato — por licitação, talvez até de emergência —, para que, a partir do momento em que esses investimentos fossem feitos, todo mundo que tomasse um avião se sentisse minimamente mais seguro.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Primeiramente, o controlador tem que sentir confiança no seu equipamento. Ele não pode sentar ali imaginando que possa vir a causar uma falha. Hoje, o controlador — hoje não; já há anos — trabalha na perspectiva e na expectativa de que isso venha a acontecer. Então, ele vai se cercando de medidas. Nós precisamos de equipamentos confiáveis, freqüências confiáveis.

Para a segurança, para que o controle de tráfego aéreo possa fluir hoje, nós temos que fazer uma reestruturação total da setorização. Não adianta eu colocar 1 milhão de controladores com a estrutura que nós temos hoje do espaço do setor aéreo. Nos Estados Unidos, um controlador pode ficar até com 20 aeronaves. Aqui nós ficamos com 14. Mas por quê? O tamanho do setor é bem menor nos Estados Unidos. O controlador não trabalha com 2 sistemas de ficha de progressão de vôo, de plano de vôo, porque ele não precisa pensar que vai cair o sistema. Aqui, nós sempre estamos com um *backup*, acreditando que a qualquer momento pode cair o sistema. Eu já passei por várias quedas de sistema e sei como é: some tudo e; quando volta; você não sabe mais quem é quem, porque aquela etiqueta em que



estava escrito TAM ou Gol some. E aí nós temos que perguntar: “A aeronave que está acionado o código tal, quem é? Por gentileza, identifique-se.” Então, o controlador hoje vai se cercando de expectativas de que possa a vir acontecer uma pane.

O procedimento de falha de comunicação já não existe lá fora. Em caso de falhas de comunicações o senhor deve fazer isso; em caso de falha de comunicações o senhor faça aquilo. Isso não existe lá fora. Isso induz o piloto americano. Então, nós precisamos confiar no nosso equipamento e precisamos também ter uma estrutura que possibilite a fluidez do controle de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Segunda pergunta, rapidamente. Nós tivemos a informação aqui que, 15 dias atrás....

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

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Eu vou encerrar. As minhas perguntas têm sido muito rápidas; as respostas é que têm sido muito claras e mais demoradas. Vou ser bem rápido na segunda pergunta.

Segunda pergunta: há 15 dias, ocorreu um quase acidente, pelo que ficamos sabendo aqui, com um Boeing. Significa que, da data do acidente — a primeira pergunta foi sobre o antecedente ao acidente — até hoje, essa mudança, o início dessa reestruturação de que o senhor falou, não se iniciou.

Portanto, as condições determinantes, condicionantes ou indutoras do acidente que ocorreu em setembro continuam intactas, podendo gerar um acidente de igual ou de maior proporção do que o que ocorreu em setembro?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Pode acontecer. E também pode vir da desatenção do controlador. Como eu estava falando, o controlador hoje está passando por uma situação de estresse. Ele está sendo pressionado. Então, a qualquer momento pode acontecer. É passível. São fatores contribuintes.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A última pergunta.

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

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Vou encerrar. Só uma perguntinha rápida, por favor.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Depois, reclama...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - (*Intervenção fora do microfone.*)

V.Exa. está sendo benevolente com todo mundo!

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O senhor notou como eu fui rápido nas minhas perguntas? Não fiz ponderações...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A Deputada Luciana já está dizendo que depois eu vou ter que ser benevolente com todo mundo. Infelizmente, encerrou o prazo de V.Exa. Eu gostaria demais de permitir, mas não posso. Porque se eu concedo para uns, os outros reclamam. Desculpe-me.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Permita-me reinscrever-me ao final.

(**Não identificado**) - Irei me reinscrever também, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em seguida, o nobre Deputado Rocha Loures. (*Pausa.*) Não se encontra.

Nobre Deputado Rodrigo de Castro. (*Pausa.*) Não se encontra.

Nobre Deputado Carlos Willian.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Caros Deputados; Sr. Primeiro-Sargento Wellington de Andrade, acompanhado pelo seu nobre advogado; caro Relator, a situação nossa, de Parlamentaras que estamos aqui nesta CPI, não é muito confortável, haja vista que estamos trabalhando com a sensibilidade.

Sabemos da importância do trabalho do controlador de vôos. Eu, praticamente, a todo o momento em que eu estou num avião — não no comercial, porque a gente não tem acesso à cabine — e o piloto pede a autorização e a torre autoriza, eu sei que ali estou, primeiro, nas mãos de Deus, e, segundo, nas mãos dos controladores que estão no controle. E a gente acredita também que são instrumentos de Deus, controlando toda essa situação.

Mas, deixando a religiosidade de lado, a gente também sente que os senhores têm família, têm sensibilidade. Nós não estamos querendo aqui, de forma alguma, apertar e nem pressionar por esse lado sentimental. Mas, na verdade, com todas essas situações do controlador de vôo... Toda profissão no Brasil exige uma capacidade técnica, umas mais, outras menos. E todos são responsáveis. Eu, como advogado, sou obrigado a defender meu cliente bem; o médico é obrigado a fazer



uma boa cirurgia; e assim simultaneamente. E os controladores de vôo têm a responsabilidade, naquele momento, de manter um bom vôo.

Esses problemas só vieram à tona a partir do acidente do Legacy com a Gol. Para quem entende — e eu acho hoje que a maioria da população brasileira já entende um pouco do tráfego aéreo, da malha aérea —, a gente sabe que foi uma sucessão de erros em que não dá para inocentar ninguém.

Eu já tive ocasiões em que a torre chamou a atenção, porque a aeronave em que eu estava não estava com os equipamentos corretos. Ela pousou e depois foi proibida de levantar vôo enquanto não tivesse o equipamento correto.

Pois bem, tirando isso, estamos aqui para investigar o acidente.

Houve culpados. Tirando a sensibilidade, tirando esse lado sensível da pessoa, e mesmo em que pese todo o respeito que nós temos pela classe, 154 pessoas morreram no acidente. E alguém é responsável, ou várias pessoas são responsáveis.

E aqui, hoje nós estamos, conversando com V.Sa, como controlador de vôo — ou não sei se é como controlador de vôo ou se é como militar. O senhor, como patente de Primeiro-Sargento, lotado no Centro Integrado de Defesa Aérea do Controle — CINDACTA. Além disso, o senhor é presidente da Associação Brasileira dos Controladores de Tráfego Aéreo. Essa Associação congrega controladores civis e militares.

No próprio estatuto da Associação está escrito, no art. 6º, §2º, que “titular é o associado que exerce ou que exerceu atividade de controle de tráfego aéreo, civil e militar, que contribui mensalmente com esta Associação”.

Pois bem, o senhor, quando está de farda, representa e fala pelo CINDACTA ou pela Associação? Ou, quando o senhor fala pela Associação, o senhor fala somente sem a farda?

Eu vou questionando, se o senhor puder responder no final.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu acho que fica mais fácil eu ir respondendo. Ah, é no final que o senhor prefere?

O SR. DEPUTADO CARLOS WILSON - Pois não.

E aí nos causou uma certa curiosidade — e, por que não dizer, até uma preocupação — quando, textualmente, a imprensa publicou as palavras de V.Sa.



dizendo o seguinte: “O Presidente da Associação Nacional dos Controladores de Tráfego Aéreo, Wellington Rodrigues, contestou as informações da Aeronáutica e disse que as telas mostradas não são prova de que o sistema tenha feito qualquer tipo de alerta”.

Nós vimos as letras aparecendo. Só faltou sair uma mão lá de dentro e dar uma sacudida no piloto, pelo que nós vimos através da imprensa.

E ainda o senhor explica: “As interpretações são diferentes. Talvez, por quê? Por desconhecimento do próprio sistema, por nós, porque nós somos controladores do tráfego aéreo e as nossas chefias são oficiais aviadores. Eles não conhecem, na íntegra, o que cada ponto significa. Nós temos manuais que dizem realmente o que é cada item”.

Avançando um pouco mais — não quero nem avançar tanto —, o senhor disse também... “O Presidente da Associação dos Controladores, Wellington Rodrigues, contestou informações da Aeronáutica e disse que as telas mostradas não são prova de que o sistema tenha feito qualquer tipo de alerta. Ele explica por que, na visão dele, as interpretações são tão diferentes: ‘Talvez por desconhecimento do próprio sistema, porque nós somos controladores de tráfego aéreo e as nossas chefias são oficiais aviadores. Eles não conhecem, na íntegra, cada ponto que ali se encontra’”.

Veja bem, os controladores têm uma interpretação, e o senhor disse aqui que os senhores têm um manual.

Os seus chefes imediatos, que são responsáveis pelo tráfego aéreo, ou seja, os senhores estão subordinados a eles, o senhor diz aqui que eles têm o desconhecimento do próprio sistema, porque os senhores são controladores e eles não são, são oficiais aviadores. E disse também que o sistema não é confiável. O senhor disse agora que a segurança no terminal tem que haver. E os senhores não estão sentindo segurança nos equipamentos.

Pois bem, sabemos que acima de 0,95 o controle com a torre é permanente. Depois que sai do terminal, entra no centro de controle, e aí o contato é permanente. Esse controle, especialmente o acidente, teria que estar sendo monitorado pelos controladores. Passou no espaço aéreo de Brasília, a torre teria que pedir a posição. Todo o controle, quando passa de um controle para o outro, o controlador tinha que



estar observando a altura da aeronave, indiferente de radar, porque o radar hoje é apenas auxiliar; se der uma pane no radar, os equipamentos do avião estão lá e a frequência está ligada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, V.Exa. tem menos de 3 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - O nosso sistema hoje de radiofrequência não é, lamentavelmente, radiofônico, por isso que tem essas deficiências, mas tem que estar sempre em contato.

Aí eu pergunto para o senhor, dentro dessas situações que os controladores divergem com as chefias sobre o conhecimento técnico da situação e dos equipamentos: dá para nós entendermos que, com as suas palavras, que nós estamos diante não de torres de comando, e sim de torres de babel, onde chefiados e chefias não falam a mesma linguagem e não usam o mesmo manual.

O senhor sentiria segurança, se fosse piloto e pedisse autorização para um vôo, em confiaria no controlador, mesmo sabendo das reivindicações salariais, dessa situação toda? Eu acho que isso é para um segundo momento; agora a situação é apurar essa situação que ocorreu. O senhor se sente seguro para pilotar uma aeronave hoje, dentro de todos esses questionamentos de que os controlados, ou seja, os subordinados, não falam a mesma linguagem dos chefes, e os equipamentos não estão funcionando da mesma forma?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Dois minutos para a resposta de V.Sa.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Quanto à primeira pergunta que o senhor fez, eu nunca dei entrevista fardado. Sempre as entrevistas foram sem fardas, e nunca falei no nome do Comando da Aeronáutica. Essa entrevista, no sábado, dada pelo Comandante Raulino, causou uma repercussão tão negativa no meio dos controladores que no domingo ele fez 3 reuniões lá no CINDACTA para dizer que ele foi mal-interpretado e que aquela imagem não era correta como foi apresentada por ele. Não foi colocada na seqüência correta. Eu apresentei, e posso apresentar, o manual que fala sobre isso. Conversei na sexta-feira com os Comandantes (*ininteligível.*) e expliquei todos os pontos. Olha só. E os oficiais controladores também participaram e falaram: “Realmente, essa informação aqui



não é isso que está escrito; essa informação também não é isso que está escrito; e essa outra informação também não é isso que está escrito, como foi divulgado”. Tanto que o próprio Comandante veio a público se retratar junto aos controladores, para dizer que ele não iria dar mais entrevista porque foi muito mal-interpretado.

Eu já recebi diversos convites para dar entrevistas. Eu só vou... Para dar mesmo uma entrevista, eu só vou quando realmente não está tendo mais condições, para poder até trazer mais tranqüilidade, como um direito de resposta mesmo dos controladores. Mas, que houve até mesmo consenso por parte do Comando de que a entrevista foi falha, houve. Por gentileza... Se eu me sinto seguro...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor, para concluir. Para o senhor concluir rápido, que já esgotou o tempo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Se eu me sinto seguro? Como eu disse, eu não gosto de fazer nenhum alarme, não sou alarmista, mas, realmente, há fatores que, hoje, o controlador realmente está passando por uma situação e demonstração mesmo de descontrole. Então, os fatores estão aí.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Próximo Deputado inscrito, Deputado Carlos Sampaio. *(Pausa.)* Está ausente.

Próximo inscrito, nosso Presidente, Deputado Marcelo Castro.

Com a palavra o Deputado Marcelo Castro. Prometo não ser tão rigoroso com V.Exa. como V.Exa. foi com todos nós.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Ilustríssimo depoente, eu vou inquirir aqui V.Sa. porque ficou uma dúvida, e eu fiquei esperando que os colegas Parlamentares lhe fizessem a pergunta para esclarecer, e não foi. E eu acho que isso é muito relevante para as conseqüências que nós vamos tirar depois.

Então, nós não entendemos como funciona a questão de plano de vôo, de autorização, de tudo o mais. Eu vou falando aqui e V.Sa. vai me corrigindo, por favor.

Quer dizer, o que ocorreu de fato? O Legacy, em São José dos Campos — alguém, que a gente sabe que foi a Universal Weather —, foi lá no lugar próprio do aeroporto lá e deu entrada no plano de vôo — esse plano de vôo que já foi difundido e todo mundo sabe: 370, 360 e 380. Dando entrada nesse plano de vôo, a pessoa que recebeu passa lá e manda para o CINDACTA, aqui em Brasília. Brasília recebe



aquela informação e estuda, naturalmente através de um *software*, se aquilo é possível ou não. Ou seja, Brasília pode autorizar o plano de vôo que foi pedido e pode autorizar um plano de vôo completamente diferente do que foi pedido. Está correto?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Pode autorizar de acordo com a situação do tráfego no momento, ele pode mudar totalmente o nível de vôo, tudo.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Tudo bem.

Brasília, tomando conhecimento desse plano de vôo, autorizando determinado plano de vôo, envia de volta para São José dos Campos, que lá tem um controlador, que não é a pessoa que recebeu o plano de vôo. É um controlador que está na torre, e ele recebe aquele plano de vôo autorizado por Brasília.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não. Posso corrigi-lo?

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Pois não.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ele não recebe o plano dessa forma. O plano é enviado tratado. É um tratamento do plano de vôo; não é a autorização. A autorização só vai ocorrer quando o piloto entrar em contato com a torre e solicitar o nível de vôo. A torre vai pedir para ele: "Aguarde a autorização com o Centro Brasília".

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Mas Brasília manda para o controlador, lá em São José dos Campos, como é que ele vai dizer para o piloto como ele tem que voar de São José dos Campos até Eduardo Gomes, em Manaus.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, via telefone.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro, mas Brasília é quem dá esse comando?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É Brasília que dá.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, o controlador lá de São José dos Campos recebeu a autorização de Brasília dizendo como é que o controlador de São José dos Campos teria que dizer para o piloto do Legacy como ele teria que voar de São José dos Campos até Eduardo Gomes, em Manaus. Correto?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Correto.



O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - E isso não obrigatoriamente teria que coincidir com o plano de vôo que o piloto pediu.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Correto.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - E aí o nosso controlador de São José dos Campos, certamente cumprindo o que Brasília tinha dito para ele, diz para o piloto para ele voar até o Eduardo Gomes, em Manaus, na linha 370. Está correto?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Correto.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Pegando a proa de Poços de Caldas. Isso foi às 17h41min, que seria 3 horas antes. Quando eram 18h51min — no Brasil, 3 horas antes —, os pilotos passaram sobre Brasília. Aí o piloto se comunica com Brasília e diz: “Brasília; novembro...; Vôo 370. Boa-tarde”. Aí o ACC aqui de Brasília, o controlador de Brasília, responde: “November 600; identidade, vigilância de radar”. “O.k. Entendido” — o piloto retorna. Então, para mim fica parece que claro que o piloto do Legacy pediu um plano de vôo e lhe foi autorizado um outro plano de vôo. Ele pediu 370 até Brasília, 360 até Teres, 380 até Manaus, Eduardo Gomes.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Ele solicitou, via plano de vôo, mas a autorização que ele tinha era 370.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro. E foi autorizado a ele voar de São José dos Campos até Manaus 370. Quando ele passou por Brasília, ele confirmou com o controlador, e o controlador deu o o.k.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas não confirmou o nível, não é? Ele só falou “boa-tarde”.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não, ele diz aqui: “Vôo 370”.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso, antes. Antes. A umas 30 milhas ao sul de Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Ele saiu de São José dos Campos às 17h41min. Quando foi às 18h51min, já vamos com 1 hora e 10 minutos, o tempo de ele passar por Brasília, ele chama Brasília: “Brasília; novembro...; nível de vôo: 370. Boa-tarde”. Aí o controlador de Brasília respondeu: “November 600 x-ray lima, identidade (*ininteligível*), vigilância de radar”. Confirmou! Ele não discordou de nada! Ele disse 370 e ele confirmou!



O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas não estava ainda no bloqueio de Brasília; estava a 40 milhas ao sul de Brasília. Foi o último contato.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Sim, tudo bem. Mas ele chamou Brasília, e Brasília, tudo bem. Ele disse que estava a 370 e concordou. Entendido.

Então, eu, no lugar do piloto, teria entendido que eu fiz uma solicitação de plano de vôo e me foi autorizado outro pelo controlador de São José dos Campos. Que, passando por Brasília, Brasília confirmou o meu plano de vôo. Então, eu tinha mais era que seguir, porque o que já aprendemos nesses poucos dias aqui é que o piloto é obrigado a seguir o que determina o controlador. Então, ele estava seguindo o que o controlador mandou que ele seguisse, que era os 370.

Por que eu estou insistindo nisso? Porque o nosso Delegado Renato Sayão, da Polícia Federal, culpa os pilotos por estarem na 370 e não cumprirem o plano de vôo que dizia que era 360, quando não tinha plano de vôo dizendo que era 360. O plano de vôo que foi autorizado foi 370. Então, aí, *data venia*, até aqui, os pilotos do Legacy não têm culpa nenhuma.

V.Exa. concorda? Até aqui! Até aqui!

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Aí entra a questão da falha de comunicação.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Aí nós vamos chegar depois.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. O.k.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, depois, o que ocorre? O radar, o *transponder* é desligado. Aqui o piloto do Legacy tem culpa, porque ele desligou, quando não poderia ter desligado.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É, o equipamento desligou; a gente não sabe se foi ele.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Desligou. Certamente. Ele desligou.

Eu já conversei com um piloto de Legacy, e o que ele me disse? "Olha, um piloto inexperiente voando pela primeira vez ou pelas primeiras vezes pode, inadvertidamente, mesmo, desligar o *transponder*, porque a frequência fica muito próxima do botão que desliga. Ele apertou uma vez, aquilo ali fica, chamou a faixa



para aquele lugar; e se depois ele apertar de novo, aí já fica *stand by* e o *transponder* fica desligado”. Está compreendendo?

Então, por que eu estou insistindo nisso? Porque a informação que V.Exa. está dando discorda frontalmente do laudo, o relatório feito pelo Renato Sayão. Porque o Renato Sayão parte sempre do pressuposto de que o piloto teria que chegar a Brasília e baixar para 360, quando ele não tinha. Ele solicitou isso, mas isso não foi dado para ele.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Aí vem a questão da vigilância radar, Excelência. Na vigilância radar, a responsabilidade pela navegação é do piloto. Tem essa questão. O piloto, entrando numa aerovia, ele tem a responsabilidade. O controlador teria responsabilidade se estivesse em vetoração radar. É quando ele assume a navegação.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro! Qual é a responsabilidade dele? Eu sou piloto. O controlador me manda ir a 370 e eu vou a 370, era para fazer o quê? Era para ir a 370! Foi ele que mandou!

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permite-me um aparte, Deputado Marcelo?

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - O que eu poderia fazer? Eu poderia questionar. Por que os pilotos não questionaram? Porque certamente eles não conheciam a carta náutica do Brasil, que dizia que de Brasília para Eduardo Gomes é par. Porque eles tinham obrigação de saber que a carta náutica diz que é par. Agora, os nossos controladores teriam muito mais razões ainda para saber, e, na verdade, não souberam e não disseram.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Permite-me um aparte, Deputado Marcelo? É porque ele deu uma informação que V.Exa. acho que não captou. Quando foi feito o contato do radar, segundo informação do sargento Wellington, ele estava antes de Brasília, a 30 ou 40 milhas de Brasília. Ele só iria descer em Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não, mas ele não ia descer não, porque o plano de vôo dele era para ir até Manaus 370. Ele não tinha que descer nada.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sim, ele está correto.



O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não é isso? Mas é claro.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas o controlador deveria... Quando bloqueasse Brasília, o controlador deveria ter mandado descer.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não existe isso. Deputado, por favor, porque o meu tempo está acabando. Senão eu não falo.

Outra coisa: quando aparece no visor... O avião vai voando de São José dos Campos para Brasília e aparece no visor: 370 igual a 370. Como é que V.Sa. lê isso?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O nível de vôo que a aeronave está mantendo à esquerda. Leitura altimetria radar, equipamento de bordo, modo Charlie, *transponder* com antena. O interrogador pergunta: "Quem é você e qual o nível que você está mantendo?" "Eu estou mantendo 370." E o da direita: nível de vôo autorizado pelo controlador de vôo.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - V.Sa. leu o seguinte: 370 igual a 370 quer dizer que ele está voando 370 e está de acordo com o plano de vôo 370.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Está de acordo com a autorização do controlador.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Com a autorização do controlador, que é o plano de vôo!

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Não, é diferente, Excelência. É diferente. É diferente. O que é solicitado no plano de vôo nem sempre é o autorizado.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro! Mas é isto que eu estou dizendo! O plano de vôo dele não foi o que ele solicitou. O plano de vôo dele foi o que o controlador de São José dos Campos autorizou.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Isso. Aquele campo à direita ou igual significa que é o nível de vôo autorizado pelo controlador no plano de vôo; o autorizado.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro!

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Então, ali, foi autorizado realmente 370.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Está certo.



Quando aparece 360 igual a 360, como é que V.Sa. lê?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Trezentos e sessenta igual a 360?

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Sim. Trezentos e sessenta igual a 360.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Trezentos e sessenta, leitura que o radar está fazendo...

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Coincide a altura com o plano de vôo.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Coincide com a altura autorizada pelo controlador de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Exato, com a autorizada.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - É esse o problema!

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - O plano de vôo autorizado!

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Mas nem sempre o plano... Isso, o plano de vôo autorizado.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro, o plano de vôo dele é o que foi autorizado; não foi o que ele pediu.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Qual plano de vôo foi autorizado? Qual o nível de vôo? Trezentos e setenta.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Agora, a última pergunta: quando tem 370 igual a 360, como é que V.Sa. lê?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Trezentos e setenta, nível de vôo que a aeronave está mantendo de fato; e 360, nível de vôo autorizado. Só que o controlador não autorizou 360. É isso.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Estou satisfeito.

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

Próximo orador inscrito, Deputado Leonardo Quintão.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, eu vou esperar o outro Presidente. (*Pausa.*)

Sr. Presidente, eu cumprimento V.Exa. e o Sargento Wellington.



Eu sou o vigésimo inscrito. Então, pergunto ao Sargento Wellington se o senhor está emocionalmente....

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Tem mais quantos, Presidente? Eu estou desde as 7 e meia da manhã.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Desde as 7 e meia da manhã. Para que a gente possa continuar, porque... Emocionalmente normal, para continuar este depoimento, porque outros Deputados vão falar também. E eu quero dar essa prerrogativa a V.Sa., a de encerrar os depoimentos e ser convocado novamente.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Acho que, se o pessoal...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Leonardo, acho que já foi mais do que suficiente. Eu já estou com pena do nosso...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu só tenho uma pergunta.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Desde as 7 e meia da manhã estou aqui. Minha esposa está grávida, para ter filho agora.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu só tenho uma pergunta para encerrar e eu gostaria de dar essa prerrogativa a V.Sa. para encerrarmos os depoimentos e convocarmos V.Sa. novamente.

(Não identificado) - Suspende a sua pergunta.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Podemos...

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Uma pergunta: você quer continuar ou encerrar?

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Faltam quantos ainda, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ainda tem o Dr. Ubiali, o Eduardo Cunha, que se reinscreveu; o Mendes Thame, que se reinscreveu.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Vamos continuar nesse pinga-fogo, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Miguel Martins, que se reinscreveu; o Carlos Willian, que...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, estou reinscrito e abro mão. Eu abro mão da reinscrição.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O Carlos Willian abre mão da reinscrição. Quem mais abre mão da reinscrição?

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, Sr. Presidente. Se for para interromper o depoimento porque ele não se sente em condições de responder, nenhum problema de fazer (*ininteligível*).

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Sr. Presidente, estou sentindo que o depoente não se sente em condições de responder as perguntas. Tem determinadas perguntas que ele se sente emocionado visivelmente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O esforço dele é grande.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Eu quero que a minha pergunta seja respondida, mas numa situação de controle emocional. Eu vejo que o depoente não está com controle emocional para continuar este debate aqui.

Então, eu pergunto a V.Sa. se está com controle emocional normal para continuar.

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - Eu estou bastante cansado. Estou desde as 7 e meia. Não dormi, minha esposa está grávida, está prestes a dar à luz. Ela não consegue dormir à noite, nem eu, porque tenho que acompanhá-la. Então, estou bastante cansado.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - É um direito de V.Sa. pedir para que encerre, para que não...

O SR. WELLINGTON ANDRADE RODRIGUES - O.k. Então, eu peço para encerrar.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sendo assim, não há nenhum problema.

O SR. DEPUTADO LEONARDO QUINTÃO - Então, não vou perguntar nem a primeira pergunta, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Sendo assim, agradecemos ao nobre Sargento e Presidente da Associação dos Controladores, que deu uma verdadeira aula para nós, aqui, foi sempre solícito, elegante nas respostas, conciso, preciso, com muito conhecimento.



Hoje foi um dos dias mais produtivos desta Comissão. Sendo assim, eu vou encerrar a sessão, antes convocando reunião para amanhã, às 12h, para apreciação e votação dos requerimentos que estão em pauta.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Presidente, eu pediria um pouquinho de complacência amanhã, porque nós temos as Comissões permanentes. Geralmente, nem sempre acaba até meio-dia. E que pudesse ter meio-dia e trinta, 13h, porque a minha Comissão não acaba meio-dia. A CCJ não acaba. Então...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Estamos preparados para isso.

Sendo assim, declaro encerrada a reunião.