



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: 1082/07	DATA: 26/7/2007
INÍCIO: 10h08min	TÉRMINO: 15h38min	DURAÇÃO: 5h30min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 5h13min	PÁGINAS: 128	QUARTOS: 63

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

JORGE KERSUL FILHO - Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA.

SUMÁRIO: Apreciação de requerimentos constantes da pauta. Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.
Houve intervenções simultâneas ininteligíveis.
A reunião foi suspensa e reaberta por 2 vezes.
Há expressões ininteligíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Declaro aberta a 31ª reunião da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise no sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo o Boeing 737-800 da Gol (vôo nº 1907), e um jato Legacy da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Esta reunião ordinária foi convocada para apreciação de requerimentos e tomada de depoimento do Brigadeiro-do-Ar, Jorge Kersul Filho, chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA.

Passamos, primeiramente, à deliberação dos requerimentos constantes da pauta.

Primeiro ponto: Item A - Requerimentos de informação.

Item nº 1.

Antes de propor qualquer agrupamento, indago à Deputada Luciana Genro, autora do Requerimento nº 467/07, que, *“nos termos do art. 58, § 3º, da Constituição Federal; do art. 2º da Lei nº 1.579, de 1952; e do art. 36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, solicita o acesso e o envio à CPI da gravação de conversas telefônicas ocorridas entre o APP São Paulo (SO Ney e SO Arquimedes) e os ACCs de Brasília e Curitiba, ocorridas entre 16h e 18h do dia 17 de julho de 2007, na qual o supervisor de São Paulo queria suspender as operações, mas foi pressionado a restabelecer os pousos por volta das 17h30min às 17h50min”*.

Faço uma indagação à Deputada Luciana Genro, porque as conversas telefônicas, por jurisprudência, são quebras de sigilo telefônico, e só com autorização judicial o conteúdo poderia ser solicitado. Indago se V.Exa. deseja ter acesso às conversas telefônicas ou a conversas de rádio ocorridas na cabine.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A minha idéia, com esse requerimento, Presidente, é ter acesso às comunicações internas tanto entre os pilotos com os controladores, como dos controladores com os oficiais, através dos rádios e da comunicação interna.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Sendo assim, nós vamos substituir os termos, se V.Exa. não se opor, para *“solicito o acesso e o envio à CPI do conteúdo das conversações ocorridas”*.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, fica alterado o requerimento para conteúdo das conversações ocorridas, para que esteja de acordo com a lei.

De requerimento de informação, nós temos do Item 1 ao Item 14. Eu pergunto se há algum Parlamentar que se opõe a algum dos requerimentos. Não havendo oposição, se há concordância para que sejam apreciados em bloco.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Há concordância.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não havendo oposição, ficam agrupados, para efeito de votação, do Item 1 ao Item 14.

Em apreciação os requerimentos de informação do Item 1 ao Item 14 da pauta.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discutir, encerrada a discussão.

Em votação.

Os Srs. Parlamentares que aprovam permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovados os requerimentos de informação constantes da pauta do Item 1 ao Item 14.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Tem a palavra o Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sobre esse primeiro item que acabamos de aprovar, na forma do substitutivo que V.Exa. propôs, pergunto à Secretaria da Mesa se não é o mesmo que aprovamos na sexta-feira passada, que era a requisição de todas as gravações entre pilotos e controladores, em todos os dias anteriores chuvosos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Aquele requerimento da sexta-feira passada, Deputado Ivan Valente, era mais complexo do que este. Neste, a Deputada Luciana Genro está pedindo um intervalo de tempo específico e estipulando quem são as pessoas que mantiveram a conversação da qual ela gostaria de ter o conteúdo. Pode ser que o requerimento de sexta-feira, na sua



complexidade, englobe este. Certamente, quanto a este, virá uma resposta mais rápida.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, eu queria até ver da urgência do acesso da CPI a essas informações. A Secretaria pode nos informar sobre isso?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu gostaria de alertar a V.Exa. de que nós vamos deliberar o Item B em seguida. Em primeiro lugar, gostaria de alertar que a apreciação dos Itens 1 a 14 já significou os dados envolvendo a caixa-preta, de modo que isso já se encontra aprovado, entre os Itens 1 e 14 — a solicitação das informações do conteúdo da caixa-preta. Ou seja, a CPI já tem condições de tornar obrigatório, a partir deste momento, o envio, por parte da Aeronáutica, do conteúdo da caixa-preta.

Segundo ponto. Se V.Exa. verificar, no Item B, que nós vamos começar a apreciar agora, há um requerimento da minha lavra, no Item nº 19, que solicita que nós estabeleçamos um prazo de 48 horas para que todos os requerimentos sejam respondidos, para que a gente não fique dependendo, na urgência em que estamos, ou de desculpas ou de falta de empenho na informação célere para esta CPI. Então, a pergunta de V.Exa. certamente estará respondida pela aprovação do Item 19 da pauta.

Passemos à apreciação do Item B - Requerimentos Diversos.

Item nº 15.

Requerimento nº 465/07, do Sr. Vic Pires Franco, que *“requisita diligência ao Aeroporto de Congonhas/SP, a fim de que membros desta CPI possam verificar in loco as condições de operação daquele aeroporto”*.

Com a palavra o autor do requerimento, se assim o desejar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, é muito rápido. Acho que é muito importante uma diligência, depois desse acidente, no Aeroporto de Congonhas, mas eu gostaria de perguntar a V.Exa. se nós poderíamos, nessa diligência, aproveitar para visitar o centro de manutenção da TAM dos Airbus que se encontram lá no complexo de Congonhas. Porque o *check-A* dos...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. vai verificar que o Item 20 da pauta é um requerimento da lavra do Deputado Pepe Vargas que solicita exatamente isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então nós poderíamos juntá-los.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós vamos aprovar e faremos...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aprovar e marcar uma mesma data, para aproveitar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Exatamente.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Em discussão o Item nº 15 da pauta.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Evidentemente que eu vou votar a favor, mas a impressão que eu tenho é que essas diligências, sem uma ajuda técnica, são muito limitadas. Por mais que a gente entenda de aeroporto, alguns aspectos vão nos escapar. Da mesma maneira, por mais que a gente entenda de Airbus, é muito difícil olhar um centro de manutenção de Airbus e dizer *“está tudo bem por aqui”* ou *“não está tudo bem”*. A minha proposta é a seguinte: anexar a este requerimento a possibilidade de nós termos alguma ajuda técnica nessa diligência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fernando Gabeira, isso é um ato administrativo, não há necessidade de anexar ao requerimento. A Presidência pode oficiar, solicitando o auxílio técnico de algum órgão especializado para acompanhamento. Eu vou determinar à Secretaria da Comissão que verifique qual é o melhor acompanhamento que podemos solicitar e me comprometo a fazer o ofício solicitando para a data que for feita.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Em relação a essa visita, eu gostaria de sugerir que também fosse feita uma demonstração de como são avaliadas as



condições da pista, o seu deslizamento, capacidade de... molhada ou não. Como foi dito aqui para a gente, se pudesse ser organizada uma demonstração técnica dessas avaliações, seria muito interessante.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Após a gente fazer a apreciação dos requerimentos, provavelmente teremos um breve intervalo, um pequeno intervalo, uma suspensão até o início da oitiva, que está agendada para as 11h. Eu vou combinar a data que melhor atende aos Parlamentares, no conjunto, para estarem presentes, certamente ou uma segunda ou uma sexta-feira, e nós vamos aí fazer as condições que todos desejaríamos ver, tentar reunir o consenso de todo mundo, as necessidades de cada um, e a Secretaria vai providenciar para que sejam atendidas as necessidades de cada Parlamentar.

Em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discutir, encerrada a discussão.

Em votação o Item nº 15 da pauta.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item 16.

Requerimento 466/07, do Sr. Pepe Vargas, que *“requer criação de uma Subcomissão que analise as propostas em tramitação na Casa e produza um texto para a criação da Lei Geral de Aviação Civil”*.

Em discussão o Item 16.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, apenas para aprovar e dizer que, talvez, na aprovação deste requerimento, a gente tenha implícita a possibilidade de que a Subcomissão não seja necessariamente só da CPI, mas que seja uma Subcomissão que agregue outras pessoas que queiram contribuir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - No meu entender, Deputado Fernando Gabeira, isso acontecerá naturalmente. O que acontece é que a idéia — pelo menos a proposição, quando o Deputado Pepe Vargas se pronunciou acerca da necessidade — seria que esta Comissão, ao seu relatório final, já propusesse um anteprojeto de lei para iniciar a tramitação na Casa e, conseqüentemente, a partir daí, pela complexidade do tema, demandará uma



Comissão Especial. Então, nessa Comissão Especial, certamente haverá o envolvimento da Casa como um todo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Ótimo.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - De fato, uma revisão na Lei Geral de Aviação Civil se faz urgente. Eu sou favorável e gostaria que isso fosse o mais rapidamente agilizado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O único apelo que eu faria aos Parlamentares da Comissão é que, se nós adotarmos a praxe de propormos várias Subcomissões para cada tema, nós correremos um sério risco de esvaziarmos a CPI como um todo. Então, eu faria um apelo para que isso não virasse uma praxe, porque eu acho que é perigoso para o esfacelamento da Comissão como um todo.

Continua em discussão. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discutir, encerrada a discussão.

Em votação o Item 16 da pauta.

Os Srs. Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item 17.

Requerimento nº 474/07, do Sr. Fernando Gabeira, que *“requer que seja sugerido ao Governo brasileiro que promova uma auditoria externa independente no setor aéreo”*.

Com a palavra o autor do requerimento, Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, a idéia que está por baixo do requerimento parte, primeiro, da compreensão de que a crise no sistema aéreo brasileiro é uma crise que decorre do processo também de globalização, das responsabilidades e da intensificação do movimento nos aeroportos brasileiros.

Ela parte do princípio também de que não é uma crise única; que existem outros países que convivem com o mesmo problema.



Ela parte também da constatação de que um País, especificamente, vivendo essa crise, como foi o caso da Suíça, teve a possibilidade de pedir uma auditoria externa e conseguir ajuda inclusive de uma empresa especializada para superar o seu problema.

A sugestão aqui não é necessariamente que o Governo contrate uma empresa ou que o Governo se entenda com um país. Ele pode até se entender com uma pessoa, um especialista mundial. Mas eu queria apenas abrir a possibilidade para que a gente aceite a idéia de que uma ajuda do exterior, apesar da capacidade reconhecida dos brasileiros, não significa nenhum tipo de diminuição. A busca de uma ajuda no exterior é fundamental para nós tentarmos resolver esta questão. Caberia ao Governo examinar que tipo de ajuda.

Eu mostro, por exemplo, que nós já estamos recebendo ajuda dos Estados Unidos. A caixa-preta está lá nos Estados Unidos e foi examinada nos Estados Unidos. Quer dizer, nessas questões que envolvem a segurança de brasileiros ou de estrangeiros, parece-me que o interesse não é só do País de regularizar, mas há um interesse internacional de que as coisas no Brasil cheguem ao seu termo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fernando Gabeira, antes de continuar a discussão, eu sou obrigado... Porque, quando V.Exa. falou, ontem, sobre a apresentação do requerimento, e eu autorizei a inclusão em pauta, eu não conhecia o inteiro teor da forma como ele foi apresentado.

V.Exa. não apresentou um requerimento solicitando auditoria; apresentou um requerimento para que seja sugerido ao Governo que promova uma auditoria externa independente.

Ontem, acerca do debate — que não quero trazer para cá agora — sobre a possibilidade de apreciação do requerimento do Deputado Gustavo Fruet, eu solicitei um posicionamento do Departamento de Comissões acerca de requerimentos dessa natureza, e me foi passada por escrito pelo Sílvio a interpretação sobre a possibilidade de requerimentos solicitando a adoção de medidas por órgãos do Poder Executivo. Ele o fez explicitamente sobre medidas disciplinares, mas o princípio que ele adotou se aplica também a qualquer medida do Poder Executivo.

A síntese — eu posso passar cópia a V.Exa. — é que as medidas sugeridas pelas Comissões de Inquérito ao Poder Executivo devem fazer parte do relatório. Ou



seja, o relatório é que deve propor medidas ao Poder Executivo, e não um requerimento aprovado virar uma sugestão de medida, porque isso é uma interferência. Quer dizer, se a Comissão votar no relatório e incluir no relatório, o Relator tem que incluir ou a Comissão votar a inclusão, mesmo que o Relator não inclua; e, aprovada, fará parte do relatório.

Então, o momento é esse, a menos que o Relator concorde em fazer um relatório parcial ou a Comissão delibere a apreciação de um relatório parcial com essa sugestão específica para ser enviada ao Poder Executivo.

Então, eu alertaria V.Exa. de que não há condições regimentais de apreciarmos pura e simplesmente um requerimento de sugestão. O que V.Exa. poderia fazer é reformular, propondo um relatório parcial, com essa sugestão, para ser votado e encaminhado ao Poder Executivo. É uma questão apenas de formalismo regimental.

Eu pediria a V.Exa. que reformulasse, para apresentar dessa forma como eu estou lhe dizendo, ou a gente não apreciaria isso hoje e debateria com o próprio Relator, para que o próprio Relator tomasse a iniciativa de fazer um relatório parcial contendo essa sua sugestão, e a gente, com isso, votaria um relatório parcial.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, com todo o respeito pelo Regimento e com todo o respeito pela sua argumentação, quando o Relator fizer o relatório, quando ele chegar à conclusão do relatório, a crise já necessariamente não vai depender da nossa ajuda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas é por isso que eu estou dizendo que há possibilidade de fazer um relatório parcial. O que eu sugeri a V.Exa...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas é uma definição política. A Comissão aceita a idéia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas um relatório parcial, Deputado Gabeira, é uma posição política. Ele pode ser uma posição política.

Então, eu sugeriria a V.Exa. que propusesse um relatório parcial contendo essa sugestão, e a gente aprovasse na Comissão um relatório parcial. É por isso que eu queria a presença do Relator...



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu vou me limitar a desejar que o Governo ouça essa minha sugestão e a desejar que ele compreenda que é necessário fazer uma...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Porque, regimentalmente, se eu encaminhar dessa forma, o que vai ocorrer é o seguinte: haverá centenas de sugestões ao Poder Executivo, e nós vamos fazer um meio relatório a cada dia. Então, estaríamos usurpando a função do Relator.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não tem problema.

Só para terminar, eu vou trazer, daqui a pouco, aqui, para visitar a Comissão, um grupo de Deputados paquistaneses que está visitando a Câmara. A única atividade que existe é a da Comissão. Daqui a pouco eu volto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k. Com o maior prazer esta Comissão os receberá.

Então, é retirado de ofício pela Presidência...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu só não queria entrar no debate. Eu pediria a V.Exa. que não entrasse naquele debate. Mas, com o maior prazer, Deputado.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pois é, até eu tomei esse cuidado. Eu ia me inscrever para falar ao final, para deixar correr toda a votação do que é unânime.

Porque este pedido do Deputado Gabeira até eu ia pedir para que ele substituísse, porque ele apresenta como sugestão, e a sugestão pode ser inócua: se o Governo não quiser aceitar, acabou e não tem sentido. Então, nós temos que pensar em medidas que sejam determinantes, vinculativas, obrigatórias; que não dêem margem a questionamento se será feito ou não será feito.

Como esta discussão com relação ao instrumento, se pode ou não a CPI aprovar uma determinação a outro Poder antes do relatório final...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, ele não está pedindo determinação; ele está pedindo sugestão. E eu sou favorável. A única coisa que eu



estou colocando é que nós não podemos tirar uma forma anti-regimental. Inclusive eu faço um apelo ao Relator para que proponha um relatório parcial sobre isso.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Só para concluir, então, essa observação para não ser sugestão; para ser determinação.

A pergunta é, sem entrar na discussão do outro requerimento: o relatório parcial apresentado pelo Relator será votado na CPI?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Veja bem, V.Exa. fala sobre este ponto do Deputado Gabeira ou sobre o relatório sobre o acidente da Gol?

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Do único relatório apresentado até agora.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Aquele relatório, se o Relator quiser submeter à votação da Comissão, é um direito de S.Exa. e será votado. S.Exa. mesmo — e S.Exa. pode falar sobre isso — disse que não queria votar naquele momento. Eu acho até que foi oportuno S.Exa. não ter feito isso, porque há coisas que estão acontecendo agora que podem impactar até a revisão do próprio relatório de S.Exa. Mas, de qualquer forma, vou pedir que o Relator se pronuncie, porque a iniciativa é de S.Exa.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Então, daí, só uma pergunta: se não for votado, significa que não temos também relatório parcial?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, não sendo votado, não há relatório parcial. Mas, se S.Exa. quiser votar, não há nenhum problema em ser submetido à votação da Comissão.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu também não tenho nenhum problema de votar, porque aquele relatório está, digamos, pronto. Esta é uma decisão que nós precisamos tomar aqui de forma coletiva. Não tem nenhum problema colocá-lo em votação.

Eu só não o coloquei em votação naquele período anterior ao recesso porque nós não tivemos tempo de processar uma discussão, um processo de debate, entre todos da Comissão para poder contemplar outras questões que, porventura, os Deputados e Deputadas gostariam de apresentar àquele relatório. Mas estou aberto. Eu acho que, se nós quisermos, nós temos de fazer uma reunião de trabalho em que possamos discutir, debater um pouco essas questões. E, se assim for o



entendimento de todos os Parlamentares, nós podemos colocar em votação aquele relatório, sem problemas.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Nós vamos debater isso agora, Presidente? Se formos, eu quero me inscrever.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, aquele é um relatório apenas com relação ao acidente envolvendo o avião da Gol e o da ExcelAire. Depois, nós temos um conjunto de outros acúmulos, de considerações e de sugestões que nós já enviamos ao Governo e a outros órgãos, que tratam sobre outros temas, inclusive sobre o atendimento dos aeroportos, aquelas questões todas.

É que nós temos um outro debate que nós teremos de fazer na próxima semana, que é o debate sobre até quando nós vamos levar a CPI, porque nós estamos, nesta semana, durante o recesso, adiando 15 dias. Portanto, nós teremos, regimentalmente, somente mais 30 dias para a realização da CPI. E, se nós nos dedicarmos, como nós estamos nos dedicando, também à investigação do acidente envolvendo o avião da TAM, isso significa que nós teremos de prorrogar os trabalhos da CPI, e essa é uma decisão do Plenário...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas do Plenário da Câmara, e não do Plenário da CPI.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...da Câmara, e não do Plenário da CPI.

Então, nós teremos de tomar essa decisão na próxima semana, até porque ela é uma decisão importante para que se organize o trabalho, para, aí, sim, nós podermos ver e reorganizar o trabalho para os próximos 30, 60 ou 90 dias que nós teremos de trabalho aqui, ainda, na CPI.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Há 2 pontos sobre a prorrogação...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Vamos debater esse problema do relatório?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, não. Agora, não. Eu queria encerrar a pauta.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu sou contra que se vote, e se formos debater eu gostaria de me manifestar.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu queria fazer um apelo a V.Exas. Nós fizemos um acordo de procedimentos para esta reunião de hoje. Que nós nos ativéssemos à pauta.

Eu apenas fui obrigado, até por coerência, porque, se eu não posso me manifestar na semana que vem naquilo que o Deputado Gustavo Fruet já protocolou, eu não poderia agir diferentemente hoje com o Deputado Gabeira e diferentemente depois com o Deputado Fruet. Tem de ter uma coerência. Então, dentro dessa coerência, eu tomei o cuidado de falar aqui, agora.

Mas vamos seguir a pauta. Eu retiro, de ofício, o requerimento do Deputado Gabeira, e vamos debater. O problema da prorrogação vamos debater num outro momento ou pelo menos após a apreciação dos requerimentos.

Item 18 da pauta.

Requerimento nº 478, de 2007, do Sr. Eduardo Cunha, que *“requer que seja realizada audiência pública conjunta entre os familiares das vítimas dos 2 aviões acidentados, um envolvendo o jato Legacy e o Boeing da Gol 737-800, ocorrido em 29 de setembro de 2006, e o outro ocorrido no último 17 de julho, com o avião da TAM, envolvendo o voo JJ 3054”*.

Em discussão o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o item 18 da pauta.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item 19.

Requerimento nº 480, de 2007, do Sr. Eduardo Cunha, que *“requer que esta Comissão Parlamentar de Inquérito estabeleça o prazo de 48 horas para que todos os requerimentos de informação solicitados pela mesma sejam respondidos, sob pena de responsabilização”*.

Em discussão o item 19 da pauta. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só uma dúvida. Desculpe-me.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Gustavo Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - De acordo com a proposta, só para encaminhamento, V.Exa. poderia até, em todos os pedidos, até aqueles que já foram remetidos, estabelecer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Exatamente. A idéia é essa, Deputado. Isso é administrativo. Inclusive que, a partir de agora, saia com essa determinação aprovada pela Comissão e a todos os que já foram enviados seja enviado um comunicado dizendo que o prazo é 48 horas, para que esta Comissão não se submeta a nenhuma desculpa pela não-entrega da documentação solicitada, inclusive a caixa-preta, aprovada hoje.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Já há um precedente, Sr. Presidente, em relação aos IPMs. O Comando da Aeronáutica passou um mês alegando que os IPMs não estavam concluídos, relativos ao dia 29 de março, à paralisação dos controladores, e, quando ficaram prontos, eles mandaram para o Ministério Público Militar e não mandaram até hoje para a CPI.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por isso, isso vai ser enquadrado. Eu estou na Presidência interina e não posso tomar os gestos a partir do momento em que eu não esteja, mas o Presidente Marcelo Castro deve estar retornando hoje, e, na minha opinião, nós devemos, se for o caso, até fazer busca e apreensão, mas jamais deixar que desmoralizem a CPI. Se depender da minha opinião, como Parlamentar e membro da CPI, eu vou cobrar que seja feita a busca e apreensão daquilo que não for entregue no prazo de 48 horas.

Item 20.

Requerimento nº 493, de 2007, do Sr. Pepe Vargas, que *“requer a realização de uma diligência desta CPI para verificar a base de manutenção da empresa TAM no Aeroporto de Congonhas”*.

Em discussão o item 20 da pauta. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*



Aprovado.

Item 21.

Requerimento nº 500, de 2007, do Sr. Eduardo Cunha, que *“requer que seja realizada por esta Comissão Parlamentar de Inquérito diligência no CINDACTA IV”*.

O CINDACTA IV, de Manaus, é onde houve a pane que paralisou o tráfego aéreo do País.

Em discussão o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o requerimento.

Os Srs. Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item C da pauta: requerimentos de convocação.

Item 22.

Requerimento nº 469, de 2007, do Sr. Vic Pires Franco, que *“solicita a convocação do Sr. Mário Sampaio, representante da Airbus no Brasil”*.

Com a palavra o autor do requerimento, Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vamos deixar passar, Sr. Presidente, porque eu acho que nós vamos aprovar. Eu não vou usar. Só se alguém usar da palavra. É importante a vinda dele, todo mundo sabe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Em discussão o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o item 22 da pauta.

Os Srs. Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Item 23.

Requerimento nº 471, de 2007, do Sr. Vic Pires Franco, que *“solicita a convocação do Sr. Fernando Alves Silva Camargo, Tenente-Coronel responsável pelas investigações do acidente com o vôo 3054”*.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Há outros semelhantes a esse aí, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Há outros requerimentos, que deveriam estar na seqüência, mas, por algum problema, não estão. São os itens 28 e 29, dos Srs. Eduardo Cunha e Marco Maia.

Apreciação conjunta dos itens 23, 28 e 29.

Em discussão o requerimento. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o requerimento constante dos itens 23, 28 e 29 da pauta.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovado.

Item 24 da pauta.

Requerimento nº 472, de 2007, do Sr. Vic Pires Franco, que "*solicita a convocação do Sr. Alex Frischmann, Comandante de Fokker-100 na TAM*".

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com a palavra o autor do requerimento, Deputado Vic Pires Franco, até para esclarecer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Apenas para uma correção de um erro da Assessoria do Democratas. Ele é o comandante, ele é o chefe...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A Assessoria do Democratas nunca erra! Ela pode se enganar, equivocar-se.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É uma assessoria democrata.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu gostaria até de dizer publicamente por que V.Exa. está dizendo isso, mas não posso.

É A319 e A320. Na verdade, o comandante é chefe dos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu ia perguntar isso: quem é esse comandante? Entre tantos comandantes, qual é a sua função?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É, eu ia perguntar isso também.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ele é quem chefia todos os comandantes de A-320 e A-319 da TAM. Então, é importante...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Existe essa figura de chefe dos comandantes?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Existe. Existe essa figura. Ele é o chefe dos comandantes, e eu tenho motivos de sobra para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós não discutimos os motivos de V.Exa., sempre muito bem informado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Claro. Eu sei disso. Mas eu...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só para efeito de conhecimento público...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu apenas gostaria de corrigir: ele não é o chefe dos pilotos de Fokker-100; ele é o chefe dos A319.

Acima dele ainda tem um outro comandante, que possivelmente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós confiamos no espírito público de V.Exa., que deseja que sejam esclarecidos os fatos e certamente não traria alguém que não tivesse algo a contribuir com esta Comissão.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Em discussão o requerimento constante do item 24 da pauta. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o item 24 da pauta.

Os Srs. Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Anuncio, com o maior prazer para esta Comissão, a única atividade em funcionamento nesta Casa no período de recesso, a presença de uma comitiva de Parlamentares do Paquistão, ciceroneada pelo Deputado Fernando Gabeira, a qual esta Comissão Parlamentar de Inquérito recebe.

Solicito aos presentes uma saudação. *(Palmas.)*

A Presidência os convida para, se assim o desejarem, tomarem assento e fazerem parte do nosso trabalho, com muito prazer.

Estejam à vontade. A Casa é de V.Exas.

Item 25 da pauta.

Requerimento nº 473, de 2007, do Sr. Vic Pires Franco, que *"solicita a convocação da Sra. Alayde Avelar Freire Sant'Anna, Ouvidora da ANAC"*.

Com a palavra o autor do requerimento, Deputado Vic Pires Franco.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, até agora estou em dúvida sobre se vale ou não a pena manter o requerimento ou não, porque não sei se na semana que vem essas pessoas ainda vão estar lá. Bom, deixe aí. Vamos esperar para ver os acontecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas a contribuição que qualquer um pode dar a esta Comissão independe do cargo que ocupe no momento. Até porque, se a pessoa já exerceu o cargo em questão e não mais o estiver exercendo, terá informações com que contribuir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, ela está na Ouvidoria. Com certeza vai ter informações a prestar. Mantenho, então, o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Em discussão o Item nº 25 da pauta. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o requerimento constante do Item nº 25 da pauta.

Os Srs. Deputados que o aprovam permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovado.

Item nº 26 da pauta.

Requerimento nº 475, de 2007, da Sra. Luciana Genro, que, nos termos do art. 58, § 3º, da Constituição Federal, do art. 2º da Lei nº 1.579, de 1952, e do art. 3º, Inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requer *“a oitiva dos pilotos José Eduardo Batalha Brosco e Paulo Marcelo Souza Soares, que operavam o Airbus A-320, Prefixo MBK, da TAM, quando esse fazia o voo 3215, proveniente de Confins para Congonhas, no dia 16 de julho de 2007”*.

Em discussão o requerimento, apenas com a devida correção à Deputada Luciana Genro. O segundo convocado por S.Exa. não estava nesse voo, feito pelo Comandante Brosco e outro, cujo nome lhe passei ontem para que trocasse se quisesse. Mas S.Exa. manteve sua intenção de ser o Sr. Paulo Marcelo Souza Soares, com a ressalva de que ele não fazia parte do voo. Então, sua convocação se dará por outros motivos. Nada temos a opor, apenas esclarecemos à sociedade que ele não fazia parte do voo 3215, conforme informação fornecida pela TAM ontem em depoimento.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós tínhamos, na verdade, o posicionamento de não fazer votação de requerimentos com 2 ou 3 pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso foi suprido por uma...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sr. Presidente, pode retirar o Sr. Paulo Marcelo. Não há problema nenhum.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Propus que V.Exa. o substituísse pelo co-piloto que estava presente, o Sr. Elias Razem.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu não sei por que minha Assessoria não fez a substituição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, V.Exa. autoriza a substituição?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Autorizo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Portanto, substituído o Sr. Paulo Marcelo por quem estava na aeronave, segundo informação da TAM, o Sr. Elias Razem.

Esclarecendo o Relator, havia esse posicionamento, sim, mas, mediante uma provocação, o Departamento de Comissões entendeu que o requerimento poderia ser aprovado em conjunto, desde que o ofício fosse individualizado. Havendo ofício individualizado de convocação, não haveria obstáculo legal.

Em discussão o Item nº 26 da pauta. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-lo, encerrada a discussão.

Em votação o Item nº 26 da pauta.

Os Srs. Parlamentares que o aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Com a devida substituição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Com a substituição, já falada ao microfone, do Sr. Paulo Marcelo Souza Soares pelo Sr. Elias Razem. E torna-se...

Item nº 27 da pauta.

Requerimento nº 476, de 2007, da Sra. Luciana Genro, que, nos termos do art. 58, § 3º, da Constituição Federal, do art. 2º da Lei nº 1.579, de 1952, e do art.



36, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requer “a oitiva do Comandante da Aeronáutica, Brigadeiro Juniti Saito”.

Indago à Secretaria da Comissão se já não há requerimento aprovado em relação ao Brigadeiro Juniti Saito. *(Pausa.)* Como não há motivo específico e já há requerimento aprovado, retiro de pauta o requerimento, porque não há necessidade de se votar uma segunda vez. Se fosse com destinação específica do item específico e não fosse o que já estava no requerimento anterior, eu o submeteria a votação. Estou retirando-o porque já existe requerimento aprovado, dependendo apenas da Comissão a fixação da data da oitiva.

O Item nº 30 da pauta está prejudicado em função da aprovação do requerimento do Item nº 26, da própria Deputada Luciana Genro, uma vez que se trata de requerimentos repetitivos. No Item nº 26 houve a nomeação...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - O de nº 30 foi anterior ao nosso acesso aos nomes dos pilotos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, está prejudicado o requerimento do Item nº 30.

Item nº 31 da pauta.

Requerimento nº 494, de 2007, do Sr. Pepe Vargas, que requer à CPI “que seja ouvido o Sr. Marco Aurélio Castro, responsável pelo Setor de Segurança de Voo da TAM”, em conjunto com o requerimento nº 495, de 2007, do Sr. Vic Pires Franco, que fez a mesma solicitação.

Em discussão conjunta os Itens nºs 31 e 32 da pauta. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discuti-los, encerrada a discussão.

Em votação os Itens nºs 31 e 32 da pauta.

Os Srs. Deputados que os aprovam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovados os Itens nº 31 e 32 da pauta.

Item nº 33 da pauta.

Requerimento nº 487, de 2007, do Sr. Ivan Valente e da Sra. Luciana Genro, que “requerem a convocação do Srs. Juniti Saito, Comandante da Aeronáutica; José Carlos Pereira, Presidente da INFRAERO; Milton Zuanazzi, Presidente da ANAC; Marco Antonio Bologna, Presidente da TAM, e Constantino de Oliveira Júnior,



Presidente da Gol Linhas Aéreas, para conjuntamente prestarem esclarecimentos a esta Comissão”.

O SR. DEPUTADO GERALDO TADHEU - Pela ordem, Sr. Presidente. Eu poderia fazer uma sugestão?

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

O SR. DEPUTADO GERALDO TADHEU - Que o Item nº 35 seja incluído, eliminando-se o ex-Ministro Waldir Pires, porque não está mais no cargo. Poderia ser incluído nesse.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu gostaria de fazer um...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Já há requerimento aprovado para todos esses. Só o Sr. Constantino...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É diferente, Sr. Relator.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É convocação conjunta.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A questão é que aqui a convocação é simultânea.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então é acareação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Gostaria de fazer um esclarecimento à Comissão. Era inclusive intenção minha no exercício da Presidência que os depoimentos da INFRAERO, da ANAC e do CENIPA fossem feitos em conjunto.

O que ocorre é o seguinte: nós não podemos fazer audiência em conjunto, a menos que seja acareação. A audiência tem de ser individualizada. A acareação é motivada em função de divergências de depoimentos constantes de cada um individualmente. Para isso é necessário que todos tenham prestado esclarecimentos.

No caso do requerimento do Item nº 33 da pauta, ainda não houve a oitiva do Comandante Juniti Saito, e vai haver a do Sr. Marco Antonio Bologna na próxima semana. E eu entendo também — em minha opinião — que não deveria haver acareação nesse caso sem a presença do Presidente da INFRAERO.

Então, a minha proposição a V.Exas. — e quero dizer que não tenho nada a opor à acareação; acho que ela tem de ser feita, entretanto, ela só poderá ser feita



depois das oitivas — é que o requerimento seja apreciado após as oitivas do Presidente da TAM e do Presidente da INFRAERO, que estão marcadas para a semana que vem, e do Comandante da Aeronáutica, que proponho também marcar para a próxima semana. Aí, sim, votaremos o requerimento de acareação. Senão nós poderemos ter, digamos assim, um erro processual de extrema repercussão.

Não estou colocando nenhuma oposição política ou de conteúdo ao requerimento. Comprometo-me, na condição de Parlamentar desta Comissão, a apoiar a votação, mesmo não estando no exercício da Presidência.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Carlos Zarattini.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, todas as convocações que temos feito aqui nesta Comissão têm tido a participação dos convocados normalmente. Não houve nenhum problema até agora.

Eu acredito que uma acareação só tem sentido se for apontado um elemento que determine sua necessidade. Porque cada uma dessas pessoas representa um órgão ou uma empresa que tem pontos de vista diferentes e tem interesses diferentes, que têm sido explicitados nesta Comissão. Então, fazer uma acareação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Zarattini, faço um apelo a V.Exa. para que não entremos no debate do conteúdo sem ter sido superada a inicial. Se nós não superarmos a inicial, não haverá debate do conteúdo, pelo menos hoje.

Eu entendo, particularmente, como Parlamentar, acho válida a acareação, embora eu não trouxesse as empresas, eu traria apenas a ANAC, a INFRAERO e a Aeronáutica.

Nosso objetivo é verificar as condições, e sempre há um jogo de empurra, sabemos disso. Formalmente, acareação ocorre por divergências. Mas sabemos que seria uma audiência bastante proveitosa.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Temos de localizar as divergências.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas do ponto de vista formal, não podemos pedir acareação por divergência de quem ainda não veio depor aqui.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Pela ordem, Sr. Presidente, na condição de autor do requerimento.

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, quem ler os jornais de hoje pode verificar que o Presidente da ANAC inclusive questionou e colocou que a ANAC não tem responsabilidade em tudo o que foi dito aqui ontem e que a responsabilidade é de outros órgãos. Está na imprensa de hoje. É a INFRAERO, é a Aeronáutica, as companhias etc.

Segundo: eu acho que o requerimento, ele é completo, ele é completo. Ou seja, ele envolve os atores que nos interessam neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu gostaria de voltar a V.Exa. a fazer o mesmo apelo que eu fiz ao Deputado Zarattini, se nós superarmos a inicial do momento da apreciação dele, o conteúdo, é uma discussão que é inócua, porque...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas eu não eu estou falando do conteúdo, eu estou falando da urgência da aprovação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, não, sem dúvida. Eu digo o seguinte, mas nós não poderíamos usar... O que eu quero colocar é que, preliminarmente, pelo posicionamento da Secretaria das Comissões, por escrito aqui, para esta Presidência, eu não poderia aprovar uma acareação de quem ainda não veio depor. Primeiro, ela teria de vir depor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O único que não veio depor é o...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É o Comandante Saito, não veio depor em nenhum momento. Mas se nós colocarmos sob o aspecto que está motivando essa acareação, que é o aspecto em função das divergências ocorridas do acidente e da situação, o Presidente da TAM está vindo semana que vem. Então, eu consideraria — e nós poderíamos superar essa formalidade —, mas, do ponto de vista formal, o Comandante da Aeronáutica não veio depor. Então, se nós já aprovarmos uma acareação envolvendo divergências de quem não veio depor, processualmente, isso é nulo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Diga, Deputado Efraim.



O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Só concordando com seus argumentos nessa linha de raciocínio, mas uma forma de se superar eventual vício nesse sentido, já que a pauta é feita pela Presidência — não é? — para que seja a escuta, é claro que a Presidência, atendendo a esses preceitos legais e processuais, só colocaria, realmente, a acareação para ocorrer após a oitiva do Comandante Saito. A simples apreciação do requerimento não levaria a um vício processual.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu sou obrigado a discordar de V.Exa. pelo seguinte, eu estaria... Embora eu não seja advogado, a experiência de vida nos permite ter várias situações vivenciadas, existe aquela nulidade, o vício na iniciativa e a nulidade que pode, de uma certa forma, comprometer toda a consequência do processo. Eu diria a V.Exa. que, amanhã ou depois, a qualquer fato que demandasse algum tipo de processo decorrente de oitiva por uma acareação que tivesse um vício de nulidade, seria nulo tudo que fosse em consequência disso.

Então, meu apelo para que não seja apenas uma decisão imposta, porque a Presidência já poderia retirar de ofício, em função do posicionamento da Secretaria das Comissões, que é de nulo, mas eu quero levar essa decisão consensual, explicada aos Parlamentares que estão aqui no recesso, se empenhando pelo trabalho, dizendo que não há nenhuma obstaculização política, não está em discussão aqui ser contra ou a favor do requerimento. É única e exclusivamente não praticar um ato ilegal. Então, não nos cabe...

Eu me comprometo, se eu estiver no exercício da Presidência, a colocar esse requerimento em votação após a oitiva de quem está vinculado. Se eu não estiver no exercício da Presidência, e a Presidência não o colocar, comprometo-me a firmar requerimento extrapauta, para que seja colocado em votação. Não me oponho, como Parlamentar da Comissão, à aprovação desse requerimento, só não posso dar curso a uma forma ilegal de fazer.

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

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

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu queria dar uma solução para essa questão, levando em conta a preocupação de V.Exa., de que, dada a urgência



dessa acareação, dada, assim, a gravidade da crise, para nós não ficarmos... para não protelar muito, nós pudéssemos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A semana que vem, nós vamos fazer a oitiva de todos que ainda não fizeram e fazem parte desse requerimento.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só uma observação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu proporia que nós fizéssemos essa acareação a semana que vem, mas substituindo o nome do Ministro da Aeronáutica pelo Comandante do DECEA, que é responsável pelo controle do Espaço Aéreo Brasileiro, que já depôs aqui, o Brigadeiro Ramon, por exemplo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Veja bem, se V.Exa. substituiu o nome, V.Exa. superará a premissa da ilegalidade, mas eu alerto que eu não marcarei para a semana que vem. Posso dizer o porquê.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Por quê, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Porque, na semana que vem, nós já estamos marcando depoimento com o Presidente da TAM, para quinta-feira.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Para quem? De quem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já anunciei o Presidente da TAM para quinta-feira, às 9h; já anunciei 3 oitivas para terça-feira; e era minha idéia propor aos Parlamentares a oitiva do representante da Airbus e até do Comandante Saito. Se nós não votarmos esse requerimento, eu me comprometo a agendar o requerimento do Comandante Saito para a semana que vem. Se nós votarmos esse requerimento, nós vamos dar curso ao que já está programado. O Presidente Marcelo Castro, amanhã, pode mudar ou não.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, vamos fazer um acordo. O Brigadeiro Saito viria a semana que vem...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A idéia seria essa.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E nós votaríamos esse requerimento...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Após a oitiva dele.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Com a garantia de que, na outra semana, haveria a acareação, então?



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Após a oitiva dele. É. Isso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Na semana seguinte, teríamos a acareação. Então, concordo com V.Exa.

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

Retirado de pauta o Item 33 da pauta e, conseqüentemente, o Item do 35, do Deputado Geraldo Thadeu.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sempre levando em consideração que o Presidente Marcelo está retornando...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pode mudar minha decisão. Quero deixar isso claro.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sempre levando em consideração que o Plenário é soberano, não é?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sem dúvida, mas eu quero lhe dizer que eu sou o Presidente neste minuto. O Presidente Marcelo pode chegar daqui a meia hora e assumir a Presidência.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu sugeriria, então, que esse requerimento fosse incluído juntamente com...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É, eu vou apreciar em conjunto o requerimento do Item 35 da pauta. Está retirado de pauta em conjunto.

Item 34 da pauta...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Se a Deputada Luciana e o Deputado Ivan Valente concordarem com ela.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Item 34 da pauta, o requerimento do próprio autor, por escrito, solicitando a retirada de pauta do Item 34 da pauta.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Pelo depoimento de ontem do Dr. Ruy, eu me senti satisfeito com o esclarecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu fiquei curioso para saber por que V.Exa. gostaria de convocar o Prefeito Cesar Maia.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Acho que o Relator não estava aqui, ainda estava de viagem para os Estados Unidos, e nós tivemos a notícia pelo *blog* do Deputado Cesar Maia, que faz uma declaração, e considero que ela é



importante, em que nesse episódio todo um alto funcionário do Governo ligou para um alto funcionário da direção da TAM com ameaças de que a TAM deveria assumir a responsabilidade pelo acidente. Ontem, com a declaração do Dr. Ruy, que é o Vice-Presidente da TAM, quando ele disse que, imediatamente, no dia seguinte, na parte da manhã, foi dado naquela entrevista, de que não existia conhecimento nosso, de que o aparelho da TAM, o reverso, estava desligado, e imediatamente após o acidente, a TAM, prontamente, declarou que até... E eu me senti satisfeito, porque foi de imediato a resposta da TAM, esclarecendo essa ação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, V.Exa. pode conversar com o Relator e dar as suas justificativas ao requerimento, porque...

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Mas acho que é...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O requerimento é da sua lavra, V.Exa. tem o direito regimental de retirá-lo e já o fez. Se algum outro Parlamentar entender que deve ter requerimento semelhante, é só apresentar e será submetido ao Plenário.

O SR. DEPUTADO GERALDO THADEU - Eu acho que o nosso Relator merece...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu achei...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu achei muito interessante, eu acho que o Deputado não deveria retirar.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vamos adiante, Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se houve uma declaração dessa natureza, nós poderíamos convocar...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O momento está superado.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vamos adiante, já está superado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nós poderíamos convocar...

(Não identificado) - Eu acho que deveríamos convocar também.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Até para saber se existiu isso mesmo. Eu fiquei curioso para saber se existiu ligações com o Governo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, vamos adiante, tem tanta coisa importante nesta Casa para a gente tocar.



O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Foi um depoimento à imprensa e, através do *blog* do... Eu acho que nós deveríamos convocá-lo aqui.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, vamos... Não havendo mais nada a ser deliberado, fica suspensa...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, só nos informar se a agenda da semana que vem...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, eu peço a palavra por um minuto só para um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Fruet.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Eu deixei para o final, até para não interromper e não prejudicar o andamento dos trabalhos, diante da conversa que tivemos ontem.

(Intervenções simultâneas ininteligíveis.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Há um Parlamentar no microfone, por gentileza.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - A pergunta que faço a V.Exa., só para esclarecer, com relação ao requerimento que apresentei relativo a um processo disciplinar, V.Exa. não vai pautá-lo, ou V.Exa. vai deixar para que o Presidente Marcelo Castro avalie se vai pautar...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu anunciei ontem, de público, que era uma decisão para o Presidente efetivo da Comissão. Eu não me senti, pela situação interina em que estamos deliberando sobre o acidente, eu não me senti com a representatividade política do cargo para colocá-lo. Então, eu acho que a decisão tem que ser do Presidente.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, pode nos informar...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Sr. Presidente, só para, desculpe, Deputado Zarattini, só para concluir. Porque, em razão desse procedimento, o qual será adotado...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas eu não me oponho que ele venha a pauta, e me comprometi com V.Exa., inclusive, a assinar o



extrapauta — e vou votar contra. Anuncio que votarei contra, mas eu não me oponho que seja colocado em pauta para discussão.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Em razão dos cenários que podem ter desdobramento... Porque é o seguinte: ontem, na posse do Ministro Jobim... Existem 3 possibilidades. Uma é a sugestão de alteração na Lei das Agências, que é um tema polêmico, mas que, de qualquer maneira, é discutível, porque, mesmo que venha a ser votada, aplicam-se as atuais. A segunda é o enfraquecimento da agência, com o fortalecimento da ANAC. E a terceira é alguma forma de pressão para que haja uma renúncia coletiva. Bom...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu acho que nós poderíamos convidar o Ministro Jobim. Ou convocar. Deixar passar uns 10 dias, para ele tomar pé da situação, e convocá-lo para que venha a esta Comissão e até tenha a oportunidade, digamos assim, de dizer o que vai ser feito no Ministério. Isso, dependendo daquilo que ele falar, pode mudar até muitos procedimentos que esta Comissão vai fazer para a frente. Acho importante.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não, é só para que haja, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Nós temos que deixá-lo sentar na cadeira.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Nem estou discutindo isso agora. Só para explicar, acho que é uma questão de lealdade com relação aos procedimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Claro.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Ver a possibilidade de votar. E vamos discutir o mérito, para, se isso não acontecer, buscar alternativas. Eu queria ter essa resposta de V.Exa., porque não houve, então, a negativa, vamos dizer, quanto à não colocação em pauta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu quero deixar claro o seguinte: eu, ontem, disse que não colocaria por 2 motivos — porque não sou Presidente efetivo da Comissão e porque a Comissão não está integralmente aqui neste período de recesso. Eu acho que tem que ser um tema apreciado pela Comissão como um todo, após a volta do recesso. Nós interrompemos o recesso da Comissão em função do acidente. E eu me senti legitimado para tratar de qualquer



assunto aqui, deliberar, se tiver a ver com o acidente. Fora do acidente, eu não estou me sentindo em condições políticas de tratar o tema.

Manifestei-me contrário ao requerimento. Entendo que tem que ser apreciado a partir de 1º de agosto, com a volta do recesso. Porém, o Departamento de Comissões produziu um parecer, que eu utilizei para a discussão do requerimento do Deputado Gabeira. Pode ser que o Presidente Marcelo Castro, ao retornar, adote a mesma interpretação do Departamento de Comissões ou pode ser que submeta à votação em plenário. Vamos deixar a decisão para S.Exa. Agora, eu me comprometi com V.Exa., e mantenho meu compromisso, de assinar requerimento extrapauta, para que ele tenha a oportunidade de ser apreciado se o Presidente não o colocar em pauta. Eu acredito que ele o colocará. Mas votarei contra. Era isso que queria deixar bem claro.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Mas essa questão é importante. Era isso que eu queria esclarecer com relação ao requerimento do Deputado Gabeira. Eu questionei se ele estava apresentando uma sugestão ou uma determinação. Então, a pergunta é: V.Exa. tirou de pauta em razão do parecer ou (*ininteligível*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu tirei de pauta em função do parecer do Departamento de Comissões, sim.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Porque se abre um precedente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Porque era uma sugestão, e o Deputado Gabeira, quando afirmou ontem para mim que queria que fosse colocado, disse que queria aprovar a contratação de uma auditoria em função daquilo que ocorreu com o acidente. Eu achei que tinha a ver com o acidente, por isso eu o coloquei. Está certo? Então, esclarecendo a V.Exa., o Presidente Marcelo Castro vai retornar hoje. S.Exa. está envolvido no caos aéreo, tentando chegar aqui em Brasília. Chegará, vai reassumir suas funções, talvez hoje ainda, talvez até mesmo no plenário, se tiver conseguido embarcar, e aí poderá responder a V.Exa. Ou na terça-feira que vem, durante o depoimento.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Não entenda, de forma alguma, como alguma restrição de caráter pessoal...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não.



O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Mas, em razão do precedente, como esta discussão é válida, e eu entendo os argumentos apresentados por V.Exa. com base no parecer...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas o Presidente Marcelo pode não manter a minha decisão.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Pois é. Mas eu peço, se for possível, para apresentar um recurso ao Presidente da Câmara, porque isso poderá estabelecer um precedente para outras CPIs.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sem dúvida, V.Exa. tem todo o direito.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Provocar esse debate jurídico.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. tem todo o direito. Formule o recurso, sem nenhum problema.

Bom, a reunião está suspensa por 5 minutos.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Sr. Presidente, a agenda da semana que vem. O senhor poderia...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu pediria que V.Exa... A princípio, estão programados o Presidente da Pantanal, o Superintendente da INFRAERO, o Presidente da INFRAERO e o Presidente da TAM. Esses foram os que eu anunciei ontem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Na terça-feira?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Na terça-feira, 3 depoimentos; na quinta-feira, o Presidente da TAM. Não marquei nenhum ainda para quarta-feira, para decidir se vamos fazer reunião deliberativa ou vamos ter oitava. Poderia ser o Comandante da Aeronáutica na quarta-feira. Vou pedir um pouquinho mais de tempo, para que eu debata individualmente. Vou conversar com o Relator, ver se o Presidente Marcelo chega, para que eu possa... Eu fiquei com a curiosidade de ter a oitava do representante da Airbus na semana que vem, em função do que a Airbus comunicou ontem. E houve esse compromisso, por mim assumido aqui, de promover a oitava do Comandante da Aeronáutica. Eu vou tentar ver o que é possível fazer aqui. Até o fim da oitava do Brigadeiro Kersul, comprometo-me a informar à Comissão.



Suspendo a sessão por 5 minutos, um breve intervalo, até a chegada do Brigadeiro Kersul. Peço à comissão que o conduza ao plenário.

(É suspensa a reunião.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está reaberta a sessão, para a oitiva do Brigadeiro Jorge Kersul Filho, Chefe do **Centro** de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e que, para efeito do cumprimento do disposto legalmente, assumiu o compromisso:

“Faço, sob palavra de honra, a promessa de dizer a verdade do que souber e me for perguntado”. (Art. 203 do Código de Processo Penal, Decreto-Lei nº 3.689, de 3/10/41; art. 415 do Código de Processo, Lei nº 5.869, de 11/10/73.)

Assinado pelo Brigadeiro Jorge Kersul Filho.”

Agradeço ao Brigadeiro a presença, atendendo a convocação desta Comissão Parlamentar de Inquérito.

V.Sa. tem 20 minutos para fazer uma exposição sobre o que entender conveniente. Se necessitar de extensão de tempo, é só solicitar, que nós a concederemos com prazer.

Após a exposição inicial do Brigadeiro Jorge Kersul, o Relator fará as perguntas dele pelo tempo que entender correto, necessário, e seguiremos a ordem de inscrição.

Com a palavra o Brigadeiro Jorge Kersul Filho.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Exma. Sra. Deputada, Exmos. Srs. Deputados, Exmo. Sr. Relator, Exmo. Sr. Presidente, eu gostaria de dizer do prazer de estar aqui e poder aproveitar este momento para falar de prevenção de acidentes aeronáuticos e de segurança de vôo. Eu creio que mais importante do que as minhas palavras serão as perguntas dos senhores e da senhora. Portanto, nada mais tendo a dizer, estou pronto a responder a qualquer pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, antes de passar ao Relator, para que faça suas perguntas, informo ao Brigadeiro Jorge Kersul que esta Comissão aprovou hoje, formalmente, em plenário desta Comissão, como autoridade judicial que é, a requisição dos dados, do conteúdo da caixa-preta,



inclusive os dados de áudio. Então, V.Sa. vai ser notificado aqui. E também aprovou prazos para que as respostas às demandas desta Comissão sejam fornecidas por qualquer órgão, neste caso inclui-se a Aeronáutica, estabelecendo-se o prazo de 48 horas para que qualquer requerimento desta Comissão seja atendido pelas autoridades. Então, apenas para que V.Sa. tome conhecimento, isso já foi, hoje, aprovado por esta Comissão.

Com a palavra, pelo tempo que entender necessário para as suas perguntas, o Relator, Deputado Marco Maia.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mais uma vez, bom dia, Sr. Presidente; bom dia, Sras. e Srs. Deputados; bom dia, todas e todos os presentes. Bom dia, Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA, a quem de imediato já agradeço a presença nesta CPI, pela segunda vez, infelizmente para tratarmos agora da ocorrência de um segundo acidente aéreo em nosso País. De grandes proporções, que envolveu um Airbus da TAM e deixou como resultado 2 centenas de vítimas.

Embora nem tenhamos ainda conseguido cicatrizar as marcas do acidente anterior, é papel desta CPI, constituída com o propósito de investigar as causas, as conseqüências e os responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro desencadeada após o trágico acidente com avião da Gol no ano passado, que vitimou outras 154 pessoas, analisar quais as causas e as responsabilidades dessa nova tragédia e identificar os nexos causais com o objeto que estamos investigando.

Sabemos, Brigadeiro Kersul, que as investigações do CENIPA, diferentemente dos objetivos da CPI, não buscam identificar causas determinantes ou contribuintes, muito menos responsáveis pelo acidente, mas analisar os fatores que possam ter contribuído para a ocorrência do acidente, com o propósito de propor recomendações para que diminua a probabilidade de repetição de tais fatores ou mesmo para que não se repitam mais.

Particularmente, quero lhe dizer que compreendo e concordo com essa definição conceitual da Aeronáutica, que se fundamenta na legislação de organismos internacionais da aviação, o que já lhe expressei pessoalmente. Entretanto, Brigadeiro Kersul, a CPI, como V.Exa. bem sabe, tem uma obrigação diferente. Aqui, estamos buscando as causas, as conseqüências e as



responsabilidades por mais esse acidente, que se soma a outros episódios que têm constituído um momento muito delicado para a aviação brasileira. Portanto, não me furtarei de lhe fazer perguntas com esse objetivo, ou seja, para buscar os esclarecimentos das causas e responsabilidades por mais essa tragédia.

Antes ainda de iniciar os meus questionamentos, quero, publicamente, atestar e reconhecer o alto grau de profissionalismo do CENIPA e de seus técnicos nos trabalhos de investigação das causas desse acidente com o Airbus da TAM, o que testemunhei, pessoalmente, junto com o Deputado Efraim Filho, nos Estados Unidos, onde acompanhamos o trabalho de abertura e coleta de dados das caixas-pretas da aeronave acidentada. Afirmo a todos que é motivo de orgulho para nós, brasileiros, o reconhecimento das autoridades estrangeiras em relação ao trabalho desenvolvido por nossa Aeronáutica e por seus técnicos.

Vamos às perguntas. V.Exa., Brigadeiro Kersul, poderia nos descrever todos os passos que foram adotados pelo CENIPA até esta data para investigação do trágico acidente envolvendo o Airbus da TAM ocorrido no dia 17 passado no Aeroporto de Congonhas, na capital paulista?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Exmo. Sr. Relator, os passos iniciais do CENIPA foram, até por coincidência o nome é ação inicial... Assim que somos informados de um acidente, e fomos informados praticamente na hora do acidente, nós começamos as providências para levarmos uma equipe ao local para que pudesse levantar os primeiros dados do acidente, principalmente aqueles relacionados à meteorologia, a informações de testemunhas, a entrevista com os controladores para que eles testemunhassem se viram algum fato que tenha chamado a atenção na aproximação da aeronave, como estava o tráfego aéreo naquele momento, se estava muito denso. Então, uma série de levantamentos. E nos destroços, o principal objetivo, naquele momento, era tentar resgatar os gravadores de dados e de voz, que são as conhecidas caixas-pretas. E na parte de vítimas nós não tivemos envolvimento desta vez, porque o Estado de São Paulo assumiu todas as providências e foi inclusive muito eficaz, graças à tenacidade dos bombeiros de São Paulo, que haviam treinado 1 ano antes junto com homens da Força Aérea um acidente muito parecido com aquele. Então, foi um trabalho que eles desenvolveram com muito profissionalismo porque tiveram condições de treinar



antes. E a gente deve reconhecer isso, inclusive a maquete do avião que colidiu pesava 2 toneladas e meia, bateu numa cidade cenográfica, e eles puderam treinar tudo aquilo que foi aplicado no dia do acidente. Então, houve uma coordenação boa. O ideal é que todas as cidades grandes pudessem ter esse tipo de treinamento, uma vez que, por mais que consigamos ser eficientes na prevenção, é muito provável que acidentes ainda ocorram. Apenas uma lembrança importante. Continuando nos trabalhos desenvolvidos pela comissão. A cada acidente, o CENIPA é obrigado a estipular uma comissão, que tem uma formação básica inicialmente e depois pode ir sendo acrescida de especialistas que forem necessários ou pode ser reduzida também se esses especialistas já tiverem respondido às questões levantadas pela comissão. Então, ela tem uma variação no seu efetivo. Essa comissão, praticamente, foi dividida em 2 partes. Depois, no segundo dia, uma parte continuou fazendo os levantamentos em São Paulo, na empresa proprietária da aeronave e na pista de pouso e com relação aos controladores. Então, parte da equipe ficou em São Paulo fazendo os primeiros levantamentos. E também por uma felicidade, as caixas foram encontradas e levadas aos Estados Unidos por outra parte da equipe, com quem o senhor esteve lá, nos Estados Unidos. Nós tivemos um contratempo com relação a essas caixas, que foi caracterizado por alguns órgãos de imprensa de maneira até jocosa, mas eu queria salientar que, devido à situação do acidente, a altas temperaturas, as caixas estavam razoavelmente deformadas. E, quando as caixas foram identificadas como sendo os gravadores, por 3 vezes nós pedimos confirmação para equipes da empresa que trabalham com a aeronave se aquela, realmente, era a caixa-preta que nós desconfiávamos ser pelo formato e pelas características externas dela. Por 3 vezes as caixas foram confirmadas: *“estas caixas são as caixas que vocês têm que levar”*. Mesmo assim, o responsável por encaminhar essas caixas, que foi o Coronel Cirilo, que o senhor esteve lá junto, ele não satisfeito com isso, ele pediu para que uma aeronave que estava na pista... fosse aberto um painel de verificação, e ele, visualmente, confirmou, pelas características externas, que aquela seria a caixa. Ou seja, as caixas eram muito parecidas. Dentro do avião, tinha um outro gravador muito parecido com o gravador de voz.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deixe-me auxiliá-lo nisso, Brigadeiro Kersul, porque eu estive lá e eu vi as caixas-pretas e vi, inclusive, esta caixa-preta que foi de forma enganada. E, de fato, primeiro, que não existem apenas um tipo ou um modelo de caixa-preta de voz ou de dados. São vários tipos de vários modelos e, de fato, a caixa que foi levada tinha uma semelhança, era muito parecida com outras caixas-pretas daquele mesmo modelo. Então perfeitamente ela poderia levar ou induzir a que aquela fosse uma das caixas-pretas da aeronave Airbus.

Eu quero só testemunhar isso porque eu estive lá, eu vi as 2 caixas... as 3 caixas que foram e pude ver outras caixas-pretas semelhantes àquela que foi levada de forma enganada. Portanto, eu diria que sou testemunha ocular de que, de fato, era possível se cometer um engano em relação àquela caixa específica, que não era uma caixa-preta, em função da similaridade dela com outros modelos de caixa-preta que nós tivemos oportunidade de acompanhar, de assistir e de ver *in loco* na NTSB, nos Estados Unidos.

Então eu queria só ressaltar isto, que eu sou testemunha ocular de que, de fato, essa possibilidade de haver um engano é real.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Muito obrigado. Então, como o senhor disse, a caixa e o gravador, o gravador de voz, ele tem mais de um modelo, ou seja, também poderia ter esse engano, além das condições dos equipamentos. Então a notícia pode ser dada "houve um engano" ou pode ser dada "foi feita uma trapalhada". Então depende de como as pessoas querem transmitir para quem está lendo o seu veículo de comunicação, como deve ser dada a notícia, tentando menosprezar órgãos que têm um passado de dignidade, de trabalho bem-feito. Eu queria também registrar isso aqui. E continuando nos passos da Comissão, o nosso acompanhamento agora: aguardamos os dados da Diretoria de Engenharia da Aeronáutica para nos dizer se a pista de pouso preenche todos os dados necessários para sua operação. E, enquanto nós não temos certeza desses dados e considerando que as ocorrências se apresentaram principalmente em dia de chuva, o CENIPA emitiu uma recomendação de segurança de voo, uma vez que ele não tem como obrigar ninguém a fazer nada, emitiu uma recomendação de segurança de voo sugerindo que a pista principal do Aeroporto de Congonhas fosse usada apenas quando estivesse seca. E agora os dados que estavam arquivados, dos



gravadores, foram todos resgatados. Nós estamos trabalhando, a princípio, com 60 parâmetros das caixas. Se eles não forem suficientes para investigação, a gente pode ampliar o número desses parâmetros; o gravador de voz também... foi possível resgatar toda gravação, toda comunicação realizada na cabine, porém, o que a gente sempre lembra: não é adequado darmos muita atenção a um determinado fator, a uma determinada velocidade, a uma determinada configuração ou o que o piloto disse isoladamente. O que nós precisamos é, agora, juntar esses dados todos, sincronizá-los e termos uma noção do que se passou naquele momento, juntando o que a tripulação estava falando naquele momento e como a aeronave estava reagindo ao que eles estavam falando. E isso é o trabalho que nós faremos a partir de agora, fazendo essa análise dos dados contidos nas caixas; aguardando as informações relacionadas à pista; entrevista com a empresa para saber das condições de treinamento dos pilotos, de saúde dos pilotos, inclusive até com as famílias, se por acaso 1 dos tripulantes ou os 2 poderiam estar passando por algum problema pessoal. A empresa também faz esse acompanhamento médico e psicológico, porque todos nós temos problemas. Então um problema que pode parecer corriqueiro pode diminuir a capacidade de reação de uma tripulação. Então são tantas variáveis que têm que ser analisadas que qualquer uma delas considerada isoladamente pode levar a uma conclusão errônea. Por isso o nosso cuidado de, mesmo tendo algumas coisas, fazermos o possível para que elas não sejam divulgadas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ainda em relação às caixas-pretas, eu ia trazer essa informação depois para a Comissão como um todo, mas como já foi divulgado, eu quero depois entregar, Presidente, à CPI as fotos das caixas-pretas do Airbus que nos foram gentilmente cedidas pelos técnicos lá nos Estados Unidos. Porque, Brigadeiro Kersul, olhando para as fotos, podemos ter uma noção de como é feito esse trabalho de degravação das caixas-pretas, enfim, quais são os dados que são recolhidos dessas caixas-pretas. E essa é uma informação muito importante porque, apesar de elas estarem muito danificadas externamente, elas puderam... E, ao retirar os componentes — e essas fotos mostram uma seqüência de retirada desses componentes —, dá para se ver que, a partir disso, se pôde recuperar 100%



dos dados que estavam contidos nas 2 caixas-pretas, tanto a de dados quanto a caixa-preta de voz.

Então eu vou, depois, repassar aqui para a CPI, para ir para os Anais e para o processo de investigação, estas fotos, que são uma seqüência de como foi feito e realizado o trabalho de abertura e de acompanhamento das condições em que estavam as caixas-pretas.

Continuando os questionamentos, eu tenho falado também, Brigadeiro Kersul, que os tempos da Aeronáutica para o processo de investigação, pela característica da investigação que será produzida e pela filosofia implementada pelo CENIPA, que atende aos padrões internacionais e aos acordos internacionais, esse tempo, em alguma medida, é diferente do tempo da CPI e de outros órgãos que investigam o acidente, até porque a filosofia do tipo de investigação que é realizada também é diferente.

Eu já me comprometi com V.Exa. que esta CPI irá propor um conjunto de leis que possam garantir, primeiro, à Aeronáutica a precedência na investigação e, segundo, o sigilo de informações que possam ser prejudicadas se essas informações vierem a ser divulgadas de forma, enfim, geral, não contextualizadas. Esse é um compromisso que eu já assumi com V.Exa. É claro que ressalvados aí aqueles dados ou informações que são prestadas que se relacionam com dados reais ou com análises técnicas que foram realizadas e tal e que podem instrumentalizar outras investigações. Então, respeitando, inclusive, esta filosofia, que ela é correta, nós não podemos apenas criminalizar ou apenas identificar responsáveis nas investigações que são realizadas pelo CENIPA e que têm a característica e a intenção também de propor reportes que possam evitar que futuros acidentes aconteçam em função desses elementos contribuintes que aconteceram nos acidentes em investigação.

Então, eu tenho a noção e o compromisso, a partir disso, de esta CPI estabelecer... de este Relator apresentar um conjunto de normas que possa garantir que haja a precedência da Aeronáutica na investigação de acidentes dessa natureza e também a garantia do sigilo de depoimentos ou de informações que forem buscadas e que possam..., se vazarem essas informações, representar um problema



para o processo investigativo, claro que resguardados esses elementos de fatos concretos.

Por isso, feito essa preliminar, é que eu pergunto a V.Exa. em que prazo o CENIPA pretende concluir a análise deste acidente.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Exmo. Sr. Relator, primeiro eu gostaria de agradecer a compreensão que a CPI está tendo com relação ao trabalho realizado pelo CENIPA e que já vem há mais de 30 anos sendo feito e respeitado não só no Brasil como no exterior. É muito bom ouvir que a CPI está assumindo um compromisso, porque compromissos são coisas que nós assumimos também com relação aos tripulantes, aos passageiros, compromisso de cumprirmos o que está previsto na legislação. E é por isso que a gente sempre tenta mostrar a importância de protegermos esses dados. Porém esses dados não são posse do CENIPA. Esses dados estarão disponíveis para quem precisar, dentro da legislação. Então, se pode parecer em algum momento que eu disse que não daria dados, talvez não tenha sido bem entendido ou não tenha me comunicado corretamente. Eu quis dizer que como chefe do CENIPA, chefe do órgão central do sistema de investigação e prevenção, eu, sempre, por compromissos assumidos por este País, tentarei proteger essas informações. Mas a legislação do País está acima dos compromissos assumidos com a ICAO ou com o Anexo 13 da Convenção de Chicago. Mas, por compromisso, a gente sempre vai tentar proteger essas informações. E o nosso pedido seria que quem mais tivesse acesso a essas informações as tratassem como nós tratamos, com sigilo, com segurança, com cuidado, porque pode afetar pessoas, famílias, empresas, o País. É só isso. A gente só tenta ajudar o País. Nós queremos que o transporte aéreo seja o mais eficiente possível e que seja o mais seguro possível também e que seja produtivo. E falando especificamente sobre a pergunta que o senhor fez sobre prazo, o prazo mundial médio para uma ocorrência dessa envergadura é em torno de 18 meses. No caso do acidente, do outro acidente ocorrido na Amazônia, nós demos um prazo inicial de 12 meses porque achamos que seria um prazo factível. E para esse acidente especificamente eu assumi, já em outra oportunidade, um prazo em torno de 10 meses. Porém, a nossa investigação, como o senhor bem lembrou, ela, ao contrário de outras que se findam quando são encontrados culpados e responsáveis, quando a gente determina os fatores que



realmente contribuíram para o acidente, nós ainda estamos no meio do nosso trabalho, porque, a partir de definidos os fatores que contribuíram, nós temos que desenvolver toda uma estratégia para emitir as recomendações de maneira que elas sejam praticáveis e elas, às vezes, podem contrariar interesses. Então, isso pode gerar uma contenda ou uma diferença de vontades. E as nossas recomendações, elas se preocupam sempre com a pessoa, o passageiro, a tripulação, ou seja, vidas, não só a bordo da aeronave como no solo. Então, o nosso grande objetivo é proteger, proteger todos nós; nós, pessoas, passageiros; nós, familiares; nós, empresa; nós, homens públicos e nós, o Brasil. Então, eu espero que, num prazo de 10 meses, a gente tenha condições de terminar o serviço que cabe ao CENIPA que é estabelecer recomendações de segurança.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quais as maiores dificuldades que estão sendo encontradas pelos técnicos do CENIPA para desenvolver as investigações do acidente ocorrido com a aeronave da TAM neste momento?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Por enquanto nós estamos sendo felizes em todas as iniciativas e todas as pesquisas. Por enquanto não estamos enfrentando dificuldade a não ser aquelas relacionadas a nossa limitação de recursos, não só recursos pessoais como recursos materiais e também de tempo, porque as pessoas naturalmente querem que essas respostas sejam dadas o mais rápido possível. Então, eu diria que o maior problema que temos no momento é a pressão por respostas e por sermos responsáveis e até porque não temos os dados ainda, eles estão agora vindo para o Brasil, esses dados precisam de uma análise. Então, o maior problema que eu posso dizer é justamente este: pressão por respostas imediatas. O resto está saindo tudo de acordo com o previsto e temos condições de prosseguir na investigação normalmente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Com o que foi apurado até agora, já é possível a V.Exa., a partir da sua experiência, inferir alguns dos fatores que contribuíram para este acidente envolvendo o avião da TAM?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não especificamente sobre esse acidente. Logicamente, pela capacidade dos investigadores de determinar hipóteses, nós já levantamos diversas hipóteses e agora todas requerem um aprofundamento. Então, a hipótese, que inclusive é de conhecimento comum, uma hipótese: a pista pode ter



influenciado no acidente? Então, daí a necessidade de aguardarmos a pesquisa, os trabalhos que estão sendo feitos pela DIRENG, que é Diretoria de Engenharia. Uma hipótese: o sistema de frenagem da aeronave não ter funcionado. É uma hipótese. Uma hipótese de um comandamento incorreto na cabine é uma hipótese. Uma hipótese de um bloqueio mental da tripulação é uma hipótese. Então, no momento, realmente seria muito irresponsável dizer ou adiantar qualquer fator relativo a esse acidente, mas podemos, baseado em outros parecidos, inferir algumas, criar algumas hipóteses e começarmos a trabalhar em cima delas. Mas não seria adequado antecipar qualquer coisa, até porque não temos ainda dos mais concretos que nos permitissem arriscar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor já teve algum acesso às informações das caixas-pretas que estão sendo degravadas nos Estados Unidos?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu tive 2 informações que foram as repassadas para os senhores lá: que a aeronave estava com a velocidade normal para pouso... E eu até repeti essa mesma informação, porque eu não sei que número que é a velocidade normal, mas eu tenho certeza que, se foi me passado que ela estava em velocidade normal, é porque para a configuração da aeronave e para o peso dela ela se aproximou com a velocidade que estava prevista, mas não me foi passado um número já como número absoluto que foi passado para o senhor também que a colisão teria sido com 175 quilômetros por hora. Então, nada mais que isso eu teria para passar, porque até me foi passado como informação transmitida para o senhor e foi a única coisa que eu tive. Além disso, são que os dados foram todos coletados e que nós teremos condições de trabalhar, o que é uma excelente notícia. Além disso, por enquanto, só depois que os técnicos chegarem, os nossos oficiais que estavam lá com o senhor, e que a gente possa debruçar nesses dados e começar a juntar todos esses dados, para, sim, começarmos a escrever se a pista influenciou, qual era o coeficiente de atrito, como estava, se estava muito molhada na hora, se foi observada qualquer coisa, como foi a manutenção da aeronave, se os manuais realmente prevêem a operação com um único reversor funcionando, como seria a operação, seria muito diferente, o treinamento das tripulações. Então, precisa se juntar todo esse quebra-cabeça e começar a fazer agora uma coordenação desses dados, de maneira... O treinamento



estava 100%? Houve o treinamento? Sim, eles estavam capacitados para realizar. A aeronave estava bem mantida? Estava. Está aqui todo o documento da aeronave que comprova a manutenção, o cumprimento de todos os boletins estabelecidos pelo fabricante. Então, a aeronave estava em perfeito estado. A operação da aeronave, a interface homem/máquina, foi feito um treinamento em simulador? Eles estavam com o treinamento de simulador em dia? Condições físicas. O cartão de saúde estava em dia. Então, agora realmente é uma hora de coleta de informações, e essas informações vão nos levando a aprofundar mais ou, se elas já trouxerem as respostas que precisamos, o aprofundamento não precisa ser tanto, mas realmente agora é o que temos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quando nós saímos de Washington, a informação que nós tínhamos era de que os trabalhos da equipe que está lá fazendo as degravações e os estudos poderiam encerrar ainda esta semana e eles retornarem ao Brasil já imediatamente, inclusive eles realizariam uma reunião hoje pela parte da manhã, onde eles iam fazer uma análise sobre outras necessidades que poderia haver de novos parâmetros a serem buscados nas caixas-pretas, nos dados que já haviam sido retirados das caixas-pretas. Inclusive o Coronel Fernando Camargo dizia que ele estava se sentindo lá como se ele estivesse num supermercado de onde ele precisava tirar todas... comprar tudo aquilo que ele precisava antes de passar no caixa para poder vir embora, mas que a intenção dele era encerrar os trabalhos ainda esta semana e poder retornar ao Brasil com as informações e já realizar uma reunião na próxima terça-feira com os integrantes da Comissão que investiga aqui, para já começar a trabalhar esses dados.

Ainda se confirma essa previsão, essa intenção de aqui estar? Faço essa pergunta, Brigadeiro, porque eu já falei isso também publicamente, os trabalhos de degravação da caixa-preta foram realizados com extrema velocidade e para isso foi importante inclusive a parceria com a National Transportation Safety Board, já que os seus técnicos, seus funcionários trabalharam além da sua jornada de trabalho, no final de semana, nos dias normais, para que se pudesse acelerar o processo de degravação das caixas-pretas lá na National Transportation Safety Board.



Eu, inclusive, claro, não tenho parâmetros para afirmar isso, mas cheguei a dizer: *“Olha, quase se realizou esse trabalho em tempo recorde, a degravação dessas caixas-pretas”*.

Eu queria só me informar se permanece essa intenção de eles retornarem ainda esta semana para trazerem essas informações ao Brasil.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Ontem eu fiz o contato com o Coronel Camargo, e ele confirmou essas expectativas, disse que hoje, antes ainda de voltar para o Brasil, faria uma última reunião para saber se ainda tinha mais alguma coisa a ser resgata. O senhor viu lá que a equipe, além dos nossos oficiais, tinha ainda representantes da própria empresa, conforme prevêm os padrões internacionais, tinha representantes do órgão fiscalizador francês, já que a aeronave é produzida por um consórcio franco-germânico e também o representante do órgão investigador, digamos, o CENIPA alemão, e representantes do próprio fabricante. Então, tudo isso é feito com muita clareza e com todos os envolvidos participando, de maneira que não há, de maneira nenhuma, como evitar ou esconder qualquer fato, não existe essa possibilidade. E lembrando... E aproveitando o que o senhor disse sobre o NTSB, como funciona a comunidade de prevenção de acidentes, porque a investigação, embora seja o nome que a gente diz e diz muito, a investigação nada mais é do que uma ferramenta da prevenção. Então, nós poderíamos dizer que o CENIPA não precisava ter esse “I” de Investigação, bastava ser um centro de prevenção de acidentes, já que a investigação nada mais é do que uma ferramenta da prevenção. E, vendo o nosso anseio por essas respostas, a comunidade, aí representada neste caso pelo NTSB, até porque um representante acreditado deles estava aqui no Brasil no dia anterior ao acidente e foi através dele, que faz parte da comissão do acidente ocorrido na Amazônia, nós pedimos se ele poderia nos ajudar a antecipar esses trabalhos. E, graças a essa compreensão, a essa filosofia da prevenção de nós sermos o mais rápido possível, para que não percamos no caminho mais alguém, o NTSB se propôs e trabalhou durante o final de semana e foi até altas horas tentando resgatar esses parâmetros para gente. E nós estamos, como eu disse antes, trazendo em torno de 60 parâmetros, mas as caixas ainda podem nos fornecer mais parâmetros se esses não forem suficientes, mas consideramos que a princípio eles são suficientes. E realmente a idéia é uma



reunião, para que a gente, para que essa comissão coordene os próximos passos, determine um cronograma, um programa de trabalho, na terça-feira, com, se não todos, pelo menos parte da comissão. E lembrando também que, por exemplo, um dos homens que está lá nos Estados Unidos, que é o Coronel Cirilo, ele estava na investigação da aeronave que saiu da pista em Congonhas, a anterior a esse grave acidente. Ele passou a noite trabalhando lá, ele veio para o CENIPA para dar uma aula no dia seguinte, quando estava voltando para São Paulo, eu pedi para que ele saísse do aeroporto e fosse para um avião da Força Aérea que estava indo imediatamente para São Paulo. Ele passou mais a segunda noite sem dormir, tentando resgatar as caixas, e depois desse trabalho infernal ainda foi para os Estados Unidos, e o senhor viu lá como eles trabalham quase sem descanso. Então, eles estarão voltando, imagino, bastante cansados, e a razão de a gente ter marcado essa reunião preliminar, a princípio, para segunda ou terça-feira. E então a gente mantém tudo o que foi dito antes como programação nossa.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. V.Exa. já falou, mas eu vou aqui lhe perguntar novamente, pela complexidade do tema. Em entrevista coletiva realizada na última terça-feira, V.Exa. declarou que com a leitura dos dados das caixas-pretas se poderá ter uma boa idéia sobre o que aconteceu para a ocorrência do acidente com o avião da TAM. Na mesma entrevista, V.Exa. também afirmou que a Aeronáutica, em função dos tratados que legislam investigações de acidentes aéreos, não pretende ceder essas informações para outras investigações, além desta feita pelo CENIPA.

Então, vão 2 perguntas: V.Exa. ratifica essa declaração? E de que forma os familiares das vítimas e a sociedade brasileira terão acesso às informações sobre os fatores que contribuíram para o acidente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Realmente eu disse e talvez não tenha sido feliz. Como chefe do órgão responsável pela investigação, nós temos um código de ética e dentro desse código de ética a gente estabelece que sigilo é uma coisa importante até para preservar famílias. Nós também nos baseamos na legislação que estabelece que a gente deve cuidar desses documentos, dessas informações da melhor maneira possível e também disse nessa reunião que, a princípio, não nós liberaríamos essas informações, porque a legislação sobre investigação assim o



prevê. Porém, salientei também naquele momento que a legislação do País está acima de qualquer legislação de outro país ou de outro organismo. Então, a legislação prevendo, como prevê, que a CPI pode ter acesso, como na outra investigação, assim que a CPI necessitar de informações, nós estaremos sempre à disposição. Como já fizemos no outro caso, recebemos representantes da Comissão lá no CENIPA, em sessão secreta, e tivemos oportunidade de tirar, dentro das nossas limitações, todas as dúvidas que foram apresentadas. O nosso pedido sempre é que quem tenha acesso a essas informações trate-as mais ou menos como nós tentamos. Eu sei que é muito difícil a gente manter... A gente até disse que na investigação, nas nossas aulas, a gente diz que na investigação de vôos, na investigação de acidentes aeronáuticos não existem segredos nem bandeiras, porque o que a gente quer é fazer prevenção. Nós queremos evitar novos acidentes. Para os familiares, eu sempre digo... Também já fiz 5 reuniões com os familiares do outro acidente, e temos a sexta reunião marcada para o dia 1^o de setembro. Eu sempre digo para eles, e vou dizer para todo familiar que, se querem entender o que se passou no dia do acidente, o CENIPA é o lugar certo. Ali todos terão compreensão do que se passou no dia, se isso for interessante para eles, saber o que se passou no dia. Agora, se eles querem levantar responsáveis, culpados, ou conseguir material para indenização, o CENIPA é o lugar errado. O lugar certo para esse caso, para culpa, responsabilidade e indenização, sim, é a investigação feita por outro órgão de Estado também, e que deve ser independente da nossa, ou gostaríamos que fosse independente da nossa. Não estou falando, não estou me referindo à CPI especificamente, estou me referindo à investigação policial, a investigação, no caso, sendo realizada pela Polícia Federal. Porém, também como no caso anterior, quando a Justiça nos obrigou a entregar as informações para a Polícia Federal, nós também cumprimos qualquer determinação judicial, porque assim o arcabouço legal do País prevê. Nós não estamos no CENIPA para contrariar nenhuma legislação. O que nós pedimos, e seria um anseio, é que o País definisse: vamos fazer assim. O que não pode, na minha visão, é nós termos 2 procedimentos. Eu sou signatário de uma convenção que prevê determinadas ações e, por outro lado, eu contrario esse acordo, vamos dizer assim. Então, seria muito bom tanto para a prevenção de acidentes aeronáuticos, que será extremamente prejudicada se



esses dados forem usados para outro fim que não a prevenção de acidentes aeronáuticos, que o País defina: nós vamos fazer assim, esse vai ser o procedimento e, a partir de agora, cumpra-se. Porque, embora existam algumas reações ao fato de o CENIPA ser um órgão militar, pelo contrário, militar cumpre ordem. Então, se o País, os responsáveis definirem que o procedimento deverá ser tal, assim o CENIPA vai seguir. O meu pedido é esse. Se pudermos definir quais serão os procedimentos, para que a gente evite, no futuro, essa pequena discussão: tem que entregar, vai entregar, tem que estar junto, vai usar... Define-se e, a partir daí, é um critério a ser usado. Acabam-se todas as discussões.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Compreendo a sua preocupação, mas como legislador mesmo, como o senhor veria a possibilidade de se fazer um inquérito policial sem ter acesso à caixa-preta?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Obrigado. Primeiro, esses sistemas colocados à disposição em aeronaves, eles foram criados com uma finalidade específica: prevenção de acidentes aeronáuticos. Quando essas máquinas foram criadas inicialmente, as caixas-pretas, elas foram criadas especificamente para investigação de acidentes aeronáuticos. Elas foram criadas para isso. Depois viu-se que era uma ferramenta tão boa para prevenção de acidentes aeronáuticos que elas começaram a ser usadas também. A informação que vinha da investigação era usada para prevenção. Então, já existe aí... Eu não sou legislador, mas já existe uma falha. O equipamento foi criado para uma determinada finalidade. Se ele vai ser usado para outra finalidade, cabe ao País dizer: o.k., toda aeronave que estiver operando nesse País, se nós precisarmos dos dados das caixas-pretas, nós vamos usar para investigação policial. Simples. Agora, as conseqüências virão. Não sei exatamente quais. Mas alguém pode se negar a produzir provas contra ele voando num avião que grava tudo o que ele faz. Ele está tranquilo com relação àquelas caixas porque ele sabe que aquele equipamento foi criado para que outra pessoa não cometa o mesmo erro que ele cometeu. Então, é só o País definir: não, aqui no Brasil, ao contrário do que está previsto no anexo 13 da Convenção de Chicago, nós vamos usar os dados contidos nas caixas para investigação policial. PT.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Tenho uma coisa...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.



O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Outros países decidiram isso em algum momento?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Temos informações de outros países que têm já legislação que preservam essas informações. Tem países que cedem essas informações para que, por exemplo, um juiz consiga ter mais informações para que ele julgue aquele determinado acidente. Existem países que essas informações estão à disposição, mas elas não têm valor jurídico. Então, elas estão à disposição, mas elas não podem ser usadas num tribunal. E existem países que a lei preserva essas informações. É o caso do país, do nosso País definir: nós vamos tratar assim a investigação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas é isso o que eu havia falado aqui no início, que vamos, nesta CPI, ao final, propor um projeto de lei que trate sobre essa matéria e a regulamentação desse tema, desse assunto no Brasil. É claro também contando com assessoria do CENIPA, da Aeronáutica, para que possamos ter um sistema que garanta as informações, que garanta o sigilo, mas que também possa instrumentalizar as investigações que precisam acontecer também para apontar as responsabilidades. Continuando aqui, Presidente, e obrigado pelas explicações, Brigadeiro Kersul...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Relator, pode continuar, por gentileza.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu solicitaria que V.Sa. comentasse, a partir da sua experiência na análise de outros acidentes aéreos, cada um dos fatores que vou citar, nos explicando se ele pode ter contribuído para a ocorrência do acidente com a aeronave da TAM, e se na sua opinião cada um desses fatores tem maior ou menor probabilidade de estar presente nessa ocorrência. Se V.Sa. puder nos auxiliar, vamos aos fatos. O fato de o reverso da turbina direita do Airbus estar pinado pode estar entre os fatores que contribuíram para o acidente? Para V.Sa. é alta ou baixa a probabilidade de esse fator estar entre aqueles que efetivamente contribuíram para o acidente? Vou perguntando um a um, porque acho que é mais fácil.



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Sobre o reverso, a primeira coisa que devemos analisar é se os manuais do fabricante prevêm a operação da aeronave com um único reverso. É a primeira coisa. Segunda coisa sobre reverso: toda aeronave, para operar numa determinada pista, ela é homologada, ou seja, ela é liberada para utilizar aquela pista. Nessa homologação para operar numa determinada pista, uma vez que as pistas não se adaptam aos aviões, são os aviões que se adaptam às pistas, ela é homologada para operar sem a utilização de reverso. Ela tem que ser capaz de pousar, falando especificamente do reverso, ela tem que ser capaz de pousar na distância padronizada, até um determinado limite, tocar no chão na velocidade preestabelecida, e ela tem que ser capaz de parar, sem a utilização dos reversos, até o final da pista. Então, pode ser um fator? Pode ser um fator. Ele pode influenciar até psicologicamente, porque o fator material, ele, na maioria dos acidentes... Por isso que eu tenho liberdade para falar não desse acidente, mas, estatisticamente, o fator material tem baixa influência no acidente. Nós temos que ver agora como a falta de um reverso pode ter influenciado, por exemplo, no psicológico do piloto, que vai se somar a uma série de outros dados. Por exemplo, ele estava, digamos, pesado. Então, a velocidade tem que ser um pouco maior, devido ao peso. A meteorologia estava com tempestades no local. Já é um fator que o piloto, que é um ser humano igualzinho a nós, só que um pouquinho mais de treino naquela determinada função, é mais um fator que começa a juntar na cabeça dele: mau tempo, está caindo o mundo, relâmpago, tempestade. Soma-se outro dado: vento na final. O vento está de través, o avião já vai ter tendência a sair para o lado. Ou o vento é calmo. Ou então tem rajada de vento. *“Eu tenho que me preparar para que, na final, o avião pode sofrer uma súbita queda. Eu tenho que estar preparado para reagir a essa rajada de vento, tesoura de vento”*. A pista: *“Estão dizendo que essa pista está escorregadia”*. E aquilo tudo vai-se somando. Por quê? Eu tenho tranqüilidade para falar disso, porque, na maioria dos acidentes, o fator operacional, o fator humano, ele é o que mais aparece. Porque por mais que a gente consiga desenvolver bons equipamentos, a limitação vai ser sempre o ser humano. Então, o reverso, respondendo objetivamente a pergunta de V.Exa., o reverso pode ter influenciado? Sim, pode ter influenciado.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por conseqüência da aeronave estar voando com o reverso da turbina inoperante, pode ter havido falha de procedimento do piloto da aeronave no momento do pouso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu vou complementar, porque tem que ver o que tem de ser analisado agora. Quais seriam os procedimentos?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Só para complementar aqui talvez e ajudar um pouco nisso: a Airbus, fabricante do avião, emitiu um comunicado mundial às empresas que operam os jatos da família A-320, alertando para o risco do uso incorreto do manete de potência dos motores, o que, segundo observações da imprensa, ocorreu após o acidente com o avião da TAM e com o aval das autoridades de investigação brasileiras. Primeiro confirme essa informação. E o uso inadequado do manete de potência das turbinas, que deveria estar posicionado em marcha lenta, está entre os fatores que podem ter causado o acidente? E aí junta com aquela que, por exemplo, pode ter havido falha de procedimento do piloto da aeronave no momento do pouso.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Excelência, poderia só confirmar? Parece que o senhor disse alguma coisa sobre os órgãos de investigação brasileiros.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É, porque, segundo observações da imprensa, ocorreu esse comunicado mundial às empresas que operam jatos da família A-320 após o acidente com o avião da TAM e com o aval das autoridades de investigação brasileiras.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Esse aval eu desconheço das autoridades de investigação brasileiras, porque, dentro da nossa visão, autoridade de investigação no Brasil é o CENIPA. E o CENIPA não se lembra de ter sido consultado ou avalizado qualquer informação do fabricante. Sendo bastante preciso na resposta do senhor, o que a Airbus fez nesse comunicado foi dizer o seguinte: *"Cumpram o que eu já disse que seja cumprido"*. Então, essa recomendação é porque essa é uma das possibilidades. Esse é um fator que pode ter contribuído. Se, por acaso, nós identificarmos que as manetes foram colocadas em posição diferente da que o fabricante estabelece, esse pode ser um fator que contribuiu. Porém, uma coisa que é difícil dizer, porque a caixa-preta diz o seguinte: *"A posição da manete era tal"*. Mas não quer dizer que, na realidade, a posição da manete era aquela,



porque podemos, de repente, ouvir na gravação o piloto falando assim: *“Essa manete não vem para trás. Estou tentando tirar isso aqui e não vem. Vou deixar aqui então”*. Aí, nós vamos confirmar. Ele está dizendo. Realmente está confirmado. O fato de estar ali nos leva a crer, já que é um sistema eletrônico sofisticado, que ele é verdadeiro, mas é bom checarmos. Esse é um trabalho grande de cruzar informações. O que a Airbus fez foi: *“Atenção, cumpram o que eu estabeleci no boletim tal que a posição das manetes para o pouso, no caso de um reverso travado, deva ser tal”*. Ela já havia feito. Ela só reafirmou um procedimento já preestabelecido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, só para complementar o que o Relator está falando, o fato de a Airbus fazer esse informe pode significar que ela tenha tido alguma informação, que já existe alguma informação de que a manete possa não estar na posição que ela está indicando?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pode, porque, como eu disse inicialmente, lá na investigação, no NTSB, na coleta dos dados das caixas, embora não seja previsto por acordos internacionais, pode ter havido um vazamento. Eu não creio, porque os homens que estavam lá são ...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A Airbus participa? Ela tem gente assistindo à degravação?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. É obrigação internacional. Então, como eu disse, lá naquela ... Entre os que estavam lá nos Estados Unidos eram ...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Desculpe, é importante V.Exa. falar sobre esse assunto que compõe a equipe, até para explicar que quem tem autoridade da investigação é o Brasil, a equipe de investigação brasileira. E a presença da Airbus e dos técnicos da TAM é, na verdade, relacionada à assessoria das informações que são prestadas. Eu gostaria de que V.Exa. explicasse isso, porque, senão, parece, passa a impressão de que todos os que estão lá fazem parte da equipe de investigação.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E não é esse o procedimento lá.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Complementando essa pergunta do Relator e complementando a que eu fiz ao senhor, efetivamente, já é do conhecimento de vocês que a manete estava fora da posição ou existe só suspeita e ela não foi confirmada?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Bem, sobre a composição da comissão, quando o acidente ocorre no nosso País, a autoridade responsável pela investigação é o Estado brasileiro. Os outros participam como, digamos assim, especialistas, porque também a gente não tem como ter tamanho conhecimento da aeronave como o próprio fabricante. E por acordos internacionais, são chamados normalmente (*ininteligível*). Então, o responsável pela investigação é o Brasil, no caso, o CENIPA. Então, só pode sair alguma coisa da investigação se o presidente da comissão — não é nem o Chefe do CENIPA... O presidente dessa comissão é o Coronel Camargo. Então, só pode ser divulgada qualquer informação se o presidente da comissão liberar para qualquer um. Não interessa se é o fabricante, se é o órgão investigador americano, francês, alemão. É um acordo. Só se fala através do presidente, para que não fique muita gente falando e produzindo informações que não vão levar a nada. Então, só sai através de uma fonte, com o concorde de todos que participam. No caso, chamamos freqüentemente os especialistas da Força Aérea, os investigadores, representantes da empresa envolvida. No caso, lá nos Estados Unidos tinham 2 representantes da empresa envolvida, aqui, em São Paulo, tinham outros representantes, engenheiros, acompanhando parte da equipe que ficou aqui. Chamamos, no caso do Airbus, porque é um consórcio de alemães e franceses. Eles estavam juntos. O fabricante da Airbus estava nos Estados Unidos e estava também aqui em São Paulo. Chamamos sindicatos, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e o Sindicato Nacional dos Aeroviários, o SNA. Então, eles participam, e quem mais nós considerarmos que será necessário. Como técnico, ele tem de ter uma função, por isso é que é difícil a gente colocar uma pessoa. Não é só colocar uma pessoa para acompanhar, para observar, porque, a princípio, pela legislação, a pessoa tem de ser um técnico naquela atividade. Por isso que a composição tem as suas limitações. Sobre a Airbus — e é até bom que isso tenha sido feito pela Airbus —, ela realmente fez bem em reforçar um procedimento porque, como fabricante, ela sabe de outro acidente em que a manete, por estar



numa posição incorreta, levou a aeronave a ultrapassar a pista. Então, quando agora, nessa fase inicial da investigação, uma das coisas que são feitas é levantar se temos acidentes semelhantes àquele que estamos investigando. Quanto mais semelhante melhor. Se for a mesma aeronave escapando da pista, ultrapassando uma cabeceira, já é um acidente que nos chama a atenção. Como chama a atenção do investigador, chama a atenção do fabricante. Então, ele, por precaução — o que é bom para todos que operam esse avião —, ele fez bem em reforçar um procedimento já estabelecido porque ele sabe que num acidente anterior, pelo fato de a manete estar fora da posição, na investigação chegou-se à conclusão de que, por ela estar fora da posição, a aeronave ultrapassou os limites da pista porque não teve condições de parar no comprimento restante da pista. Então ela fez muito bem. E respondendo objetivamente à pergunta do senhor, eu desconheço se esse fato está registrado, mas teremos essa resposta na segunda ou terça-feira. Analisando os gráficos contidos na caixa-preta, é bem provável que a gente tenha condições de observar esse fato.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E sobre o fato de a pista de Congonhas estar molhada, sem a aplicação das ranhuras que auxiliam o escoamento da água? O que V.Exa. poderia dizer disso? É um fato contribuinte para o acidente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Bem, falando sobre as ranhuras, o *grooving*, que todo brasileiro está conhecendo agora. Esse é um sistema criado — eu não sou engenheiro, mas é um sistema criado para facilitar o escoamento da água. Ele não foi criado, a princípio, para aumentar o coeficiente de atrito. E o escoamento da água se dá pelo formato da pista, primeira coisa; segunda coisa, pelas ranhuras, que dificultam a formação de uma lâmina d'água. São como pequenas canaletas que facilitam o escoamento da água, mas elas não são obrigatórias. O que a gente tem que saber é: aquela aeronave, para operar na pista, com ou sem ranhuras, está homologada? A aeronave está homologada para operar na pista sem as ranhuras? Deve estar, porque as ranhuras são mais um sistema de segurança. É mais um somatório, como os reversos também são. É mais um equipamento para aumentar a eficiência da frenagem e aumentar a segurança da aeronave. As ranhuras são a mesma coisa. É para aumentar a eficiência do escoamento de água, o que produzirá uma melhor frenagem à aeronave. As ranhuras podem ter influenciado? Sendo bem



objetivo, temos que analisar se a aeronave tinha condições de parar numa pista sem as ranhuras. Precisamos ver o coeficiente de atrito. Não deixando nenhuma pergunta sem resposta, sobre água, naquele momento, do levantamento que nós temos, até de testemunho de pessoas que caminhavam na rua, naquele momento, era uma garoa. Então, já teve gente que ligou para mim: *“Kersul, eu estava indo para o shopping naquele momento e era uma garoa”*. Não podia nem ser chamada de chuva. Mas tudo bem. Temos registros da torre que no momento era chuva leve e definida pelo oficial responsável no SRPV como pingos esparsos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu estive lá no dia posterior ao acidente, na quarta-feira, e a informação que eu ouvi lá, que eu recebi, que tinha chovido 0,6 milímetros naquele momento do acidente.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Confirma essa informação?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Confirmando sim senhor. Exatamente na meia hora anterior ao acidente, o índice pluviométrico foi de 6 milímetros.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O oficial, inclusive, tinha uma tabelinha com vários horários de chuvas que haviam acontecido naquela tarde.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Desculpa.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A INFRAERO faz a medição?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Até onde eu sei... Se a INFRAERO faz a medição da chuva?

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - A medição do nível de água da pista quem fez?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Isso é uma coisa que vamos... Se a senhora me permite, eu queria retornar um pouco no tempo. Tudo começou, com relação a esse aeroporto, quando nós observamos lá, no CENIPA, uma seqüência de incidentes. Isso foi em 2006. Nós observamos uma seqüência de incidentes que chamou muito a atenção. Dentro da filosofia de prevenção, nós paramos um dia lá, fizemos um grupo e dissemos: nós temos de fazer alguma coisa porque tudo leva a crer que nós teremos um acidente em Congonhas. Nós fizemos essa reunião no dia 28 de dezembro de 2006.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quando isso?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Só uma correção: essa reunião preliminar foi só entre oficiais do CENIPA. Foi assim... Eu não tenho a data precisa, mas foi assim, fizemos os estudos e dissemos: temos de fazer alguma coisa. Convocamos uma reunião que se realizou no CENIPA, no dia 28 de dezembro de 2006. Ou seja, entre o Natal e o Ano Novo, nós estávamos reunidos no CENIPA, todos, sem exceção, envolvidos com a operação no aeroporto de Congonhas, inclusive um representante do Governo local. Infelizmente, ele, ao chegar em Brasília, teve um problema renal e voltou para São Paulo. Nessa reunião, nós apresentamos... E aí estavam todos envolvidos. Então, qualquer um que os senhores e a senhora imaginarem estava ali reunidos: empresa, operadores, INFRAERO, ANAC, CENIPA, o responsável pelo aeródromo, o responsável pelo controle de tráfego aéreo. Todo mundo estava ali. Nós chegamos à conclusão que alguma atitude drástica nós tínhamos que tomar com relação a Congonhas, porque ele tinha formação de poças d'água, a pista principal. E como nós poderíamos combater isso aí? Nós discutimos e chegamos à conclusão que nós tínhamos, já que o problema era de construção da pista, e a única solução plausível seria uma reforma total da pista, mas até que ela viesse porque até segue uma série de passos, nós estabelecemos que devemos controlar o volume de água na pista. Para isso, à época, estabelecemos uma série de procedimentos. Esses procedimentos foram seguidos à risca. Então, toda vez que tinha formação de poça d'água, que a torre era a primeira a ter uma visualização se a pista estava juntando água, ela parava a operação e informava à INFRAERO. E cabia à INFRAERO ir lá e fazer as medições de água. E quando a água já estivesse escoada ou que ela retirasse, como fez, coisas que talvez a gente não saiba, por várias vezes a INFRAERO esteve na pista com um superaspirador, aspirando água para acelerar o retorno da pista à utilização. E ela liberava a pista para utilização, a INFRAERO, quando ela considerava: *"o.k., não tem mais formação de água"*. Eu queria só deixar bem claro para a senhora, Deputada, que eu estou falando de um período anterior à reforma. Então, nós tomamos as providências que julgávamos que poderiam diminuir bastante o risco de acidente e fomos felizes, não tivemos nenhum evento. Porém, a solução ainda era a reforma total da pista, porque o problema dela era de caimento e formação de poças d'água. Quando a pista foi reformada, essa medição passou a ser um critério internacional, um critério de



segurança. Se passar de 3 milímetros a lâmina d'água, há que se parar as operações, porque ultrapassou o limite internacional conhecido como de segurança.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Desculpe eu interromper, mas, nesse período anterior que o senhor mencionou, qual era o limite de água que se considerava razoável?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - A mesma coisa: formação de lâmina superior a 3 milímetros. Esse era o critério.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Brigadeiro, diga-me uma coisa: essa lâmina é considerada uma lâmina mais ou menos homogênea na pista, ou poças d'água?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - O problema ali que a gente observava era, pior que a lâmina, a formação de poças d'água. Porque a lâmina a gente tem a impressão que ocupa a pista inteira, né? Mas a gente vê, como as pistas normalmente são áreas extensas, às vezes pode ter uma chuva até localizada, numa determinada posição, que não vai influenciar em nada. Então, vamos supor que está caindo uma chuva numa cabeceira, e eu estou pousando nela. Não tem problema ter chuva ali, ou água ali, porque ali eu vou tocar, praticamente, e, quando eu precisar de frear o avião, a pista já está seca. Então, o que nós fazíamos lá? Com o maior cuidado possível, a gente via qual pista que estava operando, qual cabeceira que estava operando, e se as poças poderiam influenciar, mais ou menos, na hora em que se necessitaria o freio. Então, era mais importante naquele momento... O maior defeito da pista naquele momento era a formação de poças, o que complica o pouso um pouco, porque ora você está influenciado por água e ora não. Então, como o defeito era razoável, a gente foi bastante precavido e, formou qualquer poça, parava a operação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - No caso da derrapagem do avião da Gol e da BRA, Brigadeiro, o senhor tem essa informação? O senhor investigou isso também?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Foram investigados como incidentes. Eles não chegaram a ser classificados como acidentes, porque nós chamamos essas ocorrências de eventos, e os eventos...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas havia uma lâmina d'água superior a 3 milímetros? Qual foi a conclusão do CENIPA?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não. A princípio não havia lâmina d'água acima de 3 milímetros. Havia, a princípio, a formação de poça d'água. Essa informação...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - No dia do acidente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu quero tomar bastante cuidado, para não misturar as estações.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não. Está falando do acidente da BRA e da Gol, que aconteceu...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não houve a transformação do incidente em acidente? Foi noticiado pela imprensa que havia classificação feita para acidente naquele caso da Pantanal e seria investigado pelo CENIPA.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Mas é porque, desculpa, Presidente, eles não citaram o Pantanal. Foi citado BRA e Gol.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Perdão. O da Pantanal.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Se o senhor quiser da Pantanal eu posso esclarecer também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Seria importante.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Seria importante o senhor esclarecer.

Só uma perguntinha, antes de o senhor falar da... A medição dessa lâmina d'água, dessas poças, é sempre feita de forma visual, ou se determinou algum tipo de aparelho para que fosse feita?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Régua.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Tenho que lhe confessar que eu não sei como é feita a medição, se tem um equipamento ou se é visual. Isso é uma obrigação da INFRAERO. Então, eu não me arriscaria a dizer como eles faziam a medição, porque cada um tem os seus limites e as suas obrigações. Foi estabelecido que é dever medir, ela media, e foi eficiente, tanto é que nós não tivemos nenhuma ocorrência depois que estabelecemos esses procedimentos.



Então, nós fomos, no caso, efetivos. O que nesse acidente causou uma frustração muito grande para quem trabalha com prevenção, no acidente que estamos conversando hoje, porque nós estávamos com a consciência tranqüila de que tínhamos tido sucesso evitando acidentes, e não tivemos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Porque o da Pantanal, que o senhor ia nos explicar e tal, o que aconteceu na véspera...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, do Pantanal. Do Pantanal foi um evento, não foi... Na hora foi um evento, e nós o classificamos inicialmente como um incidente aeronáutico, porque foi uma saída de pista, não foi uma ocorrência de solo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sim. Para o senhor concluir. O senhor ficou de falar, de esclarecer sobre...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu vou esclarecer. Esse evento foi classificado, falando especificamente...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor quer dar um tempo para tomar uma água? Podemos dar um intervalo de 5 minutos.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, não precisa, não precisa, para não parecer que eu fugi da pergunta. Sobre o Pantanal, especificamente, o evento foi classificado inicialmente como um incidente, porque não houve vítima; os danos, a princípio, visuais, eram normais. Então, quando a aeronave foi retirada do local e foi limpa, lavada, e nós tivemos acesso aos estragos causados ao trem de pouso, nós, aí sim, reclassificamos. Eu estava inclusive indo para São Paulo nesse momento, e nós reclassificamos, aquele que era inicialmente um incidente — porque os danos estruturais foram considerados graves depois que nós tivemos acesso ao trem de pouso do avião da Pantanal —, e o reclassificamos como acidente. E na ida para São Paulo, inclusive, eu no avião coloquei como encarregado, como presidente da comissão de investigação de acidente do Pantanal um dos oficiais do CENIPA que estava comigo no avião. Então, quando nós estávamos indo fazer lá os trabalhos iniciais do avião da TAM, eu reclassifiquei aquele evento, que era incidente, como acidente e imediatamente escalei o Coronel Magalhães como presidente da comissão. E na chegada a São Paulo, ele, que estava indo para ajudar-nos na investigação do acidente da TAM, imediatamente ele desviou e foi tratar da investigação do avião da Pantanal. De que maneira? As 2 caixas também do avião



da Pantanal estavam totalmente preservadas, porque o avião não teve nada. Ele, no mesmo dia que nós chegamos, ele foi para Jundiá e fez a análise de uma das caixas. No dia... Retifico: ele coletou os dados da primeira caixa, que era de dados. E no dia seguinte ele foi a Porto Alegre e coletou todos os dados do gravador de voz. E ele tem uma comissão de investigação formada por ele agora para fazer a investigação específica do caso da Pantanal. Então, espero...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Tem alguma suspeita sobre os motivos daquilo que aconteceu com o Pantanal? Qual é a linha que se está trabalhando, algum dado que já possa eliminar algum ponto ou ter quase convicção de outro?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não. É muito cedo para estabelecermos qualquer fator que tenha contribuído, né? A gente até... Usando a mesma palavra do senhor "suspeita", nós não temos nenhuma suspeita, nós temos hipóteses estabelecidas e estamos agora, coletados os dados, fazendo o mesmo passo a passo que fazemos em qualquer investigação. Os dados estão coletados, a comissão está formada, cada um está levantando as informações que precisa: novamente, as condições da pista naquele momento, condições meteorológicas naquele momento, capacitação da tripulação, jornada de trabalho. Então, o passo a passo é o mesmo, não tem diferença nenhuma. Então, a investigação do acidente da Pantanal...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Tem uma diferença importante.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - ... continua seguindo os mesmos passos.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Ivan.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Os senhores podem ouvir o piloto. Há uma diferença importante.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor, uma diferença...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Já foi ouvido o piloto da Pantanal?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu tenho quase certeza que foram ouvidos, mas eu posso confirmar essa resposta até antes de sair daqui, se eles foram ouvidos. Eu preciso fazer um contato com o Coronel Magalhães. Nós traremos a



resposta se eles já foram ouvidos. Eu não gostaria de dizer uma... dar uma resposta que eu não tenho certeza. Mas já tem oficial...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É uma diferença de qualidade, né?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Com certeza. Com certeza o depoimento dos pilotos é extremamente importante. Uma pena, se ele for leal demais, honesto demais, e depois nós entregarmos isso para a Polícia.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas há uma diferença, Brigadeiro. Ali não há vítimas, então, conseqüentemente, não há o que culpabilizar, a não ser perda material de um acidente da própria companhia. São situações distintas, permita-me fazer essa correção.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Relator continua com a palavra.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É uma questão de ordem que eu queria colocar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, questão de ordem.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Para a seqüência dos nossos trabalhos, que a gente esperasse o Relator concluir a sua inquirição e entrássemos diretamente nas inquirições dos Deputados, sejam os formuladores...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sem dúvida. É o que eu pretendo fazer. Nós mesmos estamos atrapalhando o Relator, então vamos tentar, chamando o trabalho às ordens, voltar ao Relator.

Eu indago do Brigadeiro se S.Exa. deseja um intervalo rápido, para...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. Eu não preciso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Já estamos a 1 hora e 20 do depoimento do Brigadeiro; 1 hora e 20 computados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Sim, mas o Relator tem um tempo, é usual nesta Comissão, e eu estou oferecendo, se o Brigadeiro desejar, um intervalo. Mas como ele não deseja, o Relator continua, então.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pela importância do depoimento, eu quero alertar aos Srs. e às Sras. Deputadas que, se marcaram vôo para as próximas horas, que o desmarquem, porque este é um depoimento importante. Nós queremos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ou então contem com o caos aéreo, porque vai atrasar mesmo, então dá tempo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Como V.Exa. sabe, não há outros vôos à nossa escolha, por causa do caos aéreo, exatamente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se nós tivermos que ficar até amanhã, ficaremos aqui até amanhã.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mesmo porque eles estão atrasados, os vôos. A gente pode...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Continuando aqui. Quanto ao fato de a aeronave estar voando no seu peso praticamente no limite, associado ao fato de o reverso da turbina estar inoperante e ter havido a necessidade de pouso em pista molhada, o senhor acha que isso é um fator também contribuinte para o acidente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não creio que seja um fator contribuinte na acepção da palavra, porque ele pode ter influenciado de uma outra maneira, no psicológico da tripulação. Mas, como eu disse, se a aeronave está homologada para operar até um determinado peso, é porque ela é capaz de, até aquele limite de peso, que nós chamamos de peso máximo de pouso... Enquanto ela estiver dentro do peso máximo de pouso, ela tem os gráficos para saber quanto de pista ela vai precisar para parar. E os gráficos são feitos de 2 maneiras: pista seca e pista molhada. Então, é só entrar no gráfico e determinar quantos metros de pista eu preciso para parar essa aeronave com peso máximo de pouso e com pista molhada. O gráfico é preciso o suficiente para que se tenha noção, se tenha certeza se a aeronave, com o freio dela normal, sem utilização de reverso, vai parar dentro daquele espaço disponível. Então, quando se fala peso máximo, é porque ele realmente é o peso máximo. Pode ser 60 toneladas. Se eu chegar com 59 toneladas e 999 quilos, eu estou operando dentro dos limites da aeronave. Então, ela é prevista para fazer todas as manobras de pouso mesmo estando com o que a gente chama de peso máximo de pouso, que normalmente é diferente do peso máximo de



decolagem. Então, até por isso, quando uma aeronave tem uma pane logo após a decolagem, muitas das vezes ela tem que ter um sistema de alijamento de combustível, que é a maneira mais fácil de eliminar peso para um pouso imediato. Então, se está dentro do gráfico, está dentro do peso máximo de decolagem ou de pouso, tem que operar naquela pista, e está dentro dos padrões de segurança.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o fato de poder ter havido a ocorrência de falha mecânica nos freios da aeronave? Isso também pode ser um fator contribuinte?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Esse pode ser um fator contribuinte, até porque a primeira coisa que a gente pensa quando uma aeronave não consegue parar é que, por alguma razão, os freios dela não funcionaram. Então, pode ser sim um fator contribuinte e é uma coisa que temos que analisar com muito cuidado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E quanto à ocorrência de falha nos computadores que auxiliam os pilotos na operação da aeronave?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Máquinas estão sempre sujeitas à pane, embora nas aeronaves, principalmente nas mais modernas, exista sempre uma duplicidade — no caso dessa aeronave, tem até tripla reserva em alguns sistemas. Então, há de se dar o crédito ao fabricante que ele deve ter imaginado a pane de um sistema de computador dele e ter um sistema secundário ou até um terceiro sistema para suprir a falta do primeiro. Todo avião moderno tem duplicidade de sistemas. Mas a gente sabe que, às vezes, até com 3 sistemas prontos para operar no caso de falha do anterior, podemos ter o caso de uma tripla falha. É muito difícil de acontecer, mas é um fator que não pode, de maneira nenhuma, ser descartado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O fato de as aeronaves das maiores companhias aéreas brasileiras estarem voando atualmente entre 14 e 16 horas por dia certamente passa a exigir cuidados muito maiores com a sua manutenção e com a fiscalização por parte das autoridades aeronáuticas quanto a esse aspecto. Pergunto a V.Exa. se o CENIPA já emitiu alguma recomendação em relação a este tema.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Cada organismo tem a sua legislação e as suas obrigações. A empresa tem as obrigações dela. Ela tem que atender os parâmetros mínimos. Ela tem que ter tripulação suficiente para operar a aeronave.



Se ela quiser operar 24 horas seguidas, ela só tem que seguir o que está previsto na legislação de tempo de trabalho da tripulação, e à agência responsável pela fiscalização e regulamentação cabe a ela verificar se a empresa está cumprindo os padrões previstos na legislação que ela mesma estabeleceu. Então, essa fiscalização é, sim, muito importante. Porém, embora inicialmente seja inócuo dizer para um outro órgão para que ele faça o que ele tem que fazer, se nós chegarmos à conclusão que em algum momento houve extrapolação da jornada de trabalho ou a manutenção não tenha sido feita dentro dos parâmetros preestabelecidos tanto pelo fabricante quanto pelo operador, logicamente o CENIPA vai fazer a recomendação de segurança de vôo mesmo que seja para repetir o óbvio.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Em relação à situação geográfica do aeroporto de Congonhas, o CENIPA emitiu ou pode vir a emitir alguma recomendação específica? V.Exa. tinha informado aqui que já emitiram algumas recomendações em relação ao aeroporto inclusive com esse trabalho que foi realizado a partir de dezembro do ano passado. Mas em relação à situação geográfica do aeroporto de Congonhas, já houve a emissão de algum parecer ou alguma recomendação específica, ou pensa-se em fazer isso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. Da parte do CENIPA não houve em nenhum momento qualquer coisa de recomendação com relação à localização da pista ou à operação. O que nós chamamos a atenção, não através de uma recomendação, é que realmente a pista de Congonhas foi abraçada pela cidade, e é natural. Se observarmos todos os aeroportos deste País, por incrível que pareça, as regiões no entorno e no caminho para o aeroporto se valorizam. Então, é natural que a população se dirija para aquelas áreas. Eu creio que cabe ao Estado, à agência reguladora, ao Governo Federal e principalmente ao povo de São Paulo definir se deseja que aquela pista seja usada e de que maneira ela deva ser usada. Se nós fizermos um retorno na história daquela pista, nós veremos que ela tinha uma determinada vocação. E que essa vocação, por razões que podem ser levantadas, ela foi sendo mudada com o tempo. E — quem sabe? — retornar à vocação anterior, ou limitar tipo de aeronave ou tipo de equipamento que operará ali, pode evitar um problema, evitar não, reduzir a possibilidade de um evento. Mas, por



mais que seja feito em São Paulo ou em qualquer outra pista, não existe condições de qualquer órgão responsável garantir que não haverá mais acidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

Sr. Presidente, caro Brigadeiro Kersul, eu tinha ainda alguns questionamentos a fazer em relação ao CINDACTA IV, de Manaus, e àquela ocorrência que nós tivemos na última sexta-feira à noite, ou no último sábado. Mas, em função do adiantado da hora, vou deixar esses questionamentos para que outros Deputados possam realizá-los, e se assim não o fizerem, eu vou encaminhar depois por escrito para que V.Exa. possa respondê-los.

Portanto, este Relator encerra aqui os seus questionamentos, agradecendo mais uma vez a presença nesta CPI ao Brigadeiro-do-Ar Jorge Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — CENIPA.

Muito obrigado.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Foi um prazer, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Vic Pires Franco) - Encerrada essa primeira fase de questionamentos feitos pelo Relator, quem estaria com a palavra seria o Presidente, que foi o autor do requerimento. Mas ele me pediu que passasse a palavra ao Deputado Ivan Valente, e em seguida ele fará os seus questionamentos.

Com a palavra o Deputado Ivan Valente.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu agradeço ao Deputado Vic Pires e ao Deputado Eduardo Cunha.

Brigadeiro Jorge Kersul, eu queria, em primeiro lugar, colocar que o trabalho de V.Exa. e o seu depoimento, na prática, esclareceram algumas coisas muito importantes, na minha opinião. A primeira coisa que eu queria colocar é que nesses anos todos em que temos assistido a problemas aéreos brasileiros, fazendo uma retrospectiva histórica de grandes acidentes, a gente pode até dizer que temos tido uma média de 1 acidente para cada 10 anos, dos grandes acidentes. E agora nós tivemos 2 acidentes em 10 meses, os maiores da história do Brasil. Só isso já nos coloca em situação excepcional. A segunda questão é que nós estamos diante de uma crise aérea geral, não é só a investigação do acidente, e o segundo acidente ocorre no olho do furacão da crise, com 2 CPIs abertas. De modo que a situação é muito mais grave. Talvez seja o maior aprendizado da história para quem quiser



investigar, inclusive para outros países. É muito grave a situação. E é por isso que existe uma enorme demanda da sociedade brasileira e da sua representação no Congresso Nacional, da imprensa, etc., por acelerar o processo investigativo e o processo de localização das causas, porque senão como é que faz? Está evidente na sociedade a margem de insegurança e de desconfiança em que ficou a situação brasileira. Por isso, acho que nós temos que, respeitando as vítimas e particularmente seus familiares, na oitiva das caixas-pretas, dizer o seguinte: nós temos que ter acesso rápido a essas questões. Não quer dizer que nós tenhamos que interpretá-las de afogadilho, para não cometer erros, nem violar a intimidade de pessoas ou de familiares, mas nós queremos uma resposta imediata. Por isso que a CPI requisitou, e, mesmo que seja para se ouvir numa sessão secreta, nós devemos fazê-la rapidamente, e os Deputados que assumam as suas responsabilidades para com a sociedade sobre o conteúdo da caixa-preta. Mas ela é urgente, ela é de uma urgência grande.

A segunda questão que eu queria colocar, eu acho que V.Exa., num primeiro momento, na sua entrevista hoje, já me pareceu mais flexível, mas V.Exa. colocou a questão numa rotina do CENIPA. Nós não estamos numa rotina. Aqui, a questão é muito mais grave.

A segunda é que, por incrível que pareça, a colocação de V.Exa. de que houve uma reunião extraordinária, uma reunião com grande preocupação entre o Natal e o Ano Novo, parece-me uma informação muito importante, procedente, porque mostra a preocupação que o próprio CENIPA já estava manifestando.

Então, não é exagerado, infelizmente, porque sou contra qualquer sensacionalismo, senso comum e especulação, mas não é exagerada a discussão sobre a crônica de uma tragédia anunciada porque ela aconteceu.

O problema de Congonhas, independente das causas, vamos ver a somatória, vamos ver as causas contribuintes, certamente não é uma causa só, etc., mas estava claro. Quer dizer, um aeroporto que é reformado, embelezado, acesso, conforto e tal, mas tinha uma pista principal que deveria ter sido reformada 2 anos antes, uma pista auxiliar que tem 1.500 metros apenas e é o maior aeroporto do País em tráfego aéreo, conexões, etc. e assim foi transformado.



Então, parece-me que a preocupação que o GENIPA manifestou foi importante, mas talvez não tenha sido suficiente para colocar na cabeça das autoridades do Governo, da INFRAERO. E a própria Aeronáutica tem que assumir que a preocupação deveria ter sido muito mais cirúrgica e radical.

Quero ouvir do senhor sobre isso daqui a pouco. Nosso tempo é curto.

Então, eu entendo que tem uma responsabilidade aí sim. Acho que o próprio depoimento de V.Exa. nos deixou com a seguinte situação: acho que se enfrentou de uma forma, parece-me, amadora a questão. Por exemplo, a INFRAERO vai lá. Daqui a pouco, a INFRAERO vai com o rodo na pista empurrar porque não tem ranhura. Então, é com o rodo mesmo.

V.Exa. disse que tem até um aspirador, etc. O noticiário dos jornais diz que as pessoas que foram indicadas no dia do acidente para verificar não fizeram medição com instrumento, nem com uma régua. Foi no olhometro, no olho, e eles comunicaram à torre essa questão. Ou seja, realmente... No dia anterior, havia tido a derrapagem do avião da Pantanal, e Congonhas tinha um histórico. E nós entramos inclusive na Defesa do Consumidor aqui com uma audiência pública sobre a derrapagem do avião da BRA com aquaplanagem. Depois um avião da Gol.

Vocês têm o histórico. Tinha todo um histórico. V.Exa. claramente colocou isso.

Então, perdoe, mas acho que o GENIPA tem elementos que são dados importantes. Pelo menos em relação à questão da pista, nós temos já riscos anunciados gravíssimos e as medidas não foram tomadas. Então, as responsabilizações precisam ser feitas.

Queria ouvi-lo um pouco mais sobre essa questão. Eu acho que houve negligência. Eu acho que houve um tratamento amador para um problema que se transformou na maior tragédia brasileira da aviação.

Sinceramente, ouvindo V.Exa. falar dessa reunião, eu já fico assustado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, só para esclarecer V.Exa., faltam 3 minutos para que V.Exa. dê tempo para que ele possa perguntar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Peço um pouco de tolerância a V.Exa. só para dizer o seguinte: os controladores de vôo da torre foram ouvidos no dia do



acidente. Pediria a V.Sa. que pudesse nos falar sobre o que ouviu sobre isso, se houve pistas escorregadias colocadas pelas denúncias dos pilotos nesses diálogos e se eles pediram a interdição da pista, porque há uma comunicação de que os controladores teriam pedido a interdição da pista e que não foram atendidos.

Então, queria que V.Sa. também pudesse nos colocar questões a respeito desse ponto. Queria colocar também que os dados da caixa-preta, ouvi hoje uma notícia de que o Coronel Camargo já teria dito que há o diálogo de voz, ele já teve acesso e ele anunciou que isso é uma coisa complicada de se ventilar, etc.

Eu acho o seguinte: V.Sa., na minha opinião, como chefe do CENIPA, deve estar sendo o homem mais bem informado sobre as degravações de dados da caixa-preta. Eu achei que as informações que V.Sa. nos passou aqui são as informações que já estão na imprensa: sobre a velocidade da aeronave acidentada e também que a velocidade de pouso tinha sido a prevista, ou dentro dos parâmetros.

Mas eu acredito, quero dizer a V.Sa. que V.Sa. é muito discreto, mas V.Sa. certamente já tem novos dados, porque deve ser a pessoa mais bem informada pelo Coronel Camargo, que inclusive está convocado pela CPI para depor. Então, eu pediria o seguinte: se há novos dados que não firam aqueles princípios iniciais que eu coloquei — intimidade, etc. — mas que contribuam para a investigação, pediria que V.Sa. nos esclarecesse sobre isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro Kersul.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só para esclarecer, Sr. Presidente, aqui até por sugestão do Vic Pires, se tiver algum dado que o Brigadeiro julgue importante passar, mas que seja em sessão secreta, nós nos transformemos agora em sessão secreta.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Ivan Valente, obrigado pelas perguntas. Eu vou tentar — eu fui anotando aqui — responder a todas para o senhor. Só voltando à informação que fiquei devendo sobre a investigação do Pantanal, a primeira entrevista foi realizada no dia 19 de julho, e eles já foram entrevistados também, a tripulação já foi entrevistada também pelos médicos e psicólogos da Comissão. A segunda entrevista está sendo realizada, já foi realizada



agora, às 10h da manhã, hoje. Pessoal que está sendo entrevistado: comandante da aeronave, co-piloto, chefe dos comissários e comissária auxiliar. Sobre médias, médias são coisas perigosas. Então, eu gostaria só de lembrar que uma média em 100 anos pode ter mais de um evento muito próximo. Então, realmente, nós fomos bastante infelizes com 2 acidentes tão próximos, mas, se considerarmos uma média histórica, poderemos chegar à conclusão de que, dentro da média, estava previsto, dentro de uma estatística. Então, só peço para a gente lembrar que, quando falar em média, lembrar que, mesmo em médias, num período grande, podemos ter mais de um evento próximo e podemos ter uma defasagem, um período, digamos, sem acidentes. Sobre insegurança e desconfiança dos passageiros, é natural que as pessoas estejam mais inseguras e desconfiadas neste momento. Como nós podemos dar-lhes um pouco mais de segurança e de confiança? Estatística. É só vermos quantas pessoas morrem, neste País, de carro, de ônibus, de meio de transporte de superfície; quantas são transportadas — e uma proporção, deve dar para se fazer uma proporção dessas —, e quantas morrem proporcionalmente em acidentes aeronáuticos. Então, a aviação como um todo ainda é um meio de transporte seguro, até que estatísticas futuras comprovem que ela não é segura. Mas estatísticas disponíveis hoje demonstram que o transporte aéreo ainda é um sistema de transporte seguro. Agora, garantir que não vai haver evento parecido ou igual a esse, duvido que apareça alguém que garanta tal fato. Até porque, quando se constrói qualquer equipamento, num período determinado é previsto ter um desastre ou uma falha. Porque, se for para transformar o avião em infalível, nós não teremos nenhum avião voando, como também não teremos nenhum carro e nenhuma máquina. Porque, no período de vida desse equipamento — e quando eu chamo “vida” não são só dias mas o quanto ela é usada... Então, vamos pegar uma frota de uma determinada aeronave. Um X-15. Tem 20 mil equipamentos voando no mundo, todos esses equipamentos voando 10 horas por dia. A gente começa multiplicar: nós vamos chegar a um número que estatisticamente vai ter um acidente, em 4 anos, em 5 anos, em 6 anos ou em 10 anos, mas vai haver um acidente. Isso é... Não tem como fugir da estatística e de como é planejada a máquina, de como a máquina foi construída; ela já é construída já se prevendo uma falha. Toda companhia estabelece, todos nós estabelecemos riscos que podemos



correr. Então, quando nós optamos por um meio de transporte, nós estamos assumindo riscos, seja ele aéreo ou terrestre. Quando nós pegamos o nosso carro, nós estamos assumindo riscos. Então, também, nós temos que nos conscientizar que é uma opção nossa. E o prestador do serviço, ele também tem como estabelecer que riscos ele está correndo. Se ele: *“Ah, vou negligenciar a formação de pilotos, porque piloto nunca falha mesmo, para que eu vou investir?”* — está assumindo riscos. *“Não vou fazer a manutenção que era prevista aqui de 6 em 6 meses, vou dar uma economizada e vou fazer de 1 ano em 1 ano.”* — está assumindo riscos. Porém, na aviação, esses riscos têm que ser muito bem pesados, porque, quando acontece, principalmente num avião de grande capacidade, chama muito a atenção. Mas, se nesse prazo de 10 meses, nós fizermos uma estatística — eu não tenho essa estatística, então não tenho como dar esse número —, mas, se fizermos uma estatística nesses 10 meses de quantos brasileiros morreram em acidentes nas nossas estradas, talvez a gente seja surpreendido com um número bem superior ao de brasileiros que morreram, infelizmente, em acidentes aeronáuticos. Então, se eu posso falar alguma coisa para a população, transporte aéreo ainda é, na minha visão, um transporte seguro. Sobre assumir responsabilidades. Acho excelente o que o senhor disse. Nós podemos, novamente, quando a CPI quiser... Os dados já estão à disposição para quando chegar a solicitação da CPI. Eles estando nas nossas mãos, os dados serão imediatamente fornecidos à CPI. Porém, se os componentes da CPI disserem: *“Não, nós não queremos os dados; nós queremos que vocês analisem e nos dêem um briefing; mostrem para a gente o que vocês estão achando, inicialmente, não conclusivo ainda.”* Basta a CPI falar: *“Vai ser uma sessão secreta.”*, e, a partir daí, todos nós assumimos as responsabilidades. Nós vamos assistir e vamos usar como quisermos. Os Deputados Federais têm o direito de usar a informação como acharem que deve ser usada. Então, da nossa parte, no CENIPA, não há por que escondermos nada das pessoas que têm o direito de acesso à informação, como a legislação prevê.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Antes de V.Exa. pedir a questão de ordem, eu já indago ao Brigadeiro Kersul se essa sessão em caráter



secreto já poderia ser por nós aqui agendada e quando que estaria disponível para que ela fosse feita. Se o senhor entendesse que estaria pronto, nós mudaríamos a agenda da semana que vem e daríamos prioridade a essa sessão sobre qualquer outro evento para que a gente esteja programando para a semana que vem. Então, essa informação é relevante para que a gente possa decidir isso aqui.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Acho muito prematuro estabelecermos uma reunião já para a semana que vem, porque, como eu disse, os dados estão chegando. Os dados crus não valem nada. Nós precisamos sincronizar as informações e, para sermos responsáveis como temos que ser, nós precisamos checar uma série de dados, porque a gente pode ser levado a uma conclusão errônea inicialmente. E por isso a necessidade de nós sempre questionarmos: será que isso aqui que nos parece tão lógico é verdadeiramente lógico? Vamos checar isso. Então, eu não me sinto à vontade para disponibilizar uma sessão que eu possa, com esses dados... Aí eu prefiro entregar os dados, porque os dados estão à disposição. Mas eu não me... Até porque o Presidente da Comissão é o Coronel Camargo. Então, eu não me acho à vontade para marcar qualquer coisa, principalmente para semana que vem. Então, eu pediria a compreensão que...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas na semana que vem nós podemos saber quando é possível?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Ah, podemos, podemos...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso independente dos dados que já foram solicitados e aprovados aqui. Já foram solicitados, já assinei o ofício ao Comandante da Aeronáutica com a solicitação dos dados. Agora, esse oferecimento do Brigadeiro Kersul é importante para que a gente possa esclarecer. Então, eu pergunto se V.Sa. entende que na semana que vem não é possível, somente na semana que vem, com a chegada do Coronel Camargo, o senhor poderia dizer isso, ou o senhor acha que na outra semana, se a gente agendasse, já seria possível?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu pediria que nós deixássemos para o final da semana que vem, para que nós tivéssemos uma idéia, e que eu pudesse fazer um contato com o Relator ou com o senhor, dizendo: *“Olha, se quiserem uma*



sessão secreta para dizermos o que já temos..." Mas aí nós combinamos, porque realmente não é nada conclusivo. Não há da nossa parte... A nossa parte...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Como foi um oferecimento do senhor, a gente não vai, na medida em que há um oferecimento, nós não vamos impor o oferecimento. O senhor tem que se sentir à vontade para cumprir, obviamente, esse oferecimento. Vamos aguardar então o contato do senhor, sem prejuízo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E eu quero inclusive aqui, Presidente, Deputado Eduardo Cunha, dar um depoimento pessoal de quem esteve lá acompanhando a degravação, que uma coisa é a degravação da voz...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Do áudio. E outra são os dados.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E outra são os dados. Os dados têm uma certa complexidade, porque são informações...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Que precisam ser trabalhadas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ...que precisam ser trabalhadas, que precisam ser analisadas; são gráficos que são apresentados e tal. Então, ali precisa ter ainda um trabalho. Inclusive essa sincronização entre a voz e os dados, os sons que tinha na cabina, ela também é importante para que se possa ter certeza sobre os procedimentos que estavam sendo adotados naquele momento. Eu diria que esses dados jogados pura e simplesmente em cima de uma mesa, sem que haja esse olhar técnico, essa análise, podem causar confusões que esta CPI não quer produzir e que não tem nenhum interesse em que sejam produzidas.

Então, com este cuidado dos pedidos que já foram realizados, eu acho que nós podemos deixar aqui a preocupação de depois conversar sobre esse tema, ajustar bem como fazer esta informação. E eu acho que o Brigadeiro Kersul colocou aqui com muita propriedade, quer dizer, nós, ao recebermos essas informações, nós temos que ter a responsabilidade de saber que nós estamos com informações que tratarão sobre as causas que levaram ao acidente e as repercussões que isso efetivamente tem.



Então, eu quero só ter este cuidado e dizer que nós podemos depois discutir isso e ver como precisar melhor o momento de fazer essa sessão secreta para ter essas informações.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Bom, diante... Eu quero colocar as coisas com muita clareza, e o primeiro ponto é agradecer ao Brigadeiro a gentileza do oferecimento e que esta Comissão o aceitará de bom grado. É claro que isso não invalidará a requisição que já foi feita dos dados, e obviamente os dados serão tratados em regime de confidenciabilidade aqui por esta Comissão, até porque dessa forma deverão ser remetidos pela Aeronáutica. Então, como já foi falado, cada Parlamentar vai assumir, obviamente isso será tratado provavelmente em sessão reservada, e cada Parlamentar vai assumir a responsabilidade pelas informações de que tiver conhecimento.

O segundo ponto, para dar cumprimento ou para deixar já essa situação proposta pelo Brigadeiro de uma forma legal, eu já iria propor isso e fui alertado pelo Departamento das Comissões sobre a forma formal de que deve ser feito isso, que o depoimento do Brigadeiro Kersul, ao fim do dia de hoje, ele obviamente não seria encerrado, até porque nós já sabíamos que sem elementos da caixa-preta o depoimento dele jamais seria completo. Nós precisaríamos obviamente voltá-lo ou ter a continuidade da sua oitiva após nós tivéssemos não só trabalhado as informações e tivéssemos dúvidas a serem esclarecidas.

Então, eu indago já da Comissão se a Comissão assente, concorda com que o depoimento dele obviamente tenha continuidade, para evitar um desgaste ou parecer que a gente está convocando novamente, fazendo um outro de outra pauta, já deixar aqui hoje estabelecido que haverá um retorno do Brigadeiro Kersul quando a Comissão entender que poderá ser nessa sessão secreta. Então, eu indago da Comissão se há concordância quanto a isso.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Quando, Presidente? Seria quando?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A se marcar; a ser marcado.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Ah, a marcar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu só estou deixando para evitar de ter que, ao encerrar a sessão de hoje e não se colocar esse tema, aprovar



outro requerimento. Então, já estou aqui colocando, e quero o consentimento da Comissão.

Então, havendo consentimento, obviamente, para ficar muito claro, para que amanhã até não haja o desgaste de estar convocando, porque não houve esclarecimento. Não, nós já sabemos e entendemos que o depoimento hoje do Brigadeiro Kersul jamais poderia ser um depoimento completo, porque faltam elementos para serem questionados. Então, já fica desde já comunicado que o depoimento dele terá continuidade em data a ser programada.

Bom, dito isso, com o encerramento do Deputado Ivan Valente, que obviamente já extrapolou bastante o tempo — o Brigadeiro ainda terá oportunidade de falar depois...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu ainda estou insatisfeito com as respostas (*ininteligível*). Inclusive quero dizer a V.Exa., Presidente, que eu acabo de ser comunicado que o meu vôo para São Paulo, Congonhas, da TAM, acabou de ser cancelado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então eu não precisava nem ter cedido a minha vez para V.Exa. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se V.Exa. tivesse seguido o conselho deste Relator...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não teria se preocupado com isso.

Mas então, não se preocupando com isso, V.Exa. poderá, ao fim da rodada de todos, se reinscrever e satisfazer qualquer dúvida que V.Exa. possa...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então o Brigadeiro responderá no decorrer do seu depoimento (*ininteligível*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Certamente ele vai satisfazer a essa e ainda outras curiosidades que certamente os membros da Comissão irão colocar.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu não fiquei satisfeito, Brigadeiro, ainda com as respostas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Apenas porque há outros Parlamentares.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Perfeito. Eu me reinscrevo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, dando prosseguimento, eu vou aceitar a reinscrição de V.Exa. e comunico também neste momento que estão encerradas as inscrições, para que a gente possa ter um horário para término disso.

Pela ordem, seria o próprio Parlamentar que, como autor do requerimento, que faria os meus questionamentos. Posso fazê-lo daqui ou posso passar a Presidência para o Deputado...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não há necessidade.

Bom, Brigadeiro Kersul, vou tentar cumprir o meu prazo, que é até 15 minutos, tentando não levar os 15 minutos.

Brigadeiro, há um certo desconforto na Comissão, porque esta Comissão, que não teve acesso, ou ainda não tinha — em parte ainda não tem até agora — acesso aos dados da caixa-preta do acidente da Gol, principalmente o áudio, que me informaram que não entregaram até agora, mas chegou de uma forma — vamos dizer assim — clandestina a esta Comissão, com todo o mérito para o Parlamentar que a trouxe, pelo seu trabalho jornalístico, mas nós não tivemos o conhecimento oficial, e, com todo o zelo que o CENIPA trata os órgãos, mas de uma certa forma não impediu que isso viesse de uma forma clandestina.

Eu queria saber de V.Sa. com é que V.Sa. interpreta o fato de, primeiro, esta Comissão não ter recebido até agora os dados do áudio da caixa-preta do acidente da Gol — se o recebeu neste momento, eu lhe peço desculpas, mas efetivamente o foi com muito atraso.

Segundo, como é que esses dados vazaram a ponto de chegarem a esta Comissão através de Parlamentares, que não seja de forma oficial para esta Comissão?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - O senhor está se referindo ao acidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Da Gol.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - ...da Gol. Eu entreguei, com certeza, um CD com o áudio — do Legacy eu tenho certeza. Eu acho que nele estava o da Gol



também. Estou falando para uma das pessoas que eu entreguei. Sobre vazamentos, o que eu posso lhe dizer é que não foi da Força Aérea que vazou. Isso eu garanto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E quem teria mais o conhecimento desses dados da caixa-preta, naquele caso, que não fosse a Força Aérea. Só para esclarecer, até para que nós possamos ter conhecimento.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Quem mais tinha conhecimento? Quem nós tivemos que entregar por ordem judicial, que foi a Polícia Federal.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, além da Aeronáutica, a Polícia Federal teria os dados...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - São os 2 que eu conheço.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está certo.

Minha segunda pergunta para o senhor é qual...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E o Deputado Vic Pires.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu ia falar para ele me ajudar, mas ele não me ajuda.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ele está protegido pela imunidade de seu mandato. Não é obrigado a dizer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu, nem depois de morto, eu direi a minha fonte.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu também não estou perguntando a V.Exa., porque V.Exa. está protegido.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só o que eu tenho a responder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Isso é apenas para poder deixar claro...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Depois de morto o senhor não poderá dizer mesmo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, poderia ser numa sessão espírita.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - ...porque causará muito desconforto.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Depois da Aeronáutica e da Polícia Federal, o mais forte aqui é o Vic Pires Franco aqui (*ininteligível*).



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A minha outra pergunta para o senhor seria o seguinte: o senhor falou que, entre as situações de investigação, há uma solicitação à Engenharia da Aeronáutica acerca das condições da pista, se atenderia ou não atenderia à situação de vôo, para efeito de investigação do acidente.

A minha pergunta é a seguinte: no momento em que se trabalha com prevenção de acidente e no momento em que a Aeronáutica tem uma Engenharia e que, após o acidente, esse procedimento é feito, por que não há — se não há, e, se há, não haveria necessidade dessa indagação — já previamente uma avaliação da Engenharia da Aeronáutica acerca das pistas e das condições de pouso de cada aeronave? Porque nos parece um pouco estranho haver uma verificação da Engenharia *a posteriori*, para efeito de prevenção de acidente, se as condições prévias já deveriam, de uma certa forma, ser de conhecimento da Aeronáutica.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Obrigado, Presidente. Não é estranho a gente realizar uma investigação na pista porque nós temos suspeita de que a pista possa ter contribuído para o acidente. Então, ela está dentro dos padrões previstos pela investigação de acidentes aeronáuticos. V.Exa. perguntou por que não foi feito antes pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica. Não foi feito pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica porque não é previsto a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica fazer esse tipo de verificação na pista de pouso, porque quem é o responsável pela pista é quem opera a pista, ou seja, é a INFRAERO. Para isso, ela contratou uma empresa para fazer a reforma da pista; deve ter estabelecido parâmetros a serem atingidos; ao receber a pista, ela deve ter confirmado esses parâmetros; e algum outro órgão que não a Força Aérea, que não tem essa obrigação, deve ter feito essa verificação se estava dentro do que foi estabelecido para a construção da pista.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Então, na prática, Brigadeiro — só para a gente entender, porque isso tem uma relevância até no famoso processo que a gente já sabe aqui de funções dos órgãos de uma forma pouco compreensível e de uma forma que até o próprio novo Ministro da Defesa falou ontem: talvez uma ausência de comando da situação. O senhor acha, então, que, na prática, o que a Aeronáutica estaria fazendo neste momento seria uma



auditoria no trabalho que já foi feito pela própria INFRAERO no momento de entrega da pista ou de aceitação dessa pista nessas condições?

O senhor entende que esse trabalho da Aeronáutica não deveria — não estou dizendo que ela não fez porque não quis, quero deixar bem claro; o senhor mesmo colocou claro que é uma questão de atribuição. O senhor não entende que essa atribuição deveria ser da Aeronáutica também, a verificação de uma pista nas suas condições de aceitação ou de aeronavegabilidade?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sr. Presidente, foi um equívoco de “pitocologia”. Houve um tempo em que essa obrigação era da Força Aérea, e para toda pista construída ou reformada a Diretoria de Engenharia fazia toda essa parte de recebimento da pista. Isso deixou de existir. Não é...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - E desde quando?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Desde quando eu não posso afirmar com certeza,...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas mais ou menos.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - ...mas eu diria que nos últimos 4 anos a Diretoria de Engenharia não foi acionada para fazer a verificação de pistas reformadas ou construídas, uma vez que este encargo não está mais sob o Comando da Aeronáutica. Tem, subordinados ao Ministério da Defesa, a empresa INFRAERO e a Agência Reguladora. A elas, sim, cabe a elas responder a essa pergunta com maior precisão. Eu, infelizmente... E do que eu sei da Força Aérea Brasileira, ela não tem responsabilidade por checar as pistas quando construídas ou reformadas. Sim, ela tem obrigação... Quer dizer, ela não tem obrigação; foi um pedido da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, porque sabemos da capacidade da Diretoria de Engenharia, para que nós tivéssemos uma outra opinião sobre a pista, que estava envolvida num acidente. Então, partiu da Comissão solicitar ao Comandante da Aeronáutica se ele disponibilizaria o serviço da Diretoria de Engenharia para que nós tivéssemos uma informação dos dados da pista que nos servissem de contrapartida para aqueles que provavelmente serão apresentados como (*ininteligível*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Mas, na prática, é uma auditoria esse trabalho que foi feito pela INFRAERO e pela Agência Reguladora?



Quer dizer, na prática, é isso, não é? O senhor entende também dessa forma? Quer dizer, é uma confirmação se efetivamente aquelas aprovações ou aquele cuidado com a pista estavam de acordo com as normas de segurança que a Aeronáutica entende serem as normas para a utilização daquela pista. Daria para a gente entender isso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Presidente, eu não entendo como auditoria, porque o que nós estamos fazendo é uma investigação de acidentes aeronáuticos, e, se eu quero saber qual é o coeficiente de atrito daquela pista, eu tenho que pedir para alguém. Como a Força Aérea tem capacitação para isso — e, por acaso, o CENIPA está também subordinado à Força Aérea —, nós pedimos ao Comandante que ele liberasse, e ele concordou. Na mesma noite saiu um C130 do Rio de Janeiro com todo o equipamento necessário para essas medições, inclusive viaturas dentro dessa C130. Nós trabalhamos lá até duas e meia da manhã, porque parte do serviço tinha que ser feita quando as operações estivessem encerradas, e tivemos que continuar no dia seguinte, porque precisávamos da pista seca para outra averiguação. Então, esses dados foram levados para o Rio de Janeiro, estão sendo analisados e devem ser entregues à Comissão de Investigação. Então, particularmente, embora a palavra que V.Exa. esteja usando me pareça adequada, mas não vejo... A Força Aérea não tem o direito de fazer auditoria sobre um outro órgão. Então, a Força Aérea não está fazendo uma auditoria; está fazendo um levantamento de dados que serão úteis para a investigação de acidentes aeronáuticos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Baseado no que o senhor falou, eu vou tentar... Eu poderia continuar debatendo este assunto, mas senão vai estourar meu tempo, e eu não consigo colocar outros pontos.

O senhor falou claramente aqui, nós entendemos perfeitamente e elogiamos e achamos que o órgão tem uma função bastante nobre, bastante importante, assim como seus técnicos são bastante preparados. Porém, o senhor mesmo colocou aqui que a obrigação, ou o objetivo, do CENIPA é a prevenção de acidentes. Conseqüentemente, os senhores não buscam a investigação culposa ou a investigação mais rápida, a mais célere, que tem o objetivo de apurar as responsabilidades.



O senhor não entenderia que deveria ter uma reformulação, até dentro... Independente da legislação, que o senhor mesmo colocou que nós temos que definir o que queremos — e o Congresso deverá fazer a sua parte —, mas o senhor entende que, talvez, dentro da própria Aeronáutica deveria ter uma divisão entre a investigação propriamente dita e a prevenção de acidentes, para que as 2 coisas fossem trabalhadas distintas, uma sem a pressão do prazo e a outra com a pressão do prazo e objetivo diferente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Novamente, Presidente, eu volto a dizer que é uma escolha; é uma decisão. A escolha, até agora, foi de mantermos juntas, porque, como eu disse, a investigação... Até fui feliz por ter dito antes, então posso repetir com tranqüilidade agora que a investigação é uma ferramenta, na nossa visão, da prevenção. Então, não há por que separá-las, na nossa visão. E, como eu disse antes, o CENIPA nem precisava ter esse “I”, de investigação. Poderia ser só Centro de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Então, não vejo por que separar. Mas se for para melhorar a segurança de vôo no País e evitar novas mortes, e alguém achar que é melhor que se separem, nós seremos os primeiros a apoiar que se separem e que seja feito de outra maneira. Alguém vai apresentar uma opção melhor do que a existente. E se houver concordância que ela trará mais segurança para o passageiro, para o brasileiro, eu tenho certeza que do CENIPA vai ter todo o apoio para que isso seja feito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor acha que o estresse do aeroporto, como o senhor mesmo falou, os problemas psicológicos que podem influir no acidente, o estresse do aeroporto com uma pista molhada, já uma pista considerada perigosa, de uma maneira geral, cercada de prédios, isso não pode ter contribuído para a situação do acidente, ter causado algum impacto psicológico? Ou seja, o piloto já estava pousando lá numa situação de estresse extremo. É como, eu usei o exemplo: a gente sair à meia-noite no meu Estado do Rio de Janeiro, na minha cidade do Rio de Janeiro, ir para a Zona Oeste com medo de um assalto — é um exemplo. O senhor não acha que isso pode ter causado um estresse?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pode ter causado um estresse, porém esses profissionais, eles treinam em simuladores repetidas vezes a operação, em



diversas situações, muito piores do que a que existiu naquele momento. Então, são pessoas treinadas. Esses 2 tripulantes eram pessoas com muita experiência de vôo. Então, é de se crer que não seria um motivo para estresse inicialmente, porque eles têm um treinamento para controlar esse tipo de reação que normalmente ocorre. Mas, sim, senhor, é uma coisa que temos que analisar, porque pode ter influenciado, através de um somatório. Já estava no final do dia, noturno, vamos ver quantas horas ele voou no dia, se ele estava muito cansado, a meteorologia — porque eu sei que eles fizeram um procedimento de instrumento, então não era uma aproximação visual, que já dá mais tranquilidade. Tudo isso se soma. Mas os homens são profissionais treinados, treinados inclusive em situações piores que aquelas. Então, não podemos descartar; é um fator que pode ter contribuído, com as ressalvas que eu fiz anteriormente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou fazer uma última pergunta — falta 1 minuto para o meu tempo, e eu quero dar o exemplo. O senhor não acha que a dificuldade da véspera, onde o pouso, com a mesma aeronave, com o reverso pinado, foi problemático, uma pista molhada, escorregadia, segundo o próprio comandante falou numa entrevista de televisão, já não seria um aviso para que a companhia retirasse esse avião, parasse esse avião para que pudesse consertar um reverso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - O senhor tem uma informação que esse mesmo avião pousou com o reverso pinado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Essa informação é pública. Ele estava com o reverso pinado desde sexta-feira...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não; na noite anterior.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É. Não sei se era a noite ou o dia anterior, ele pousou no Aeroporto de Congonhas numa pista molhada, o seu pouso comeu, segundo o comandante em entrevista à televisão, praticamente a pista inteira, e ele deu declarações de que foi muito difícil para a aeronave, porque estava escorregadio. Então, o senhor entende que essa situação da véspera não seria um indicativo para que a companhia parasse imediatamente esse avião e fizesse o reparo necessário?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Creio que a primeira resposta... A primeira pergunta a ser respondida é se essa tripulação relatou esse fato para a empresa ou registrou esse fato em diversos mecanismos que temos, que são as ferramentas de prevenção de acidentes aeronáuticos, se ele preencheu um relatório de perigo, se ele encaminhou à empresa, e se a empresa chegou a analisar esse relatório de perigo, ou se ele comunicou ao Safety da empresa: *“Ó, está acontecendo isto no Aeroporto de Congonhas; eu passei por esse problema; foi muito no limite a operação.”* Então, a primeira pergunta, a primeira resposta a ser dada: a empresa em algum momento teve conhecimento dessa informação, que na noite anterior a tripulação passou pelo mesmo... E aí, sim: a empresa não teve — não tem como reagir se não tem informação —; teve, mas considerou que estava dentro dos gráficos normais de operação; manteve — aí, sim, a empresa tem que responder: *“Sabia e tomei e tal iniciativa.”*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Se a empresa não teve — o piloto deveria ter reportado e não reportou —, também teria sido uma falha do piloto não ter reportado, se ele declarou isso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Seria uma falha grave, porque, se ele passou por isso, até por preservação de si mesmo, dos amigos e das pessoas que voam, ele devia relatar o problema. Seria uma atitude previsível para alguém que se sentiu numa situação desconfortável. Deve ter feito, porque é até normal, quando a gente passa por esse tipo de susto, vamos dizer, a gente relatar, para que os responsáveis possam tomar alguma atitude. Então, sim, deveríamos verificar se todo mundo fez a sua parte.

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

O orador inscrito, o próximo, é o Deputado Fernando Gabeira.

S.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 13h34min.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Brigadeiro, queria fazer uma pergunta. Houve uma reunião em dezembro, ampla — ampla, trazendo todos os responsáveis —, que tratava da crise, dos problemas da pista, e houve uma determinação sobre Congonhas e que acabou resultando na construção de uma nova pista. Uma vez construída essa pista, houve um acidente ou, digamos, um evento com o avião da Pantanal.



Quando o senhor se desloca daqui para São Paulo, para examinar a situação do evento com a Pantanal, não surgiu, nas suas reflexões, a hipótese de que o problema não tinha sido resolvido, o problema que estava presente na reunião do dia 28 não tinha sido resolvido? Não surgiu uma hipótese de que, por acaso, aquela inauguração e aquele conserto não resolveram o problema que a reunião de 28 colocou? Essa é a primeira pergunta.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Quando nós nos deslocávamos, já nos deslocávamos tristes porque tínhamos sido vencidos. Mas, logicamente, nós colocamos — obrigação nossa —, colocamos em dúvida a pista. Por isso, pedimos as medições.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Isso foi segunda-feira?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Foi na noite do acidente.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Na noite do evento?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Do acidente da TAM.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Da TAM. Quer dizer, na noite os senhores já tinham pedido medição da pista.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - A pista, é automaticamente interditada a sua operação quando tem um acidente desse tipo.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Ela foi interditada depois da Pantanal...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ...quanto tempo?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não; depois da Pantanal, ela não...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Depois do evento da Pantanal ela não foi interditada?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Depois que a aeronave da Pantanal saiu da pista, ela foi interditada para que as máquinas entrassem, para que a aeronave fosse retirada.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Isso. E por que não houve uma atitude mais drástica, vamos dizer? Porque, até que nós analisássemos o avião, o evento estava sendo considerado como um incidente, o que não justificaria, naquele momento,



uma atitude drástica da nossa parte, porque nós não tínhamos o embasamento para falar assim: “*Ó, o que levou a esse acidente foi a pista.*”. Como não temos ainda.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu sei, mas a gente sempre tem 2 maneiras de ver. Uma atitude drástica pode ser interditar a pista para saber se foi realmente feito o conserto que se esperava, ou uma atitude drástica pode não interditar... (*Riso.*) Quer dizer, depende da análise.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Depende. O senhor tem razão.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O segundo ponto que eu queria perguntar ao senhor... Nós temos, e a Aeronáutica vai ter, de quando nós... Nós, o Brasil, nós temos acesso aos dados de outros acidentes ocorridos com Airbus? Seria possível chegar a nossa investigação o resultado da investigação do acidente nas Filipinas, por exemplo, que envolveu um Airbus também com circunstâncias, algumas circunstâncias mecânicas parecidas?

Seria possível também que a gente ouvisse alguns pilotos que têm falado na imprensa internacional sobre problemas que tiveram com os freios, com problemas de freagem com Airbus? Quer dizer, esse material pode ser trazido para nós? Eu digo para nós, para a sua comissão. Estou considerando a sua comissão o espaço brasileiro que vai definir isso.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Nós vamos atrás dessas investigações para ver se realmente conseguimos coletar mais detalhes, ou seja, termos realmente como nosso o relatório final deles, para ver se ali nós podemos chegar a alguma conclusão. Não sei se a comissão já pediu oficialmente. Eu sei que o que nós temos são matérias de Internet. Então... É o que nós temos agora. Mas não podemos nos basear, até porque tudo ali pode ser manipulado. Então, nós deveremos, se acharmos que será útil, a comissão deverá requisitar oficialmente para aquele órgão investigador de determinado país que nos envie...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Estou fazendo essa sugestão para ver se...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, muito bem vinda. Com certeza.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mais uma questão rápida aqui. Diz respeito também às condições lá de Congonhas.



Eu não sei como está o tempo. Vamos... Só para eu poder avaliar aqui, como está o tempo? Faltam...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - De 13h34min até... V.Exa. tem 5 minutos ainda.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu queria que o senhor me dissesse: quando se decide, nacionalmente, que o Aeroporto de Congonhas vai ser um *hub*, que ele vai estabelecer conexões entre vários vôos nacionais e latino-americanos — eu não diria internacionais, mas latino-americanos, porque a Europa e o norte da América estariam fora —, quando se tem essa decisão estratégica, o seu órgão é consultado? Quer dizer, o especialista em prevenção de acidentes dá um parecer?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu estou no CENIPA desde novembro; desde que eu estou lá, nunca vi esse tipo de consulta. Porém, quando é determinado... O aeroporto tem que ter uma capacidade; ele tem uma limitação de operação. Dentro dessa limitação, o órgão fiscalizador vai estabelecer que tipo de vôo deve ir para ali. E não compete ao CENIPA, e nós nunca tivemos nenhum tipo de consulta desse tipo, se poderia Congonhas ser usado como *hub* ou como aeroporto internacional. Nunca foi feito esse tipo de consulta. Eu não sei nem se ela é cabível. Acho que não é... Não seria. Acho que não seria uma... Eu não vejo... Não vejo aplicação. Mas nunca... Respondendo objetivamente, que eu saiba, nós nunca recebemos esse tipo de consulta.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Preocupa aí o acidente, infelizmente, pela imprensa internacional. Eram muitos os pilotos e os especialistas que diziam que a pista era relativamente curta comparada com outras pistas. Aí comparavam com o aeroporto de Nova Iorque, com o aeroporto de Londres. E evidentemente que era curta, porque são aeroportos internacionais, já construídos para serem internacionais.

Mas, de qualquer maneira, a sensação que eles davam é que a presença do aeroporto dentro da cidade, a intensidade do movimento e o fato de já ter havido acidentes com a TAM por ali, talvez pudesse ter, na próxima vez, quando se determinar uma...



Porque nós gastamos muito dinheiro reformando Congonhas. Gastamos o dinheiro que tínhamos de gastar e parte da corrupção, que levou 75%, 80%. E foi um investimento nacional em Congonhas, para se transformar mais ainda no *hub* e exercer esse papel.

Seria interessante que, quando se fizesse esse investimento... Eu vou tentar buscar esse caminho pela avaliação ambiental estratégica, um projeto que eu estou buscando aqui. Mas, quando se definir o aeroporto com essas características, a gente fizesse também um levantamento do impacto ambiental e da repercussão nesse tipo de acidente. Porque os pilotos e os especialistas ouvidos, eles diziam: *“Não, o Airbus 320, ele pode pousar nessa pista de um pouco mais de 1.900 metros, mas qualquer erro é fatal. Ele não tem possibilidade de errar, dada a dimensão da pista.”*

Então, do ponto de vista de prevenção de acidentes, não seria interessante também a gente fazer uma reavaliação de quem está pousando onde e com que características? Apesar de serem homologados, porque o problema de ter sido homologado...

O caso do reverso, por exemplo, é permitido. Mas o senhor, que trabalha com vários fatores, o senhor sabe que, se a gente pega um fator que é permitido aqui, acumula com outro que é permitido ali, acaba produzindo um elemento novo.

Então, é isso o que eu pergunto: não seria interessante, do ponto de vista da prevenção, a gente começar também a avaliar a estrutura dos aeroportos, o funcionamento deles, e tal, para poder contribuir? Porque a sua preocupação é a minha também. O desastre já aconteceu. A gente tem que evitar novos desastres. Mas eu penso nisso: se não há a necessidade de a gente fazer uma avaliação ambiental estratégica desses aeroportos que estão construindo, que se vão construir e outros que vão se adaptar. Em Jundiaí, agora, vão querer adaptar, vão querer fazer algumas obras para readaptar o Aeroporto de Jundiaí. Agora, nós vamos ter que ter uma avaliação estratégica. É nesse sentido que eu pergunto se poderia haver uma cooperação entre o seu órgão e esses órgãos que estão planejando.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu queria até aproveitar a pergunta do senhor para dizer uma coisa que eu já deveria ter dito. O CENIPA é apenas o órgão central de um sistema enorme. E, conforme prevê nosso Código Brasileiro de



Aeronáutica, prevenção de acidente aeronáutico é obrigação de todos que se envolvem com a atividade. Então, todos os órgãos e todas as empresas têm obrigações de manter, nos seus quadros, departamentos, seções ou pessoal voltado especificamente para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Então, o órgão regulador tem o setor de prevenção de acidentes aeronáuticos. A INFRAERO tem o setor de prevenção de acidentes aeronáuticos. A TAM, a Gol, a Pantanal, todas as empresas que o senhor imaginar tem o seu setor de prevenção de acidentes aeronáuticos. O que nos diferencia é que o CENIPA é o representante do País para investigação. Mas, quando se fala em prevenção, todos estão envolvidos, por lei. Não é porque o CENIPA falou; a lei assim o estabelece. E sobre o que o senhor disse da parte ecológica, extremamente importante, o impacto ambiental, tanto causado pela construção da pista quanto por pássaros. É um dos maiores problemas que nós temos hoje: colisão com pássaros. É um perigo real. E isso depende muito de Prefeitura, de Governo, de Estado, de educação, de comunidade, porque, na maioria das vezes, ou a gente entra num espaço que era deles ou eles são atraídos para o nosso espaço. Porque temos o costume de jogar vísceras na rua, atrai urubu, ou peixes na margem do rio, atrai urubu, atrai gaivota. Esse é um perigo grande. E por mais que o CENIPA consiga trabalhar, se não houver envolvimento do País como um todo em todos os níveis, Federal, Estadual, Municipal, educação, se não houver todo mundo cooperando — IBAMA —, a possibilidade de aumentar o número de acidentes causados por colisão de pássaros e que traz muitos prejuízos para as empresas e pode levar à queda de um avião, nós estamos correndo um risco que poderíamos evitar. A Prefeitura, quando estabelece o local que será o aterro sanitário, não pode estar dentro da área de segurança do aeroporto. Tudo isso está previsto em lei. Então, não adianta, todo mundo, quando se fala em segurança, todo mundo deve estar envolvido. E é uma satisfação ver o Legislativo tão envolvido em segurança de vôo. Isso, para a gente, é muito importante.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Só para terminar, claro. Uma das preocupações que tive, acompanhando a cobertura, é que os jornalistas, os locutores lá fora, diziam: *Pode ou não ter atingido um posto de gasolina que está ali?*



E nós ficamos muito impressionados... os estrangeiros falando: *mas como um posto de gasolina exatamente numa área em que pode sair e explodir?*

Esse aspecto também me impressionou muito. Quer dizer, não há uma definição dos elementos de segurança ao redor do aeroporto. Quer dizer, o avião saindo daquela pista poderia se chocar com um posto de gasolina. Quer dizer, a proporção seria muito maior. A gente vai ter que examinar isso também.

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

O próximo orador inscrito, Deputado Carlos Zarattini. V.Exa. dispõe de 10 minutos, começando às 13h48min.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Brigadeiro, eu gostaria de voltar aqui ao assunto do avião da Pantanal e saber do senhor se tem algum elemento de que houve derrapagem do avião da Pantanal.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado, poderia responder ao senhor noutra hora, porque eu sei que sim, foi pedido para o fabricante dos pneus que emitisse um laudo técnico sobre os pneus. Esse laudo técnico deve estar à disposição da Comissão de Investigação. A gente pode verificar se o que eu estou falando é real. Mas, com certeza, deve ter sido pedido esse laudo para o fabricante dos pneus. E, pelos pneus, dá para se verificar se em algum momento aquele pneu entrou em hidroplanagem. Porém, não é um fator a ser analisado isoladamente. Ele pode não ser necessariamente o fator contribuinte para o acidente. Aí, nós vamos analisar novamente: velocidade, que foi a aproximação, razão de afundamento, formação da tripulação. Aí, novamente, aquele monte de dados que a gente tem que coletar, e ele isolado não seria... Eu até peço a sua compreensão, porque ele pode não ser muito útil; pelo contrário, ele pode levar a conclusões prematuras.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Eu, no dia seguinte do acidente, na quarta-feira, ouvi dizer, várias pessoas me falaram lá em Congonhas, que teria tido problemas ou de um estouro de pneu ou de uma quebra, um problema no trem de pouso. Tem alguma informação sobre isso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu vi uma foto do trem de pouso, acho que da bequilha, que foi o que, inclusive, fez com que reclassificássemos o evento para acidente, que o trem de pouso está quebrado. Se não me engano é o trem de pouso



auxiliar, a bequilha. Então, o que levou? Será que ele quebrou na hora em que tocou — o que já justificaria uma série de coisas — ou será que ele quebrou depois que a aeronave saiu da pista e entrou na grama, e estava muito fofo, e ali ela excedeu a resistência do trem de pouso? Por isso é que eu volto a dizer: a coisa tem que ser bem cuidadosa, porque, se a gente conseguir identificar que hora que ele quebrou, já leva a outras conclusões, não é? Se, no início, se, no final, se houve derrapagem, como foram aplicados os comandos, que velocidade que a aeronave estava. Porque a hidroplanagem não depende só do pneu e da pista; ela depende de uma série de coisas: da quantidade de água, da pressão dos pneus, do peso da aeronave e da velocidade que a aeronave estava. Então, a hidroplanagem não necessariamente é causada por um fator sozinho. A gente pode ter uma pista ótima e, por uma série de razões, ter uma hidroplanagem, ou ter uma pista razoável e ter hidroplanagem também.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - O senhor entrou num assunto que eu queria debater aqui. Não sei se é a mesma coisa, mas me parece que é: aquaplanagem e hidroplanagem. Quer dizer, na medida em que se tem uma lâmina de água, aquilo forma uma espécie de colchão, e o pneu, seja de um automóvel ou de um avião, perde a aderência totalmente. Só uma coisa que eu queria entender: a derrapagem é a mesma coisa, no entender do senhor, é o mesmo efeito, o mesmo fato ou é um fenômeno diferente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - São diferentes. A hidroplanagem e a aquaplanagem são praticamente a mesma coisa. — é só denominação —, é a mesma coisa. A derrapagem é bem diferente da hidroplanagem. A hidroplanagem é quando se forma uma película entre a superfície da pista e os pneus, normalmente por água. E as motivações, o principal fator que afeta uma hidroplanagem é a velocidade da aeronave. Tem até velocidade já mais ou menos que aquela aeronave, se sabe que ela, que aquela velocidade é, digamos, crítica para que ela hidroplane. E a derrapagem é bem diferente, porque a gente pode derrapar tanto com a pista seca quanto molhada. É quando o trem de pouso, por alguma razão, deixa de ter uma trajetória linear e ele está, como a gente está dizendo mesmo, derrapando. Então, está consumindo mais borracha de pneu porque ele não está no movimento normal dele. Ele está, vamos supor, quando a gente entra com o avião,



por exemplo, na pista de táxi com um pouco mais de velocidade, a aeronave tende a derrapar; nada a ver com a hidroplanagem.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - E essa derrapagem pode ser por um fator de atrito? Quer dizer, se o fator de atrito estiver baixo, pode ocorrer?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pode.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Como também poderia ocorrer por um fator, como por exemplo, óleo na pista. Ou tem algum outro fator além desses?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Tem, tem. É o que V.Exa. disse mesmo: a gente pode considerar a pista contaminada por uma série de coisas. Como V.Exa. disse: óleo; combustível que vazou de um avião, por exemplo; areia contamina uma pista; neve contamina uma pista; chuva contamina uma pista; barro. Isso tudo são contaminações de pista, e a derrapagem pode ser causada por esses elementos ou, por exemplo, uma atuação muito forte nos freios pode levar os pneus a derraparem, porque eles travariam e...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Deslizariam.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - ... a aeronave passaria a estar derrapando, e não deslocando...

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - É isso que eu gostaria de perguntar para o senhor, pela experiência que o senhor tem de outros acidentes: quando ocorre essa derrapagem, o avião tende a manter o alinhamento dele e a velocidade dele ou ele imediatamente perde totalmente a direção e pode ocorrer, vamos dizer, um desvio do seu alinhamento logo que ele toca o chão? Em outros casos — não estou perguntando deste caso —, em casos de derrapagem, em outros acidentes ou incidentes.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - O que leva à não-manutenção de uma trajetória reta de pouso, no caso de a aeronave estar derrapando, é porque, quando ela está derrapando ou hidroplanando — me permita misturar as 2 coisas, só para a gente... —, o comandamento da aeronave fica mais difícil, porque você já perdeu o domínio sobre a aeronave. E, se ela estiver sendo influenciada, digamos, pela posição da bequilha — que é quem dá, normalmente, o direcionamento do avião no chão — ou por um vento forte de través, que vai atuar no leme da aeronave, no



estabilizador vertical, o vento lateral pode tirar a aeronave do lugar, porque ela já está mais ou menos sem controle por parte da tripulação, porque a aeronave está derrapando ou hidroplanando. Juntem-se aí os fatos de vento lateral ou comandamento da tripulação nos pedais — digamos que começou a derrapar e houve um comandamento, também involuntário, dos pedais. Vai haver um comando no leme e a aeronave pode mudar a sua trajetória. Então, uma série de coisas podem acontecer quando você perde um pouco o domínio do avião.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Certo. Os jornais de hoje relatam o encontro do Presidente Lula com alguns comandantes de aeronaves, e um dos comandantes diz que, quando há o recapeamento de asfalto, é preciso um prazo de maturação, até que se possam fazer as ranhuras, o *grooving*. *Durante esse período de maturação, a água, quando chove, se infiltra no asfalto, que começa a soltar uma oleosidade, tornando a pista extremamente escorregadia. Isso, o exame de lâmina d'água não detecta.*

Pelo que eu conheço de asfalto — que é pouco —, à medida que a água se infiltra no asfalto ela deteriora o asfalto. O asfalto é... É o que a gente vê os buracos na rua. Eu nunca tinha ouvido falar que nesse período de maturação do asfalto se soltasse uma oleosidade. O senhor tem essa informação?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Bem, sendo muito verdadeiro, como eu tenho tentado ser desde o início, eu nunca ouvi falar que uma pista de pouso com água ou com chuva liberasse óleo. Eu nunca ouvi falar nisso. Mas nós temos engenheiros capacitados para responder a essa pergunta. Agora, sobre a maturação, realmente, o que eu ouvi dizer também é que, para que seja feito o *grooving*, exige, para que o asfalto também adquira, digamos, o grau de endurecimento necessário para que ele não esfarele quando ele for riscado, em torno de 30 a 45 dias, para que ele esteja pronto para que as ranhuras sejam realizadas. Eu desconheço a parte de oleosidade, mas acho que é uma coisa que pode ser verificada por pessoas capacitadas. Eu só queria chamar a atenção para um fato: uma pista de pouso não é exatamente como uma rua ou uma estrada asfaltada normal. As técnicas usadas são bem diferentes e ela é muito mais, digamos assim, segura ou precisa do que uma pista de rolagem normal. Tanto é que, para a gente operar pousando em rodopistas, por exemplo, a gente tem que



preparar aquele trecho da rodovia para operar com aeronaves militares e fazer um reforço no piso. Então, são construções, até onde eu entendo, bastante diferentes.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Outra coisa que foi falada nessa reunião...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado, para concluir, porque V.Exa. estourou o tempo. Para concluir, por gentileza.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Só um pouquinho.

Citou-se também que, no aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires, existe um “*break action*”, ação de freagem. É um veículo que mede, na pista, a capacidade de freagem naquele momento e repassa a informação para os pilotos. *Todos sabem disso: os pilotos, a INFRAERO*, comentou Lavorato, ao que o Presidente reagiu: *Ninguém nunca me falou disso antes*. Esse “*break action*” existe de fato, existe no Brasil?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu desconheço a existência desse equipamento no Brasil. Eu afirmaria, até, com grande convicção, que um equipamento descrito desta maneira não existe no Brasil. Não sabia da existência dele, mas posso dizer o seguinte: o equipamento que mede o coeficiente de atrito da pista, que é o que importa para saber se ela tem condições de frenagem normal, é um equipamento que não diferencia muito disso: é um pneu, um equipamento que é arrastado por uma viatura e é induzida ali uma reação para que a gente tenha condições de medir como o arrastamento daquele pneu reage àquela superfície. Sendo, assim, bastante simples, é como se nós pegássemos um pneu num carrinho e fôssemos dando pressão nele, de maneira que ele pudesse rodar a partir de uma certa força que nós colocássemos. Se não fosse suficiente, ele não ia rodar. Quando eu apertasse bastante, ele ia rodar. Mais ou menos é isso. E aí estabelece-se o coeficiente de atrito daquela pista. E aí pode-se dizer se ela está em condições de operação ou não.

O SR. DEPUTADO CARLOS ZARATTINI - Muito obrigado.

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

O próximo orador inscrito é o Deputado Vic Pires Franco. V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 14h01min.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro Kersul, eu tenho sentido, nesses últimos tempos, que a Aeronáutica tem sido muito rápida nos desmentidos para a imprensa, com notas oficiais. Ontem eu assisti ao *Jornal Nacional*, Brigadeiro, na *Globo*, e saiu uma matéria que afirmava que o piloto realmente não tentou arremeter. O senhor, como Chefe do CENIPA, já fez algum comunicado oficial desmentindo a Rede Globo, desmentindo o *Jornal Nacional*, desmentindo a reportagem?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Uma reportagem que disse que o piloto tentou arremeter?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, ao contrário; que foi confirmado ontem... Ontem, no *Jornal Nacional* de ontem. A Rede Globo fez uma matéria, ontem, que estava confirmado que o piloto da aeronave não tentou arremeter. Não tentou arremeter.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu não ouvi essa notícia e posso dizer o seguinte: eu não fiz nenhuma matéria que desmentisse tal notícia. Eu não fiz.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nenhuma nota?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Na semana passada saiu também uma matéria no *Jornal Nacional* e em vários órgãos de imprensa de que também havia uma informação, talvez privilegiada, de que... Eram a mesma notícia, a de ontem e a da semana passada. Mas, sobre a notícia da semana passada, a Aeronáutica fez questão de fazer uma nota desmentindo.

Eu gostaria de saber do senhor, Brigadeiro, qual a diferença da semana passada para esta.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Vic Pires, não vejo diferença alguma também. O que foi feito na semana passada, a Força Aérea emitiu uma nota, dando uma informação. Não desmentindo. Porque, aí, seria chamar alguém de mentiroso. A Força Aérea emitiu uma nota, dizendo que não tinha informações que permitissem qualquer conclusão naquele momento. Mas não houve, em nenhum momento, uma nota desmentindo alguém, que eu saiba, não tem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o que possivelmente tenha sido divulgado tenha sido verdadeiro?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Divulgado quando, Deputado?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, saiu uma nota da Aeronáutica em função das notícias que estavam sendo publicadas nos órgãos de imprensa, inclusive na Globo, inclusive em todos os jornais. A Aeronáutica vem e solta uma nota dizendo que não era verdadeira, não confirmava aquilo ali. Ninguém perguntou se a Aeronáutica confirmava; a Aeronáutica se antecipou e disse que não era verdadeiro. Ou não passou pelo senhor?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, não, não...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ninguém perguntou, assim, para a Aeronáutica, é verdadeira a afirmação de que não houve a tentativa de o piloto arremeter? Aí, o senhor responderia: não é verdadeira. Mas não houve entrevista com ninguém da Aeronáutica. A Aeronáutica soltou uma nota já dizendo que não era, não era... o senhor falou ainda há pouco, eu não sei o termo que a Aeronáutica falou. Então, eu queria apenas saber por que ontem, com essa informação certa, da Rede Globo, do *Jornal Nacional*, a Aeronáutica não desmentiu. Então, ela é verdadeira? O piloto não tentou arremeter.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu até gostaria de ler a nota que o senhor está se referindo para que eu não cometesse nenhum deslize, mas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas a nota é assinada pela Aeronáutica.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Senhor?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A nota que foi assinada pela Aeronáutica.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pois é, eu queria ler a nota que provavelmente fui eu até que dei os subsídios para que ela fosse feita.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, a nota é muito simples, muito direta, dizendo que....

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Para ajudar V.Exa., eu me lembro que eu vi no dia, no *site*, uma divulgação de uma informação inclusive que o senhor havia telefonado ao Presidente da República desmentindo a notícia. Esse fato aconteceu? É verdade? O senhor telefonou ao Presidente da República para desmentir aquela notícia?



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, a notícia saiu que o senhor teria dado um telefonema para o nosso Presidente desmentindo categoricamente de que aquilo não tinha fundamento, que não existia. O senhor ligou para o Presidente?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, vou responder, eu só queria... estamos falando, então, vamos ser objetivos, nós estamos falando da declaração dada...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não posso ser mais objetivo do que eu estou sendo, Brigadeiro.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, o senhor está falando da declaração dada nos Estados Unidos por um representante desta Casa e que eu teria ligado para o Presidente da República e desmentido. Não, eu nunca na minha vida liguei para o Presidente da República; nunca. Eu não liguei para o Presidente da República, nunca. Não tenho esse poder. Até gostaria de ter o privilégio de ligar para o Presidente da República, mas sequer sei o telefone dele. E estou aqui, assinei uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não tenho dúvida nenhuma, não precisaria nem o senhor assinar.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Isso, então,...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Confio plenamente no que o senhor fala.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - ... eu nunca liguei para o Presidente da República. O que acontece é que as pessoas dizem o que querem, a imprensa escreve o que quer, e dá a atenção ao que a imprensa escreveu quem quer dar. Então, é uma questão de responsabilidade. Estou afirmando: eu nunca liguei para o Presidente da República.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me permita Brigadeiro, assim como eu respeito o senhor, e vou continuar respeitando, a imprensa falha, como a Aeronáutica pode falhar, mas a gente tem de dar muito crédito para a imprensa, porque sem a imprensa nós deixaríamos de saber muita coisa neste País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Eu vou em socorro do que V.Exa. está falando...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós todos falhamos, a imprensa pode falhar...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A imprensa erra, certamente é...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... aqui o Parlamento... Presidente, só...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Só para complementar isso aqui. Mas não houve um desmentido, depois, da Aeronáutica, a essa informação que, segundo o senhor está declarando aqui, ela é equivocada. Quer dizer, não houve um desmentido, depois, da Aeronáutica, que essa informação publicada não era verdadeira. O normal, pelo menos eu tento tratar assim; quando publicam alguma coisa errada, eu tento corrigir.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Presidente tirou daqui, como diz..., ou seja, quando a notícia de que o comandante não arremeteu, a Aeronáutica prontamente largou uma nota, divulgou uma nota, não é isso?... dizendo que não existia. A nota, eu acho que... o Major Lourenço está ali, eu acho que ele pode ter a cópia da nota.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - É, eu até queria a nota. Eu queria a nota para dizer que o comandante não arremeteu. É isso?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, a nota da Aeronáutica, eu acho que a gente está fazendo....

O SR. JORGE KERSUL FILHO - É, porque são muitos eventos, e a gente pode começar...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, foram pouquíssimos, porque tem pouco tempo, de uma semana para cá. Saiu uma, me desconte o tempo Presidente, enquanto o Major.....

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Então vamos ler a nota.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Me desconte o tempo, Presidente, porque a nota....

O SR. JORGE KERSUL FILHO - O senhor permite que eu leia?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É claro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Vou descontar. Inclusive o tempo da leitura, vou descontar.



O SR. JORGE KERSUL FILHO - É, antes, eu queria fazer só uma observação. Eu acho que a imprensa é das coisas mais importantes que nós temos neste País e faz um papel importantíssimo para a prevenção. O que nós não podemos é a cada notícia nós concordarmos ou discordarmos da imprensa, porque a cada momento estaríamos dando uma resposta. Ou seja, por tentativa e erro e por exclusão. Daqui a pouco, a imprensa diz uma coisa eu tenho que dizer, é verdade ou não é, é mentira. Aí, ela repete ao contrário; eu falo: *é verdade*. Já dei uma informação que não era o caso. Então, não dá para desmentir quando a imprensa fala. Então, não dá para desmentir tudo que sai na imprensa. Agora, vamos ver a nota da imprensa aqui, da Força Aérea:

“O Comando da Aeronáutica informa que a análise realizada nos laboratórios do NTSB, nos Estados Unidos, confirmou que o equipamento enviado no dia 21 trata-se do gravador de voz da cabine.

Após as primeiras inspeções técnicas, verificou-se que os dados nele contidos poderão ser recuperados, o que possibilitará a análise de todas as comunicações feitas pelos pilotos antes do acidente.

Essas gravações terão grande importância para a investigação dos fatores contribuintes para o acidente.

A outra caixa preta, que é o gravador de dados, o FDR, já está sendo examinada desde sexta-feira, dia 20.

O Comando da Aeronáutica reitera que os representantes da Comissão de Investigação, que se encontram nos Estados Unidos para apurar os fatores contribuintes para o acidente, não repassaram, em nenhum momento, qualquer informação relativa aos dados contidos nas caixas pretas a pessoas que não façam parte da investigação.

Notícias divulgadas pela mídia a respeito de supostos dados consolidados ou procedimentos atribuídos aos pilotos da aeronave acidentada não têm



qualquer embasamento técnico em relação ao que está sendo resgatado do FDR”.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Pois não, Brigadeiro, então, o senhor diz, então, que só os membros tiveram acesso, só os membros dessa comissão, então o senhor tira dessa comissão, é claro, os 2 Deputados que estavam presentes, que saíram daqui com o objetivo de acompanhar a investigação, com o consentimento — com o consentimento, não, com o conhecimento, desculpa —, com o conhecimento da Aeronáutica. Esses Deputados foram lá para quê, Brigadeiro?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Senhor?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Esses Deputados foram lá para acompanhar a investigação.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - A partir do momento que o senhor, a Aeronáutica, faz uma nota dessa, na minha opinião, a Aeronáutica desautoriza um dos membros do Congresso Nacional. Eu vejo dessa forma. Desautoriza porque, automaticamente, a nota foi feita em cima de um possível vazamento, vamos assim dizer, de algum tipo de conversa.

Então, das duas, uma: ou houve um vazamento ou não houve. Eu acho que nenhum dos Deputados aqui presentes, na nossa Comissão, ou que foram representando, seriam irresponsáveis de passar qualquer tipo de informação que fosse sigilosa.

Então, eu acho que, dentro da Aeronáutica, e isso: *Ah, eu sou um admirador seu e da Aeronáutica*, sinceramente, mas acho que tem que haver também o zelo dos seus comandados em passar informações, mesmo que seja numa conversa longa...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic, o Relator pediu para falar sobre esse assunto, obviamente descontando o tempo de V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas eu vou só acabar o meu raciocínio, se me permite, Relator. Mesmo que tenha sido de uma forma informal, numa conversa, só esse fato, deveria haver um procedimento de que: *Olha, essa conversa é sigilosa, absolutamente sigilosa e ela não pode, de jeito nenhum, ser*



vazada. Essa conversa não é sigilosa, pode falar. Porque deixa o Congresso Nacional numa situação em que 2 Deputados foram para lá e vazaram uma informação sigilosa, ou falaram alguma coisa que não deveria ser falada, o que não é o caso.

Então, a minha única preocupação, e a minha única pergunta que eu fiz ao senhor, Brigadeiro, é por que esse cuidado que a Aeronáutica teve naquele episódio, e por que ontem a Aeronáutica — eu não vou nem falar o seu não-telefonema ao Presidente Lula, não vou falar, mas saiu em toda a imprensa...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu também vi.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ... em jornais. Pois, então, o senhor não desmentiu. A Aeronáutica não desmentiu; era uma coisa importante, porque era o telefonema de uma Brigadeiro para o Presidente da República, dando informações altamente importantes de um problema que estava comovendo a Nação inteira. Mas não houve esse desmentido da Aeronáutica. Não houve esse desmentido. Mas houve um desmentido da Aeronáutica que deixou esta Casa — quando digo esta Casa é porque me sinto como Parlamentar, porque, se mandamos 2 Parlamentares para lá é porque estavam nos representando — não houve desmentido na matéria do *Jornal Nacional* de ontem, em que afirmativamente, sem tirar nem pôr, diz: *Não houve a tentativa de arremeter*.

Faço esse tipo de colocação, mas com todo o respeito que tenho pela Aeronáutica, e toda a admiração que tenho pelo senhor — o senhor sabe disso — e conclusões que a Rede Globo tirou ontem, que não sei o porquê. E também não sei o porquê a Aeronáutica não se manifestou sobre esse assunto. Ainda tenho outra pergunta, mas o Relator, se quiser fazer para nós, aqui, o relatório...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Peço a V.Exa. que conclua. Na verdade, V.Exa. já estourou o seu tempo, com toda a minha benevolência. Mas darei mais um minuto a V.Exa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Farei uma última pergunta e o Relator encerrará com o tempo que quiser. Brigadeiro, gostaria que o senhor me respondesse, rapidamente, o seguinte: o senhor acha correto o procedimento da TAM em continuar voando hoje? Em continuar dando as instruções que foram dadas e ontem foram aqui confirmadas pelo Vice-Presidente da TAM? Mesmo depois do



acidente, eu perguntei a ele, se ele continuaria ainda mantendo a determinação para os seus comandantes, de que uma aeronave com o reverso pinado ou travado continuaria, sem problema nenhum, voando pelos céus brasileiros. O senhor acha correto esse procedimento ou o senhor acha que, no seu lugar, o senhor receio de entrar em uma aeronave dessa, ou como membro da Aeronáutica o senhor é contra esse procedimento? A última pergunta, junto com a outra: o senhor acha que o computador da aeronave, são 28 computadores, eles podem ter sido influenciados por esse problema da pinagem na hora do pouso, ou seja, os computadores não obedeceram à ordem do piloto, ou vice-versa, e por conta desse problema do reverso estar pinado? Eram só essas as minhas perguntas.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Vic Pires Franco, V.Exa. sabe que a administração é recíproca. Nós já tivemos outras oportunidades para conversarmos. Se eu cometi alguma falha, eu peço desculpas. Não foi para desmoralizar ou desmentir ninguém. Tem peso o que as pessoas falam. Às vezes, a gente pode extrapolar. Em meu nome, que sou responsável por isso, em nome da Força Aérea, desculpo-me.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro, o senhor não precisa pedir desculpas, o senhor tem um crédito muito grande e um respeito muito grande por parte de nós. Isso acontece dentro de um turbilhão de acontecimentos desses. Pelo menos repomos aquilo que tem de ser colocado. Relator, cuidado com o que V.Exa. irá falar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quero ter cuidado com o que eu vou falar, até mesmo, Deputado Vic Pires Franco, porque V.Exa. levantou este tema aqui. Como sou uma pessoa envolvida nessa questão, não poderia deixar de falar sobre ela. Nós, ao chegarmos aos Estados Unidos, fomos recebidos pelo Brigadeiro Souza, que é o Adido de Defesa da Aeronáutica da Embaixada do Brasil. Depois que ele nos pegou no aeroporto, tivemos uma conversa com a imprensa que estava cobrindo nos Estados Unidos, porque eles estavam nos aguardando no hotel onde chegamos e nos hospedamos. Logo após essa conversa que tivemos com a imprensa, nós fomos ao, nós fomos a uma reunião com a Comissão ou com o Coronel Fernando Camargo, onde nós estivemos nesta reunião durante mais ou



menos 5 horas. Nós chegamos ao hotel, de volta, já ultrapassando a 1h da madrugada.

Nesta reunião nós tratamos e conversamos sobre diversos temas, todos eles relacionados ao acidente, e abordamos, conversamos, levantamos hipóteses possíveis de serem investigadas. O Coronel Fernando Camargo nos passou informações sobre como eles estavam realizando o trabalho, o que já haviam feito, por que havia chegado uma caixa diferente do que eles haviam programado. Enfim, fizemos um diálogo que durou 5 horas, conversando sobre todos os aspectos que envolviam o acidente.

É óbvio que cada um que saiu dessas 5 horas de conversa pode ter saído com interpretações, ou posições, ou convicções sobre quais os elementos que mais ou menos contribuíram para o acidente. Agora, é importante se afirmar que, em nenhum momento — em nenhum momento! —, o Coronel afirmou ou disse que tal informação estava na caixa-preta de dados do avião.

Eu também saí de lá com a mesma percepção, ou com a mesma compreensão... Aliás, eu saí de lá com um conjunto de convicções em relação ao acidente. Quer dizer, algumas hipóteses, inclusive, que eu tinha na cabeça em relação ao acidente, foram destruídas, digamos assim, naquela conversa que eu tive. Como, por exemplo: eu fiz à pista do aeroporto de Congonhas na quarta-feira, olhei a pista, caminhei na pista; fui à mureta, aquela, onde a aeronave passou; e uma das impressões que eu tinha era a de que a aeronave havia passado ali já com a roda da frente levantada, e, portanto, só pegou as 2, os 2...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Relator, uma questão de ordem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Pois não.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Eu acho que eu sou a última inscrita, e...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não. Depois de V.Exa. tem o Deputado Gustavo Fruet...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - ... nós estamos agora entrando no relato do Relator sobre a viagem. Eu acho que...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não é um relato sobre a viagem; é só sobre este tema, que, Deputada Luciana Genro...



Eu já vou concluir. Eu só quero deixar isto bem claro, para que não pareça que...

Então, eu saí de lá com um conjunto de posições e de convicções em relação ao acidente, algumas inclusive que eu tinha já anteriormente e que foram destruídas pela conversa. Então, eu posso dizer que algumas delas, dessas convicções que eu saí de lá, são muito parecidas com convicções que o Efraim Filho também saiu da reunião.

Talvez o problema que houve foi na forma de nós tratarmos sobre aqueles temas, já que aquela era a primeira reunião que nós realizávamos e uma reunião em que nós tínhamos tratado sobre muitos assuntos, e, portanto, muitos deles sem a precisão necessária para chegar a uma conclusão mais direta sobre o que de fato havia acontecido. Então, aquele detalhe, aquele momento ali é que talvez tenha gerado toda aquela confusão que nós vimos no outro dia. Mas que eu acho que recuperamos depois disso com o trabalho que se realizou, as outras informações que vieram *a posteriori* a esta.

O próprio Deputado Efraim — me permita, Deputado Efraim —, nós conversamos muito sobre este tema lá e fizemos todas as reflexões que foram necessárias para que a gente pudesse continuar o trabalho, acompanhar a degravação, e aí nós tivemos a oportunidade de acessar um conjunto de informações sobre o trabalho que estava sendo realizado, sobre todas essas questões que nós vamos ter oportunidade de conversar aqui sobre esse tema com a Comissão, quando a gente puder encontrar um tempo, ainda entre esta semana e o início da próxima semana.

Mas eu só queria esclarecer isso, Deputado Vic Pires, porque muitas das convicções expressadas pelo Deputado Efraim Filho também são as minhas convicções. Concordo com elas. Talvez o problema que tenha havido foi na forma de colocá-las naquele momento, o que causou, para mim, inclusive, também, um problema de como estávamos tratando aquele assunto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ok., Relator, talvez ao fim, quando terminarem as inscrições, poderemos, se quisermos, voltar ao tema. A única coisa que gostaria de falar é que o Deputado Vic Pires não entrou no mérito sobre as afirmações, ou não, ocorridas lá. O que ele questionou foi o tratamento



diferenciado da Aeronáutica em desmentir e da matéria de ontem que tratava ao mesmo tempo de não desmentir. Eu entendi isso do procedimento do questionamento do Deputado Vic.

Mas o Brigadeiro terá a oportunidade de voltar a falar sobre esse assunto. Só para andarmos, porque pretendemos encerrar até as 15 horas, a Deputada Luciana Genro é a próxima inscrita, V.Exa. dispõe de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Brigadeiro não me responderá?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Ele responderá. Deixe a Deputada Luciana Genro falar, como já estourou muito o tempo, permitirei ao fim que ele responda às pendências como fiz ontem com a ANAC.

Deputada Luciana Genro, 14h25min.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Brigadeiro Kersul, eu vou fazer algumas perguntas bem objetivas e tentar ser breve para que o senhor possa respondê-las também dentro do meu tempo.

Primeiro, o senhor disse que o CENIPA não pode divulgar as informações a respeito do acidente antes de concluir as investigações. Entretanto, tivemos o episódio do acidente da Gol, aquela matéria do *Fantástico* em que foram mostradas as telas, os computadores dos controladores, o que ensejou, inclusive depois, um direito de resposta da Associações dos Controladores.

Gostaria de saber quem é que cedeu aquelas imagens, se foi parte do jornalismo investigativo ou se a Aeronáutica teve alguma participação nas informações que foram dadas para que aquela reportagem fosse feita.

Queria lhe perguntar também sobre aquele vídeo do avião do acidente da TAM. Acredito que quem divulgou o vídeo foi a INFRAERO, mas gostaria que o senhor confirmasse essa informação, se foi ou não a INFRAERO, se foi a Aeronáutica e se o senhor, ao ver aquele vídeo, acha que ele é compatível com a velocidade de 175 quilômetros por hora que o avião teria batido no prédio. Se existe alguma possibilidade de aquele vídeo ter sido adulterado, se ele é confiável, se já há alguma análise a respeito dele.

Segundo, eu tive a informação de que, no dia 29 de junho, se não me engano, quando o Comandante Saito tomou aquelas medidas de prisão e afastamento de diversos controladores, foi mudado o regulamento; não sei se seria esse o nome



apropriado que dava ao controlador a prerrogativa de interditar uma pista no momento em que ele achasse adequado e que essa prerrogativa de interdição da pista teria sido transferida para um órgão chamado CGNA — Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea —, que ficaria então com essa responsabilidade de decidir pela interdição ou não da pista, como no caso das interdições que estavam ocorrendo freqüentemente em Congonhas por causa do nível de água. Queria saber se o senhor confirma essa informação e se esse regulamento foi mudado, de que forma ele foi mudado e que tipo de impacto isso tem em termos de segurança do tráfego aéreo e do tráfego dos aviões nos aeroportos, na sua opinião.

Terceiro, o senhor disse que a Aeronáutica não tem nenhuma participação na homologação das pistas, que faz mais de 4 anos que a Aeronáutica não é chamada a participar desse processo de homologação. O Regimento Interno da ANAC, que é um dos órgãos responsáveis por essa aprovação e fiscalização das reformas, diz que cabe à ANAC propor a aprovação, fiscalizar a construção, a reforma, modernização e ampliação de aeródromos e a sua abertura ao tráfego, observada a legislação, as normas, após prévia análise do Comando da Aeronáutica sob o ponto de vista de segurança da navegação aérea. Isso é o Regimento Interno da ANAC, e a lei diz que a ANAC observará as prerrogativas específicas da autoridade aeronáutica, atribuídas ao Comando. Então eu pergunto ao senhor: a Aeronáutica não tem prerrogativas legais para interferir nesse processo de análise ou liberação de obras, tendo em vista a segurança do tráfego aéreo e da infra-estrutura aeroportuária? A ANAC não está cumprindo com o seu papel de consultar a Aeronáutica na hora em que faz essa liberação? Não me refiro a essa pista específica do acidente, mas de uma forma geral.

E pergunto também se as condições da pista do acidente são parte das investigações do CENIPA. E, se são, que papel a Polícia Federal teria nesse processo, já que nós tivemos a notícia de que o Presidente Lula designou uma investigação da Polícia Federal na pista. O CENIPA está trabalhando junto com a Polícia Federal? É uma investigação paralela? Qual é a avaliação que o senhor tem sobre essa decisão de que a Polícia Federal também faça parte da investigação, o que eu particularmente acho positivo?



E, por fim, perguntar se a Aeronáutica, ou o CENIPA, em particular, tem algum tipo de interferência na decisão sobre as construções que acontecem em volta do Aeroporto, porque eu já presenciei controvérsias a respeito disso, onde alguns atribuem exclusivamente à Prefeitura da cidade essa decisão e essa autorização de construção de prédios, e outros dizem que a Aeronáutica teria algum tipo de interferência também e teria permitido, nos últimos anos, o cercamento do aeroporto por prédios de forma indevida. Então lhe perguntaria se existe realmente algum tipo de interferência da Aeronáutica nesse processo.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputada, perdoe-me se eu não conseguir responder a todas, mas, ao final, se eu não tiver conseguido responder a alguma, por favor, é só me lembrar, que eu tentarei. Sobre divulgação das informações, que a senhora comentou — foi a primeira afirmativa da senhora —, a divulgação das informações a gente protege ao máximo, para evitar realmente utilização delas incorretamente, mas toda vez que elas são solicitadas por quem tem direito a elas, por exemplo a CPI, nós entregamos as informações. Logicamente, se perguntassem para mim, eu ainda tentaria convencê-los de não entregar, mas cumpro a orientação de entregar, porque sei que estão fazendo um trabalho sério e que será muito útil para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Ou seja, enxergo a CPI como um aliado. Nunca passou por mim ver a CPI como alguém que fosse atrapalhar o serviço do CENIPA. Muito pelo contrário, está sendo muito útil essa participação toda nossa, porque muito mais gente está se envolvendo em prevenção. A gente só faz questão de preservar os dados enquanto eles ainda não estão analisados, para que não se leve a uma conclusão incorreta. Sobre as imagens de radar que foram divulgadas, eu lhe garanto que não foram divulgadas pelo CENIPA. É a única coisa. Eu não sei de quem partiu, quem autorizou e como elas foram feitas, mas eu lhe garanto que elas não foram divulgadas pelo CENIPA, até porque o CENIPA apenas quer os dados; a imagem serve para fazer a reconstituição, que todos os senhores que estiveram lá presentes viram.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas o senhor não pode me garantir que não foi o Comando da Aeronáutica. Pode me garantir que não foi o CENIPA.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu posso garantir que o CENIPA não teve participação na divulgação das imagens. Como elas foram feitas dentro do



CINDACTA 1, houve a participação de alguém, porque não dá para separar os controladores da Aeronáutica. Eles são a Aeronáutica. Então alguém divulgou as imagens.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Sim, mas a matéria primeira foi uma matéria para mostrar que os controladores tinham errado, e depois eles tiveram que pedir o direito de resposta, para mostrar que a forma que a matéria foi editada deu uma impressão errada. Então evidentemente que a primeira matéria não partiu dos controladores.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Por isso que eu digo: eu só posso lhe afirmar com convicção, com certeza, que não foi do CENIPA, agora de onde as imagens saíram eu não sei. Mas que participação da Força Aérea tem, tem, porque foram produzidas dentro da Força Aérea, até porque todos os que estão lá dentro são Força Aérea, mesmo no caso de funcionários civis que estão prestando serviços à Força Aérea ou controladores. O vídeo do acidente da TAM que foi liberado foi liberado no mesmo dia do acidente. Nós também conseguimos uma cópia na mesma fonte que todos conseguiram. Aquela cópia que nós estamos usando para a análise do acidente foi conseguida como as demais. Eu posso lhe garantir que o CENIPA foi mais um usuário. Pegou aquela cópia porque é importante...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Pegou de quem?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pegou da INFRAERO.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Da INFRAERO.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pegou porque ela é importante para o trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada Luciana Genro, nós estávamos lá, V.Exa. estava ainda embaixo, no auditório, quando houve uma determinação governamental para que fosse divulgada a todos a cópia do vídeo. Houve uma determinação do Palácio do Planalto, segundo informou o Presidente da INFRAERO naquele momento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - E o senhor acha que o vídeo é confiável? Já foi feita alguma análise dele? A velocidade que aparece no vídeo é compatível?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu acho que o vídeo é confiável, primeiramente porque não houve tempo de fazer qualquer introdução ou correção nas imagens ou qualquer trabalho nas imagens. Não teria dado tempo, até porque ali na INFRAERO não tem ninguém com essas condições de manusear a imagem e transformá-la. Com relação à velocidade, eu disse outras vezes que o que aquele vídeo sozinho nos permite concluir é apenas que, comparada com uma aeronave que pousou antes, a segunda estava mais veloz. Então não dá para a gente confirmar inicialmente a que velocidade ela estava. Precisa-se de um trabalho, né? Pegar a distância ali na pista — dá para calcular pela distância dos pilones, que são as luzinhas — e ter uma idéia. Ele passou aqui aos tanto, aqui aos tanto, tempo, distância. Dá para confirmar a velocidade daquele vídeo. Podemos até fazer isso para confirmar, mas, a princípio, essa é uma informação que deve estar à disposição no gravador de dados. Daquele vídeo, o que um investigador normal concluiria? Comparadas as duas aeronaves, uma estava bem mais veloz que a outra. Agora, qual a diferença de velocidade entre uma e outra, se àquela velocidade seria possível ainda parar, se tudo funcionasse direito, isso aí não temos condições de antecipar. É a única conclusão que o investigador tiraria daquelas imagens. A velocidade compatível, a senhora perguntou. Aparentemente, a velocidade, para aquele trecho da pista, está um pouco acima do usual.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Digo compatível com a batida a 175 quilômetros por hora, que a foi divulgada pela...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Os 175 quilômetros por hora é um dado bruto, né? Foi inclusive informado lá para os 2 representantes da Casa que estavam lá, que eu usei também como referência. Eu não sei dizer com que velocidade a aeronave estava passando na pista naquela hora, mas deve ser mais do que 175, porque, quando ela tentou voar, provavelmente ela perdeu mais um pouco de velocidade. Quando ela bateu naquela rampa e que descolou do solo, ali ela deve ter perdido um pouco mais de velocidade também. Então eu diria que a velocidade antes estava um pouquinho acima. Prisão de controladores, diversos regulamentos para interdição de pista, eu não tenho condições de responder. Eu não conheço mudanças no regulamento com relação a controladores. Eu não seria capaz de responder isso. Eu acho que, se houve alguma mudança nos regulamentos nesse



aspecto, o DECEA deve estar ciente. Eu desconheço essa mudança no regulamento. Participação da homologação de pistas da Força Aérea. Só lembrando, quando eu dei 4 anos, eu dei mais ou menos. Eu não tenho condições de dizer que são 4 anos precisos, se são 3 ou 2. Então é uma idéia. Assim em torno de 4 anos a Força Aérea não foi solicitada a fazer esse tipo de trabalho em pistas de responsabilidade que não dela, porque a Força Aérea também constrói pistas. Digase de passagem, um dos trabalhos mais belos que a Força Aérea faz, colocando pistas em toda a região amazônica. Essas pistas que a Força Aérea constrói, sim, elas são não só construídas pela COMARA, que está subordinada à DIRENG, como a DIRENG depois tem que ir lá verificar se os parâmetros estabelecidos na construção foram atendidos. Então a DIRENG não fez o serviço para outra empresa, mas para a Força Aérea ela continua fazendo nas pistas construídas ou mantidas pela Força Aérea.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas antes ela fazia também nas outras, e depois passou a não fazer mais, pelo que eu entendi do que o senhor falou.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - É porque houve um tempo em que tudo estava subordinado ao Comando da Aeronáutica, quando ainda era Ministério da Aeronáutica. Então embaixo do Ministério da Aeronáutica estava a INFRAERO, e o que saiu depois? Foi o DAC. Então tudo era subordinado a um único comando. Então era tudo embaixo do Ministério da Aeronáutica. E ali a INFRAERO tinha que atender aos pré-requisitos, e era tudo dentro da própria Casa, vamos dizer. Quando foram divididos esses atores — INFRAERO, o DAC virou ANAC — e saíram do comando da Aeronáutica, a Aeronáutica só continuou respondendo pela parte que lhe ficou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor é de opinião de que as pistas deveriam continuar sendo feitas pela Aeronáutica?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. Eu acho que isso é uma decisão do órgão regulador...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas no regulamento da ANAC diz que deveria consultar a Aeronáutica.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não o que era, a sua opinião. Na sua opinião, o senhor acha que deveria ter continuado a parte de pistas com a Aeronáutica?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Se eu fosse o Comandante da Aeronáutica?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - É. Ou se o senhor tivesse a condição de escolher. O senhor acha que deveria?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por quê?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Porque tem que outras pessoas se envolverem, porque sempre há a tentativa de imputar alguma coisa para quem é responsável. Então se é para fazer isso, deve ser dada uma ordem para que seja feito. Porque, se perguntarem para mim, como Força Aérea ou DIRENG, se eu quero assumir essa responsabilidade, não, não haveria interesse de assumir mais uma função, sendo que várias das funções do Ministério da Aeronáutica e do Comando da Aeronáutica foram retiradas por decisão de Estado, decisão governamental. Então essas decisões têm que ser tomadas por outro nível que não aquele que eu respondo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, mesmo com a minha interrupção, já excedeu em mais de 5 minutos o seu tempo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Só faltam mais 2 perguntas para ele responder.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim. A senhora falou sobre o Regimento Interno da ANAC, no que diz respeito às...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - É esse mesmo assunto, que a ANAC deveria consultar a Aeronáutica, pelo seu Regimento Interno.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu lhe peço desculpas e compreensão, porque eu desconheço a fundo. Passei os olhos, então não conheço perfeitamente o Regimento Interno do fiscalizador, regulador. Mas, com certeza, eles conhecem perfeitamente esse Regimento.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Mas não cumpriram.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu não sei dizer se... isso eu não sei responder, mas eles...



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, mas o senhor já respondeu, porque o senhor disse que a Aeronáutica não tem mais nenhuma... não foi chamada para fazer a inspeção de pistas. Já está respondido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, vamos lá. Só para concluir, por causa do tempo, tem o Deputado Gustavo Fruet ainda.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Bem, eu posso concluir, porque eu só estou respondendo...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, só faltam mais 2 perguntas.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Então condições da pista de Congonhas, se estão sendo investigadas. Sim, estão sendo investigadas desde a primeira noite lá, quando nós solicitamos o apoio da DIRENG para fazer o levantamento dos dados da pista, para que nós tivéssemos... porque não basta a gente dizer que funciona, a gente tem que comprovar que ela está de acordo. Então não basta dizer: ela está de acordo. Não, eu tenho como provar que ela está de acordo. A senhora perguntou sobre... são partes da investigação, eu respondi. Polícia Federal no processo da pista junto ao CENIPA. Se depender de nós, a Polícia Federal nunca estará com a gente. Por uma questão simples, nós defendemos. Mas se for decisão governamental também, zero problema, nós cumprimos o que for definido, como bons militares. O que nós defendemos é que as investigações sejam independentes, porque elas têm objetivos diferentes. Então nós vamos defender isso com a maior tranquilidade, até que alguém fale assim: independente do que vocês pensam, ou da filosofia que vocês defendem, ou de acordo, que foi tratado, o País quer que seja feito assim. O CENIPA vai ser subordinado à Polícia Federal. Perfeito, nós vamos cumprir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O.k., Brigadeiro. Obrigado, Deputada. O próximo orador inscrito...

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Não, não, não, Presidente. Só faltou ele me responder sobre os prédios em volta do Aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputada, eu sou obrigado a interromper, porque já tem 18 minutos a sua participação. Está sendo injusto com os demais colegas.



A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Só os prédios em volta do aeroporto, se a Aeronáutica tem ou não alguma interferência nisso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Por favor, rapidamente, Brigadeiro.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - A senhora me perguntou se o CENIPA tinha alguma participação no processo. Vou dizer novamente: com certeza, o CENIPA não tem participação no processo de liberação de construção de qualquer edificação. Ele pode acompanhar, mas não tem participação. Mas deve ter algum órgão da Aeronáutica — eu imagino que sejam os comandos regionais — que tenha participação, sim, na liberação das construções em torno do aeródromo.

A SRA. DEPUTADA LUCIANA GENRO - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Gustavo Fruet, iniciando às 14h44min.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Obrigado, Presidente.

Objetivo. Boa-tarde, Brigadeiro. Só em caráter complementar, são 3 linhas: a primeira com relação à questão do comparativo, se for possível, entre a estrutura da Aeronáutica, Departamento ou Divisão de Engenharia, e a INFRAERO. Sei que o senhor já tratou, de certa forma, do tema, mas, além de entender o acidente, isso pode auxiliar até como sugestão da CPI, com relação à estruturação, particularmente da INFRAERO.

E quando se analisa a questão da pista — e aqui a observação que me fizeram que foi à noite, portanto limitada a visão; ação de ventos agindo sobre uma superfície em área descampada, praticamente plana e sem barreiras, de forma a possibilitar uma leitura precisa na casa de milímetros de espessura e que permita afirmar, com rastreabilidade garantida, os valores apurados e que esses estão na tolerância permitida.

Se for possível uma comparação entre a estrutura da Aeronáutica na INFRAERO, primeiro, como é o técnico habilitado para esse tipo de trabalho? De que forma se processa a coleta dessas informações? E qual o critério para fazê-lo, em que pontos da pista são feitas estas medições?

Sei que seguramente o CENIPA irá pedir essas informações, mas é para fazer um comparativo entre a Aeronáutica e a INFRAERO. Se o senhor entende que



a INFRAERO está capacitada, ou tem gente, ou precisa ter uma estrutura para esse tipo de avaliação.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Exmo. Sr. Deputado, a composição da INFRAERO, eu sei que ela tem departamentos para todas as tarefas que ela tem que realizar. Sei também que, para essa pista, ela contratou um diagnóstico de um instituto da Capital de São Paulo. Como era feito, como isso deve ser feito, se a INFRAERO deve solicitar à Força Aérea ou a outro órgão, o que eu posso dizer é que a Força Aérea tem muita experiência nessa área de construção de pistas, tem muita gente capacitada nessa área de construção de pistas. A INFRAERO escolhe, porque ela é independente do Comando da Aeronáutica, ela escolhe a quem solicitar o laudo técnico sobre a pista. Nesse caso específico, não foi à Força Aérea que ela solicitou, até porque creio que exista essa possibilidade, mediante indenização. Como é feito o teste lá, são equipamentos especificamente construídos para isso. A INFRAERO dispõe de equipamento capaz também de fazer a medição de coeficiente de atrito, e o processo, principalmente dessa parte de coeficiente de atrito, ele tem que ser feito em toda a extensão da pista. Então ele é feito... digamos... não sei se o senhor estava aqui antes, porque eu falei que é tipo um pneu que vai sendo arrastado, produz uma certa reação, que é transformada num índice, esse índice, até 0,5, tem que ser... é bom que seja acima de 0,5, é um índice bruto. E, no caso das pistas, quando elas foram liberadas, devem estar acima disso aí. É isso que nós queremos saber: qual é o índice que foi encontrado quando a DIRENG foi lá fazer essas medições? O senhor falou de... à noite, ventos e água. São influências que a aeronave teve...

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - É que, no momento, quem define isso? Qual o critério para esse tipo de definição? Qual o técnico que define isso?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Porque nós pedimos hoje, até aprovamos, um pedido de informação à INFRAERO solicitando a análise no dia. Mas como se dá essa decisão?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Com a operação noturna não tem grande diferença, porque as pistas têm iluminação, o piloto treina para isso; a aeronave tem faróis de pouso para isso também. Então a operação noturna só é



mais estranha, não é o nosso... Digamos, o piloto se sente normalmente mais confortável em pousar diurno, mas está preparado para pousar noturno normalmente. Os ventos, no dia do acidente, o vento, a princípio, estava praticamente alinhado com a pista, o que facilita a operação para o piloto. O que pode ter influenciado um pouco também é porque nós temos um costume, vamos supor, Brasília tem uma pista que é mais freqüente, até porque as pistas são construídas de acordo com o vento predominante na região. Então, se o vento predominante na região, os engenheiros tentam construir a pista o mais alinhado possível com o vento predominante, ou seja, normalmente, uma das cabeceiras vai ser a mais utilizada. Então, aqui em Brasília, por exemplo, a cabeceira mais utilizada é aquela que está ali perto do Bambolê da Dona Sarah, ali. Então aquela cabeceira é a mais utilizada. Normalmente as tripulações têm mais... assim, estão mais acostumadas, porque diariamente eles estão pousando naquela pista. A gente se sente mais à vontade naquela cabeceira. Quando o vento muda por alguma razão, principalmente quando há mudança climática razoável... E o vento tem um limite que é aceitável de pouso com vento de cauda ou componente de cauda, porque ele pode ser de través, e a gente estabeleceu uma componente. No caso dessa aeronave, ela tem um limite para componente de cauda. Não era o caso, porque o vento estava de proa naquele dia. E quando a gente muda a pista que a gente está muito acostumado a usar, já não é o mesmo conforto para o piloto quando ele vai para uma cabeceira que normalmente ele não usa. Então já é mais um *input* que entra: essa pista é meio estranha ou essa pista... E Congonhas é uma pista, já por si, meio estranha, porque é com cabeceiras bem íngremes, com muita edificação por perto. Então tudo isso vai se somando no piloto. E o vento quem define é o próprio avião. O avião tem as limitações dele. Todo avião tem um vento máximo de través, que é o vento mais perigoso. É aquele que tira a aeronave do alinhamento quando está se aproximando. Então todo avião tem a componente máxima de través. Essa aeronave com certeza também tem, e aí define-se. O piloto, ao chegar na aproximação, ou antes, quando ele planeja o vôo, ele recebe informações meteorológicas que ele já sabe, a princípio, qual será o vento que ele vai ter na hora do pouso, e mesmo com essa informação preliminar, quando ele começa a fazer os procedimentos de aproximação, tem uma informação automática que ele coloca a



freqüência do ATIS, e ele ouve a condição meteorológica do momento. E não bastasse isso, quando ele está na aproximação final, que ele informa para a torre: *“o.k., estou na aproximação final, visual, trem baixado, travado.”* A torre: *“Ciente. Prossiga para pouso. O vento é de tanto.”* Então praticamente, na hora do pouso, ele recebe novo vento. Se ele achar que a operação com aquele vento é desconfortável, ele arremete, vai para uma alternativa, ou sobe, espera que o vento fique mais adequado para ele. E a medida da água o senhor falou também. A medida da água internacional, não só da água, mas a pista é considerada contaminada com água quando a película na superfície ultrapassa 3 milímetros. Como é feita essa medição? Eu não sei dizer exatamente como é feita essa medição, mas os responsáveis por fazê-la terão como responder.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - E na sua avaliação, a INFRAERO hoje está capacitada para esse tipo de trabalho que era realizado pela Aeronáutica?

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

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Se o senhor me permite não emitir uma opinião sobre a INFRAERO... Seria muita pretensão da minha parte, porque não convivo com a INFRAERO assim tão... Mas eu diria que pela experiência e pela herança ela tem condições.

O SR. DEPUTADO GUSTAVO FRUET - Uma última pergunta, Brigadeiro, só para constar também, essa discussão do reverso e a informação de que se pode operar com a limitação. A pergunta é o seguinte: existem cálculos que permitam nortear, vamos dizer, os manuais, para que os manuais contemplem todas as variáveis referentes às condições de aquaplanagem, a ponto de permitir a operação da aeronave com o sistema de reverso parcial ou totalmente inoperante? Como é que se dá esta certificação? A aeronave é submetida a testes antes de ser liberada, ou é possível prever todas essas possibilidades para garantir agora que a aeronave poderia ter operado sem nenhuma restrição, tendo um reverso inoperante?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Quando o fabricante vende uma aeronave, ele estabelece uma lista mínima de equipamentos. E ele estabelece e tem os gráficos previstos, caso a aeronave não esteja com determinado equipamento. Os gráficos são muito precisos. O senhor tem razão. Podemos consultar se todas as possibilidades foram testadas, mas a homologação de uma aeronave é uma coisa



extremamente especializada. Eles vão realmente a limites que o avião provavelmente não chegará na vida dele. Então, tem teste, por exemplo, se o piloto roda o avião muito cedo, tem teste que o avião fica arrastando a cauda na pista um tempão, para ver se ele suporta um erro cometido desse tipo. Tem teste de água: a pista é feita tipo uma piscina de uma superfície de água, e o avião entra naquela piscina, para verificar como ele responde a uma situação dessa, de muita água na pista. São feitos testes com gelo, por exemplo; operação em temperaturas extremas. As empresas levam aviões para a Groenlândia, por exemplo, e operam com temperaturas extremas. Então a homologação de uma aeronave é uma coisa muito científica. E eu não posso dizer que todas as possibilidades são testadas, porque pode haver uma dia em que aconteça tal coisa e não chegamos a testar essa possibilidade, mas eu diria para o senhor que muitas possibilidades são testadas. E quando ele assume que a aeronave pode operar com ou sem determinado item, e a gente chama de item *no go*, esse item é tão crítico, que a aeronave, se estiver sem esse item crítico, será considerada *no go*. Ou seja, o piloto chega, está lá no relatório da aeronave que tem tal equipamento inoperante, é *no go*. Ele já vai esperar uma outra aeronave. Quando ele lança a pane também, e a pane é considerada *no go*, a aeronave imediatamente entra em manutenção. Então está tudo muito bem escrito, mas os erros acontecem. Aí, sim, entra a investigação para fazer as correções naqueles casos onde os engenheiros não chegaram a simular uma situação específica. A investigação vai dizer: olha, nessa situação, o seu projeto falhou; ou analise novamente o seu projeto, porque aconteceu isso. Aí pode ser mudança de *software*, que são os comandos do equipamento, ou de estruturas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Fruet. Deputado Ivan Valente, a solicitação de reinscrição de V.Exa. terá 5 minutos.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, estou inscrito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - V.Exa. não se inscreveu. Deve ter se inscrito pela manhã, mas não furtaria a um membro da Comissão o uso da palavra.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A inscrição foi pela manhã, porque se costumava, em todas as CPIs, fazer pela manhã e pela tarde. Se não foi...



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - A lista de inscrição está aqui, Deputado Efraim. Veja bem, a lista está aqui.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Se não foi, eu peço a inscrição e pediria vênua ao Deputado Ivan Valente para poder... Até porque é reinscrição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, eu lhe concedo um tempo, para que V.Exa. faça... Membro da Comissão, eu não iria permitir a reinscrição sem que todos os membros falassem.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Presidente, apenas pela ordem, se o senhor me permitir, o Brigadeiro ficou me devendo 2 respostas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não eu vou, ao fim, dar um tempo para ele poder falar livremente, está certo?

Eu vou fazer o seguinte: 5 minutos. O Brigadeiro pediu um ligeiro intervalo de 5 minutos apenas. O.k.?

(A sessão é suspensa.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Está reaberta a sessão. O Deputado Efraim Filho deu uma ligeira saída. Para ganharmos tempo, Deputado Ivan Valente, sua reinscrição, 5 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Brigadeiro Kersul, na outra intervenção, fiz algumas perguntas que eu entendi ainda que não foram respondidas. Queria pedir então ao senhor o seguinte: eu perguntei se o CENIPA tinha ouvido os controladores de vôo no dia do acidente, aqueles que estavam presentes na torre no dia do acidente, e os oficiais também. Se eles falaram, reportaram as pistas escorregadias em contato com os pilotos; se eles pediram a interdição da pista, essas questões todas. Então pediria que V.Sa. explicitasse isso.

Segunda questão, eu entendi da sua fala que, quando teve o acidente da Pantanal, vocês colocaram a situação da pista e já ouviram, pelo que eu ouvi, o piloto da Pantanal, que esta CPI convocou. O senhor poderia adiantar o que ele...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor poderia relatar o que ele disse?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Exatamente, mas eu vou fazer outras perguntas, e o senhor responde globalmente. Então, sobre o piloto da Pantanal. Em terceiro lugar, quando V.Sa. se referiu àquela reunião de dezembro sobre as



condições da pista, eu entendi que vocês tiveram uma perfeita noção, naquele momento, da gravidade do potencial e que houvesse algum problema grave acontecendo, tanto que notificaram a INFRAERO e tal. Eu pergunto: depois da pista principal pronta, o CENIPA investigou a pista depois da pista inaugurada, para checar isso? Quer dizer, a mesma preocupação vocês manifestaram depois?

Quarta pergunta: o senhor também disse aí, e é público, que a Airbus já emitiu um comunicado aos pilotos desse tipo de aeronave tratando do problema dos manetes, entende, e tiveram certamente acesso ao que já foi investigado na caixa-preta. Agora, o senhor disse que, na verdade, já existia uma recomendação da Airbus nessa mesma direção e que eles estavam apenas reafirmando isso. O senhor poderia dizer quando e onde essa recomendação, se o senhor lembrar ou souber, da Airbus foi feita? Quer dizer, já existia essa recomendação, segundo a sua intervenção. Então, se está escrito em algum local, se essa recomendação foi divulgada, quando foi, onde foi, se foi em algum documento, passou para o manual etc.

Essas são as perguntas que eu queria lhe fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Pois não, Brigadeiro. Pode responder.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Ivan Valente, sobre os controladores de Congonhas, aqueles que estavam no momento em que aeronave tocou a pista em Congonhas foram entrevistados, para que eles dessem a visão deles da aproximação da aeronave e do prosseguimento para pouso. Eles foram entrevistados, sim, no dia seguinte do acidente, porque eu estava lá e até procurei membros da Comissão que estavam naquele momento entrevistando os controladores.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor assistiu a esses depoimentos?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. Eu procuro me afastar das Comissões, para que nem eu influencie na liberdade do presidente da comissão em tomar as iniciativas deles. E são homens preparados para fazer a investigação. Então eu não participo de... até porque, como nós temos alguns acidentes, temos várias comissões. Então, por mais que eu queria estar ciente das coisas, eu não



consigo me aprofundar de todas as investigações. Então hoje mesmo já começamos outra, tivemos outro acidente hoje. Então, sobre os controladores terem relatado, eu lembro até que foi uma pergunta feita pela Deputada Luciana Genro lá em São Paulo, numa das entrevistas que nós tivemos juntos lá. Eu disse que, se estivesse escrito, estaria lá registrado. Eu até falei que eu não conhecia o livro de registros, mas existe, sim, lá um livro que os controladores anotam tudo que eles têm para lançar. Então esse livro acho até que foi disponibilizado, não foi? Não sei se foi.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas na entrevista deles eles relataram isso para os investigadores do CENIPA?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não sei, senhor, porque, como eu disse, eu não vi o resultado da entrevista, se eles disseram. O que eu sei, porque a gente quer começar a formar também alguma idéia para até ajudar e tentar direcionar, eu perguntei: *“Eles viram alguma coisa anormal na aproximação?”* Tipo assim: estava muito mais rápida do que o normal? O avião vinha fazendo mudanças drásticas na aproximação final? A única coisa que eu perguntei, porque foi para que eu formasse uma idéia, e a resposta que o entrevistador me deu foi assim: *“Não, Pedro, o que eles disseram é que o avião aparentemente fez uma aproximação igual à dos demais do mesmo modelo, que a velocidade também, aparentemente”* — o que é perigoso, porque não dá para a gente determinar uma velocidade. Mas, como ele está ali há muito tempo, tem muitos anos de trabalho na torre, ele falou: *“Aparentemente a aproximação estava normal.”* Essas foram as perguntas que eu fiz para o homem que fez a entrevista lá com os controladores. Então, mais que isso eu não tenho condições de lhe dizer.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - A interdição da pista não foi pedida pelos controladores?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Aí, o senhor perguntou da interdição da pista. Logo depois do... O controlador da torre, ele pode, sim, interditar a pista e pedir uma medição de algum... no caso, como a gente estava fazendo antes da reforma, a medição, por exemplo, da lâmina d'água. Eu não tenho conhecimento de que... eu não tenho conhecimento de que qualquer controlador tenha pedido a interdição da pista. Nem sei se isso seria uma atribuição dele, baseado em quê. Então, o que ele poderia fazer é o seguinte...



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Baseado nos relatos dos pilotos.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Pois é, o que poderia, na minha visão, ser feito, é o seguinte: temos alguns relatos aqui de pilotos, lancei no livro. Alguém deveria, se temos esses relatos, vamos fazer, pedir a medição de algum coeficiente, de atrito, de alguma coisa. Então é uma coisa que precisamos realmente pesquisar se isso chegou a ser feito.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O.k.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu não tenho condições de dar essas respostas se eles pediram interdição e se foi feita alguma coisa para fazer frente a relatos que tivessem sido lançados no livro de ocorrência.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, como já estourou bastante o tempo da reinscrição do Deputado Ivan Valente, eu vou passar para o Deputado Efraim. Ao fim, V.Sa. vai ter um tempo, que eu vou dar para responder vários pontos que V.Sa. entendeu que ainda não foram respondidos, e o que restou do Deputado Ivan Valente V.Sa. responde no fim.

Deputado Efraim Filho, V.Exa. dispõe de 10 minutos, iniciando às 15h08min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Brigadeiro Kersul, até para não pensarem que estamos interessados tanto só acidente da TAM, inicialmente eu gostaria de saber de V.Sa. a respeito da investigação do acidente da Gol. Há alguma novidade, previsão de... inclusive conversamos sobre todos esses assuntos. Há, do acidente da Gol, realmente uma previsão de que está perto da conclusão e pode-se ter novidades próximas?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Desde o início, estamos colocando como previsão 12 meses para a emissão do relatório final. Uma novidade que eu tenho é que a comissão, inclusive com os representantes internacionais, reuniu-se no dia seguinte do acidente. Então, foi até um problema para a gente, porque nós já tínhamos marcado essa reunião da comissão de investigação do acidente do 907. Vieram representantes do exterior, estavam todos programados para se reunir no dia seguinte no CENIPA, e na noite, na tarde, nós tivemos outro acidente. Então nós tivemos que dividir o grupo. Mas eu fiz questão: esse grupo, relativo a essa investigação, não sai daqui; prossegue no que está previsto, e nós vamos... Aí, chamamos gente de São José dos Campos, pessoas capacitadas para



nos ajudar na investigação. Um deles inclusive estava numa matéria veiculada num dos canais de televisão ontem, que é o nosso homem do fator material. O outro acompanhou também a parte de leitura, de acompanhamento ali, de levantamento de gráficos e manuais da aeronave. Então nós separamos. Então a investigação do outro acidente continua dentro dos prazos que nós estabelecemos. E nós temos uma variável que pode mudar alguma coisa, que é que, quando nós terminamos o relatório, nós temos que traduzi-lo para a língua da ICAO. Então nós vamos traduzi-lo para o inglês. Depois disso, nós temos que mandar para o representante acreditado nos Estados Unidos, e ele vai verificar se o que foi escrito ali ele compartilha. Ele ali, aquilo ali é uma representação da verdade. Se ele quiser fazer alguma sugestão, ele vai fazer a sugestão, e nós temos um prazo para corrigir e mandar de novo para todo o mundo, porque aquela correção introduzida por um dos membros da comissão pode não ter a concordância de outro. Então tem esse trabalho, eles têm até 60 dias. Eles têm até 60 dias para nos devolver o relatório com sugestões de mudança. E aí, se tiver alguma sugestão, dependendo da profundidade, a gente pode variar um pouco esse término do relatório. Por isso que eu sempre dou como previsão, para que, se a gente precisar um aprofundamento, alguma coisa, *“não, mas você não disse que ia sair o relatório em setembro”*... Então volto e peço a compreensão. Nós estamos dando uma previsão de que em setembro — espero, no final de setembro — o relatório dessa investigação esteja pronto, se não tivermos nenhum contratempo. E a novidade foi que a reunião foi feita, o trabalho está bem dentro do que a gente esperava, temos conclusões e temos condições de emitir dezenas de recomendações de segurança de vôo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Inclusive, um próprio representante do NTSB se encontrava no Brasil nessa reunião. E, Brigadeiro, a Deputada Luciana Genro perguntou a respeito, e eu notei que realmente talvez não fosse da sua alçada, e se não for... Mas a Aeronáutica, ela participa daquela questão do prédio especificamente, do tão divulgado prédio do “rei do prazer”, algo desse tipo, lá com 11 andares, na cabeceira de Congonhas? Houve... Se é do seu conhecimento, se a Aeronáutica já discutiu esse assunto, se não é da sua alçada, mas se é do seu conhecimento, houve autorização da Aeronáutica para a construção desse prédio?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Bem, vou falar dentro dos meus limitados conhecimentos. Toda área de aeródromo, ela tem que seguir um gabarito. Então os edifícios, dependendo da posição deles, têm limites de altura. Pode ter havido uma aprovação e, na construção, ele não ter sido construído, por exemplo, com os valores que foram autorizados. Então um andar a mais feito pode complicar, pode dar interferência, principalmente em rampa e em sinais de rádio e navegação. Então esse é o cuidado que tem que ser tomado. Nem sempre o que você concorda é o que acaba sendo feito. Então agora tem que ser feita, sim, uma averiguação: quem autorizou? E a Prefeitura tem que autorizar, porque faz parte do Município, ela tem que dar um alvará. Então, com certeza, um dos envolvidos é a Prefeitura. E a Aeronáutica deve estar envolvida também, porque ela tem que dizer se está dentro do gabarito do aeródromo ou não. E tem que ver: Foi autorizado? Que tamanho? Foi construído? Que tamanho? Alguém autorizou incorretamente? Alguém construiu incorretamente? E aí tomar as providências, para fazer as correções necessárias. Então eu acho que requer um aprofundamento, justamente para ver quem são os responsáveis, quem autorizou, e, se autorizado, se foi feito conforme autorizado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Essas informações não foram colhidas pela Aeronáutica no âmbito interno ainda não?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. Pelo CENIPA, pelo CENIPA, nós não fizemos, porque não consideramos que esse edifício tenha tido qualquer influência — por enquanto, pelo menos — na aproximação dessa aeronave.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Perfeito. Brigadeiro, como chefe do CENIPA e conhecedor dos procedimentos, inclusive, das famosas — pelo menos agora famosas — notas técnicas, qual a sua avaliação sobre a nota técnica expedida pelo Airbus, pelo engenheiro que acompanha a investigação e que expediu a nota técnica do Airbus? Pergunto até se V.Sa. tem conhecimento do conteúdo dela e qual a avaliação a respeito da mesma.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - A nota técnica emitida pela Airbus, ela não trouxe nenhuma novidade, porque ela falou assim: atenção, aquela recomendação que eu dei para a utilização das manetes, cumpra-se. É tipo assim: faça o que eu já falei. Então, quais as razões que coincidentemente ela emitiu essa nota, eu diria que, como essa aeronave, esse modelo já esteve envolvido num acidente em que a



posição das manetes foi considerada como fator contribuinte, ela, até por questão de segurança de toda a frota, ela lembrou: *“atenção, operadores, lembro que as manetes devem estar na posição estabelecida pela nota tal, divulgada”* Já aproveito a deixa: não sei quando, mas o operador, ele tem que manter essas notas todas catalogadas e ele tem que dizer se recebeu, se está cumprindo, se entendeu, se vai cumprir. Então o operador — no caso, a empresa TAM —, ela tem condições de dizer que dia que ela recebeu, quando ela confirmou que recebeu e como ela divulgou a nota para suas tripulações, porque as tripulações passam freqüentemente por reciclagens, simulador, uma série de coisas, para que sejam mantidos em dia os procedimentos. E procedimentos importantes têm um método de você divulgar para todos os tripulantes. Acho que o método mais simples hoje é o que todos nós usamos, de mandar através de *e-mail* e pedir uma confirmação se a pessoa recebeu. Temos vários métodos para confirmar que tal pessoa leu aquilo que a gente quer que tenha sido lido. Então, a empresa, aproveitando, Deputado Ivan Valente, a pergunta do senhor, tem condições de responder número da nota, que dia enviou, o que ela dizia e o que ela corrigia.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Isso a anterior, não é?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. A anterior tem, com certeza, porque, se o fabricante não mandou para ela, ele vai ter que assumir a responsabilidade de não ter mandado para ela. Mas é pouco provável que ele não tenha mandado, ele deve ter mandado. E a nota técnica diz exatamente isso, Deputado: faça o que eu já falei para você fazer, para o tripulante, para o operador, faça o que eu já falei. Alerto, lembro que eu já dei uma informação que era para você usar as manetes assim. Então, a nota não é uma surpresa, ela não traz dado novo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Mas a origem dela é a investigação do acidente.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não deste acidente. Bem, não posso me comprometer...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A origem da nota técnica é da equipe da Airbus que está investigando o acidente.



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não sei dizer, Deputado, porque, a princípio, para sair qualquer informação dos componentes da comissão para ser utilizada pelo fabricante, pelo operador, tem que sair por norma internacional, compartilhada por todos esses membros, que toda informação só sai através do presidente. Eu não posso garantir que o representante da Airbus não tenha tomado nenhuma providência, mesmo contrariando uma regulamentação, mas confesso também que, se ele fez isso, não foi prejudicial, porque está trazendo maior segurança ao sistema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Obrigado, Deputado Efraim. Eu indago ao Relator...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Já completou os 10 minutos?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Já passou, Deputado. Indago ao Relator, Deputado Marco Maia, se tem mais algum questionamento a fazer, porque eu vou dar o tempo final para o Brigadeiro Kersul terminar de responder às perguntas que porventura não tenham sido respondidas.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - É para eu responder?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Relator primeiro vai...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou fazer perguntas para...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Se ele tem alguma pergunta. Aí, V.Exa. aproveita o...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vi que V.Exa. estava recebendo informações aí...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Para providenciar uma das respostas a perguntas que foram feitas aqui.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Há perguntas que não foram respondidas.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Os últimos questionamentos que eu queria lhe fazer. Achei que algum Deputado ia fazê-los e não os fez, então, eu quero aproveitar a oportunidade, até pelo fato de que V.Exa. é um oficial de alta graduação da Aeronáutica e certamente está bem informado sobre as principais ocorrências no sistema de tráfego aéreo brasileiro. Quero aproveitar a sua presença para rapidamente tratarmos de outro tema, especificamente sobre os problemas que



houve no CINDACTA IV no sábado passado. V.Exa. poderia nos relatar o que aconteceu e quais as causas daquela ocorrência? A Aeronáutica trabalha efetivamente com a hipótese de ter havido uma sabotagem? Essa ocorrência colocou o sistema de tráfego aéreo em perigo na região do CINDACTA IV? Ou houve algum risco de colisão entre aeronaves, como foi declarado por um controlador de vôo? E, por último, para V.Exa., quais as conseqüências dessa ocorrência para a imagem do Brasil ante os organismos internacionais dos quais o Brasil é signatário?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro Kersul, o senhor tem agora, livremente, para responder a essas perguntas do Relator e outras que porventura tenham sido feitas e que V.Sa. não tenha respondido... Lembrando que esta Comissão aprovou hoje requerimento para efetuar uma diligência no CINDACTA IV. À vontade, Brigadeiro, inicialmente por 10 minutos. Se for necessária mais alguma extensão, a gente concederá, mas acho que 10 minutos deve ser o suficiente.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Marco Maia, eu agradeço a referência a ser bem informado, mas eu não sei se eu sou tão bem informado quanto o senhor deixou entender. Mas, para não deixar sem repostas, como nunca deixei, creio que a ida ao CINDACTA IV poderá esclarecer bastante. Mas, na parte de controle de tráfego aéreo, são feitos vários sistemas que se sobrepõem, de maneira a que, sempre que ocorra algum problema com um, outro providencie, por exemplo, nesse caso que estamos falando, a energia elétrica. Então, em condições normais, a energia é fornecida pelo provedor local, no caso de Brasília, por exemplo, a CEB. Então, a energia chega ali na potência necessária, passa por retificadores e vai para os equipamentos. Para fazer frente à falta de energia elétrica do provedor, no caso do CINDACTA IV, existe um gerador, gerador número 1. No caso de falha na energia elétrica comercial, entra o gerador 1. Demos muito azar, deu pane no gerador 1, imediatamente entra o gerador 2. Estamos com muito azar esta noite, os 2 pararam, entra um conjunto de baterias, que manteve o sistema por 58 minutos. Então, se com todos esses controles ainda tivemos uma ocorrência, com certeza ela não foi causada por todos esses mecanismos, porque nós tínhamos aqui quantas possibilidades? Saiu a energia comercial, a energia comercial estava perfeita, não



tínhamos problema de energia comercial naquele momento. Não foi esse o fato. Então, tinha energia comercial normal. Mas, suponhamos, a energia caiu, entrou o gerador 1, e entra automaticamente, o gerador 1 deu azar, houve um vazamento, ele engripou e parou, entra o gerador 2, estamos com muito azar esta noite, entram as baterias que mantêm o sistema, aquela parte essencial, no caso, manteve por 58 minutos. Então, se todos esses sistemas de segurança não foram suficientes, nós temos que levantar como que se chegou a uma falha com tudo isso aqui vencido. Então, agora sim, para isso foi aberta uma sindicância, e ela vai levantar. Eu, como investigador, não eliminaria nenhuma hipótese, porque é característica do investigador, tem que estar aberto, porque senão, se ele se concentra numa única hipótese, vamos supor que eu me concentre, no caso do acidente, na pista de pouso, tudo eu vou fazer para justificar aquela hipótese. Então, o investigador deve estar com a mente aberta para todas as hipóteses. Eu manteria a hipótese de imprudência, falta de preparo, sabotagem ou um erro simples que qualquer ser humano é capaz de cometer. Então, mantenho abertas todas as oportunidades, dando ao réu o direito que é previsto por legislação, que é inocente até que se prove o contrário. Não estou dizendo que é o caso, que o homem é réu, porque ele não está em julgamento. É só uma comparação. Então, o mantenedor, eu tenho que acreditar, até porque ele veste a mesma farda que eu, que ele não fez sabotagem. Eu espero isso dele, mas eu não descarto essa hipótese.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O senhor pode continuar a responder às outras perguntas que ficaram, livremente, para concluir qualquer coisa que o senhor entender que seja aplicável.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brigadeiro, o senhor me permita, se for possível...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu ainda estou na lista, viu?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Deputado Vic, eu prefiro que o tempo dele seja usado para acabar de dar as respostas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só uma informação. Eu dei entrada em requerimento para a vinda do sargento Lenomar Batista Neves e quero agradecer a presteza da Aeronáutica, que forneceu o nome do sargento sem fazer nenhum tipo de prejulgamento, para que ele venha esclarecer aqui.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Não, sem dúvida, está certo, isso aí é ótimo. Pode continuar, Brigadeiro.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu queria acabar as respostas às perguntas do Relator porque faltou aqui. Houve perigo de colisão? Não houve perigo de colisão, porque as aeronaves foram... Inclusive nós tivemos que admitir que as aeronaves teriam que retornar ou prosseguir para uma outra localidade que não prosseguir no vôo sem controle. Porque, a gente tem dito sempre, para fazer controle não necessariamente tem que haver visualização, mas comunicação é imprescindível. Quando nós perdemos as baterias, depois de 58 minutos, que caiu tudo, aí sim, voltem, porque, se vierem, não teremos como controlá-los. Então, não houve risco porque elas foram direcionadas a voltar para os seus destinos. Então, não chegaram a entrar num ambiente que estaria prejudicado. Logicamente, a imagem do nosso País deve estar bastante prejudicada, como é prejudicada em vários outros aspectos. Então, por acaso, eu tive oportunidade de passar um período da minha vida no exterior e eu nunca ouvi falar do Brasil, nem música brasileira tinha, e quando tinha alguma notícia, era depreciativa. Então, infelizmente é mais uma coisa que, se quiserem, utilizarão, sim, para diminuir a imagem deste País, mas depende de cada um de nós melhorar a imagem deste País. E eu creio que é o papel dos Deputados, dos militares e de toda a população. A imagem é a que nós transmitimos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Aliás, depois do acidente envolvendo o avião da TAM, agora, quando nós estivemos lá nos Estados Unidos, nós recebemos a informação, lá, de pessoas que leram e que ouviram na televisão, que os pilotos do Legacy foram ao jornal e à imprensa dar declarações de que o acidente confirmava as teorias deles de que o espaço aéreo brasileiro é que ocasionou aquele acidente envolvendo o avião da Gol. Eu fiquei inclusive chocado com a cara-de-pau dos pilotos de irem à imprensa, de irem à televisão darem declarações dessa natureza em relação ao espaço aéreo brasileiro, para tentar justificar os erros que eles cometeram durante aquele vôo. Mas, só para exemplificar, o que acaba acontecendo fora das nossas fronteiras em função das notícias trágicas e questões que são veiculadas pela imprensa nacional.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, pode continuar com as respostas que o senhor entender que ainda...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Uma informação importante, acho que foi a pergunta do Deputado Efraim, sobre divulgação daquela nota. Eu recebi a informação aqui de que a nota foi liberada em coordenação com o coronel Camargo, nos Estados Unidos. É o Presidente da comissão. Então, recebi essa informação agora, eu não tinha essa informação. Sobre o prédio, a informação que eu tenho: ele foi liberado para uso não-residencial e ele não constitui obstáculo à aproximação da pista 17 direita, e esse parecer foi dado pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, que é um órgão ligado ao DCEA e ao Comando da Aeronáutica. Para não deixar o Deputado sem respostas também, o senhor perguntou sobre solução cirúrgica, numa das suas perguntas, que seria quando nós fizemos aquela reunião em 28 de dezembro. Sim. A solução cirúrgica, na nossa visão, era a reforma total da pista, porque o problema dela era de caimento, e só tinha uma solução: reformá-la totalmente. Quando isso foi feito pela INFRAERO, nós, como eu disse antes, até ficamos felizes, porque atingimos, achávamos que tínhamos atingido nosso objetivo, o que veio infelizmente a provar que nós estávamos errados, nós não chegamos, não conseguimos evitar o acidente que nós havíamos previsto, por razão de lâmina d'água. Eu não estou dizendo que foi esta a razão do acidente da TAM, mas houve um acidente naquela pista, que a gente fez o que achava que era possível para evitá-lo. E uma coisa que eu chamo atenção e disse antes sobre a pista, quando a gente começa a direcionar demais o raciocínio para um determinado ponto — e eu poderia dizer vários desses: pista, avião, piloto, meteorologia —, a gente pode ser influenciado a colocar muito peso num determinado fator contribuinte. Então, eu lembro: a pista pode ter contribuído? Pode, mas não convém que a gente se concentre demais neste fator. E sim considerá-lo, como a gente faz, sem peso, sem gradação de importância. Todos eles para gente têm a sua, podem ter a sua influência, por isso que a gente não fala esse foi mais importante ou teve mais influência.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Depois da liberação, Brigadeiro, vocês fizeram uma inspeção? O CENIPA fez?



O SR. JORGE KERSUL FILHO - Não, senhor. O CENIPA não fez nenhuma verificação após a reforma da pista, porque não é função do CENIPA fazer isso. Isso está previsto em legislação pertencente a outro órgão.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Só uma última pergunta, Presidente, para finalizar. Eu recebi agora uma informação que uma emissora de TV, grande, relatou, de fontes dos Estados Unidos, que os técnicos americanos que estão analisando as caixas-pretas estariam pedindo outras informações e bem mais tempo para analisar a questão da caixa-preta. O senhor tem essa informação da Aeronáutica agora? Está sendo divulgado agora pela *Globo News*.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Desculpa, Deputado, que...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Técnicos americanos que estão analisando as caixas-pretas estariam pedindo informações adicionais aqui e também precisariam de mais tempo para analisar os dados da caixa-preta. O senhor tem essa informação neste momento?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado, eu desconheço totalmente essa informação. Hoje de manhã, vim direto para o Comando da Aeronáutica e aguardei o horário para vir para cá. Desconheço qualquer informação desse tipo. Não recebi nenhuma ligação relacionada a maiores investigações ou mais tempo lá. A programação que eu conheço, e que tenho dito desde o início, é: eles decolam hoje, quinta-feira, à noite.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Hoje?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. A informação que eu tenho. Os nossos militares que estão lá decolam hoje para o Brasil trazendo tanto as caixas quanto os dados. Desconheço essa informação. Não tenho condições de nem confirmá-la nem retificá-la.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Brigadeiro, mas, claro que é do seu conhecimento também, porque é um padrão, e o Deputado Marco Maia e nós estávamos lá, na programação, é lógico isso, havia uma última reunião de avaliação hoje e, se surgisse uma nova variável e a necessidade de se encontrar um novo parâmetro, eles avaliariam a possibilidade de permanecer mais tempo. Se a informação corresponde ou não, pode ser o que tenha acontecido. Mas estava dentro, inclusive, da programação da própria comissão fazer uma última avaliação



entre os técnicos brasileiros, franceses e alemães. Se porventura for isso, estava até previsto pelo coronel Fernando Camargo nesse sentido, essa possibilidade de variável. Ele quer retornar ao Brasil com todos os dados, completamente, os que ele entende, claro, interessantes, porque são muitos, para que possa retornar ao Brasil sem ter a necessidade de ter que voltar aos laboratórios do NTSB, o que geraria um atraso nas investigações. Acredito que essa informação é compartilhada com V.Sa.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - O Deputado Marco Maia lembra que pode ser também problema do caos aéreo, que eles não estejam conseguindo retornar.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas aí não é o caos aéreo no Brasil, é caos aéreo nos Estados Unidos, porque lá o *overbooking* tem andado solto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, para o senhor complementar, alguma resposta que o senhor entenda que não foi feita ainda até agora.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado Efraim, lhe agradeço muito, porque...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sobre o piloto da Pantanal, se o senhor puder responder se ele foi ouvido pelo CENIPA.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Agradeço-lhe muito porque eu mesmo me esqueci. Eu disse aqui no início da nossa conversa que a equipe ia ter uma reunião ainda hoje e, se necessário, poderia realmente estender. A programação é essa. E realmente o Camargo me falou ontem: *"Ainda faremos uma reunião hoje de manhã no NTSB. Se aqueles 60 parâmetros forem considerados ainda insuficientes, poderemos pedir mais parâmetros a serem retirados"*. Eu lhe agradeço muito porque, talvez pelo cansaço, eu tinha esquecido que eu mesmo já tinha falado que eles tinham uma última reunião. Obrigado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - A nossa intenção é colaborar, porque a Aeronáutica tem feito um excelente trabalho lá nos Estados Unidos, como pudemos perceber.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Muito obrigado, Deputado. Aproveito a oportunidade para dizer que não houve intenção de nossa parte. Acho que foi um ruído de comunicação, como às vezes a gente fala uma coisa e o ouvinte interpreta



outra. Então, me desculpe se houve da nossa parte qualquer entrevero ou mal-entendido.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Agradeço, Brigadeiro. Conforme o Deputado Vic mesmo falou, com esse pedido de desculpas e o esclarecimento de que não foi um desacreditado, mas apenas dizer que naquele momento, naquela avaliação, a Aeronáutica iria se resguardar, para mim, dou o assunto por encerrado.

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Brigadeiro, o senhor tem mais alguma resposta ainda?

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sobre o depoimento do piloto da Pantanal, se ele...

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Sim, senhor. Eles fizeram o primeiro depoimento dia 17, se não me falha a memória, e hoje... Dezenove? Dia 19, eles fizeram o primeiro depoimento, até porque dia 17 foi o dia do acidente. Sim, dia 19, eles fizeram o primeiro depoimento. E hoje, às 10h, eles estavam prestando outro depoimento, o comandante, o co-piloto e 2 membros da tripulação.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E desse primeiro depoimento tem alguma coisa importante que o senhor esteja sabendo?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Deputado, eu não tenho, porque não tive acesso a esses depoimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Algo mais para esclarecer, Brigadeiro?

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Presidente, ele tocou no tema da Polícia Federal. O Deputado Marco Maia e eu, quando falamos sobre a questão da nova legislação que se pode até propor, a questão da precedência e da confidencialidade da investigação... Pode-se dizer que há ruído entre as 2 investigações? Isso atrapalha a investigação da Aeronáutica?

O SR. JORGE KERSUL FILHO - Eu não diria que há ruído, porque ambos são Poder Público. Então, nós devemos evitar ao máximo possível qualquer tipo de ruído entre nós e alguma divergência. O que há, sim, é que nós defendemos uma filosofia, defendemos toda uma história e defendemos a segurança de vôo. Mas entendemos que a Polícia Federal também tem que cumprir o papel dela. O que a



gente pede sempre é que as investigações sejam independentes. Nós não vamos estar com eles e eles não estarão com a gente. De maneira que ela fosse independente e legal. Como o Deputado Ivan Valente mesmo perguntou, os pilotos já prestaram esclarecimentos para os investigadores? Sim. Voluntariamente. Porque o piloto não é obrigado a falar com o CENIPA, nem com a comissão. Aí o piloto falou voluntariamente com a comissão e a Polícia Federal chega: *“Eu quero o depoimento desse piloto”*. Ou seja, não me parece justo, porque ele pode estar produzindo provas contra ele mesmo. E a nossa legislação, que está acima tanto do CENIPA quanto de qualquer outro órgão, a lei está acima de todos nós, prevê que ninguém deve produzir provas contra si mesmo. Então, ninguém precisa produzir provas contra si mesmo. Inclusive, dá o direito da pessoa em julgamento mentir. Então, eu não acho isso um procedimento que vá trazer bons frutos, quando a gente cede uma informação dada voluntariamente a um outro órgão que não tem a mesma finalidade que o CENIPA.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Eduardo Cunha) - Lembrando aos Srs. Parlamentares e aos senhores e senhoras presentes que o depoimento do Brigadeiro Kersul continuará no momento que esta Comissão remarcar, podendo até ser, conforme a proposição dele mesmo, numa reunião secreta ou, de outra forma, se a Comissão assim o entender, sem necessidade de novo requerimento, já que sua convocação permanecerá.

Agradeço a presença do Brigadeiro, dos Srs. e Sras. Parlamentares, dos senhores e senhoras aqui presentes. Esta Comissão retorna terça-feira, às 9h, para oitiva do Presidente da Pantanal, do Superintendente da INFRAERO e do Presidente da INFRAERO. Durante o dia de terça-feira, 31 de julho, a partir das 9 da manhã.

Muito obrigado.

Está encerrada a reunião.