



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: 0690/07	DATA: 29/5/2007
INÍCIO: 9h27min	TÉRMINO: 13h38min	DURAÇÃO: 4h11min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 4h10min	PÁGINAS: 114	QUARTOS: 50

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Chefe da Seção de Instrução do Centro de Controle de Área — ACC de Brasília.

SUMÁRIO: Tomada de depoimento.

OBSERVAÇÕES

Há expressões ininteligíveis.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Declaro aberta a 10ª reunião ordinária da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise de tráfego aéreo brasileiro desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006 envolvendo um Boeing 737-800 da Gol, vôo 1907, e um jato Legacy da American ExcelAire, com mais de 1 centena de vítimas.

Ata.

Encontram-se sobre as bancadas cópias das atas da 8ª e 9ª reuniões.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, questão de ordem.

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

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS ARAÚJO - Sr. Presidente, haja vista que as atas, como V.Exa. mesmo disse, encontram-se sobre as bancadas, vamos ganhar tempo, pedir a dispensa da leitura das atas e ouvir as pessoas. Se houver alguma coisa em discrepância, nós falaremos.

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

Dispensada a leitura das atas, a pedido do nobre Deputado José Carlos Araújo.

Em discussão as atas.

Não havendo quem queira discuti-las, em votação.

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

(Pausa.)

Aprovadas.

Ordem do Dia.

Esta reunião ordinária foi convocada para a tomada de depoimento do Tenente Antonio Robson Cordeiro de Carvalho, Chefe de Seção de Instrução do Centro de Controle de Área — ACC de Brasília.

Convido o Tenente Antonio Robson Cordeiro de Carvalho a tomar assento à mesa.



Antes de passar a palavra ao depoente, peço a atenção dos senhores presentes para os procedimentos que vamos adotar, que será o mesmo da última reunião.

O autor do primeiro requerimento terá o prazo de 15 minutos, incluindo aí as respostas do depoente, e os demais terão o prazo de 10 minutos, pela ordem de inscrição.

Sendo assim, o tempo concedido ao depoente será de 20 minutos. Faço aqui a observação de que nós temos sido bastante flexíveis e tolerantes com esse tempo. Se houver necessidade, poderá exceder esse prazo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sr. Presidente, qual é o primeiro autor do requerimento? Qual Deputado?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Os autores do primeiro requerimento são os Deputados Ivan Valente e Luciana Genro.

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

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

Sendo assim, e para atender às formalidades legais, foi firmado pelo depoente termo de compromisso que integra o formulário de qualificação, de cujo teor faço leitura.

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

Com a palavra, então, o Tenente Antonio Robson Cordeiro de Carvalho, pelo prazo de 20 minutos. Observo, mais uma vez, a elasticidade do tempo, se lhe convier.

Com a palavra.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIRO DE CARVALHO - Senhores e senhoras, muito bom dia. Meu nome é Antonio Robson Cordeiro de Carvalho. Sou Primeiro-Tenente Especialista em Aeronáutica. Estou na Aeronáutica, no Comando da Força Aérea, desde 1978. Estou a 2 anos da minha aposentadoria. Fui praça, fui sargento, formado em 1980. Sou controlador de tráfego aéreo. Trabalhei no Controle de Tráfego Aéreo de Uberaba — controle, não radar. Em 1988, fui para o Controle de Tráfego de Recife. Trabalhei lá também por 8 anos. Após 1996, eu vim para o Controle de Tráfego Aéreo de Anápolis, Goiás, onde trabalhei até 2002, quando



prestei o concurso para oficiais da Força Aérea Brasileira. Saí formado em 2003. A partir de então, estou no CINDACTA, até hoje. Minha função no CINDACTA é cuidar da instrução dos controladores de tráfego aéreo. Após saírem da escola de especialistas, eles, chegando ao CINDACTA I, ficam sob a responsabilidade da Seção de Instrução, da qual sou chefe, por cerca de 1 ano, fazendo cursos, treinamento, até que são dados por aprovados, avaliados, e vão cumprir uma escala operacional e guarnecer uma posição operacional, radar. Então, minha origem. Sou carioca, Rio de Janeiro, São João de Meriti. Meu pai morreu eu tinha 15 anos. Fui para a escola. Somos 7 irmãos. A partir da entrada na Força Aérea Brasileira, tive a oportunidade de evoluir bastante. Considero assim. Fiz 2 cursos superiores, tenho curso de inglês completo. Falo, graças a Deus, leio e compreendo bem a língua inglesa. E acho que faço o meu trabalho ali no CINDACTA I colaborando aí com o tráfego aéreo brasileiro. Era só isso o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Uma apresentação...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Quem dera se todos fossem assim, né, Presidente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, pela ordem. Eu queria só lhe fazer uma pergunta. A mudança do depoente... O senhor me passou uma relação, um nome, um outro nome para hoje. O senhor podia só dar essa explicação? Eu ia perguntar aí no seu ouvido, mas o senhor estava tão ocupado... Eu só queria saber por que que mudou.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Houve um equívoco nosso aqui. Na verdade, o controlador do dia, não havia sido aprovado nenhum requerimento o convocando. O requerimento inclusive era de autoria de V.Exa., mas só havia sido aprovada a primeira parte do requerimento, que era de informações, da relação dos controladores. Não tinha sido aprovada a parte da convocação. Então, por isso, como tinha sido convocado...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nós vamos aprovar isso amanhã só, então?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Provavelmente, porque hoje nós vamos fazer a pauta, quer dizer, vamos colocar em pauta, para amanhã a gente votar ou não.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em virtude de não vir o depoente da tarde, o senhor não poderia antecipar essa reunião e fazer uma extraordinária hoje, para a gente correr um pouquinho mais, já que nós não tínhamos nada para fazer hoje? Se o Relator assim permitir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Da minha parte, tudo bem. Tudo o que estiverem todos concordando. Acho que sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Acho que se nós pudéssemos, já que nós não temos nada para fazer à tarde... Nada não, né, para não dizerem amanhã que nós não temos nada. Nós não temos nada para fazer na Comissão. Para depois não sair amanhã...

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Pela ordem, Sr. Presidente. Não estou tendo nem o conhecimento de que o depoente está vindo.

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

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Nós não temos o conhecimento de que o depoente está vindo. V.Exa. ainda não comunicou oficialmente.

A SRA. DEPUTADA SOLANGE AMARAL - O Deputado Vic está muito bem informado, Deputado Carlos William. Nós não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O que ocorreu foi o seguinte. Nós convocamos, na quinta ou sexta-feira, na quinta-feira, para depor hoje, a partir das 13h, o Presidente da EMBRAER, e ele mandou um comunicado aqui, na sexta-feira, que só me chegou às mãos ontem pela manhã, segunda-feira, dizendo que, devido a compromissos internacionais, ele não poderia vir prestar o depoimento aqui, conforme convocado por esta CPI. Sugeriu, então, o nome de um piloto profissional, formado em Engenharia, Sérgio Mauro, aeronauta há mais de 30 anos, que o representaria nesta Comissão. Então eu ouvi os autores dos requerimentos, que são o nobre Deputado Dr. Ubiali, o nobre Deputado Eduardo Cunha e o nobre Relator, Marco Maia. Todos acharam que não seria apropriado, que não deveríamos aceitar essa substituição, então aguardar, para mantermos um contato novamente com o Presidente da EMBRAER, para a vinda dele a esta CPI. Foi essa a decisão tomada. Por isso a pauta de hoje à tarde ficou vazia. Eu tentei colocar uma outra pessoa no lugar. Há um requerimento aprovado aqui, até de autoria do nobre Deputado Eduardo Cunha, de um especialista em vôo. Achei que



poderia ser interessante para nós, para preencher esse vazio, ouvir um especialista em vôo. Mas ele estava no Rio de Janeiro, com problema de saúde na família, e disse que esta semana não poderia vir, só na outra semana. Então aí não teve jeito, porque isso tudo foi ontem. Então ontem, para decidir para a pessoa vir hoje, realmente ficaria difícil. Aí teve que ficar vago.

Nobre Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, 2 coisas rápidas. A primeira é com relação a esse ponto da EMBRAER. Obviamente eu não concordei, até porque quem viria não foi convocado para depor. É preciso que ele comprove o que está dizendo, que tem uma viagem para o exterior. Que se solicite uma comprovação, para manter o respeito à Comissão. É claro que ele pode ter tido algum compromisso no exterior, e longe da gente querer atrapalhar o andamento de uma empresa importante como a EMBRAER, mas nós gostaríamos que ele comprovasse isso, para que pudesse ficar claro.

Com relação à sugestão do Deputado Vic, apesar de eu não ser contrário a qualquer votação de requerimento hoje, nós temos um problema formal: nós temos que publicar a pauta para a votação de qualquer requerimento. Então, se V.Exa. fizer uma reunião e quiser transformá-la depois em reunião deliberativa, cada requerimento terá que ser votado com se extrapauta fosse, com votação nominal para a inclusão, porque não tem pauta publicada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Vamos fazer assim... *(inaudível)*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Não, eu não estou contra nem a favor, estou apenas dizendo como deveria ser, para que a gente não caia no erro formal das coisas feitas equivocadamente. Então acho melhor, de bom alvitre — a gente aprovaria muito mais rápido, não mudaria nada, porque amanhã não vai ter depoimento mesmo —, fazermos uma pauta consensual e amanhã aprovarmos rapidamente. Não mudaria nada. Essa é só uma sugestão, para evitar uma sessão...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. E eu gostaria de sugerir à Comissão para hoje à tarde, nesse caso aí, que era como eu tinha entendido a sugestão do nobre Deputado Vic Pires, a gente fazer uma reunião interna, inclusive para a gente definir a pauta da manhã e definir as pessoas que nós já convocaríamos para a semana seguinte e, se possível, até para a semana



subseqüente. Porque nós estamos fazendo as convocações muito em cima, e, como esta de agora, que não tinha havido problema, mas houve, ficou difícil de substituir por outra pessoa. Se nós convocássemos com maior antecedência, nós teríamos mais poder de acomodação.

Nobre Deputado Gabeira com a palavra.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, eu só quis apenas ajudar, porque, na última sessão, eu estava aí com o senhor, o senhor até estava com um problema nos olhos e eu trouxe um colírio para o senhor, e eu acabei tendo acesso aos depoimentos de hoje, da manhã e da tarde. Por isso é que me estranhou a falta do depoente da segunda-feira. Espero que o senhor já esteja bem, já tenha se recuperado dos olhos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Acho que nessa reunião que nós estamos prevendo por haver uma brecha talvez fosse interessante também abrir uma rodada nela para a gente avaliar o trabalho da Comissão: onde estamos, para onde vamos, o que já conseguimos.

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

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu tenho visto alguns editoriais inclusive elogiando parte do trabalho da Comissão, porque ela já revelou uma série de coisas que de outra forma não seriam reveladas. E eu estou esperando também aquela chance de nós podermos criar um esquema de pressão sobre as empresas. Ontem, por exemplo, meu avião atrasou uma hora, e atrasou uma hora numa circunstância que é comum, mas devia ser evitada: com os passageiros dentro do avião.

Seria interessante a gente voltar também àquela questão dos atrasos e do acompanhamento, porque não está tudo resolvido, eles continuam com alguns equívocos no tratamento dos passageiros. Por exemplo, se o avião vai atrasar, não é necessário que os passageiros fiquem dentro do avião. É evidente, não é? Então isso tudo são coisas que a gente tem que fazer ainda. Eu estou esperando a chance.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Marco Maia.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Para tentar contribuir aqui rapidamente, Sr. Presidente, nós havíamos pensado a semana, Deputado Fernando Gabeira, junto com o Presidente, dividida em 3 etapas. Uma que é a votação dos requerimentos. Nós precisamos votar alguns requerimentos importantes para a continuação dos trabalho. Uma segunda etapa que era essa etapa das oitivas, que são também importantes, e aí nós tivemos esse problema pontual, que é a interpretação da votação daquele requerimento apresentado pelo Deputado Vic Pires, que nós acabamos retirando a convocação dos controladores que estavam lá sentados na frente do console no dia do acidente com o avião. Nós precisaríamos de forma formal fazer a votação e a aprovação desses requerimentos. Portanto as oitivas, e, na sexta-feira, a nossa intenção é fazer uma comissão especial aqui, com aquela proposta de nós... Já estamos recebendo várias contribuições dos cidadãos, através da Ouvidoria Cidadã da CPI. Estão sendo compilados esses dados e essas contribuições. Os Deputados receberiam. A nossa intenção é já fazer a entrega disso na quinta-feira, de forma antecipada, e, na sexta-feira pela manhã, nós faríamos aqui uma sessão especial da CPI, para discutir e debater essas sugestões — sexta agora. Por que que nós estamos fazendo na sexta-feira e não na terça, quarta ou quinta? Para que esse debate não impedisse as oitivas e o trabalho da CPI, que precisa andar. Precisamos agilizar inclusive as nossas oitivas aqui, para poder já passar... Nós estamos encerrando essa fase do avião, do acidente com o avião da Gol, e nós temos que entrar no tema da crise propriamente dita, embora vários elementos já estejam se cruzando no debate que nós temos realizado. E nós temos o tema da infra-estrutura aeroportuária, nós temos o tema dos marcos regulatórios, enfim, e outras questões que nós queremos iniciar já, imediatamente, nos trabalhos da CPI.

Então sexta-feira nós faríamos, pela parte da manhã, essa sessão especial, onde nós discutiríamos e debateríamos as propostas e sugestões, para serem imediatamente entregues à ANAC, que tratam sobre esse tema dos aeroportos, de como atender melhor o cidadão e a população dos aeroportos.

O Deputado Fernando Gabeira tem toda a razão. Apesar de nós não termos uma crise sendo divulgada nos veículos de comunicação — não temos aquela situação que nós vivemos em outros momentos —, no meio continua a crise, nós



continuamos tendo vôos atrasados, continuamos não tendo informação, continuamos ficando horas e horas nos aeroportos, sem as informações, continuam os congestionamentos nos aeroportos de Congonhas e de Brasília. Quer dizer, todos nós temos sido submetidos, em alguma medida, todos os dias, a atraso de vôos e a situações como essa nos aeroportos, principalmente sem informações, sem as devidas informações sobre o que efetivamente está acontecendo.

Então, pela prioridade e pela importância é que nós resolvemos já marcar para esta sexta-feira, de forma especial. É claro que isso vai exigir aqui o esforço redobrado dos Srs. e Sras. Parlamentares para aqui estarem, mas, pela importância, eu acho que vale a pena nós fazermos uma discussão e um debate acerca dessa matéria.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, o senhor me permite uma informação? Estão mantidos na quinta-feira os depoimentos que estavam marcados, não é?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Estão mantidos.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Infelizmente, eu tinha já 2 compromissos em São Paulo. Mas vou mandar minhas contribuições pela Internet, por *e-mail*.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Está o.k. Com relação aos depoimentos, se o Sr. Presidente me permite, eu acho que está correto aqui o Presidente, quando consultou todos os Relatores, de nós não abrimos precedentes. A gente sabe que a EMBRAER está aqui através da sua Diretoria de Relações Funcionais. Um técnico especializado na área também veio aqui para se colocar à disposição da CPI para prestar os esclarecimentos necessários. Mas eu acho que está correto não abrir o precedente aqui. Quando nós aprovamos os requerimentos, os requerimentos são para ser encaminhados, e as pessoas que são convocados para aqui estarem têm que vir até a CPI. Então eu acho correto, Sr. Presidente, nós não abrimos nenhum precedente nesta matéria, mesmo que nós venhamos a não ter um depoimento no dia que nós havíamos determinado. Nós também não vamos aqui fazer nenhuma questão de forma a constranger as pessoas e obrigá-las a vir até a CPI. Nós estamos negociando inclusive essa coisa das datas, tentando acertar melhor os momentos, porque sabemos que essas são empresas que têm agendas já



predeterminadas. Mas nós também não vamos abrir precedentes de que não venham aqui as pessoas que estão sendo convocadas a estarem nesta CPI. Acho que esse é um método, uma posição correta que esta CPI toma, que esta Comissão toma, de não permitir que haja precedentes em relação às convocações das pessoas que são convocadas para estarem aqui na CPI, mesmo que isso signifique que nós tenhamos que readequar a nossa agenda em algum momento aqui, para poder garantir a presença dessas pessoas na Comissão.

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

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

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Primeiro, não sei se o Tenente Robson entendeu. Não sei se o chamo de Carvalho, de Antonio... Porque falar o nome completo fica...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Robson Carvalho.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Porque o seu nome está com "R" apenas, abreviado. Se ele entendeu... Mas, mesmo que ele tenha entendido, seria importante que ele falasse um pouco do trabalho dele, do que que ele faz, da sua função etc. Porque o tempo de interrogatório é tão pequeno para o Deputado, que, se ele começar a falar disso durante o interrogatório, nós vamos ter uma perda de tempo nesse sentido. Então, se ele não quiser, é direito dele, mas, se ele entender... Porque ele apenas se apresentou, ele não falou do trabalho propriamente e que implicação isso pode ter no tráfego aéreo.

Em segundo lugar, sugerir ao nobre Relator que, em vez de sexta-feira, nós otimizássemos o tempo para hoje à tarde, que nós temos, ou talvez à tarde e à noite, ou até mesmo amanhã, havendo consenso, para a aprovação das matérias. Sobraria tempo para nós amanhã, para fazermos o trabalho que faríamos na sexta-feira, porque sermos pegos de surpresa... Todos temos agenda muito apertada em todos os... Quer dizer, se precisar, ficamos, mas vai ser um sacrifício muito maior, se poderia ser diferente.



Em terceiro lugar, eu quero me somar ao Deputado Cunha, Eduardo Cunha: que a CPI tivesse um documento do Presidente da EMBRAER justificando formalmente, via documento, a justificativa que ele faz.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Então, pelas manifestações, nós faríamos hoje uma reunião à tarde, interna, só entre os membros da CPI, para que nós pudéssemos discutir o andamento da CPI, pudéssemos discutir a inclusão de requerimentos para a pauta da manhã e pudéssemos discutir com todos a convocação dos próximos depoentes. Acho que o correto seria às 2 horas, se V.Exas. estiverem de acordo. Acho que estaria razoável. Aqui, nesta sala.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - Sr. Presidente, acho que não precisaria ser no plenário, poderia ser na sala de reunião da CPI. É uma reunião para a gente poder debater, não precisa ter formalismo de microfone, gravação, enfim.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só que a sala da CPI é inadequada, não tem espaço.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Acho que o melhor seria nós fazermos aqui. Fechamos as portas e ficamos só nós.

O SR. DEPUTADO WOLNEY QUEIROZ - Tem a sala da Secretaria-Geral da Mesa, Presidente, que é perto do plenário e de fácil acesso. Cabe todo o mundo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pode ser. Estou aberto a sugestões. O que eu estou achando mais fácil é a gente ficar aqui mesmo, porque já está o horário programado para nós. Nós nos reuniríamos aqui e discutiríamos internamente. O.k.? *(Pausa.)* Às 2 horas, então.

Então, com a palavra o nobre Tenente Robson Carvalho, que vai falar um pouco, por sugestão do nosso Miguel Martini, sobre o seu trabalho à frente do CINDACTA.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - V.Exa. me perdoe, eu achei por bem fazer só uma apresentação pessoal e deixar mais tempo para que os Deputados debatessem. Mas, sobre o meu trabalho no CINDACTA I, enquanto sargento sempre fui controlador de tráfego aéreo, sempre fui operacional.



Após nomeação oficial, cheguei ao CINDACTA III... cheguei ao CINDACTA I, perdão, em 2003, e fui lotado na Seção de Investigação e Prevenção de Incidentes e Acidentes, SIPACEA. Fiquei lá por 1 ano, e depois fui alçado aí a Chefe da Seção de Instrução. Bom, como Chefe da Seção de Instrução do CINDACTA I, a minha função é cuidar da preparação, do treinamento, da reciclagem dos controladores de tráfego aéreo que chegam ao CINDACTA, provindos seja da Escola de Especialistas, que é a origem de todos nós, seja de outras localidades. Então o controlador de tráfego aéreo, mesmo sendo experiente, chegando de outra localidade, ao chegar ao CINDACTA, ele é submetido a um treinamento e é habilitado a trabalhar no CINDACTA I. Essa habilitação dos controladores, ela se dá por documento, logicamente. Se dá por documento e é pautada em número de horas, número mínimo de horas. Então o controlador novo, recém-formado, ao chegar ao CINDACTA I, ele é submetido a cerca de 1 ano de treinamento antes de assumir uma posição operacional. Em termos de horas de treinamento, ele faz 40... 180 horas de treinamento prático, após ir a São José dos Campos, ao Instituto de Controle de Espaço Aéreo, onde temos um simulador gigantesco. A gente faz lá um curso de radar, cerca de 40 dias. Após voltar para o CINDACTA I e iniciar o estágio prático dele, o treinamento prático, aí sim a gente começa a contar essas horas. São 22 avaliações distribuídas aí ao longo das 180 horas. Todo esse treinamento, ele é conduzido pelos próprios instrutores, que são sargentos também, são habilitados instrutores, preparados para isso, e vão prover o treinamento aos outros colegas, sendo gerenciados por mim. Após avaliados, após aprovados pelos instrutores, os controladores são submetidos a uma decisão de um grupo que chamamos de Conselho Operacional, que vai avaliar o que foi feito durante a instrução dele, qual é o posicionamento a respeito daquele controlador, daquele aluno. E aí, estando todo mundo de acordo, o controlador é habilitado e passa a exercer uma função, agora responsável pela posição operacional, ainda que acompanhado sempre por um controlador mais experiente, até que ele consiga caminhar sozinho e cumprir a função dele. Então a minha função, basicamente, é esta, dentre outras: oficial de dia, chefe de sala, assessorar o coronel, assessorar o chefe do Centro Operacional Militar e outras coisas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Muito bem. Então, vamos passar às perguntas.

Com a palavra, então, o nosso nobre Relator, Deputado Marco Maia, pelo tempo que julgar necessário.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Obrigado, Sr. Presidente.

Tenente Robson Carvalho, nós aprovamos aqui o requerimento para a sua convocação, para a convocação de V.Sa. para esta CPI, para prestar depoimento, porque, segundo informações que nós colhemos aqui durante o processo de investigação da CPI, o senhor estava de serviço no dia do acidente que envolveu o avião da Gol com o Legacy. Segundo informação que nós temos, inclusive da escala de trabalho daquele dia, o senhor era o chefe de equipe, naquela oportunidade, naquele dia.

Então vou lhe fazer... Eu queria primeiro que o senhor confirmasse essa afirmação. O senhor era chefe de equipe naquela oportunidade?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Afirmativo, Deputado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O que que é esse chefe de equipe? Porque, pelas atribuições que o senhor colocou aqui, o senhor não teria nada a ver com o sistema de controle do tráfego aéreo especificamente, mas o senhor era, pela escala de serviço, naquela oportunidade, chefe de equipe. Então existem tenentes, oficiais ou militares que tiram o serviço como chefe de equipe naquele determinado...? Qual era a sua função especificamente naquele dia, lá, no controle?

Estou lhe fazendo esta pergunta, e depois seguirão outras perguntas... Eu queria primeiro lhe tranquilizar — nós vamos fazer aqui uma série de perguntas — e, ao mesmo tempo, lhe dizer que as perguntas que nós iremos lhe fazer aqui serão depois contraditadas ou confirmadas com os controladores que estavam lá no momento do acidente, quando eles forem aqui também inquiridos por esta CPI. Então eu queria que o senhor fosse o mais preciso possível nas suas respostas, para que nós pudéssemos ter uma compreensão melhor sobre o que aconteceu, efetivamente, naquele dia, até porque a idéia desta CPI não é sair daqui, depois do final desta sessão, já com uma declaração bombástica sobre de quem é a responsabilidade em relação ao... Nós queremos olhar para todos os lados,



enxergar todas as posições aqui e compreender efetivamente o que aconteceu naquele dia, principalmente se existem problemas de equipamentos, ou não, se o problema foi um problema apenas de falha humana, ou se ele tem outros problemas que estavam no processo do acidente acontecendo, principalmente naquele momento.

Então eu faço essa primeira reflexão aqui primeiro para que o senhor tenha tranqüilidade em fazer as respostas, e que o faça com a certeza de que o que o senhor estiver dizendo aqui será em alguma medida contraditado ou questionado com os outros controladores que estavam lá naquele momento.

Então a primeira pergunta é esta: qual era a sua função específica no dia? Porque o senhor não estava lá dando instrução, certamente. O senhor era o chefe de equipe, por isso que o senhor foi convocado para estar aqui nesta CPI. Qual era a sua função específica no dia do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O.k. No dia 29 de setembro, a minha função na escala operacional era de chefe de equipe. O chefe de equipe, na verdade, dentro do CINDACT I... Essa função não existe em todas as unidades operacionais. No CINDACTA I existe. É um oficial especialista em tráfego aéreo, que permanece na sala de controle durante o turno determinado ali, que determina a escala de serviço, e a função dele é assessorar o comandante do CINDACT I sobre o que está acontecendo durante o turno de serviço, principalmente fora do expediente. Então a minha função normal é chefe de instrução. Nesse dia, eu, além de chefe de instrução, estava cumprindo essa escala operacional. Como chefe de equipe, o que eu faço é assessorar o comandante, colhendo informações dos supervisores regionais, que estes sim são os responsáveis operacionais ali pela posição, discutindo com eles qual é a melhor solução para um problema ou outro que esteja acontecendo e imediatamente informando ao comandante, e, caso eu não consiga resolver o problema, transferir para o comandante ou resolver o problema juntamente com eles. Essa é a função do chefe de equipe.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - A tua escala de trabalho é das 6h30min às 22h30min?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A minha escala de trabalho...



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Nesse dia foi essa?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. A minha escala de trabalho nesse dia, ela foi... era durante o expediente, de 9h às 17h, presencial: eu estava ali dentro da sala. Após as 17h eu permanecia numa posição que a gente considera de sobreaviso. Então, sobreaviso eu estou à disposição, com o celular e o telefone residencial. Caso seja acionado, caso haja algum problema, eu deverei estar presente ali num espaço de 30 minutos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. estava na sala de controle de tráfego aéreo no momento em que os controladores passaram a administrar a possibilidade de que houvesse um acidente entre as 2 aeronaves?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. No momento em que eles detectaram, passaram a ter dúvidas quanto ao paradeiro da aeronave da Gol, já era após as 17h, cerca de 17h20min. Eu já estava em casa. Assim que acionado, dei instruções ao supervisor, para que ele acionasse o Salva Aéreo, que é um serviço nosso de busca. Ele acionou. Logo a seguir, eu liguei de volta, procurando qual foi a solução. Ele me disse que continuavam as dúvidas, as buscas, e aí eu parti imediatamente para o CINDACTA.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O senhor saiu às 17h, portanto, da sala.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então o senhor não acompanhou o desenrolar das ações dos controladores depois das 17h. Antes das 17h, o senhor estava ali fazendo a chefia, a supervis... não a supervisão, a chefia da sala, da equipe?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Até às 17h o serviço fluiu tranqüilamente, não havia nada que nos dissesse que algo de anormal estava acontecendo. Após as 17h, até 17h20min, é aquela coisa normal de incerteza do que está acontecendo, e eu parti para o CINDACTA. Chegando lá às 17h35min, 17h40min, assumi imediatamente as ações de coordenação. Mas já não estava sozinho. Já tinha o coronel, que estava lá... Eu acionei todos eles, para que nós, juntos, pudéssemos gerenciar a situação.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. com certeza conhece as pessoas, os sargentos que estavam na escala de trabalho no momento do acidente. V.Sa.



acredita que os mesmos procederam corretamente, conforme as normas existentes, antes, durante e após a ocorrência do acidente? Como é que o senhor analisa essa situação toda?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, o controlador de tráfego aéreo, ele sempre trabalha, a princípio, corretamente. Os controladores que estavam ali no dia do acidente, eu os conheço pessoalmente, e até às 17h e até depois das 17h eles permaneceram e trabalharam exemplarmente. Mantiveram suas posições... Os supervisores, os mais antigos, os colegas que tinham mais tempo de serviço, assumiram as operações, o trabalho operacional. Os mais novos foram retirados da posição... Com a nossa chegada, com a minha chegada, com a chegada do coronel, nós começamos a acionar outros controladores. Enquanto as coisas estavam caminhando para a possibilidade de que o acidente realmente tivesse se consubstanciado, então os controladores foram sendo substituídos paulatinamente, mas, até o momento em que o último saiu, eles trabalharam exemplarmente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu vou voltar a fazer a pergunta aqui. V.Sa. acredita que os mesmos procederam corretamente, conforme as normas existentes, antes, durante e após a ocorrência do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Afirmativo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eles cumpriram todas as normas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Afirmativo. Os controladores de tráfego aéreo sempre trabalham dentro das normas de tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor sabe, é conhecedor de que os controladores Jomarcelo Fernandes dos Santos, Filipe Santos dos Reis, Lucivando Tibúrcio de Alencar e Leandro José Santos de Barros foram indiciados na última sexta-feira, dia 25, pelo Procurador Thiago Lemos de Andrade, do Estado do Mato Grosso, com base no inquérito da Polícia Federal, fato já anunciado pela imprensa. O senhor acha esse indiciamento injusto?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Eu não entro no mérito do indiciamento dos controladores. Estou falando à luz do tráfego aéreo. As investigações que estão sendo feitas e as conclusões que



porventura chegarem... aí nós vamos aguardar para ver. O que eu estou falando é que, no dia do acidente, eles trabalharam e cumpriram a sua função corretamente, no meu entender.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Inclusive se utilizando de todos os procedimentos que eram normais, por exemplo, numa situação de se perder o *transponder* do Legacy?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, até as 17h todo o serviço fluiu normalmente, sem nenhum problema. Após as 17h, mesmo com o problema do Legacy, aí eu não saberia dizer ao senhor se ele cometeu um equívoco, se não cometeu um equívoco. Ele estava fazendo o trabalho dele, e o chefe de sala, ele não fica diretamente na posição operacional, ele fica no centro aqui, fazendo um serviço mais gerencial. Então eu não poderia afirmar se o controlador errou, se ele deixou de aplicar alguma norma que estava prevista.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas pela sua experiência, pela sua convivência diária... Nós tivemos uma situação real, concreta, de um acidente que envolveu um Boeing e um avião Legacy da EMBRAER, uma situação concreta, de uma série de procedimentos. Nós já analisamos toda essa parte de como aconteceu o acidente, as altitudes, o plano de vôo, as informações que foram repassadas por um controlador a outro... O senhor acha isso normal, o que veio a acontecer?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Eu acho que os controladores que estavam de serviço no dia trabalharam dentro da normalidade e fizeram o seu trabalho.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas o senhor acha que nós estamos sujeitos a outros acidentes dessa natureza, pelo trabalho normal que é realizado no CINDACTA?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O trabalho dos controladores de tráfego aéreo é sempre e sempre foi de evitar e trabalhar com segurança, conduzindo em segurança todas as aeronaves.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. participa da produção, da elaboração dos relatórios de perigo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Eu tenho contato com alguns quando a gente aborda em *briefings*. O nosso trabalho de



instrução é: caso haja um relatório de perigo que a gente ache que será útil para o esclarecimento dos controladores, a gente pega esse relatório de perigo, constrói em cima daquele ali uma instrução e aí repassamos para os controladores.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais são os principais problemas apontados nesse relatórios? V.Sa. poderia falar-nos um pouco sobre esses relatórios?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor. Excelência, os relatórios de perigo, na maior parte deles, tratam de falhas de freqüência que o controlador... Ao se comunicar com o avião, ele tem dificuldade, ele é instruído, é treinado para relatar todo e qualquer problema. Então, a maior parte dos relatórios de perigo que a gente recebe se referem a falhas de comunicação com aeronave, freqüências que não funcionam. E aí o setor competente rapidamente é acionado e vai verificar o que houve.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, falhas de freqüência são o maior problema?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Reportado em relatório de perigo.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Reportado em relatório de perigo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem informação sobre qual foi o motivo da pane ocorrida nas comunicações entre Brasília e o avião Legacy? Porque esse é um dos fatos que levou também ao acidente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, num problema de falha de comunicações, os problemas podem ser de várias naturezas. Se o piloto... Se o controlador faz 1, 2, 3 chamadas e o piloto não responde, ele fica na dúvida se o problema é do equipamento ou se é do piloto. No caso do Legacy, eu não saberia dizer ao senhor se os pilotos simplesmente deixaram de atender às chamadas que os controladores fizeram, principalmente o Sargento Lucivando.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E tem problemas recorrentes na comunicação? Isso é normal acontecer? Há problemas nos equipamentos do CINDACTA? Os senhores já identificaram problemas nos equipamentos do CINDACTA?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Os nossos equipamentos, os equipamentos do CINDACTA têm manutenção 24 horas por dia. Então, todo e qualquer problema que haja é imediatamente sanado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem conhecimento da existência de problemas técnicos recorrentes que podem colocar em risco o trabalho dos controladores de vôo? Existem outros problemas, além dos problemas de comunicação, que podem colocar em risco o trabalho dos controladores?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O senhor me perdoe. O senhor poderia ser um pouco mais específico?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - V.Sa. tem conhecimento da existência de outros problemas técnicos que podem colocar em risco o trabalho dos controladores, que podem significar insegurança nos vôos, por exemplo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha... Excelência, o trabalho do controlador...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Duplicidade de aviões nas telas, duplicidade de vias ou coisas dessa natureza?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O trabalho do controlador de tráfego aéreo se pauta precipuamente pela segurança. Então, todo e qualquer componente que possa gerar insegurança, a gente considera risco para o trabalho do controlador. Então, muitas vezes a gente... Eu, enquanto controlador, reportava coisas que, na verdade, não significavam risco para a segurança, mas significavam insegurança para o meu trabalho. Eu reportava para que aquilo ali fosse sanado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Quais eram os problemas mais recorrentes?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Falha de frequências, *plots* que muitas vezes desapareciam por segundos. e o técnico vinha e me explicava, ou explicava a qualquer um outro. A gente compreendia, e é isso o que acontece.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Certo. Quais são as condições de infraestrutura da sala de controle? V.Sa. acha que são adequadas, são boas, não são,



tem problemas? Se há problemas, quais são os principais problemas identificados, então, pela equipe de controladores?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, se eu fosse falar pela minha experiência de controlador, eu diria que a sala de controle de Brasília tem uma infra-estrutura maravilhosa, muito boa; os equipamentos são muito bons; o apoio ao controlador é muito bom; os equipamentos têm manutenção constante, diária e constante. Então, entendo que as condições de infra-estrutura da sala de controle do CINDACTA I, se não é a melhor, está entre as melhores do Brasil.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu quero aqui voltar a uma pergunta anterior. Uma das questões que eu tenho analisado e tenho lido, Tenente...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... é o fato de que... Quando houve a falha no sistema de comunicação entre o Legacy e a torre, ou o Centro de Controle, o CINDACTA, um conjunto de procedimentos deveriam ter sido tomados, que nós tínhamos ali uma série de fatores que levaram ao acidente: o desligamento do *transponder*, a comunicação que não funcionou, o avião que estava numa via que não era a via adequada — estava andando na contramão, como costumeiramente nós falamos — e havia as normas reguladoras do sistema de controle de tráfego aéreo, um conjunto de procedimentos que devem ser tomados em situações como esta. Eu não achei satisfatória a sua resposta quando você disse: “*Não, os controladores tomaram todas as medidas necessárias*”. Eu volto a lhe perguntar isso, se V.Sa. pudesse nos responder. O senhor acha que todas as medidas tomadas pelos controladores naquele momento foram adequadas ao momento, adequadas, inclusive, às normas de procedimentos em situações como aquela?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o que eu disse ao senhor foi que os controladores, na minha opinião, trabalharam com correção. Quando a gente analisa um incidente ou um acidente friamente, após passado, a gente observa que várias medidas poderiam ter sido tomadas que evitassem aquilo ali. Nós costumamos dizer que o controlador tem que trabalhar 100% corretamente, sempre. Porque, quando ele não trabalha, ele coloca em risco a segurança do tráfego aéreo. E no caso dos... No dia 29 de setembro, o que a gente



fez foi analisar e ver, assim... Várias outras medidas poderiam ter sido tomadas, mas, no tráfego aéreo, a gente sempre trabalha com o intuito de buscar uma causa para aquilo ali, o que causou e para que outras pessoas não errem.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k. Muito obrigado, Sr. Presidente. Eram essas as questões que o Relator tinha a fazer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Vamos, então, ao autor do requerimento, nobre Deputado Ivan Valente, com a palavra por 15 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Sr. Presidente, Sr. Relator, Sr. Tenente Robson Carvalho, eu queria, em primeiro lugar, aqui dentro da CPI, pela primeira vez dizer primeiro ao Tenente Robson — eu acho que ele é uma testemunha importante, ele é um supervisor, ele é um instrutor, ele estava lá no dia do acidente, pelo menos até às 5 horas da tarde: eu fiquei um pouco impressionado com a precipitação do Procurador de Mato Grosso e, ontem, com o Relator da CPI no Senado, que já tirou as conclusões antes do relatório real. Nem o CENIPA concluiu as suas questões, nem as CPIs avançaram tanto que pudéssemos chegar a conclusões. E eles já determinaram dolo, culpa, responsabilidades, inclusive, em escala, dos controladores de vôo. De modo que eu acho que é muito grave o que aconteceu. Entendo como muito grave. Acho que é o momento para esta CPI refletir, porque estamos aqui um pouco marcando passo, enquanto se ouviu 8 pessoas numa CPI do Senado ontem, a Polícia e a Procuradoria concluem praticamente o inquérito, acham os responsáveis, e nós estamos aqui. Acho que o Sargento Robson é uma pessoa importante. Ele é uma testemunha importante, porque ele é instrutor no processo. A primeira pergunta é essa: V.Exa. até às 5 horas teve contato com os controladores? Esteve na sala com eles?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor, Deputado. Das 9 da manhã às 5 horas da tarde, nós permanecemos dentro da sala. No nosso contato com os controladores, a gente circula, conversa. A gente está sempre em contato com eles.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Em algum momento eles recorreram ao senhor sobre alguma dúvida no processo?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Em nenhum momento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É normal que eles façam isso, quer dizer, ou qualquer controlador? Se aparece alguma dúvida, o senhor está lá como instrutor, também supervisor, o senhor pode socorrer. Essa é a sua função lá no Centro.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Positivo. A função do chefe de sala é assessorar o Comandante e trabalhar junto com os supervisores. Então, quando um controlador detecta algo anormal na posição de trabalho dele, ele imediatamente reporta ao supervisor, o supervisor observa. Caso não consiga resolver imediatamente, ele nos procura, e a gente vai acionar os técnicos responsáveis ou vai à posição. É sempre assim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor não foi requisitado em nenhum momento.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Em nenhum momento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Em nenhum momento desse processo, né?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Em nenhum momento.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tenente, eu queria saber uma questão. Nós tivemos aqui o relato de 19 contatos entre a torre de controle de Brasília, o CINDACTA e a aeronave Legacy e também 12, quer dizer, 7 da torre para a aeronave e 12 da aeronave para a torre. Então são 19 falhas de frequência. Se um desses contatos tivesse sido feito, viabilizado, o senhor acha que o acidente teria sido evitado?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o problema de um incidente ou de um acidente, a gente considera que, muitas vezes, se uma coisa mínima tivesse sido feita, aquilo não teria acontecido. Eu não poderia afirmar para o senhor que, caso tivesse sido conseguido um contato que seja, se o acidente poderia ter sido evitado, porque dependeria de que contato, do que teria sido dito no contato.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Agora, o senhor acha que é normal ter 19 falhas de freqüência?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não é normal.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E a que o senhor atribui isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ou o piloto, às vezes, está desatento, ou a freqüência... Muitas vezes tenta-se contato, a freqüência não funciona naquele momento. Ele faz novamente. Faz imediatamente outro contato.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas os pilotos também tentaram com a base. Tentaram várias vezes se comunicar com a base.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Os pilotos com o CINDACTA também falharam 12 vezes, segundo registros. É normal isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Veja bem. Esses 19 contatos que...

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Doze contatos.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Os 12 contatos a que V.Exa. deve estar se referindo deve ser desde São José dos Campos até Brasília, durante todo o trajeto.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Eu tinha entendido que é pós-passagem por Brasília, pós-passagem por Brasília.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O CINDACTA tentou 12 vezes falar com os pilotos. Não conseguiu. E os pilotos tentaram 7 vezes falar com o CINDACTA e não conseguiram.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - É o contrário. O número é o contrário. É isso que estou querendo tentar saber. Meu tempo é curto aqui, não tenho o mesmo tempo do Relator. Eu preciso de perguntas e respostas. O senhor acha que não é normal, né?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não é normal. Dezenove tentativas de contato sem conseguir não é normal.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não é normal. Então pode ser falha do sistema?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Pode ter sido uma falha pontual da frequência naquela ocasião ali.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor tem informações sobre o relatório do CENIPA, que foi feito logo após o acidente, o que ele continha, para reformular questões dentro do centro CINDACTA I?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Toda a investigação do CENIPA, ela é de caráter sigiloso, e nós não temos acesso a essas conclusões ou às investigações que são feitas.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas elas não são aplicadas imediatamente, reformulações de conduta dentro do CINDACTA à medida que o CENIPA manda as recomendações?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Apenas quando se transformam em relatório de segurança de vôo, mas não necessariamente o acesso ao material da investigação. Então, nós tivemos, sim, um relatório de segurança de vôo que nos determinava prover uma instrução sobre determinados itens do nosso manual de operações e provemos a instrução. Foi apenas isso. Nós não tivemos acesso ao material de investigação realizado pelo CENIPA.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que há falta de controladores no CINDACTA I? O número é suficiente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Como controlador de tráfego aéreo que sempre fui, acho sempre que mais controladores é melhor do que menos controladores, mas o número de controladores que nós temos hoje a gente tenta suprir as posições operacionais.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor falou "tenta". Quantos seriam mais necessários para o que o senhor chamaria de posição ideal?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, Deputado, eu não diria números, mas o número suficiente para que nós conseguíssemos guarnecer o máximo de posições operacionais e manter um descanso tranquilo para todos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, o senhor confirma que os controladores trabalham sobrecarregados...



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Excelência, o que eu estou dizendo para o senhor é o seguinte: o número suficiente de controladores seria aquele número que nós pudéssemos guarnecer todas as nossas posições operacionais e ainda assim prover um descanso apropriado para eles. Nós temos hoje posições operacionais que, apesar do tráfego não exigir que sejam ocupadas, mas que, se preciso fosse, nós não conseguiríamos preencher.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor tem conhecimento que há controladores aposentados sendo contratados.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - O senhor acha que eles estão aí, de emergência, estão em condições, atualizados para assumir essas funções?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Completamente. Todos os controladores aposentados e contratados, primeiro, eles trazem uma experiência de mais de 30 anos de trabalho; segundo, eles não podem vir com mais de 2 anos após a aposentadoria; terceiro, que eles passam por todo um processo de reciclagem e treinamento como os outros. Então, eles só vão ocupar uma posição operacional como se tivessem chegando hoje no CINDACTA.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tenente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Houve aqui nesta CPI uma contradição entre as declarações do Coronel Rufino e, posteriormente, dos representantes dos controladores — e há quase uma certeza —, mas eu queria a confirmação do senhor, que é instrutor e conhece bem: há uma zona cega na área do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o tráfego aéreo sob jurisdição do CINDACTA I é muito extenso, então o termo “zona cega”, na verdade, a gente só veio a ter contato através da imprensa. A gente não trabalha com esse termo. Não existe no nosso vocabulário técnico. Então, todas as vezes que o controlador detecta falha de visualização ou falha de frequência e que ele sente insegurança e nos reporta, a gente imediatamente aciona o departamento competente, para que aquilo seja sanado. O espaço aéreo sob jurisdição do CINDACTA I é completamente visualizado.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - No CINDACTA I. Mas naquele momento do acidente quem viu o acidente foi o CINDACTA IV.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então, não viu. Não havia visualização, não só pelo desligamento do *transponder*, mas porque havia um radar inoperante na área naquele momento. O senhor concorda com isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Se houver um radar inoperante seja naquela área, seja em qualquer outra área, obviamente que vai desaparecer a visualização no local. Então, naquele local do acidente, se houve falha de visualização, inicialmente foi pelo desligamento do *transponder* do jato.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Não foi por falha de equipamentos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não havia nenhum reporte, até o momento do acidente não houve nenhum reporte por nenhum controlador de que ali havia um problema de falha de visualização ou coisa que isso signifique.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas há confirmação de que o radar da área estava inoperante. Há confirmação posterior que o radar de Manaus agora FIM não está funcionando há 1 mês. Isso foi divulgado amplamente pela imprensa no final de semana. O senhor concorda que há falhas de equipamento, de frequência de rádio, inoperância de radares e que isso transtorna — ou não, na sua opinião —, a operação e cria tensão no centro de controle?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, nós temos o que chamamos de degradação de operação. Se o radar for considerado ineficiente, se a operação do radar for considerada ineficiente pelo controlador responsável pela posição, ele tem a função e até a responsabilidade de considerar aquele radar inoperante e passar a trabalhar como se radar não tivesse naquela área. No caso de Manaus, eu não saberia dizer para o senhor exatamente se o radar está fora de serviço ou se os controladores não o consideram seguro para trabalhar. Mas posso afirmar que a equipe de manutenção de Manaus, assim como seria se fosse em Brasília, está trabalhando para sanar o problema.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Tenente...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ...o senhor era o supervisor até às 5 horas da tarde.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Alguém substituiu o senhor? O serviço é 24 horas. Alguém posteriormente substituiu o senhor?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Na ocasião do acidente, o que determinava nossa escala operacional era: o serviço é presencial, estou lá até as 17h. Após as 17h, eu estou no que chamamos de sobreaviso. Se acionado for, deverei comparecer num espaço de 30 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Então o senhor confirma que o serviço de supervisão não funciona 24 horas, porque deveria haver uma escala em que o senhor fosse substituído, ou não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Funciona.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas quem estaria.... quem é o responsável a partir das 5 horas pela supervisão por uma emergência, uma chamada, já que o senhor não estava lá na sala no momento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Eu, enquanto acionado, passo... tomo conhecimento do problema, passo todas as instruções e me dirijo para o local. Então, o chefe de equipe, na verdade, ele não tem nenhuma função operacional que seja obrigado a ir, falar com uma aeronave ou coisa que o valha. A função dele é assessorar o comandante do CINDACTA I contra qualquer problema e trabalhar em conjunto com os supervisores, dividindo opiniões sobre o problema que está acontecendo.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Mas eu queria entender isso. Quer dizer, o senhor trabalhou das 9h às 5h...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Às 17h.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - ...pelo que entendi.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.



O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - E aí, no outro período que roda, não há um supervisor, então, um instrutor na sala.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Normalmente, a equipe de serviço se constituiu com o chefe de equipe, que é um oficial; um supervisor de equipe, que é um graduado, que permanece junto com o oficial; e os supervisores regionais. Então, naquela ocasião, quem saiu, quem ficava de sobreaviso era o oficial chefe de sala. Ele ficava até o dia seguinte, às 9 horas da manhã. Então, o supervisor, caso observe qualquer problema, caso observasse qualquer problema, como foi o que aconteceu, ele aciona o oficial, chefe de sala, recebe as instruções sobre o que ele deve fazer, até o momento em que o oficial chegue lá e assuma o gerenciamento, a parte gerencial do problema.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Bem, eu queria só concluir, Sr. Presidente, colocando uma questão que eu acho fundamental, por onde eu inicie. Nós temos aqui uma imensa responsabilidade. Gostaria de saber o seguinte: como esta CPI deve se posicionar sobre o que está ocorrendo? Eu acho que está havendo uma criminalização do acidente aéreo, sem se buscar as causas profundas dele. Isso é muito grave. Então, quero dizer novamente ao Tenente: V.Sa. é uma testemunha importante deste processo, porque eu entendo até irresponsável a decisão, inclusive da Procuradoria e do Relator no Senado, de sair direto já atribuindo culpa e dolo, inclusive porque me parece que a CPI teria que juntar muito mais elementos, podendo até concluir, mas não dessa forma. Então, eu queria deixar isso claro. Quer dizer, eu acho que todo esse processo mostra falhas no sistema, que muitas vezes não são ditas totalmente. Falta de preparação, de formação também estão aí, e a falta de material humano, de recursos humanos para a questão. Entendo que nós devemos, Relator, Presidente, fazer um redirecionamento dos trabalhos da CPI imediatamente. Talvez no período da tarde nós possamos discutir isso com mais calma.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com certeza.

O SR. DEPUTADO IVAN VALENTE - Obrigado, Sr. Presidente.

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



Vamos passar ao primeiro inscrito da lista, o nobre Deputado Otavio Leite, que tem a palavra por 10 minutos, começando às 10h34min, terminando às 10h44min.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Presidente, as ponderações do eminente Deputado Ivan Valente são absolutamente adequadas. Acho inclusive que V.Exa. deveria procurar ainda hoje o Presidente da CPI do Senado, para que, no limite ideal, se ajuste até uma pauta comum, complementar que seja. Deflagrada a CPI no Senado, iniciados os trabalhos, o que nós observamos é que mal começado esse processo, ainda, e nós sabemos, requerendo-se inúmeras informações e auscultas e audiências, a sensação que eu tenho é que a CPI do Senado já exarou uma sentença. Isso me preocupa. Eu acho que é preciso investigar mais, ouvir mais. Há setores de que nós precisamos ter aqui uma contribuição para que possamos, ao final, obter um discernimento equilibrado, denso e completamente bem fundamentado. Então, essa é uma ponderação preliminar que eu queria levar a V.Exa., na diretriz traçada pelo Deputado Ivan Valente.

Sr. Tenente, eu queria me cingir a um aspecto: a formação do controlador. O senhor como instrutor e experimentado na matéria há de me tirar algumas dúvidas, certamente. Eu confesso que prossigo, tal qual já anunciei na semana passada, muito preocupado com a formação, no que diz respeito ao domínio de uma língua estrangeira, ao domínio do inglês, a língua universal. O senhor considera que esse é um fator indispensável para o exercício eficiente da tarefa de controlador?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, o domínio da língua inglesa no tráfego aéreo é um fator muito importante, muito importante. Os controladores mais antigos, aqueles com mais tempo de serviço, se preocupavam e faziam os cursos de língua inglesa — no meu caso, no caso de muitos colegas — por conta própria. E os controladores atuais... A aviação caminha, ela evolui muito rapidamente. O inglês com que a gente trabalha é um inglês específico, é um inglês técnico. Esse inglês eles aprendem na escola, são reciclados e trabalham diuturnamente com aquilo ali, e não têm problema algum. Entretanto, pilotos estrangeiros que voam pelo nosso espaço aéreo utilizam, não raro, termos que não estão na nossa fraseologia. E aí vai ao encontro do que V.Exa. está colocando. O DECEA, sentindo essa necessidade, até mesmo por uma orientação



da ICAO, da Organização de Aviação Civil Internacional, não tendo condições de prover essa elevação de nível da língua inglesa, contratou um curso, um curso particular em Brasília, que está provendo o curso de inglês para todos os controladores e mais alguns que exerçam funções correlatas.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Ao tempo em que o senhor prestou concurso, não havia exigência do inglês nas provas. Pelo que eu pude apurar, a primeira vez que se exigiu algo em inglês foi no último concurso e de maneira escrita. Em termos de conversação, não se aferiu absolutamente nada dos 64 que passaram, que hoje estão na escola de Guaratinguetá. Essa questão da fraseologia, ela não tem que ser superada, ou seja, o domínio da língua não lhe parece que tem que ser superado já numa escala suficiente ao tempo do concurso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Atualmente, me parece — eu não estou certo — que se exige, como V.Exa. disse, prova de língua inglesa. Com certeza, durante o curso na escola de especialistas, o aluno é avaliado durante os 2 anos, com aulas, áudio, fraseologia, o inglês normal, falado, escrito. E, sendo assim, ele cresce bastante no nível de língua inglesa dele.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Pela vossa experiência, Tenente, em relação a relatos de perigo, têm aqueles escritos e aqueles verbais, até. E os verbais, certamente, muitos devem ter como substância exatamente essa dificuldade de comunicação. É muito comum o controlador se dirigir ao seu supervisor, de quando em vez, por não entender bem o que aquela aeronave, aquele comandante falou e se socorrer a um colega: “*Ó, vem aqui, escuta junto comigo*”. Isso acontece de quando em vez?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, se considerarmos de quando em vez pode até ser que ocorra. O controlador, como sempre trabalha em equipe, dificilmente trabalha isolado, sempre haverá aquele que está junto com ele, está socorrendo. E sempre que nós tomamos conhecimento de que algum controlador está tendo dificuldade no seu trabalho ou somos procurados ou percebemos isso a gente imediatamente o encaminha para o nosso laboratório de idiomas. Temos uma equipe muito bem estruturada que pode tirar essa dificuldade, pelo menos no que tange à fraseologia.



O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Mas esse problema da fraseologia, muitas vezes, também, está escrito em relatórios que são expressos, escritos, ou não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não tenho conhecimento de que haja relatórios de perigo que se refiram à falta de conhecimento da fraseologia inglesa.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Não teria chegado a esse ponto.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Sr. Tenente...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - ...aqui se falou sobre falhas nas freqüências, o que impede uma comunicação eficiente. Sem querer fazer trocadilho, essas falhas se dão em que circunstâncias, em que volume? É possível que hoje haja quantas falhas de freqüência? Em 10% dos contatos, em 5% contatos, em 1% dos contatos? É possível dimensionar?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, falhas de freqüência, tanto na minha fase de controlador quanto agora como oficial — e estou sempre em contato com eles —, elas vão depender muito do nível de exigência do controlador que está ali trabalhando e, também, do equipamento. Então, muitas vezes, a gente tem uma gradação de freqüência de 1 a 5. Então, quando o controlador ouve, faz um teste de freqüência, e o piloto diz que está ouvindo intensidade 3, para uns controladores é bom, para outros controladores é ruim. Então, a falha de freqüência vai ser caracterizada, dependendo do nível de exigência do controlador que está ali trabalhando e dependendo até realmente do próprio equipamento. O que a gente pode dizer é que qualquer reporte que haja de falha de freqüência, seja no nível 1 ou seja no nível 5, a equipe de manutenção imediatamente ocorre e verifica o que está acontecendo.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Se bem entendi, a freqüência 5 é a ideal, é a mais limpa...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - É a ideal, é alta e clara.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - ... sonoramente falando, não é?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Agora, pela sua experiência, sei que não é simples dizer isso de pronto, mas qual é a média entre 1 e 5 que se pratica, que se efetiva nessas comunicações? Em geral, qual é a média? Se ouve muito 5, se ouve muito 2?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - De 4 a 5.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - De 4 a 5.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - O senhor não tem qualquer tipo de preocupação em relação aos receptores, aos transmissores e aos receptores, às caixas receptoras que fazem parte do sistema do CINDACTA, do ponto de vista da equalização, da qualidade? Enfim, não há qualquer tipo de preocupação em relação a isso? Ou, de quando em vez, há um problema quando essas caixas têm o que resolver, chamar um técnico em áudio e som, coisa do gênero? Não...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado, só para auxiliá-lo, V.Exa. ainda dispõe de 1 minuto.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Um minuto.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não tenho nenhum tipo de preocupação com relação ao estado de manutenção, de conservação das comunicações do CINDACTA I. Porque, por um lado, temos o controlador, que é extremamente crítico e criterioso nesse aspecto; por outro lado, temos os nossos técnicos, que estão sempre prontos a acorrer e resolver o problema.

O SR. DEPUTADO OTAVIO LEITE - Perfeito. Sr. Presidente, finalizei. Quero só reiterar as minhas preocupações para que a CPI, desde já, promova uma diligência com amparo técnico em línguas, para que possamos chegar a uma conclusão definitiva. Qual o padrão de inglês praticado, como superar essa questão, como, por exemplo, obter, em mais rápido tempo, uma capacitação dos nossos controladores, para que compreendam esses dialetos em inglês que, muitas vezes, soam aos nossos ouvidos aqui, para que esse não seja, em hipótese nenhuma, um problema a prosseguir, porque assusta-nos de quando em vez exatamente esse tipo de situação, em que o controlador não consegue uma clareza nas relações no



contato com a aeronave. Isso é muito sério. Acho que a CPI pode imediatamente gerar uma contribuição eficaz para o País.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Com a palavra o próximo inscrito, o nobre Deputado Miguel Martini, por 10 minutos, começando às 10h44 e terminando às 10h54.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor me tirou um minuto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Corrigindo: de 10h45 às 10h55.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Obrigado. Tenente Robson, eu vou tentar ser o mais breve. No dia 29, dia do acidente, havia alguma deficiência de pessoal na equipe?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Todas as posições estavam guarnecidas, considerando o descanso dos controladores durante o turno.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Existe um chefe de sala, um supervisor geral e supervisores regionais?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E havia alguma deficiência nesse setor?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Qual?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Havia o chefe de sala, que era eu, e o supervisor de equipe, que trabalha ali, teve um problema familiar, não houve condições de substituí-lo, e permaneci até as 17h. E após as 17h, a instrução era que qualquer telefone, qualquer coisa que houvesse à mesa, o supervisor da região Brasília atenderia e tentaria resolver. Se não conseguisse, me contactaria.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ou seja, o senhor está dizendo é que, às 17h, o senhor se ausentou, o supervisor de equipe não estava presente,



porque estava dispensado, um outro supervisor regional é que acumulou a função de chefe de sala, supervisor geral e supervisor regional. É isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não exatamente assim, Excelência. O supervisor permaneceu cumprindo as funções dele no setor dele e, caso houvesse necessidade, ele viria, atenderia o telefone e me comunicaria ou tentaria até mesmo resolver, porque são problemas pontuais ali. A mesa resolve problemas basicamente administrativos: confeccionar uma escala, confeccionar uma relação de chamada. Não tem nada a ver com o aspecto operacional.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Pois é, mas na ausência desse supervisor geral, o supervisor da equipe, que sempre é alguém mais experiente, não teria que ter sido tomada uma providência para que não houvesse acúmulo, uma sobrecarga de trabalho no supervisor regional?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Na ocasião, a chefia não achou necessário, premente, a substituição desse militar. Parece-me que não houve condições de fazê-lo.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Segundo lugar.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quantas horas são destinadas ao treinamento e com quantas horas um militar que saia da escola, por exemplo, ou que seja transferido para o Centro Brasília, precisa passar de treinamento para estar operacional, em média?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, eu vou tentar detalhar para o senhor. O controlador, quando sai da escola, ele faz um curso conosco no simulador, que é onde a gente detalha toda a operação do Centro Brasília, em simulação. Dura 40 dias. Após esses 40 dias, a gente...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quantas horas/dia?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Oito horas. Vamos iniciar um agora dia 11 de junho. Após os 40 dias, a gente já tem agendado, em São José dos Campos, no Instituto de Controle do Espaço Aéreo, um outro curso radar, que dura também 40 dias, 6 semanas. Agora está durando para os controladores 7 semanas e meia ou 8 semanas, não sei ao certo, porque incluíram mais 1 mês de curso intensivo de língua inglesa durante o curso radar. Ao retornar



para o CINDACTA I, eles vão iniciar um processo de estágio operacional, que é o estágio prático. Aí, sim, eles vão ser apresentados ao console, nossa posição operacional, com nossa equipe de instrutores.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Quantas horas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim. Nessa fase a quantidade de horas vai variar de acordo com a categoria do estagiário, do controlador que está ali em estágio.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Em média.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Se é o controlador que chegou da escola, recém-chegado, ele faz no mínimo 180 horas de estágio.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E atualmente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - No mínimo 180 horas de estágio para o controlador novinho.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E qual a resolução... O senhor tem conhecimento da resolução que reduz essa carga horária para 20 horas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, nós tivemos... a gente tem aí várias escalas de carga horária de estágio. Quando o controlador vem de um outro centro de controle, como de Curitiba ou de Manaus, ele não é... não é necessário ele fazer as 180 horas, então ele vai fazer 90 horas; se for um controlador que venha de um controle de aproximação, que não faz exatamente o mesmo trabalho do ACC, do centro de controle, ele vai fazer 150 horas de estágio. Tudo no mínimo. Normalmente eles fazem 20%, de 15% a 20% acima. As 20 horas a que o senhor se refere, elas foram autorizadas pelo chefe do Subdepartamento de Operações, Brigadeiro Servan, por ocasião do... logo após 29 de setembro, quando nós tivemos uma necessidade muito grande de controladores e comissionamos os controladores. Controlador comissionado é um controlador que já trabalhou no centro, em Recife, conhece todo o funcionamento, toda a sistemática.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Recife ou Brasília?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Perdão, Brasília. O controlador que já trabalhou no Centro Brasília, tem experiência, todos têm mais de 15 anos de serviço, saíram há não menos de 2 anos e retornam para cumprir um



pequeno estágio, um pequeno espaço de tempo como controlador. Então, nesse caso não temos... não tínhamos um quantitativo de horas previsto. O Brigadeiro achou por bem, analisando a experiência dos controladores, que nós, após 20 horas, fizéssemos as avaliações. Caso eles fossem aprovados pelos instrutores que, na totalidade, são controladores de tráfego aéreo, seriam habilitados a controlar.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Só para os... Vinte horas é só para quem já trabalhou no CINDACTA I?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Só para os comissionados, exatamente; para os comissionados. Na verdade, eles não...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Comissionado é só quem trabalhou no CINDACTA I ou pode ter trabalhado em outros?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quem já trabalhou... quem já trabalhou no CINDACTA I e foi para um outro local e está retornando como comissionando, exatamente.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - E com 20 horas é suficiente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - O senhor não acha que essa redução — deixa que eu acho primeiro —, a redução que se está fazendo na exigência do estágio é absolutamente temerária, ela é grave, porque um controlador de vôo, o senhor sabe disso, se ele não tiver passado por determinadas experiências e se ele não tiver amadurecido o suficiente em situações críticas, ele não saberá resolver. E não sei se V.Sa. já viu um controlador congelar na frente do radar. Eu já vi algumas vezes. Então, é grave isso. A redução em função da falta de pessoal é grave.

A segunda pergunta que eu faço...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado Martini, V.Exa. poderia esclarecer para os leigos o que é congelar na frente do radar?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Congelar na frente do radar é ficar parado com os olhos estatelados, não falar uma palavra, não saber o que fazer, ficar praticamente imóvel.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Em psiquiatria a gente chama isso de estupor emocional.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - (*Risos.*) Como eu não sou psiquiatra, fui apenas operacional... Então é estupor emocional, é isso. Isso significa dizer que somente com uma experiência suficiente, com amadurecimento, a pessoa pode não ficar mais nessa situação. Eu já vivi essa experiência com alguém do meu lado e foi drástico. Não foi grave porque se resolveu a situação.

A outra pergunta que eu queria fazer... O senhor faz parte da instrução:

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Certa vez, enquanto eu era instrutor, lá em São José, mandaram-nos uma equipe sem experiência de controle de aproximação e de centro, pessoas que tinham apenas trabalhado na torre de controle, e nós reprovamos todos, porque não tinham a mínima condição operacional, porque não sabiam nem o que significava direito um controle de aproximação, muito menos o centro. Trazer um aluno direto da escola de especialista para trabalhar no centro, sem que ele passe por um estágio no controle de aproximação ou nos órgãos de controle, nos outros órgãos de controle, não é um problema sério com risco para a operação?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, inicialmente fico feliz porque o senhor já foi controlador. Mas não há...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Eu sou controlador em desvio de função, atualmente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor. Mas não há absolutamente nenhum risco. O controlador, ao sair da escola, será treinado para trabalhar, quer em torre, quer em controle de aproximação ou em centro de controle. Para cada órgão desse é previsto um número, um quantitativo de horas, um número mínimo de horas. Então, no que tange ao que o senhor colocou, em São José dos Campos, que foi uma equipe despreparada, para mim não ficou bem certo se foi a equipe de instrutores ou equipe de alunos.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - De alunos. Alunos que tinham um ano e pouco só de rede e que não tinham conhecimento dos órgãos de controle como deveriam ser. Eram civis, e tivemos que reprová-los. Mas eu queria dizer o seguinte: o senhor pode afirmar para mim que tempos atrás o tempo de treinamento e de estágio era bem maior do que atualmente se exige?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, se for pegar minha experiência pessoal...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - No ACC, no CINDACTA.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - No ACC, no CINDACTA, de 2005 para cá, nós sempre cumprimos toda a legislação. Digo de 2005 para cá porque é o tempo que eu estou lá atuando como Chefe de Instrução. Mas antes disso, nós... mesmo antes disso, sempre se seguiu a legislação vigente, que é o nosso documento, a IMA 100-18, que nos orienta com relação ao quantitativo de horas. O que é preciso ficar claro é que esse número de horas é um número mínimo. Caso o instrutor seja um... que seja... diga que acha que o estagiário deve fazer mais horas de treinamento, o estagiário fará mais horas de treinamento.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Para concluir, eu só queria dizer que há um dado claro: a saída freqüente dos controladores experientes, a não permanência deles, tem levado a um déficit de operadores e, em razão desse déficit, tem-se que acelerar a formação e colocar para trabalhar pessoas que ainda não teriam a maturidade suficiente para isso. Esse registro quero deixar aqui. É uma percepção que eu tenho, que nós temos, e que eu acho que esta CPI vai precisar aprofundar para fazer as correções futuras.

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

O próximo a inquirir a testemunha é o nobre Deputado Carlos Willian, por 10 minutos, começando às 10h56 e terminando às 11h06.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Já são 10h57.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Corrigindo: 11h07.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, caros colegas, nobre Relator, Sr. Tenente. Sr. Presidente, nós estamos acompanhando, e eu tenho aqui na íntegra a denúncia do Procurador referente ao que foi exposto na imprensa. O Procurador da República Thiago Lemos de Andrade já fez a denúncia em seu encaminhamento para a Justiça. E, aqui, Sr. Presidente, nós temos os tópicos.

O Ministério Público Federal apresentou ontem denúncia à Justiça contra os pilotos americanos Joseph e Jan Paul, além de 4 sargentos da Aeronáutica, controladores de vôo que trabalhavam no CINDACTA I, em Brasília, no dia do



acidente entre o jato Legacy e o Boeing da Gol, que matou 154 pessoas. O Juiz Murilo Mendes, titular da subseção judiciária, deverá acolher o pedido, baseado no inquérito. Na acusação formal, o Procurador da República, em Mato Grosso, Thiago Lemos de Andrade, sustenta que os 2 pilotos e os 4 controladores de voo — Jomarclo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José Santos de Barros e Felipe Santos dos Reis — agiram com negligência e irresponsabilidade. Para os pilotos e 3 controladores, o crime foi tipificado como culposo. Para o controlador Jomarclo Fernandes dos Santos, o crime foi tipificado como doloso. “*Entendi que a conduta de Jomarclo foi dolosa*”.

Dolosa ou culposa, nós sabemos, são condutas que estão no nosso Código. Doloso é quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo. Ninguém acredita que nenhum cidadão brasileiro, principalmente dentro do sistema, queria que acontecesse aquele acidente que culminou em 154 mortes. Com o crime culposo eu concordo. Culposo é quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência e imperícia.

Sr. Presidente, o objetivo desta Comissão, de acordo com o Regimento, é, ao final, encaminhar ao Ministério Público ou a Advocacia-Geral da União cópia da documentação que promova responsabilidade civil ou criminal. Isso já foi feito. Eu já estou debatendo desde o início desta Comissão. Com todo o respeito que eu tenho pelo depoente, nós já estamos na fase de encaminhar as pronúncias. O Ministério Público já está pedindo o indiciamento dos responsáveis, já tem provas, já há conclusões, já existem indícios. E nós estamos aqui hoje ouvindo o professor dos controladores de voo. Ou seja, essa fase de instrução já passou. Eles já sentaram na cadeira, eles já têm experiência, já aconteceu o ocorrido. Todos nós já sabemos que todo mundo tem culpa dentro dessa situação. Todo mundo quer culpar o radar, mas nós sabemos que antigamente não tinha radar, que o plano de voo é estabelecido de ponta a ponta. Por que quando o Legacy passou por Brasília ele não foi chamado e não foi monitorado insistentemente? Eu pergunto a V.Exa.: a frequência do avião da Gol era a mesma do Legacy, junto com a torre de comando? Por que quando perdeu o Legacy, através do *transponder* e também através do sinal, não mandou o avião da Gol subir mais, porque havia a possibilidade de acidente naquele local? Por que o acidente da Gol não foi monitorado, sendo que as



2 torres têm contato entre si? Podia dizer: olha, não estamos conseguindo ouvir ninguém, sumiu aqui o contato do avião. Ou ele caiu ou ele está à deriva. A responsabilidade... Nós não podemos aqui querer passar a mão em controladores de vôo. Têm que ser responsabilizados. E nós já sabemos...

Eu não culpo esta Comissão nem estou querendo falar em nome desta Comissão. Mas no ano passado eu fui o Relator nomeado pela Presidência para apurar *in loco* esses casos. E eu tive muito pouco tempo de trabalho, mas foi claro. Por que somente após o acidente os controladores de vôo deixaram de monitorar 12 aviões na tela, o que sempre fizeram, e em nome da segurança de vôo passaram a monitorar apenas 8 vôos ou 7 vôos, no máximo? Eu acredito que seja o estado psicoemocional. Mas por que antes de acontecer o acidente eles já não tinham feito essa imposição, dito: *“Não, basta. Eu não vou controlar 12, vou controlar só 8”*. Somente a partir desse momento eles assumiram a responsabilidade de que os equipamentos são defeituosos.

Sr. Presidente, eu, com o respeito que tenho à nobre testemunha que está aqui nos esclarecendo, acho que a fase dele, que é a de professor, já passou, porque os controladores já foram diplomados, já sentaram na cadeira. E com a irresponsabilidade — não vou dizer com a irresponsabilidade —, com a imprudência, negligência e imperícia, eles, sim, têm responsabilidade. Eu estou dando essa opinião pessoal. Posteriormente quem dará a palavra será o nobre Relator. Eles tiveram essa situação já comprovada de imprudência, negligência e imperícia no acidente. Tanto que para nós tentarmos adiantar, eu apresentei um requerimento, Sr. Presidente, que eu acho que vai colaborar muito, convocando o Dr. Thiago Lemos de Andrade, Procurador da República, para que ele venha aqui em uma manhã ou em uma tarde nos falar sobre a sua convicção de responsabilizar os controladores e os pilotos americanos, porque aí está pedindo também que ele traga toda a prova, o que levou a evidenciar e consolidar esse relatório. Está aqui e trago à apreciação dessa Comissão, já protocolado, requerimento de convocação do Procurador da República, para que ele venha aqui nos explicar melhor, para ver se nós conseguimos, Sr. Presidente, pular essa fase de responsabilidade, porque eu acredito que todos têm responsabilidade neste fato. E nós não podemos estar aqui discutindo quem é inocente ou quem é culpado.



Peço também, Sr. Presidente, ao nobre Relator que repense e reformule a agenda desta nossa Comissão. Acho que estamos devagar com a situação. Não estamos produzindo muito. Só para V.Exa. ter uma idéia — e eu não quero fazer comparação nenhuma com a outra Casa —, a outra Casa, além de ouvir 4, 5 pessoas por dia, hoje está sendo ouvido o Coronel-Aviador Rufino Antonio da Silva, Presidente da Comissão de Investigação do Acidente Aéreo, e eu acho que é nesse estágio que nós deveríamos estar; o Brigadeiro...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Aviator Rufino Antonio da Silva. Já ouvimos. O Brigadeiro-do-Ar Kersul Filho, Chefe do Centro de Investigação e Previsão; Edgard Brandão Júnior, Superintendente... Estou mostrando a quantidade de pessoas que eles estão ouvindo por dia. Em um dia só eles estão ouvindo 1, 2, 3, 4, 5 pessoas, inclusive o Sr. Constantino Júnior, Presidente da Gol, e o Sr. Marco Antônio Bologna, Presidente da TAM Linhas Aéreas. Podemos, Sr. Presidente, avançar um pouco mais, senão vamos apresentar um relatório ou terminar as nossas conclusões depois de todos os órgãos envolvidos, inclusive o Senado, já terem apresentado. Agora, isso não é uma crítica que faço à Comissão, não. É um encaminhamento que faço. E tenho a certeza de que os serviços que estão sendo prestados aqui... o Relator está trabalhando muito, o Presidente está trabalhando muito, os membros desta Comissão estão trabalhando muito. A minha proposta é que a gente dê celeridade maior, inclusive estudando a possibilidade, nobre Relator, com a quantidade de trabalho que temos que fazer, de que possamos até fazer a divisão de grupos de serviços. Estamos aí com requerimentos para verificar, *in loco*, os setores de manutenção das companhias aéreas. Isso vai demorar no mínimo uns 15, 20 dias. Poderíamos montar um grupo para poder fazer isso e apresentar a V.Exa. o relatório. V.Exa. também pode participar. Existe um requerimento, e acho imprescindível que nós já caminhamos com essa possibilidade, de pedir aos órgãos, às instituições brasileiras responsáveis, para que no Brasil se faça contato para que uma comissão desta Casa vá aos Estados Unidos ouvir os pilotos, o que eles acham dessas denúncias, quais os erros que eles acham dentro do sistema, onde foi que eles erraram. E para isso, Sr. Presidente, possa ir uma comissão desta Casa. Pelo espírito público que têm os Deputados desta Casa, eu acredito que a maioria



toparia, aceitaria o convite para ir, inclusive sem despesas para a Câmara. Pagariam com seus próprios recursos essa viagem, para poder esclarecer e ouvir, porque no final desse processo, se nós não ouvirmos os pilotos... E aproveitaríamos também, lá nos Estados Unidos... O nosso sistema diplomático poderia marcar 2 reuniões: essa com os pilotos e outra também com o Presidente da Boeing.

Então, Sr. Presidente, mais uma vez, eu gostaria de deixar claro que a minha crítica aqui não é crítica aos trabalhos, é uma proposta de aceleração, porque eu tenho consciência e convicção da seriedade dos companheiros desta Comissão, do Relator e do Presidente. Acabando o meu tempo, a pergunta que eu faço para o eminente professor: o senhor discorda dessas denúncias e onde estão os erros?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, eu não vou discutir aí a opinião do Procurador, mas do ponto de vista do tráfego aéreo, dos controladores de tráfego aéreo, todos nós nos sentimos responsáveis por essa tragédia que aconteceu, porque achamos que somos treinados, e a nossa missão maior é evitar qualquer tipo de incidente ou de acidente. Então, quando isso acontece, atinge todos nós.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente.

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Queria, só para não deixar... Nós vamos discutir isso à tarde, mas para não deixar isso passar aqui de forma despercebida, queria primeiro dizer que nós temos algumas dezenas de requerimentos aprovados nesta Comissão que tratam das oitivas, já entrando, inclusive, nos outros temas relacionados à nossa CPI. Quero dizer que estamos rigorosamente no prazo pelo roteiro que nós estabelecemos no início dos trabalhos. É óbvio que, no meio do caminho, nós tivemos alguns acréscimos, coisas novas surgiram, com muita propriedade, e que estão todas devidamente colocadas no processo de investigação.

Acho que temos gerado uma certa expectativa, porque, na minha avaliação, houve — e quero deixar isso bem claro, para que não haja nenhuma dúvida — um certo açodamento da CPI do Senado em relação ao tema da culpabilidade dos controladores. E há também, talvez fruto da realização desta CPI, vejam os



senhores, que depois de tanto tempo do acidente, quando nós instalamos esta CPI, 3 dias depois a Polícia Federal largou seu relatório.

Uma semana ou 2 semanas depois, o Ministério Público já também fez seu relatório com indiciamentos e, agora, a CPI do Senado vem também, e já numa semana, aponta a culpabilidade dos controladores. Quero, mais uma vez, afirmar que nós precisamos conduzir esse processo com a responsabilidade que ele tem, que é a de identificar as causas da crise do setor aéreo brasileiro, apontar as responsabilidades e propor, ao final de tudo isso, sugestões que sejam capazes de dar segurança ao sistema de controle do tráfego aéreo e aos vôos brasileiros, que é o que a nossa população, a nossa sociedade quer. É claro que ficam alguns questionamentos, Deputado Carlos Willian, quando V.Exa. traz fato que o Senado, alguém disse isso, tem sido recorrente.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Por causa da crise.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Por causa da crise, Deputado Carlos Willian. Disseram-me que ontem foram ouvidas 8 pessoas no Senado, e a pauta de hoje prevê mais 5 ou 6, a de amanhã mais 7 ou 8 pessoas. Eu tenho dúvidas de como é que isso está efetivamente acontecendo, porque nós temos a informação técnica, por exemplo, de que nós não podemos ouvir 2 testemunhas ao mesmo tempo, porque o Código Penal não nos permite isso e que isso estaria atropelando inclusive a legislação que trata dessa matéria.

Se nós temos dificuldades às vezes de, ao ouvir 2 testemunhas, dar a oportunidade para que todos os Parlamentares possam perguntar, questionar — e essa foi uma crítica inclusive que nós recebemos, o Relator e o Presidente, no início dos trabalhos, de que o tempo não estava sendo suficiente para que todos fossem inquiridos —, como é que nós resolvemos essa situação? Temos requerimentos aprovados que nos permitem ouvir 8, 9, 10, 12 pessoas durante o mesmo dia.

O que tenho questionado é se isso vai nos ajudar a produzir as convicções necessárias para apontar as causas, as responsabilidades e as sugestões que precisamos identificar para superar a crise vivida pelo setor aéreo brasileiro, que, na minha avaliação, não está superada. Ela não se resolve apenas em culpar A ou B em relação ao acidente do avião da Gol. Ao contrário, os aviões continuam atrasados, as pessoas continuam com falta de atendimento nos aeroportos, nós



continuamos com a dúvida se existe falha nos equipamentos ou não, porque nós ouvimos vários posicionamentos em relação a essa matéria, a esse tema.

Quero só fazer essa reflexão para não deixar passar sem a devida consideração as avaliações feitas pelo Deputado Carlos Willian sobre esse tema. E, à tarde, na reunião interna em que vamos discutir a condução dos trabalhos, poderemos avaliar inclusive a necessidade ou não de fazer algumas oitivas, como aquelas que já foram aprovadas em requerimentos apresentados por V.Exas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O próximo inscrito é o nobre Deputado Vanderlei Macris, começando às 11h13min e terminando às 11h23min.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Bom-dia, Tenente Antonio. Antes de iniciar minha fala, quero lhe mostrar alguns documentos para saber da sua familiaridade com as informações que aqui estão contidas.

Primeiro, o seguinte: gostaria de saber, Tenente Antonio, se são familiares para o senhor esses documentos que lhe mostrei agora.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - São documentos que o senhor trabalha com eles de maneira permanente como Chefe de Seção de Instrução do Centro de Controle, diariamente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - São comuns no nosso cotidiano.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem. Ontem, no depoimento da CPI, nós tivemos a manifestação de um dos controladores de vôo que acabou deixando muito claras as circunstâncias em que ele apresentou o seu depoimento; mostrou claramente que tinha uma série de problemas nos equipamentos, nos radares e, mais do que isso, em toda a atividade que praticam os controladores de vôo e ele, no momento em que participou dessa situação. Aqui diz (abre aspas): *"Confiei no sistema. A única informação que tinha era que a aeronave estava na altitude correta. Em cima da informação da atitude correta, não tinha por que adotar outra medida de emergência!"*.

Além disso, também mostrou que o *software* que usamos não é confiável, abre aspas, " *é um sistema que a gente não confia e pode induzir ou fazer com que*



o controlador cometa erros." Essa foi afirmação ontem da manifestação do Sargento João Marcelo, por ocasião da sua oitiva na CPI. Levando em conta os documentos que o senhor viu e o que tem aqui — Controle de fluxo de aeronaves. Ocorrências operacionais —, alguns documentos que tenho mostram claramente que o ano de 2006 foi pródigo nessas informações. Por exemplo: "Equipamento X 4.000: monitores de sala, imagem oscilando; placa Mateus inoperante; frequências, transmissão e recepção com baixa intensidade; transmissão e recepção com ruído; RX e TX com interferência e com chiado e entrecortadas".

Além disso, temos também problemas anotados: no radar, duplicação de pistas, pane anterior; telefonia com problemas; ocorrências operacionais em série apresentadas em função dos relatórios de perigo. Além disso, há uma série de problemas. Ao final, diz o seguinte esse relatório.

"Observações 1. As falhas de radares existentes nas localidades administradas pelo CINDACTA I tornam os vôos no espaço aéreo brasileiro menos seguro, fatos esses que poderão levar o controlador de vôo a executar procedimentos alternativos para obter maior segurança e, por conseqüência, atraso de vôos em todas as regiões do País, maior espaçamento entre as aeronaves e vôo, controle de fluxo de solo, redução de velocidade de vôo e outros.

Observações 2. As duplicações de pistas e pistas falsas, pontos na tela do radar, relatadas nas ocorrências operacionais, poderão causar transtornos no espaço aéreo, devido ao controlador não ter certeza de quais das informações são corretas no equipamento do radar. Ou seja, existirão 2 informações semelhantes que confundirão ou informações que não são reais. Isso tem como causa o mau funcionamento do sistema e, como conseqüência, o aumento do nível de estresse do controlador.

Observações 3. Os problemas com frequência são constantes, sendo um dos maiores problemas enfrentados durante o turno de trabalho, pois na falta do radar, sem visualização, ainda se pode trabalhar, mas sem meios de se comunicar será impossível o controlador repassar com precisão informações que garantam a segurança das aeronaves que voam sob sua responsabilidade."

Portanto, eu queria, além disso aqui, fazer uma última leitura para o senhor de um documento de relatório de perigo que diz o seguinte: "Informo que 5 meses após



o acidente da Gol , do Gol 1907, em que um dos fatores contribuintes para tal fato foi a mudança de nível de vôo automático pelo sistema na apresentação da tela de controle, isso ainda vem ocorrendo todos os dias, em todos os turnos. Fui informado hoje” — diz o controlador — “que uma alteração na forma de modificar o nível de vôo do sistema foi aperfeiçoada, mas a principal necessidade nossa, não”. E dá exemplo de vários vôos que passaram por situações semelhantes.

O senhor tem conhecimento de tudo isso que eu lhe mostrei, Sr. Robson?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, ao ver os documentos, eu disse ao senhor o seguinte: esses documentos são comuns serem preenchidos, mesmo porque os controladores são instruídos para fazê-lo, porque sem esses reportes, sem essas notificações, a chefia não vai tomar conhecimento das deficiências que o sistema porventura possa apresentar. Então, esse é um ponto. O segundo ponto é: os pontos que ele enumera como procedimentos alternativos que porventura possam acarretar atrasos nos vôos, eles também são treinados a procedimentos especificados para falha de equipamentos, o que o controlador deve fazer nesses casos aí. O que ocorre no CINDACTA I e nos outros CINDACTAs, acredito, é que, diante do reporte, diante da notificação do controlador, o problema é imediatamente abordado e a solução é buscada, imediatamente. É isso o que tenho a dizer.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor tem conhecimento dessas falhas? Elas continuam sendo constantes lá nos equipamentos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Todas as anomalias que são notificadas, as soluções são buscadas.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Sim, mas continuam acontecendo essas falhas no sistema?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O sistema do CINDACTA I, eu considero um sistema complexo. Então, problemas há e problemas haverá, e nós vamos sempre trabalhar no sentido de buscar soluções para eles.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E, quando elas acontecem de maneira freqüente, dão menos segurança de vôo para os usuários?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Para o usuário, não. Para o controlador apresenta insegurança, como aumenta o nível de estresse.



E o nosso trabalho é justamente no sentido de tranquilizá-lo e de dar a ele a certeza de que a solução está sendo buscada o mais rapidamente possível.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor não considera que falhas dessa natureza estiveram presentes no momento em que o acidente da Gol com o Legacy aconteceu?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, como já respondi anteriormente, até o momento em que saí do CINDACTA e que estive junto com eles, nada me foi reportado acerca de falha de radar ou falha de frequência. Com relação a ruído de frequência, dificuldade de ouvir, isso vai variar até de controlador para controlador. Então, controladores exigentes, muito críticos, que reportam, e, quando fazemos o cheque, não raro o problema, na verdade, não existe. Mas, como ele reportou, a solução é buscada, e ele é chamado a checar se está bom, se está ruim, o que ele acha.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, Sr. Robson. É evidente que, quando essas falhas acontecem, imediatamente tomam-se providências, relatórios de perigo são feitos, para que as providências sejam tomadas. Mas um processo de falha constante, como temos aqui nesses documentos todos apontados, os senhores tiveram aumento desse tipo de comunicação depois do acidente da Gol por parte dos controladores? Houve um aumento? Nós estamos pedindo todos os documentos lá. Provavelmente devem chegar nos próximos dias aqui para a Comissão. Houve um aumento dessas comunicações por parte dos controladores?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E por que houve esse aumento?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Os controladores, quase na sua totalidade, mudaram o comportamento com relação ao tráfego aéreo.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - E qual foi essa mudança, senhor?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Estabeleceram, por exemplo, passaram a seguir o limite de aeronaves sob controle de um setor ou outro, o que antes não faziam.



O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Não havia limite anteriormente, Tenente Robson?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Eles operavam acima do limite estabelecido. Então, quando eles passaram a operar dentro desse limite, toda a chefia teve que se adaptar, buscar novos controladores, mais controladores.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Perdoe-me. Era uma desconfiança que nós tínhamos e o senhor está comprovando agora. Esse aumento de limite, que era permanente, isso era um processo definido. Quem é que tomava a decisão para promover esse aumento de limite dos controladores na composição e no controle das aeronaves?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A responsabilidade pelas decisões tomadas durante uma operação é sempre do controlador. Se o controlador disser para mim que ele só tem condições de trabalhar com 4 aeronaves, ele vai trabalhar com 4 aeronaves ou ele é substituído por outro controlador.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - O senhor acha que houve um aumento da autorização de linhas aéreas ao longo desses últimos anos de maneira que os controladores tiveram que aumentar o seu limite de atenção, ou melhor, de controle sobre as aeronaves?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Deputado Vanderlei, seu tempo...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que a gente observa empiricamente é que o aumento da intensidade de aeronaves no espaço aéreo aumentou.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Isso é responsabilidade de quem?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - ANAC.

O SR. DEPUTADO VANDERLEI MACRIS - Muito bem, obrigado. Estou satisfeito, Sr. Presidente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. Com a palavra o nobre Deputado Rodrigo de Castro, começando às 11h24min e terminando às 11h34min.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, inicialmente, eu gostaria de ratificar aqui o que foi dito por outros Deputados, no sentido de darmos uma nova dinâmica a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Os trabalhos têm avançado de forma muito lenta, e é necessário, dada a complexidade da questão, que encontremos fórmulas para que realmente cheguemos ao final a resultados positivos para esta CPI.

Tenente Antonio, foi falado aqui, tanto pelo Coronel Rufino como pelo Delegado Renato Sayão, que, no início do voo, a *clearance* foi dada, a etapa foi dada de forma incompleta, ou seja, o procedimento padrão é para a torre confirmar com a aeronave até o destino final todos os passos do voo, e só foi dada até Brasília, segundo consta dos inquéritos. E foi dito também que é um traço cultural dos controladores de voo anunciarem apenas a primeira etapa dos voos. O senhor confirma isso, esse procedimento?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, Deputado, eu não tenho conhecimento, na verdade, do teor das afirmações do Chefe do CENIPA ou do Delegado Renato Sayão. O que os controlares são treinados é para fazer, dar as autorizações diante do que foi solicitado pela aeronave. No caso do Legacy, o que nós sabemos, superficialmente, é que ele entendeu ser a autorização desde a decolagem até o destino, que seria Eduardo Gomes.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo, mas...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - E havia mudanças de níveis no percurso.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Pois é, geralmente... O procedimento padrão, a regra diz que tem que... A torre de controle tem que avisar ou retificar com os aviões que haverá essas mudanças, que essas mudanças se farão presentes ou não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Essa posição a que V.Exa. se refere, a posição *clearance*, ela deve ser bem específica. A aeronave deve, diante do que ela preencheu no plano de voo dela... Deve ser ratificado aquilo



ali ou modificado diante das necessidades do controle de tráfego. Se nada for dito, a aeronave vai seguir o que o controlador tiver dito para ela.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - E é uma praxe dizer isso de forma completa ou, pelo excesso de vôos, vocês às vezes falam só a primeira para abreviar.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, o regulamento manda que se fale de forma completa.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Pois é, o regulamento manda, mas a prática dos controladores de vôo é no sentido contrário?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A prática dos controladores é sempre trabalhar de acordo com o regulamento.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Quais os motivos que o senhor entende do colapso dos aeroportos no final do ano passado? Tivemos aqueles atrasos constantes de vôo. O senhor, como entendedor do assunto, como tenente, o que o senhor entende daqueles motivos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, Deputado, passa por várias vertentes aí. Uma delas é a concentração de vôo das empresas ou o tempo muito reduzido de tempo no solo, a utilização máxima de uma mesma aeronave. Então, se a aeronave sofreu um pequeno atraso numa localidade, já decolar com atraso, logicamente que haverá atrasos multiplicados aí nos próximos destinos, porque será a mesma aeronave que vai fazer esse vôo. Esse é um ponto. O segundo ponto é: o volume de aeronaves no espaço aéreo brasileiro, ele teve aumento realmente ao longo do tempo. O trabalho mais criterioso dos controladores, limitando o número de aeronaves sob controle de cada um e deixando de fora as outras acima desse limite, também foi uma outra causa desses atrasos. O senhor entende? Então, houve vários motivos aí para esses atrasos.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Houve também um movimento dos controladores que alguns órgãos de imprensa chegaram a se referir como motim. Houve esse motim por parte dos controladores, aquele episódio aqui em Brasília?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, a atitude tomada pelos controladores no dia 30 de março... Na verdade, eu não estava... eu



particularmente não estava no Centro-Brasília, eu estava em São José dos Campos, e não poderia dizer para o senhor, classificar como motim ou como insubordinação. Não teria condições.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Esse movimento... O senhor, naturalmente, conversou com colegas seus, militares...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - A insatisfação era apenas com relação ao salário...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado...

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - ...ou havia também condições de trabalho, alguma coisa nesse sentido?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, após o dia 30 de março, o que a gente observa dos controladores — e não apenas após o dia 30 de março, até antes do dia 30 de março — é que os controladores... O controlador de vôo, em geral, é extremamente exigente com as condições de trabalho, com as outras condições. Ele é extremamente antenado com a situação do País. Então, eles estão sempre com muitas exigências. Com relação a 30 de março especificamente, eu não saberia dizer para o senhor se o motivo da movimentação foi por melhores salários, se foi por desmilitarização. Há uma conjunção de fatores aí que os órgãos competentes estão analisando.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O Governo assumiu com os controladores o compromisso de não haver punições por esse movimento? O senhor sabe de um acordo entre os militares e o Governo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não saberia dizer para o senhor.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O Governo assumiu com os controladores o compromisso de desmilitarizar o controle de tráfego aéreo? Houve alguma negociação nesse sentido? O senhor sabe dizer?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que a gente sabe é o que a gente lê através da imprensa. Mas, oficialmente, de nossa parte, a gente não sabe. Nossa parte que eu digo é CINDACTA I.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Existia alguma demanda por parte dos controladores aéreos em relação a medidas de segurança, modernização de equipamentos? Havia algum tipo de pedido seus para as autoridades responsáveis? Os controladores pediam: "Olha, tem que modernizar o equipamento. É necessário aumentar o número de controladores". Havia esse tipo de demanda?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Veja bem, esse tipo de demanda, Excelência, é constante. Busca de novos controladores, modernização de equipamentos, essas reivindicações são constantes. O que eu não saberia dizer é se no dia 30 de setembro isso estava presente aí como mote das movimentações.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Após o acidente ocorrido com o Boeing da Gol, houve alguma mudança de comportamento, dos procedimentos adotados no acidente por parte dos controladores?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, como eu já afirmara anteriormente, um acidente mexe muito com toda a população brasileira, e especialmente com os controladores de tráfego aéreo. Então, nós estamos realmente mais prudentes, mais cautelosos, revendo os nossos procedimentos, revendo a nossa forma de treinamento, de trabalho. Isso é o que nós estamos fazendo. Mexeu conosco nesse sentido.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Nessas revisões que os senhores têm feito, qual o senhor acha que teve uma relação com o acidente? Quer dizer, qual desses procedimentos que, se adotados, poderiam evitar o acidente? Tem algum específico?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Só para ajudar, V.Exa. ainda dispõe de 2 minutos.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Especificamente, a elevação de nível da língua inglesa e as nossas instruções internas. Também a gente está batendo bastante na mesma... nos nossos regulamentos, acompanhando mais de perto os trabalhos. Principalmente os controladores mais novos, nós estamos acompanhando, mas nós temos plena confiança no trabalho dos nossos controladores.



O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - O senhor acha que seriam necessários mais controladores formados para o serviço, para o tráfego aéreo? O número de controladores é ideal?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Acho que mais controladores sempre é melhor do que menos controladores.

O SR. DEPUTADO RODRIGO DE CASTRO - Certo. Eu gostaria apenas de deixar aqui registrado, Sr. Presidente, que o *site* da FAB aponta como 2006 o ano em que houve menos controladores formados nos últimos 6 anos. Ou seja, numa frase tão ao gosto do nosso Presidente, nunca na história recente deste País se formaram tão poucos controladores como no ano eleitoral. Muito obrigado pela participação, tenente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado José Carlos Araújo. *(Pausa.)*

Estando S.Exa. ausente, concedo a palavra ao nobre Deputado Antonio Carlos Mendes Thame, começando às 11h34min e terminando às 11h44min.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, Tenente Antonio Robson Carvalho, suas colocações têm sido muito claras e de grande utilidade. Paradoxalmente, porque o senhor não estando no momento do acidente, nós imaginávamos que fosse uma manhã, com a sua presença, pouco esclarecedora. Surpreendentemente, suas observações nos dão rumo, nos dão azimute para os nossos trabalhos.

Primeira pergunta. O senhor, respondendo às colocações do Deputado Vanderlei Macris sobre o aumento do tráfego aéreo... O aumento do tráfego aéreo se deu quando as companhias, em atendimento a uma demanda de passageiros, aumentaram o número de aeronaves. Primeiro, aumentaram o tamanho das aeronaves, o porte; depois, aumentaram o número de aeronaves e, portanto, o número de vôos, de decolagens e de aterrissagens e de aeronaves no ar. Portanto, o número de aeronaves para serem acompanhadas pelos controladores. A responsável... E nisso é uma questão conceitual sobre o papel das agências, a função das agências como órgão de Estado. Elas foram criadas justamente para evitar a politização, para que as questões técnicas se sobrepusessem às políticas. A



ANAC é a responsável — e o senhor respondeu com uma clareza muito grande... A responsável por autorizar o aumento de aeronaves é a ANAC. A ANAC é também responsável — as suas colocações, foi o que entendi — pela infra-estrutura compatível com o aumento de vôos que ela autorizou. É isso? Quem autoriza, ou quem determina... Porque se ela autorizou 50 vôos a mais... Quem autoriza, quem determina que um aeroporto tenha mais pistas ou mais controladores é a ANAC?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Excelência, a ANAC determina e autoriza o número de aeronaves autorizadas a voar no espaço aéreo brasileiro. Quem cuida da infra-estrutura dos aeroportos é a INFRAERO e quem determina o número de controladores que deverão atuar em cada aeroporto é o Comando da Aeronáutica, no caso de militares, e da INFRAERO, se forem controladores civis.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Quem toma essa decisão de aumentar o número de controladores para que eles fiquem compatíveis com o número de aeronaves não é a ANAC?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Caso militar, o Comando da Aeronáutica; caso de controladores civis, a INFRAERO.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - E porque a INFRAERO não tomou essas medidas, e porque também o Comando Militar não tomou essa medida, o que ocasionou a necessidade de que cada controlador passasse a controlar um número maior de aeronaves em passado recente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, sobre a INFRAERO, eu não saberia responder a V.Exa. porque a gente não participa da administração da INFRAERO. No que tange ao Comando da Aeronáutica, logo que o problema surgiu, o Comando da Aeronáutica atuou e nós teremos aí em 2008 controladores suficientes para suprir as nossas posições operacionais.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Mas não foi isso que eu perguntei. Eu perguntei: quando houve o aumento do número de aeronaves, anterior, portanto, ao acidente... Nós temos aí uma *Carta de Brasília*, foi apresentada pelo representante dos controladores militares, Wellington, quando aqui estive, mostrando que eles já denunciaram o problema de que havia tráfego aéreo em



excesso naquela época. Daquela época até 2008 não foi tomada nenhuma medida ainda? Ou é alguma coisa em curso, lentamente em curso, sendo estudada para passar a vigorar em 2008?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A formação de controladores de tráfego aéreo seguiu a política determinada pelo Comando da Aeronáutica, e aí eu não teria condições de dizer ao senhor se foi uma política acertada ou não. Com relação...

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Ou seja, a conclusão é de que a ANAC autoriza o aumento das aeronaves sem antes verificar se os aeroportos, as torres de controle estão em condições de receber esse aumento de vôos. É essa a conclusão?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Do ponto de vista operacional, que é o que eu conheço, eu veria dessa forma. Do ponto de vista administrativo, gerencial, eu não saberia dizer ao senhor se há uma coordenação estrita entre as decisões que a ANAC toma e o Comando da Aeronáutica ou a INFRAERO. A gente não tem participação nesse processo.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Certo. O que já fica claro que nós temos que convocar novamente o Presidente da ANAC para vir aqui assumir as responsabilidades e explicar muito melhor aquilo que eles estão deixando de fazer ou fazendo de uma forma irresponsável, mostrando uma falta de gestão, quer dizer, não levando em conta as condições para tomar decisões. Eu tenho uma última pergunta.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Os aviões militares não precisam fazer plano de vôo? Basta que eles assumam dentro do protocolo VOCOM, comuniquem verbalmente que estão voando? Isso não causa um profundo *stress* para os controladores: não ter nada programado sobre o vôo e de repente ver uma sinalização ou uma comunicação verbal de que tem um vôo militar, às vezes um vôo da FAB levando um Ministro de um lugar para outro, ou uma Ministra, e isso não foi previamente avisado? Não causa nenhum *stress* aos controladores? Qual é a sua avaliação, o senhor que ocupa um cargo diretamente



ligado a essa questão de segurança do controlador e de segurança de vôo dos aviões?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Eu considero que não causa nenhum *stress*, na medida em que o avião militar que voa sobre o plano de vôo VOCOM está sob controle de um outro controlador do Centro Operacional Militar. Então, esse controlador é responsável pela trajetória desse avião e responsável também pela coordenação com o controlador do ACC, que é o da circulação aérea geral. Avisa ele que aquele avião está sob controle do COPM e ele se desobriga e deixa o avião voar sem problema algum.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - E nos últimos meses aumentou o número de aviões militares voando ou é o mesmo? A aeronáutica continua na mesma?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A Aeronáutica continua com os aviões que tem. Tem melhorado.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Tem aumentado?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Tem melhorado.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - A ponto de causar alguma contribuição para esse congestionamento quase que permanente, que virou regra nos aeroportos, ou é um caso à parte?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O Comando da Aeronáutica é o principal interessado na solução deste problema. Então, eu considero que no nosso cotidiano, e pelo o que a gente observa, os aviões da aeronáutica voam dentro das necessidades do Comando da Aeronáutica. Nem menos nem mais.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Última pergunta, agradecendo a sua colaboração.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O senhor disse que toda vez que o senhor recebia um desses comunicados que o Deputado Vanderlei Macris teve o ensejo de lhe mostrar pessoalmente, para que pudesse visualizá-lo, cada vez que os senhores o recebiam, anotando uma providência



factível, necessária, consistente, coerente e oportuna, os senhores tomavam uma providência no sentido de corrigir o sistema. Foi essa a informação?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Toda notificação é encaminhada pelo controlador, inclusive são instruídos a fazê-lo por escrito, porque muitas vezes fazem verbalmente. Faz por escrito para que fique registrado, e a gente encaminha para o setor competente imediatamente.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - No ano gregoriano de 2006, para facilitar as estatísticas, porque nós temos uma mente voltada para o ano, dia 31 de dezembro, é como se começasse uma vida nova a cada ano, quantas dessas comunicações, ou aproximadamente, foram aceitas como razoáveis e geraram uma providência que modificou e melhorou o sistema?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, quanto ao número de reportes, eu não poderia dizer ao senhor porque são muitos.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Muitos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - São muitos.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Isso preocupa muito.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quanto à razoabilidade deles, nós consideramos razoáveis todos os reportes.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Todos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - E encaminhamos uma resposta ao colega que encaminhou.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Quantos foram resolvidos ou não? Quantos, no ano de 2006? O senhor tem essa estatística?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - São de várias natureza. Não teria como dizer para o senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O senhor poderia nos encaminhar, por gentileza?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O número de reportes?

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - O número. Só o número, para termos uma idéia.



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Poderemos procurar e fazê-lo, sim senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Pois não.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO ANTONIO CARLOS MENDES THAME - Era só isso.

Muito obrigado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Obrigado o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos agora ao próximo escrito, nobre Deputado Vic Pires, começando às 11h44 e terminando às 11h54.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só para que eu entenda, na sala dos controladores de vôo existe o controlador de vôo na sua mesa?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Em pé, atrás dele, existe um supervisor de área que controla 4 supervisores? Quatro controladores?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, vamos lá, uma...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, não, eu só queria... Só se o senhor me...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí, existe um supervisor de sala e existe o senhor, que é o chefe de sala?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Chefe de equipe.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - No depoimento do sargento Wellington, quando estive aqui, ele me disse que no momento do acidente — e nós precisamos entender isso — o supervisor de sala se retirou, ou o chefe de sala se retirou. Isso está no depoimento dele, ele confirma. Como o senhor estava, no momento, como chefe de sala, que era a autoridade maior no momento do acidente, eu queria que o senhor me confirmasse isso: por que ele se retirou e quem se retirou nesse momento? Que seria um tenente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Por favor.



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O.k. As equipes... A equipe de controladores é composta de, em média, 8, 9 controladores e 2 supervisores em cada setor do ACC. Então, os supervisores se alternam — ali, naquele setor —, eles se alternam de acordo com o número de setores acionados.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu sei. Mas a pergunta que eu lhe faço é: que momento da colisão ele saiu e não voltou mais?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O.k.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E depois foi contatado um coronel, e esse coronel, pelo telefone, ficou dando algumas informações.

Eu preciso apenas que o senhor me diga se esse depoimento do sargento Wellington bate realmente com aquilo que ele falou. Ou o senhor discorda?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Discordo em parte. O chefe de sala, o oficial que estava de serviço de 9 da manhã às 17 horas era eu, tenente Robson Carvalho. Na ocasião, era previsto que permanecêssemos ali de 9h às 17h.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Como até às 17h o tráfego fluía normalmente — meu telefone ficou, o celular, telefone de casa —, eu me retirei...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O seu procedimento, eu já entendi, porque o senhor já explicou. Foi para casa, voltou. Eu quero saber no momento da colisão, que o senhor não estava lá, se o senhor soube que esse supervisor de sala — porque a gente fica sem entender aqui... Eu só sei que ele disse que o supervisor, no momento do acidente, se retirou. Parece que ele ficou... Não sei. Isso aí é uma ilação.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que eu estou tentando explicar para V.Exa. é que esse supervisor de sala, a que ele se refere, deve ser o chefe de sala, que é o oficial.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não se retirou no momento do acidente. O senhor se retirou antes, não é?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Eu me retirei às 17h.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o acidente foi a que horas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O acidente foi às 16h56, 16h55, por aí. Então, quando fui acionado, voltei. Com relação ao coronel, que ele disse que acionou, deve ter sido o tenente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! tá.

Eu lhe faço uma outra pergunta: a gente, analisando as caixas-pretas dos aviões,...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Certo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...a gente vê: *sound of colision*. Já que o senhor estava lá, eu queria saber o que é que o senhor literalmente ouviu ou os controladores, já que o senhor era o chefe de sala, depois desse *sound of colision* com o avião da Gol? O que o senhor ouviu da cabina do Gol? O que os controladores ouviram da cabina do Gol? Pedindo socorro? Pedindo 7700, não é isso? Acho que alguma coisa dessa natureza. Porque a informação que eu tenho é de que existe um *sound of colision* e daí para frente era como se o avião tivesse se desintegrado no ar ou explodido. O que eu acho que não aconteceu, porque até agora as autoridades aeronáuticas não levaram isso em consideração: que o avião tenha se desintegrado e uma parte desse avião tivesse batido no avião do Legacy e não o Legacy tivesse batido no avião da Gol.

Então, é uma coisa muito estranha que depois desse *sound of colision*, quer dizer, o som da colisão, como se tudo ficasse mudo. Uma ponta de uma asa bate no avião e dali para frente ninguém ouve mais nada. Isso me deixa muito intrigado, isso me deixa muito intrigado.

Eu estou aqui ao lado, queria registrar, do Brigadeiro Renato Costa Pereira, que já foi Secretário da Organização Internacional de Aviação Civil, que está aqui conosco. Conversando com ele, trocamos idéia sobre isso. Da ICAO. Isso me deixa muito... Eu preciso saber do senhor, como controlador de vôo, e o senhor está em juramento, é claro, o senhor vai dizer...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Lógico.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - ...o que é que o senhor ouviu, ou os seus colegas controladores de vôo disseram nesse momento? Bom, bateu o avião, bateu na asa. O que é que eles falaram: explodiu, desintegrou-se no ar?



Porque alguma coisa se diz. É a mesma coisa, você está num avião, bate, você tem aqueles segundos, antes de, infelizmente, falecer, ou desfalecer, em que você diz o seguinte: *“Batemos em alguma coisa”*. *“Vamos pedir socorro à torre”*. Vamos alguma coisa. E não houve isso. Na transcrição da caixa-preta é como se houvesse uma explosão e terminasse ali naquele *sound of colision*. Dali para frente todo mundo morreu.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, com relação à aeronave da Gol, não houve contato, não houve contato entre a aeronave da Gol e o Centro Brasília. Essa aeronave estava em contato com o Centro Manaus. O Legacy, o jatinho, mesmo após a colisão, quando ele iniciou os procedimentos de descida na Base Aérea do Cachimbo, ele conseguiu fazer contato e informou que estava seguindo para fazer um pouso...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O jatinho não me interessa agora. O jatinho, eu tenho a transcrição toda. Até tomando Coca-Cola depois, chamando alguns palavrões... Isso aí não me interessa. Interessa para mim, tenente, é do *sound of colision* para frente. E pelo que o senhor me diz aqui, o senhor saiu 5 minutos antes ou depois do acidente? Depois?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Depois.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, essa pessoa que o sargento Wellington diz que depois do acidente se retirou da sala foi o senhor.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor se retirou?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, mas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor se retirou sem saber que estava acontecendo um acidente dessa natureza ou um possível acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ninguém sabia. Ninguém sabia que houve um acidente. O acidente já havia ocorrido, iniciaram-se as buscas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas na transcrição daqui, da caixa-preta, no momento em que houve o acidente, antes da sua saída, eles pedem o 770. O que é 770, tenente?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Falha de comunicações.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Falha de comunicação.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Emergência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E foi ouvido pela torre? Emergência.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É uma emergência. Havendo uma emergência 5 minutos antes, lá na torre, o senhor, mesmo assim, saiu?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não, não houve. Não houve o pedido de socorro ou o *sound of colision*, como o senhor está dizendo. Essa coisa da caixa-preta deve ter sido apurada após a queda da aeronave.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Tá. O *sound of colision* foi às 19h56, hora — essa hora é estranha — UTC.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - É. Zulu.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Zulu. E o pedido dos pilotos do Legacy foi às 19h56 também. “Vamos pedir um 770?” Ele disse: “Peça, grite”. Aí ele começa: “770, 770, 7700”. Então, isso aí foi ouvido também pelos controladores de vôo lá no seu CINDACTA.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Que não reportaram absolutamente nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não lhe reportaram?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não reportaram.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Aí, o senhor saiu?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Que havia uma situação anormal ou coisa que o valha.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E 770 não é anormal?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Senhor?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sete, sete, zero é uma situação anormal, porque é de urgência.



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sete, sete, zero é um código de emergência.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor garante aqui que até o momento da sua saída nenhum controlador de vôo, nessa ordem de supervisor, disso, daquilo, ninguém lhe falou que havia um 770?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Absolutamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Absolutamente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quem me acionou foi o supervisor, que mesmo ao me acionar, ali, 17h20 local, ele disse: *“Tenente, alguma coisa estranha aconteceu, mas a gente não sabe exatamente o que é”*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Antes de o senhor sair?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, bem depois. Eu já estava em casa.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Ah! o senhor já estava na sua casa?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Já estava em casa. Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está certo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Então, a instrução que eu dei a ele foi que entrasse em contato com o Salvo Aéreo, que é o nosso órgão de busca, para que fizesse uma busca preliminar e visse o que estava acontecendo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas a busca não só acontece depois que acaba a gasolina?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A busca acontece, a busca acontece assim que o controlador deixa de ter certeza sobre o paradeiro da aeronave.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, nós teremos que ver aqui, porque, Relator, o Brigadeiro Kersul, o Cel. Rufino, todas as autoridades que vieram



aqui disseram e afirmaram que as buscas só acontecem depois que é esgotada a gasolina do avião.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - De que busca V.Exa. está falando? Se o...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Salvo Aéreo é busca. Não é?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Salvo Aéreo é...
O Salvo Aéreo inicia a busca...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O Salvo Aéreo é para buscar quem está acidentado. Não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele inicia as buscas por telefone e por... Busca a rota que a aeronave estava voando e procura fazer contatos. A decolagem de aeronaves, a coisa mais específica, aí, sim, sobre isso que o Cel. Rufino estava falando.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É só para o senhor saber aqui: som de impacto, às 19h56. O piloto do Legacy disse: "Ó, Ó". Não sei o que é esse Ó, Ó. Piloto automático: "*som metálico, 3 vezes, parecidos com cuidado*". "*Que diabos foi isso?*" Isso às 19h57. "*Tudo bem. Somente pilote o avião, cara!*" "*Som metálico, de novo, 3 vezes*". "*Somente pilote o avião*". Piloto automático: "*Nós perdemos o wingleet*" — que é aquela peça. Aí, o comandante pergunta: "*Perdemos? De onde veio?*" Aí, ele chama um grande palavrão, que eu não posso repetir aqui.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - "*Tudo bem. Nós estamos descendo. Declarando emergência. Emergência!*" O senhor ainda estava lá, porque foi às 19h56. "*Emergência! Emergência! 7777. Eu posso falar, 7700?*" Ele chama um palavrão, o comandante, e diz: "*Pode. Chame, grite*".

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, esse diálogo do piloto não foi com o Centro Brasília, foi entre eles, na cabina.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Bom, aqui diz o seguinte: "*Brasília, november six zero zero, Xray Lima*". O que é isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - É a matrícula da aeronave.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Matrícula da aeronave. Então, ele está chamando RDO2. Quem é RDO2 aqui?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não saberia dizer.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas, nessa nomenclatura RDO2?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deve ser *radio*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, é o pessoal do CINDACTA.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Pode ser, mas...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Chamando... Não, está chamando...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que ele teria dito exatamente?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - "*Brasília road, Brasília, Brasília, november, six zero zero, Xray Lima*". Quem está dizendo isso é o RDO1.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Está chamando Brasília.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Está chamando Brasília?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - "*E Brasília, Brasília*"... Aí, ele fala: "*E Brasília*" — aí, ele chama uns palavrões, aqui, que não dá para falar aqui, não é? Bom, então, a minha pergunta realmente é essa: por que a Gol não pediu socorro quando houve essa colisão? Como é que o senhor, como controlador e chefe da sala, chefe de todos, não teve acesso, pelo menos, a esse clamor de socorro dos pilotos? Ou não houve esse socorro? Porque a gente precisa saber: houve esse socorro? Houve esse diálogo do piloto da Gol pedindo socorro para a torre, para o CINDACTA I, para o IV, para o V, para o VIII, para o X, seja lá qual foi o CINDACTA, mas em desespero?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O IX.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque o que eu tenho aqui é um *sound of colision*, como se tivesse: "Bum!" Explodiu, e não se fala mais nisso. Então, preciso que o senhor me diga se o senhor teve conhecimento, pelos seus



controladores que estavam subordinados ao senhor, do que é que os pilotos da Gol falaram para os seus controladores. Essa a pergunta que lhe faço. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - *Your time is over. (Risos.)*

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Como sempre. Como sempre. A imprensa é testemunha de que o Presidente tem uma marcação... Ele me convidou, outro dia, para presidir a sessão quando havia um Deputado, éramos eu e o depoente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, se o senhor me permitir...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Se continuar desse jeito, os 2 vão ser contratados para controlador de vôo, porque estão bem no inglês.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É, exatamente. Ele está dando um *show*.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, os controladores não reportaram absolutamente nada de anormal com relação ao fluxo de tráfego que havia no momento.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não foi essa a pergunta, tenente. Eu lhe perguntei exatamente se os controladores lhe disseram o que eles ouviram dos pilotos da Gol. Só isso. "*Mayday; mayday*", se é que existe, lá, nesse termo aeronáutico.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não disseram. Não disseram absolutamente nada.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, o senhor acha que perdeu o controle no momento...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, eu acompanhei uma simulação feita por um supervisor da Gol, lá, em São José dos Campos, em que ele teria dito que considerava que a asa do Gol ao ser cortada ele imediatamente entrou em queda. Imediatamente entrou em queda.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E matou todo mundo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não sei se morreu todo mundo. Eu sei que ele entrou em queda...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor não ouviu, então?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Senhor?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor não ouviu, então, nada, nem houve nada?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não, não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Nem meio minuto? Nem 5 segundos? *“Aj, oi, ui...”*

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Deputado Vic Pires — Sr. Presidente, eu sei que temos a ordem, aqui —, como V.Exa. levantou aqui alguns questionamentos e o senhor está ao lado do brigadeiro, que foi nosso representante, Secretário-Geral na ICAO, não seria demais o senhor explicar aqui qual o caminho que o senhor está propondo e tal, aí, com essas suas afirmações e com esse seu questionamento, pela importância da pessoa que o senhor tem sentada ao lado e pelo grau dos questionamentos que foram realizados por V.Exa. aqui, que dão conta de que, talvez, a aeronave da Gol pudesse ter explodido antes do choque, pudesse ter sido um problema antes do choque.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Sr. Relator, eu posso responder... O Presidente não vai deixar eu responder. Posso só responder? Ele me fez uma pergunta!

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - É porque há as outras pessoas.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não, mas ele me fez uma pergunta. É uma desalegância eu não responder, Presidente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - É pela relevância, aqui, do que foi levantado aqui. Isso aqui não é uma...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Claro. O que eu estava querendo sugerir é que, hoje à tarde, nós vamos discutir exatamente isso.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas em portas fechadas, não é? Mas, tudo bem.



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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu não tenho ilação, não tenho nada. Apenas me estranha, estranha a todos aqui, inclusive o Sr. Relator, o Presidente, todos, é que só tenha na caixa-preta *sound of colision* e não tenha mais nada, depois disso, na caixa-preta um pedido de socorro, um *mayday*, um SOS: “Torre, torre, torre”. Quer dizer, é como se o avião tivesse desintegrado ou explodido no ar. É essa a minha colocação. Não estou adivinhando! Quem sou eu para adivinhar ou para fazer qualquer tipo de coisa. Por isso, perguntei ao tenente se houve isso aí, porque, com certeza, o *winglet*, o *winglet*, que eu saiba, é uma — perguntei ao brigadeiro —, é a ponta da asa que é oca. É como se um espelho retrovisor batesse numa carreta: Puf! Bateu na carreta, o motorista, no mínimo, pode até capotar com o susto, mas ele ia gritar lá dentro, ele ia fazer alguma coisa. E nós não temos acesso a isso, Sr. Relator! E é importante. E, pela presença do brigadeiro, eu acho que deveríamos convocá-lo, se assim o senhor decidir e o Presidente decidir, para que ele venha dar uma versão aqui, para que ele venha explicar, para que ele venha também trazer para nós e enriquecer o nosso debate.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Porque não queremos culpar ninguém, nós queremos...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas existe outra versão. É isso?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - O senhor, convocando o brigadeiro, ele vai, com certeza, falar qual seria a versão, o que ele acha do acidente, os estudos que ele fez. Ele é uma pessoa que, pelo amor de Deus, foi Secretário-Geral da ICAO melhor do que qualquer um de nós, aqui, para discutir isso. Mas eu não comecei com isso agora, eu comecei com isso, volto a dizer, desde o início. Parou no *sound of colision* — desculpe-me, Presidente, o senhor já está até dormindo —, mas parou no *sound of colision*. (Risos.)

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Então, para mim, é uma coisa muito estranha. Entendeu? Então, é só isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Tá o.k.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Fernando Gabeira.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - De 12h às 12h10, não é, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - De 12h01 às 12h11.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Sr. Presidente, eu queria dizer o seguinte: ontem, observando o depoimento dos controladores, eles falam, eles atribuem muitos problemas ao *software*, *software* que o senhor considera satisfatório, pelo menos, na sua intervenção. Mas ao examinar os verbos que eles utilizavam para criticar o *software*, eles utilizavam verbos quase todos ligados à visualização na tela. Não seria possível que eles, tendo contato com a tela permanentemente, tivessem uma visão crítica do *software* mais apurada que a sua? Porque eles falam em fusão, eles falam em desaparecimento, tudo, todos os verbos que eles usavam eram verbos de quem estava diante da tela. O senhor, como supervisor, possivelmente, não estava diante da tela.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não acompanho.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não é possível, porque a questão que nos divide, no momento, e eu não posso arbitrariamente, é que a Aeronáutica diz que o *software* é muito bom, os controladores que trabalham com o *software* dizem que ele é muito cheio de falhas, e nós não temos condições de arbitrar, porque eu não tenho condições de dizer se um *software* dessa complexidade é bom ou ruim. Precisávamos de uma auditoria no *software* para saber se o *software* é bom ou não. Eu já conheço a empresa que fez, tivemos já discussões na época do — esse mesmo grupo —, tivemos discussões na época do SIVAM. Mas fica essa questão aqui para o próprio Relator: o *software* é bom ou não? Nós temos condições de arbitrar isso ou podemos pedir a alguém que faça uma inspeção para nós? Essa é uma questão, não para determinar quem é o culpado pelo acidente. Eu considero até a culpa pelo acidente, no meu trabalho, secundária, porque eu assisto muito ao *Discovery* e quase todos os grandes acidentes eu vejo que são múltiplas causas, são muitas falhas. Então, para mim, não vai haver uma grande diferença. Mas eu gostaria de desatar o nó daqui para frente, e esse nó, para mim, ainda não está claro se o *software* é bom ou não. E quem pode... Uma CPI não tem condições de



arbitrar isso. Nós não temos conhecimentos técnicos para criticá-lo em profundidade. Então, precisávamos de um exame sobre esse tema.

O outro ponto: o controlador Francisco Roberto Agostinho Freire, que é do CINDACTA IV, ele afirmou ontem que no dia da colisão o radar secundário não estava ligado, não estava funcionando. O senhor como... Ele se refere ao CINDACTA IV. O senhor liderava ou, pelo menos, inspecionava um grupo do CINDACTA I. Mas eles são profundamente inter-relacionados.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Os aviões que têm planos de vôo de São Paulo para cá, passam por aqui e vão para lá. Então, o senhor teve informação disso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - De que o radar secundário não estava funcionando?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. O radar...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É possível que o radar secundário não esteja funcionando, e o supervisor aqui não saiba?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, o CINDACTA IV, na verdade, ele não passa para a gente problemas que haja na operação deles, a não ser que esse problema seja muito importante e vá afetar a operação do CINDACTA I. Então, o radar secundário, tecnicamente falando, ele não é determinante para a prestação do serviço radar. O determinante para a prestação do serviço radar, na sua totalidade, é o radar primário.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Qual o radar que se comunica com o *transponder*, que recebe informações?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O secundário.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É o secundário.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Mas nesse caso o *transponder* estava desligado,...



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim. Por isso, Brasília não tinha...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ... e o radar não estava funcionando?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Por isso, Brasília não tinha visualização dele.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Exato. Não seria interessante que a gente tomasse agora como, assim, uma lição do episódio, que houvesse um nível de relacionamento de troca de informações mais fluido entre os CINDACTAs? Porque eu imagino... O senhor imagina o seu correspondente no CINDACTA IV: ele constata que o radar secundário não está funcionando, ele sabe que essa rota é usada pelo CINDACTA I e sabe que o CINDACTA I tem, nós sabemos hoje, a missão de controlar os planos de vôo; e entre o controle desses planos de vôo, exatamente determinar se o avião está num nível adequado. Então, o senhor não acha que seria uma informação importante saber que não estavam contando com o radar secundário?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, várias medidas foram tomadas e estão sendo tomadas para precaver novos conflitos, novos incidentes — e Deus nos livre, de novos acidentes. Então, com relação ao radar secundário de Manaus, se o supervisor, o chefe de equipe não informou a Brasília — e eu não me lembro de ele tê-lo feito —, é porque ele considerou que isso não seria determinante para o trabalho dele. O Centro Manaus, o centro amazônico tem a área de cobertura dele, o Centro Brasília tem a área de cobertura aqui. Então, problemas nossos que porventura vão afetar a qualidade dos serviços de Manaus, imediatamente a gente avisa e vice-versa. Nesse caso do radar secundário não acho que ele tenha considerado necessário nos avisar, porque ele não é determinante para a prestação do serviço radar. O nosso...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor continua achando isso ou acha retrospectivamente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Acho que todas as...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor continua achando?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Acho que todas as medidas que possam vir para aumentar a segurança do tráfego aéreo são bem-vindas. Com relação...

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Não. Mas aí é uma resposta muito geral.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - É uma resposta muito geral e muito diplomática. Eu quero saber do senhor é, claramente: o senhor não acha que é importante quando um radar secundário não está funcionando nessa linha, no CINDACTA IV, que o CINDACTA I, por onde passam vários vôos em direção a Manaus, não seja informado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Acho importante.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, chegamos a um entendimento.

A outra coisa que é importante. O senhor como... Nós sabemos que um avião sai com um plano de vôo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Eu não sabia que esse plano de vôo foi construído por outra empresa, foi elaborado por uma empresa e entregue aos pilotos do Legacy, que conheciam ainda, digamos assim, inicialmente o avião. Eles não tinham o domínio completo do avião. Esse vôo vem a 37 mil pés. Passando por aqui eles tinham que baixar para 36, como estava. O *software* registra que ele passou por aqui e passou a 36, porque o *software*... Automaticamente, o senhor sabe que o computador não pensa, não é?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - É.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Se eu disser para ele que vem de 37 e passa para 36...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Está programado.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - ...ele vai colocar 36. Agora, o senhor não acha que isso é uma falha do *software* e do sistema geral, não haver uma checagem humana, uma conferência humana quando ele passa por aqui? Olha



só, o seu plano diz que você vai passar para 36. Vai passar mesmo? Aí, você pode, em função desses dados, até ir ao *software* e dizer: olha, não foi para 36; está em 37, ou foi mesmo. Quer dizer, por que não se faz isso? Por que não se fez isso de uma forma, assim, severa? “Olha, o seu plano de vôo implica, a partir daqui, uma outra altitude.” Por que não se fez isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, Excelência, o plano de vôo do Legacy, ele previa, após a vertical de Brasília, mudar de altitude, descer para 36 mil pés. Então, houve falhas operacionais, houve falhas técnicas. Ainda está sendo apurado. Mas, uma das falhas que já foram detectadas é justamente essa mudança automática na altitude no radar, que é apenas uma letrinha z (zulu), que aparece ali no meio, entre uma altitude e outra, que alerta o controlador. Mas depois foi considerado isso muito incipiente. E isso já foi modificado. Agora, depende da interferência do controlador para que essa altitude realmente seja modificada, senão ela permaneceria naquela altitude que veio de São Paulo. Então, várias medidas estão sendo tomadas para melhorar e aperfeiçoar. Mas a gente está sempre contando que o controlador vai sempre atuar.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - O senhor falou que era apenas uma letrinha, mas muda de cor também, não muda?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Tem uma letrinha z e muda de cor.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Muda de cor. Então, é isso. Agora, o senhor não acha que — aí vem a minha questão final, porque eu só tenho 1 minuto, aliás, nem teria, estou abusando —, o senhor não acha que o próprio *software* tem que ser revisto, essas coisinhas que vão fazendo? É, porque o *software*, ele tinha...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele está sendo revisto.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Hein?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele está sendo revisto.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Ele está sendo revisto.



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele está sendo revisto.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GABEIRA - Então, o senhor não acha também que seria interessante fazer uma revisão dos equipamentos que nós temos, uma reavaliação? Porque o choque aqui — para terminar — é esse. Nós queremos ajudar a Aeronáutica, mas ela diz que não precisa, que está tudo bem, que o sistema é perfeito. Então, se ela não apresentar as suas deficiências e as suas dificuldades, vai ser difícil ajudá-la. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, o nobre Deputado Dr. Ubiali.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Começando às 12h11min e terminando às 12h21min.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Eu vou tentar ser bem rápido, como quer... é uma das características. Continuando aqui, Tenente Robson Carvalho, na pergunta do *software*, eu queria fazer uma distinção. A reclamação dos controladores, dos defeitos do *software*. É o *software* de leitura ou é o *software* de transmissão dos radares?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, na verdade, essa parte é muito técnica para a gente, porque a leitura que a gente faz é só do que... da nossa parte operacional ali. Então, sempre que se fala em *software*, ou *hardware*, ou coisa que o valha, a gente sempre aciona a divisão técnica para que faça uma análise do problema e encaminhe um relatório por escrito. Então, é difícil, para mim, fazer esse tipo de avaliação.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - É que foi colocado aqui para a gente que essa dupla imagem era provocada pelos radares e não pelo *software* de leitura. Então, uma reclamação freqüente que tinha era do *software* do radar, que é um *software* importado, americano ou francês, e não o *software* brasileiro, que faz aquela leitura e que tem esse problema que o senhor disse. Mas era o único problema que tinha. Então, o problema não estava basicamente nesse *software*.

A segunda coisa que eu gostaria de destacar aqui é que houve uma confusão durante o tempo todo a respeito de uma reportagem do *Fantástico* em que se dizia



que o monitor apresentado como figura não era o monitor de Brasília, mas sim o de Manaus, o que, na minha opinião, está certo. Por quê? Porque, no momento do acidente, quem controlava era Manaus e não Brasília, porque já havia sido transferido. Isso é verdade?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quem tinha a visualização do Gol era Manaus.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Do Gol e do Legacy.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - E do Legacy.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Porque do Legacy, inclusive foi perguntado: “Você já pegou o Legacy?” Ele falou: “Sim”.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Porque ele perdeu o contato.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Isso.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Então, uma das formas seria questionar Manaus se ele estava em contato com Manaus.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - É. E foi perguntado, e foi dito que estava.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Que já tinha pego no radar os 2. Portanto, a reportagem está correta. Mostrou...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Só que o radar não era o nosso.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, só que o radar que mostrava foi um radar de onde aconteceu o acidente. Uma pergunta foi feita aqui, e o senhor disse que não sabia responder se estava ou não funcionando. Mas o radar secundário não estava pegando o *boeing* da Gol? Se pegava o *boeing* da Gol — e pegava —, por que teria algum defeito pegar o Legacy? Portanto, o defeito não estava no radar. Se tivesse algum defeito, seria o *transponder* que não estava ligado, não o radar, porque o outro radar estava pegando perfeitamente bem, porque pegava o avião da Gol. Está certo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, veja bem, houve uma conjugação de uma série de fatores. Nessa altura dos acontecimentos, o



que o CINDACTA I está fazendo é esperar que a equipe de investigação chegue a uma conclusão.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - E qualquer coisa será...

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Mas, de fato, o radar secundário pegava o avião da Gol naquele local do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O nosso radar estava funcionando.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Então, portanto, estava funcionando.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Nosso radar estava funcionando.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Não há dúvida quanto a isso. O que não entendi na sua resposta é que o senhor parece que não quis dizer que estava funcionando. Estava.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, o nosso radar estava funcionando.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Funcionando. Uma outra questão que tem vindo muito aqui é o aumento do teor dos avisos de perigo. Especificamente esse aviso, que é lido aqui no texto, dizendo que *“continua ainda persistindo a informação errada. Isso foi a causa do acidente”*. Eu estou achando que esse aviso de perigo, na minha opinião — queria saber a sua —, foi montado até como defesa. O que o senhor pensa disso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom, após o acidente, após 29 de setembro, a quantidade de relatórios de perigo aumentou significativamente. Exatamente sobre esse relatório a que o senhor se refere, eu não sei dizer, mas a quantidade de relatórios, ela aumentou muito. Então, a tendência dos controladores é sempre fazer referência a relatórios que ele preencheu anteriormente. Já foram preenchidos vários relatórios a esse respeito, e as atitudes e ações estão sendo tomadas, mas elas não são tão imediatas quanto eles gostariam que fosse.



O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Sim, porque me parece muito mais um relatório de defesa do que um relatório de aviso.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente. Para se precaver contra alguma coisa que possa acontecer.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Isso. Exatamente. Uma outra coisa: sempre tem sido dito o número de vôos controlados por controladores etc. O senhor sabe exatamente quantos vôos estavam sendo controlados por aquele controlador que controlava os vôos no momento do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não mais que 6 tráfegos.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Portanto, dentro do limite normal.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Muito bem dentro.

O SR. DEPUTADO DR. UBIALI - Era isso que eu queria perguntar. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito, nobre Deputado Rocha Loures, que troca sua posição com o nobre Deputado Eduardo Cunha.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Mais uma vez quero saudar o Presidente, Deputado Marcelo Castro, o Relator, Deputado Marco Maia, que vem conduzindo. Eu ouvia a sua fala com relação ao plano de trabalho, e o plano de trabalho é tão importante, Tenente Robson, quanto o plano de vôo. Sem o plano de vôo, não temos segurança para o destino para o qual nos dirigimos. Portanto, Relator, queria cumprimentar mais uma vez V.Exa., assim como o nobre colega Deputado Marcelo pela condução dos trabalhos.

Farei perguntas singelas, até porque, do ponto de vista técnico, muito já se fez, e os meus colegas que me precederam fizeram provavelmente até com mais brilhantismo do que eu faria. Eu tenho 2 ou 3 questões técnicas, mas eu vou começar pelo outro lado. No dia, naquela noite, quando o acidente aconteceu, o senhor estava onde? O senhor se recorda onde o senhor estava?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - À noite?



O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - No dia do acidente, o senhor se recorda onde o senhor estava, em que cidade, em que lugar no Brasil?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Em Brasília, em casa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Estava em casa. E o senhor tomou conhecimento do acidente de que maneira?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Via telefone celular.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E quem lhe telefonou?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não. Perdão. O conhecimento do acidente, eu já estava no CINDACTA. Eu fui acionado via telefone celular quando havia dúvidas quanto ao paradeiro do *boeing* da Gol. Então, imediatamente fui para o CINDACTA, e, quando se constatou que realmente havia o acidente, nós já estávamos todos lá.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sim, mas esse telefone que o senhor recebeu o senhor recebeu de quem?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Do supervisor que estava de serviço na região Brasília.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E ele lhe disse o quê? Ele lhe perguntava ou ele lhe comunicava?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Eu vou tentar reproduzir o mais exatamente possível para V.Exa.: *“Tenente, alguma coisa estranha aconteceu com o Gol, porque nós não estamos tendo contato com ele”. “Mas está visualizando?” “Não, a gente também não está visualizando. Manaus já deveria ter transmitido para a gente.”* Aí eu falei para ele: *“Bom, um boeing não some de uma hora para outra”*.

O SR. DEPUTADO EDUARDO CUNHA - O senhor disse isto: um *boeing* não some...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Disse: *“Um boeing não some de uma hora para outra. Vamos fazer as buscar preliminares. Você já telefonou para Manaus?” “Já telefonei para Manaus. Manaus disse que mandou chamar a gente.” “O.k. Então, liga para o SALVAERO.”* Ligou para o SALVAERO.



Dez minutos depois, eu retornei a ligação e perguntei para ele: “*Como é que ficou?*”
“*Nós não temos ainda nenhuma notícia.*”

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Quanto tempo...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Dez minutos, não passou de 10 minutos.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Dez minutos após essa...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - É. Dezessete...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E, quando ele lhe telefonou, o senhor estava no CINDACTA, diante de um equipamento, ou em condição de fazer uma verificação técnica...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quando ele me telefonou?

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Sim.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Eu estava em casa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Ah, em casa?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso, eu já estava em casa. Tipo 17h30min, por aí, eu já estava em casa.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E esses 10 minutos que se passaram, aí, o senhor telefonou para quem?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Para o mesmo supervisor, liguei para ele, falei com ele pessoalmente, e ele falou: “*Não, Tenente, não o encontramos ainda*”. Eu falei: “*Então, eu estou indo para aí*”. Aí, fui para o CINDACTA, cheguei lá vinte para as seis da tarde, por aí.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Uma situação estranha, como o senhor definiu o “desaparecimento” — entre aspas —, de um *boeing*...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Qual é o procedimento... Nesse exato momento, o que acontece? O senhor poderia descrever o ambiente, se possível, o clima, o que se processa numa sala de controle de vôo, no CINDACTA, quando um evento, a possibilidade de um evento se estabelece, que tipo de sentimento, clima e,



naturalmente, procedimento se estabelece nessa hora, especificamente com relação a esse evento do dia 29 de setembro?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, o desaparecimento de um *boeing*, ele não gera mais apreensão do que o desaparecimento de um avião de pequeno porte. O controlador tem a mesma preocupação, e as medidas, no geral, são sempre as mesmas. Traçamos a rota da aeronave e passamos a ligar para os órgãos operacionais que existem ao longo dessa rota, porque, muitas vezes, ou algumas vezes, ocorre pane de comunicação, a aeronave entra em emergência, ela desce e rapidamente pousa no local mais próximo que está previsto em regulamento. Então, no caso da Gol, do *boeing* da Gol, ao longo da rota, não havia muitos locais ali onde o Gol pudesse ter pousado. Por isso, avisamos direto ao SALVAERO, porque, aí, ele tem telefone de fazendas e outros locais que não são, necessariamente, operacionais, não têm pista.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - A relação entre o desaparecimento do *boeing* e o Legacy... Nesses 10 minutos, já havia algum outro sinal de que teria havido a colisão nesse momento? Havia um rumor ou havia um sentimento?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Apenas quando o Legacy entrou em contato. Ele restabeleceu o *transponder*, estabeleceu o contato com o centro Brasília e disse: "*Acho que batemos em alguma coisa. Estamos descendo para pouso no aeródromo...*" E falou: "*Base aérea de Cachimbo*". E, aí, ele desceu, e os controladores começaram a relacionar um fato com o outro.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E, nesse momento, Tenente, o senhor já estava no CINDACTA?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Já estava no CINDACTA.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Isso se passou... O senhor falou que recebeu cinco e meia da tarde, mais ou menos, o telefonema.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Vinte, quinze para as seis, eu já estava lá, e eles me passaram esse diálogo. E, aí, quando o Legacy pousou em Cachimbo, nós já estávamos todos lá. O controlador de Cachimbo ligou para a gente e falou assim: "*Olha, pousou aqui uma aeronave, está*



com a ponta da asa esquerda avariada e o profundor...". Nós não sabíamos ainda exatamente...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Essas conversas foram gravadas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Esse nível de detalhe...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, isso é entre nós ali dentro. Não tem gravação.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - E eram muitos controladores nesse momento? Estavam 2, 3, 5, 10? O sistema parou? Como é que funciona?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, o centro Brasília, ele é compartimentado em 3 regiões. Então, o problema, ele se restringiu à região Brasília, mesmo porque havia outras aeronaves voando no espaço aéreo sob o controle do centro Brasília. Então, nós nos concentramos na região Brasília, e ali, naquele momento, havia 9 controladores e 2 supervisores, e todos eles estavam engajados ali em apoiar, principalmente, os colegas que estavam na posição.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Algum superior, nesse momento, participou, já participava desse início de...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, eu lembro que, logo após a minha chegada, chegou um tenente-brigadeiro, o Tenente-Brigadeiro Barros, se não me engano, e o Brigadeiro Servan. Foram imediatamente, porque o SALVAERO comunicou o COMDABRA, e, aí, as autoridades começaram a ir. O comandante do CINDACTA também chegou, ele estava em viagem, abortou, foi para lá. Por volta de 8h, ele já estava lá. Permanecemos até 5h da manhã.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Eu faço essas colocações porque me parece, até aqui, que realmente a gente trata de uma tragédia, lamentável, uma dessas situações terríveis, que, naturalmente, não são vontade de ninguém. Porém, ao mesmo tempo, a nossa obrigação, com relação à missão que nós recebemos, é dar a seqüência e prevenir, cumprir o nosso papel, em colaboração com as autoridades, especialmente da Aeronáutica, e contribuir para que o sistema brasileiro, como sempre, melhore. E eu lhe perguntava isso porque, quando... Desde que o senhor entrou na Aeronáutica, como controlador, o *software* que os



controladores usam devem ter sofrido atualizações, eu imagino. Essas atualizações, elas melhoraram ou pioraram o trabalho dos controladores de vôo? Se é que elas aconteceram. Você confirma ou não, Tenente, essas atualizações de *software*.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Do ponto de vista pessoal, há que se fazer 2 análises, uma análise do ponto de vista do controlador... Então, como o senhor disse, na minha entrada no tráfego aéreo, 1981, não havia radar. Então, nós trabalhávamos com uma carta, imaginando de onde vinha o tráfego, e penalizávamos muitas aeronaves, logicamente. Com o advento do radar... Ainda no centro Recife, idos de 1992, é que nós fomos ter contato. E o radar, logicamente, surgiu para a gente como a última solução em termos de tráfego aéreo, muito bom. Mas rapidamente a gente se acostumou com aquela facilidade e começou a encontrar falhas que deveriam ser sanadas, do nosso ponto de vista, do ponto de vista do controlador. O controlador de vôo, ele tem a característica de ser imediatista, mesmo porque ele é treinado para dar respostas rápidas a todo tempo. Então, quando ele faz uma reclamação, ele quer fazer a reclamação e quer que a reclamação seja solucionada no momento seguinte. Então, nós sempre somos muito críticos e muito exigentes realmente.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Então, essa característica do nosso tempo, que é a dependência da tecnologia, a confiança excessiva na tecnologia, o senhor está me dizendo que os nossos controladores, eles não dependem dessa tecnologia, ou não apenas em função dessa tecnologia fazem o seu trabalho?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Bom...

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - O senhor me disse que, quando o senhor começou, o senhor fazia isso, ou os controladores faziam isso, num nível de sofisticação tecnológica muito menor, e as coisas funcionavam.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, quando dizemos nossos controladores...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Nobre Deputado, o tempo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quando dizemos os nossos controladores, temos que definir, aí, no tempo, quem são os controladores. Os controladores na média de 10 anos de serviço, a única vivência que têm de tráfego aéreo é de radar. Então, se pegarmos controladores que



trabalham em São Paulo, eles trabalham com radar de última geração. Se pegarmos controladores que trabalham em Brasília, eles trabalham com radares não tão modernos quanto os controladores de São Paulo, mesmo porque é um APP, é um controle de aproximação. Realmente, tem que ser um radar mais apurado. E, se pegarmos controladores do ACC Recife, talvez tenham problemas lá que nós não vivenciamos mais aqui em Brasília. Então, isso vai variar, quem é o controlador, quanto tempo de experiência ele tem e onde é que ele trabalha.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Só um último esclarecimento, bem breve. O que significa o z maiúsculo e o sinal de interrogação que aparecem ao lado das altitudes em alguns casos?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, com relação a essas informações, eu não saberia dizer para o senhor exatamente, porque a gente vive com outras funções, e é só de ouvir falar. O z, ele surge no momento em que a altitude, o tráfego passa por uma determinada posição, e deveria ali haver uma mudança de nível. Então, o equipamento muda o nível automaticamente, e surge um z para alertar o controlador de que aquele nível foi mudado automático, mas que ele precisa, na verdade, mudar o nível de fato.

O SR. DEPUTADO ROCHA LOURES - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos ao próximo inscrito: o nobre Deputado Efraim Filho, começando às 12h29min e terminando às 12h39min.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Sr. Presidente, Tenente Antonio Robson, a nossa linha de perguntas e de questionamentos se inicia com alguns assuntos que aqui já foram e vêm sendo tratados. Há certa divergência da posição dos órgãos responsáveis e dos controladores. Num primeiro ponto — e, aí, me sentindo um pouco confuso, e olhem que temos acompanhado isso aqui com bastante ênfase e com bastante destaque a essa questão das informações —, uma análise preliminar do que tem sido feito e que, logicamente, se cinge a uma análise particular apoiada pelas conclusões do inquérito da Polícia Federal, pelas conclusões dos órgãos de aviação nacional e internacional, o que se pode tratar. Em tese, claro, obviamente, não existe uma solução final.

Mas, causa-me estranheza, primeiro: é fato e é concreto. O controlador de São José dos Campos errou. Errou quando autorizou vôo a 37 mil pés até Manaus.



Eu queria saber se é do seu conhecimento essa informação de que o controlador de São José dos Campos passou a informação errada para o piloto, o comandante do Legacy.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Por ter lido, direi a V.Exa. que sim. Por ter lido.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Por ter lido. É do seu conhecimento.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - isso.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Segundo ponto: uma outra falha de comunicação também se coloca na passagem da aeronave por Brasília, quando a torre de controle de Brasília, segundo a informação que nós temos, informa que a aeronave está identificada, que o Legacy está identificado, e que ele pode permanecer na altura de 37 mil pés, quando deveria ter complementado essa informação: *“Até a vertical Brasília”*. Não sei se é do seu conhecimento também que há esse diálogo entre a torre e entre os pilotos do Legacy, nesse sentido. Um pouco antes de atingir a vertical Brasília, ela, senão me engano, no último contato, informa que a aeronave foi reconhecida, a sua identidade, e que pode continuar voando naquele plano autorizado. Então, quer dizer, uma segunda falha de comunicação.

E, aí, vem. Eu acredito que essa fase preliminar, na qual, às vezes, temos nos concentrado tanto depois que passou de Brasília, que essa fase preliminar... E o Brigadeiro aqui ao lado chamava a atenção — e, acredito que os pilotos não têm culpa de ser americanos — que se essa informação, por exemplo, fosse passada a pilotos brasileiros, eles teriam feito até, não diria uma advertência, mas algo do tipo: *“Confirme essa informação. Essa informação não está certa”*. Porque eles têm conhecimento de que a via Brasília—Manaus é uma via de mão dupla, é uma aerovia de mão dupla.

Então, essas informações preliminares é que me causam uma certa estranheza, pelo fato de que elas foram preponderantes e determinantes para ocorrer o acidente. Logicamente, depois de Brasília, há aquilo que estamos discutindo aqui há muito tempo, têm chamadas de um lado e de outro, as freqüências não ocorrem, a cobertura de radares é deficiente, as comunicações são falhas e as freqüências são invertidas. Enfim, estou tentando e, se tiver um pouco fora da sua área de atuação, logicamente, temos muitos outros questionamentos.



Mas também V.Sa. não tem de responder aquilo que não está no seu âmbito de conhecimento.

Falou-se aqui, no início, que os controladores agiram dentro das regras, agiram dentro dos padrões. Foi obedecido esse padrão de emergência? Ou seja, há falhas — falando aqui de outra falha — de Brasília a Manaus? Também houve falha na comunicação? Então, o que causou, determinantemente, esses problemas na sua visão? Os problemas do sistema, que são falhos e apagam, ou uma operação em desconformidade por parte dos controladores?

Porque, se houve o acidente, ele não foi obra do azar e nem de causa de força maior, *a priori* — e, aí, eu vou finalizar com algumas conclusões — mas, *a priori*, existe culpa. E, se existe culpabilidade, existem culpados, certo? Ou seja, quem foi negligente? Foi negligência por parte dos controladores, imperícia por parte dos controladores, ou foi falha do sistema de comunicação?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o acidente, ele foi motivado por uma conjugação de fatores, tanto operacionais, quanto técnicos, quanto do próprio sistema. Com relação ao que V.Exa. colocou anteriormente sobre o tráfego, manter o contato e ter sido identificado e manter o contato, se dá pelo... A primeira vez que ele manteve contato com a região, a região São Paulo, ali há 2 setores. E o setor com que ele manteve contato, ele manteria realmente o nível 370. Após a vertical de Brasília é que ele deveria descer para o nível 360. Então não tinha...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E a torre de Brasília não deveria ter feito esse aviso, essa comunicação, "*manter o nível 370 até a vertical de Brasília*"?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - A gente costuma dizer que qualquer coisa que fosse feita ali teria evitado o acidente, por mínima que fosse. Mas o controlador, ao autorizar, ao identificar o tráfego e mandá-lo manter o nível 370, naquele percurso ali, era o suficiente. O controlador da região Brasília, que deveria, após bloquear Brasília, descer para o 360, esse, sim, deveria tê-lo identificado e mandado descer para 360, 36 mil pés.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Então chega-se à conclusão de que, claro, existem falhas de equipamentos, os equipamentos não dão segurança ao vôo, correto? Não dão segurança ao controlador de vôo. Ele não tem a segurança para



trabalhar, isso já foi falado por eles. E, num segundo plano, uma segunda pergunta, para ir mais além: fala-se muito aqui que o radar primário não estava funcionando no momento do acidente, porque o radar primário teria identificado a aeronave Legacy. É do conhecimento de V.Sa. a funcionalidade ou não do radar primário?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não havia nenhum reporte de inoperância nem do radar primário nem do radar secundário. O radar secundário, parou, não atuou sobre a aeronave, porque foi desligado o transponder. Então, some a visualização da matrícula da aeronave, da etiqueta, de tudo isso. Permanece ali a identificação primária, que é um ponto a que o controlador tem de estar muito atento para observar. Esse é o radar primário.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - E não estava atento, estava desatento, então, nesse momento, que ele não observou.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não saberia dizer para o senhor.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Um segundo ponto — e já partindo para as conclusões, Presidente —, falou-se muito aqui sobre as zonas cegas, na verdade, porque já estamos na fraseologia oficial, zona sem cobertura do radar. Pelo menos é isso que temos falado. Essas zonas, que chamávamos zonas cegas e, depois, descobrimos que, às vezes, são também surdas e mudas, porque não havia comunicação via rádio, essa também não existe. Ou seja, não existe a visual e, algumas vezes, existe a visual e não existe a comunicação oral. Ela são reconhecidas por V.Sa., que faz a supervisão? Existem essas zonas, ou seja, os controladores se reportam com freqüência a essa inexistência de possibilidade de comunicação com as aeronaves?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não só naquele setor onde houve o acidente, como em qualquer outro setor. O controlador é extremamente exigente com o equipamento com que trabalha. Qualquer dificuldade que ele perceba e que cause desconforto ao trabalho dele, ele reporta imediatamente. O que a gente deixa claro é que, uma vez reportado, a gente toma as providências imediatamente.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Houve aquela falha das comunicações no CINDACTA I, a questão do apagão dos rádios, da radiocomunicação. Não



existem, sendo o centro mais importante do País, equipamentos reservas para suprir eventual falha, como ocorreu?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o que eu posso afirmar é que existe manutenção constante. Agora, se existe equipamentos sobressalentes, o CINDACTA é extremamente complexo, e a gente fica muito voltado para a parte operacional lá em cima.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Bem, mas pelo seu balançar de cabeça assim, V.Sa. sabe que houve a falha da comunicação.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, houve uma queda.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Houve uma queda.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Houve uma queda.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Certo. Se houve uma queda, e eles são feitos com manutenção, quer dizer, se não foram retomados é porque não foram colocadas sobressalentes.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não sei se existe sobressalente e se, o sobressalente existindo, está em condições de substituir imediatamente o equipamento. O que sei é que o serviço de manutenção foi prontamente acionado.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Se há tem um sobressalente que não pode substituir o original, não há sobressalente. É a conclusão lógica a que nós chegamos.

Enfim, por aqui, dou-me relativamente por satisfeito. Acredito que o que foi colocado aqui pelo Deputado Vic Pires, com a Assessoria Técnica do Brigadeiro, nos deixa bastante apreensivos. Não vou perguntar uma opinião técnica a V.Sa., porque não está no âmbito da sua análise, mas acredito que o Presidente e o Relator inclusive demonstraram interesse. Porque o que se fez aqui hoje foi suscitar dúvidas. Não se estão apontando aqui diagnósticos. E o nosso trabalho da CPI, Relator — e tem sido demonstrado o interesse de V.Exa e do Presidente —, é apontar soluções. Nós temos que, primeiro, descobrir as falhas. Se queremos, Deputado Marcelo Castro, apresentar terapêuticas, faz-se necessário, primeiro, o



diagnóstico. Então, esse é o trabalho desta CPI. E as dúvidas que foram suscitadas pelo Brigadeiro têm de ser respondidas pelas assessorias técnicas — para concluir, Presidente —, seja o CENIPA, seja o DCEA, seja a OACI, seja a ICAO, enfim, que são a mesma coisa.

Mas a dúvida foi levantada. Se o jato Legacy tem um equipamento, que é oco, que se deteriorou em cerca de um metro, e todo o alinhamento e o delineamento do Legacy se manteve intacto após uma colisão com o *Boeing*, suscita uma dúvida que é plausível. E a nós caberá levantar qual a saída, porque se equiparando, logicamente, mantém-se essa proporcionalidade. Se uma moto choca o seu retrovisor com uma carreta, não é a carreta que vai rodar na rodovia e cair, ainda mais, sem que essa comunicação possa ocorrer. Segundo o Brigadeiro Kersul, senão me engano, que esteve aqui, depois do acidente, o avião levaria 3 minutos, em parafuso, para colidir — e 3 minutos é tempo demais para se manter uma comunicação de emergência e até fazer uma oração, pedindo bençãos e proteção naquele último momento, porque quem tem experiência sabe que num movimento em parafuso em vertical o seu destino, infelizmente, é a fatalidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Próximo inscrito, o nobre Deputado Eduardo Valverde. (*Pausa.*)

Não estando presente, o próximo inscrito é o Deputado Marcelo Castro.

Peço ao Deputado Gustavo Fruet, por favor, que assuma a presidência.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, enquanto V.Exa. transfere a presidência, há uma pergunta que me fugiu, e eu queria fazer ao tenente.

O senhor acha que há incompatibilidade entre a vida militar e a atividade de controlador, já que o senhor tem uma experiência enorme nessa área?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Absolutamente. Eu fui controlador minha vida inteira; fui militar a minha vida inteira. E as obrigações militares não são nada além das obrigações que se fazem na vida civil: pontualidade, responsabilidade, cumprimento do dever.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Então, o senhor acha que não há incompatibilidade?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Absolutamente.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Gustavo Fruet) - Com a palavra o Deputado Marcelo Castro pelo tempo de 10 minutos, com toda a tolerância desta Presidência.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Nobre depoente, quero me cingir a essa questão do *software*, porque há mais de uma versão.

Então, foi dito aqui — e nós já aprendemos, nesses dias em que estamos aqui na CPI, porque antes, eu, por exemplo, não entendia nada — que, quando o *software* mostra lá no visor que 360 igual a 370, lendo da esquerda para a direita, pelo Coronel Rufino, pelo Brigadeiro Ramon e, acho, pelo Kersul também, que o *software* está dizendo de maneira inequívoca que os 370 da esquerda, olhando para o visor, significam que o avião está voando a 37 mil pés. E que os 370 da direita significam que o avião está voando conforme o plano de vôo autorizado. Então, coincidiu 370 com 360.

Em determinado momento, quando o Legacy passa sobre o fixo de Brasília, ou antes um pouco, fica no visor 370 igual a 360.

Então, o que foi ensinado para a gente aqui? Que os 370 estão dizendo — e, nesse momento, o *transponder* estava ligado no radar secundário — que o avião está a 37 mil pés. E aparecia 370 igual a 360. Isso, o computador fez, automaticamente — o Deputado Gabeira disse que o computador é burro, quer dizer, não é inteligente, não raciocina, faz o que se manda. É que havia sido inserida a informação de que, ao passar pelo fixo de Brasília, o avião deveria baixar para 360.

Então, o controlador que estava na frente do visor teria por obrigação ter essa informação e conferir o plano de vôo, porque o visor estava mostrando: está a 370, mas deveria estar a 360. Só que o controlador de vôo que depôs ontem na CPI do Senado disse exatamente o contrário: que o *software* induz a erro e que o 360 que apareceu no visor fez com que ele pensasse que o avião deveria estar a 360. Aí, eu fui ao manual de V.Sas. Está aqui: “*Etiqueta Associada*”. Eu copieei a página do manual de V.Sas.: temos aqui “NV”, entre traços, “CFL”. Aí, vamos ler aqui o que é CFL: se correlacionada, aparecerá o nível autorizado do plano de vôo.

Então, pelas instruções de V.Sas, parece-me claro, o controlador jamais poderia concluir que 370 igual a 360, 360 estaria induzindo um erro a ele de que o avião poderia estar trafegando a 360. Porque quem diz onde o avião está é o



primeiro da esquerda — 370. Então, na verdade, no 370, aparecerá o nível autorizado do plano de voo.

Na verdade, é um alerta para o controlador de que estava autorizado 360 e, no entanto, o avião continuava a 370. Parece-me que a versão que o controlador deu ontem no Senado não é verdadeira. Quer dizer, o *software* não o estava induzindo ao erro de que o avião estaria voando a 370. Porque está clara aqui a instrução. A instrução está dizendo “não, o que deveria estar a 360 era o autorizado, mas ele estava a 370”.

Concordamos com isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Concordamos.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, vamos passar para a segunda parte.

Eu aprendi aqui também. Eu vou fazer um voo, apresento meu plano de voo. O que eu apresentei, digamos aqui, entre aspas, “não tem muito valor”, porque eu posso pedir para voar a 41 mil pés, e a torre me autorizar a voar a 11 mil pés. Então, eu não tenho de ficar preocupado em que eu deveria estar voando a 41 mil pés, porque não me foi autorizado 41 mil; foi-me autorizado só 11. E eu tenho que voar de acordo com o que é autorizado. Concorda?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, o controlador de voo de São José dos Campos....

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, V.Exa. me permite aqui fazer um questionamento?

O SR. MARCELO CASTRO - Desde que descontado o meu tempo, Sr. Presidente. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Gustavo Fruet) - Com certeza. (*Risos.*)

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Diga-me uma coisa: na sua interpretação, o piloto deveria seguir a orientação do controlador ou o plano de voo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O piloto, Excelência... Se fosse piloto brasileiro, ele questionaria o controlador de Brasília: “*Confirme: após Brasília, o meu plano previa nível 360*”; o controlador estrangeiro segue o que está no plano de voo.



O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Piloto estrangeiro?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Piloto americano, exatamente. Segue o que está no plano. Se nada foi dito diferente, se ele foi autorizado, entendeu? O nosso questionamento lá era: ele deveria seguir, realmente... Agora — vou me retificar —, ele segue o que foi autorizado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas são normas diferentes entre o Brasil e os Estados Unidos em relação a isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. É que o piloto brasileiro questiona, e o piloto estrangeiro segue estritamente o que foi escrito.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Brasileiro é escolado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, segue estritamente.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Na verdade, pelo conhecimento...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Essa pergunta é importante. V.Sa. tem noção do que está afirmando aqui? Porque nós já tivemos a posição do delegado da Polícia Federal; nós já tivemos a posição dos comandantes, inclusive do sistema de análise dos acidentes; nós já tivemos posições de controladores... Em algum momento aqui nós teremos de ouvir os pilotos sobre esse tema. E todo o debate aqui tem levado à afirmação de que os pilotos devem seguir a orientação dos controladores em qualquer um dos casos. Porque o controlador é que tem a informação, é quem sabe quem vem na frente, quem vem atrás, quem está aos lados, enfim, como está o espaço aéreo como um todo. E, portanto, deveria ser seguida a orientação do controlador — o plano de vôo é uma referência .

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Plano de vôo solicitado.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Solicitado. É uma referência.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Se aprovado, tem de ser cumprido.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Excelência, o que foi dito por mim é que o piloto brasileiro preenche o plano dele. Dependendo da autorização... como foi no caso do *Legacy*, se fosse um piloto brasileiro, ele voaria a



37 mil pés e, quando chegasse próximo a Brasília, ele checaria com um controlador de Brasília: “*Confirme: devo descer para 360?*” Ainda que a autorização do controlador de São José dos Campos fosse nível 370 até Manaus, até Eduardo Gomes. Mas ele checaria, entende?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Entendi a sua explicação, não compreendi a diferença entre o piloto brasileiro e o piloto americano.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O piloto estrangeiro segue o que está previsto no plano dele. E deveria seguir o que estava previsto no plano dele. E só. E não questiona. Mesmo porque tem mais dificuldade de comunicação e compreensão.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Bom, o que eu...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Obrigado, Sr. Presidente, pela...

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Pois não.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Agora complicou tudo.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - O que aprendi...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O plano não é negociável?

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - O que aprendi aqui nestes dias foi o seguinte: o plano apresentado não tem muito a ver com o plano... quer dizer, tem a ver, mas o piloto não tem de ficar com a preocupação de cumprir o apresentado, porque o apresentado ele vai meter no *software*. “*Eu estou pensando em voar a 37 mil pés...*” Ele mete lá no *software* e diz: “*Não. Não pode voar a 37 mil pés, tem de voar a 27*”. Aquilo vai ser passado para o piloto...

Bom, o que ocorre é o seguinte: foi dado entrada lá, em São José dos Campos, veio aqui para Brasília; foi passado para São José dos Campos, de novo, mas passa para o camarada da torre. Então, o que é que vale para o piloto que está no avião? É o que lhe é transmitido oralmente, lá no ouvido dele. Esse é o seu plano de vôo. O que ele solicitou não vale nada. Não existem 2 planos de vôo, só existe 1 plano de vôo, que é o autorizado pelo controlador da torre para o piloto que ouve no áudio, no fone dele, correto? E o que é que o controlador de vôo diz, em São José dos Campos? O Sr. João Batista da Silva, controlador de tráfego aéreo, às 17h41min: “*Novembro 600 X-ray Lima*” — que é a matrícula do avião —, “*ATC*” — que é o centro dele — “*permissão para Eduardo Gomes*”. Não é permissão para



Brasília, para ponto Teres, é “*permissão para Eduardo Gomes*”. Claro, isso aqui está claríssimo. “*Nível de vôo*” — nível de vôo para onde? Para Eduardo Gomes, não tem outra coisa dita — “*370, direção Poços de Caldas, código squawk*” (sei lá como se pronuncia isso) “*do transponder 4574. Após a decolagem, faça a partida Oren*”.

O que deve fazer o piloto numa situação dessa? Repetir tudo o que o controlador disse, para que não haja nenhuma dúvida, correto?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Aí, o que o piloto diz: “*O.k., senhor, eu peguei a pista 15 para SBEG*” (SBEG é Brasil, Eduardo Gomes, correto?) “*Nível de vôo: 370*” — confirmou o nível de vôo 370. E o controlador ouviu e não disse nada – “*Eu não peguei o primeiro fixo*” (quer dizer, ele não pegou Poços de Caldas), “*Squawq 4574. Partida Oren*”. Então, foi autorizado a ele ir a Manaus em 370. Ele confirmou, e está tudo bem. Quando passa por Brasília, uma hora depois, o piloto tem o cuidado de se comunicar com o fixo, com Brasília.

Então, o piloto do N600XL: “*Brasília, Novembro 600 X-ray Lima. Nível de vôo: 370. Boa-tarde*”. O piloto disse que estava voando no 370: “*Boa-tarde*”. O que o controlador de Brasília diz: “*Novembro, 600 X-ray Lima. Identidade: squawq, vigilância de radar*”. Quer dizer, deixou o rapaz viajar, no piloto automático, a 370.

Por que estou insistindo nisso? Porque todas as conclusões chegadas até aqui — do nosso Renato Sayão; do nosso Thiago, Procurador Federal; do nosso Ministro Waldir Pires; de nossa televisão; de todas as comunicações — são de que a culpabilidade maior do acidente cabe aos pilotos do Legacy, porque eles deveriam baixar de 370, depois de passar por Brasília, para 360, e eles não o fizeram. Quando, na verdade, isso não é culpabilidade deles, porque eles não tinham um plano de vôo para baixar a 360, em Brasília. O plano de vôo deles era um só: voar de São José dos Campos a Eduardo Gomes a 370. V.Sa. confirma?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Em parte.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, diga em que V.Sa. discorda.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quando o piloto tenta comunicação e não consegue, ele passa a seguir o plano de vôo dele que foi apresentado.



O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Não. O plano de vôo dele que foi autorizado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O plano...

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Acontece o seguinte — só interrompendo V.Sa., desculpe —: ele se comunicou com Brasília e disse que estava a 370.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - E Brasília, tudo bem...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Porque quando ele faz contato com Brasília, na verdade, é um setor antes da vertical de Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Claro.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele passa numa região que a gente chama região São Paulo, ainda, não é região Brasília. Então, nessa região, nesse espaço aéreo ele estava mantendo o nível 370. Talvez o controlador, indo além, pudesse ter falado: *“Após a vertical de Brasília, deverá baixar para o nível 360”*.

O SR. DEPUTADO MARCELO CASTRO - Então, não quero ser precipitado, mas qual é minha conclusão, no momento? Que os pilotos do *Legacy* não têm nenhuma culpa por estarem voando a 37 mil pés. Qual é a culpa que lhes cabe? A culpa do *transponder* desligado — e o Renato Sayão acha que foi desligado involuntariamente — e a culpa de terem passado muito tempo sem comunicação com a torre. Talvez sejam esses 2 pontos aí que os peguem.

Feito isso, muito obrigado pelo desconto do tempo e a tolerância do Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Gustavo Fruet) - Retorno a presidência ao Deputado Marcelo Castro.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Agora, Sr. Presidente, eu queria, se V.Exa. me permite de novo aqui 1 minuto, reafirmar esse tema com o Tenente Antonio, sobre de quem é a responsabilidade pela rota e pela altitude a ser seguida nesse caso, especificamente. E olha, a profundidade do que V.Sa. está dizendo aqui, de que no caso dos pilotos brasileiros, eles teriam discutido com o controlador a rota a ser seguida e a altitude a ser seguida. Fariam um questionamento: *“Olha, o*



meu plano de vôo, que está no papel, aqui escrito, que recebi, é este. Eu devo seguir essa rota?"

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Recebe. O papel, acho que recebe.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O motivo da discórdia. O piloto não recebe papel nenhum. Ele entrega o papel, no centro, lá, do lugar que ele vai voar, e o que ele recebe é a comunicação oral. Ele não recebe nenhum papel.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não, ele tem o papel. A não ser no caso do Legacy. Mas um Boeing convencional, Sr. Presidente, ele recebe 1 papel onde diz a rota que ele tem que...

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

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Eu, esses dias, estava na cabine de um Boeing...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Ele pode receber do DOV, não do controle.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não do controle, mas ele recebe a...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Plano proposto é uma coisa, como o Presidente está dizendo, agora o plano de vôo vem por...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - O plano negociável... o piloto...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas é esse o questionamento que nós estamos fazendo aqui ao Tenente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Quem me diz é o Brigadeiro. Não entendo nada. Por isso estou dizendo isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Esses dias, tive a curiosidade de ir à cabine de um avião da TAM e lá tinha uma orientação com o plano de vôo que ele deveria...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Durante o vôo?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Durante o vôo.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - É proibido, hein?

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Não estava durante o vôo, no início. *(Risos.)* E ao pedir a orientação para o controle — eu vou desconsiderar essa sua brincadeira —, ao pedir a orientação para o centro de controle, o centro de controle



deu, é verdade, uma altitude diferente daquela que estava escrita no papel, ali, que eu vi que estava ali. Ele deveria voar a 38 mil pés, e quando ele iniciou, a torre, o centro de controle informou que ele deveria ir a 36 mil pés.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E depois, no final da viagem, quando fui checar quais as altitudes que tinham sido utilizadas, foram utilizadas 4 altitudes diferentes durante o vôo todo, orientado pelo centro de controle, via voz. Mas existia um papel ali com a informação de qual seria o trajeto que deveria ser seguido.

O que vale: o que está no papel, o que é informado, o plano de vôo, ou aquilo que é informado pelo controlador?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não existe, só para esclarecer aqui, um plano de vôo autorizado entregue ao piloto. O piloto propõe um plano de vôo por escrito. Isso vai para o CINDACTA, para o CINDACTA analisar, é mandado para o centro, que vai dar ordem, no caso, São José dos Campos, e o controlador de vôo de São José dos Campos, que está na torre, transmite para o piloto via oral. O plano que ele apresentou deixou de existir na hora que veio a autorização oral para ele. O plano dele é o que ele ouviu. Ele tem só a obrigação de repetir aquilo que o controlador disse.

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

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente Marcelo, eu só queria saber: e se não ouve...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - É porque...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Não. E se o piloto não ouve essa informação, aí ele se baseia no que está escrito?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Não, de jeito nenhum. Ele não pode voar.

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

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele só pode decolar com autorização do controlador de vôo, que vai lhe passar o vôo completo.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

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

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



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A questão de ordem no sentido de que se sigam as inscrições, senão ficará prejudicado quem está inscrito.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Desculpe. Então, o próximo inscrito...

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Apenas para esclarecer, Presidente, o que é importante. Nesse caso, é que o plano de vôo não foi feito nem pelo piloto, foi por um despachante operacional, o que é permitido, o que é mais grave, é o que agrava mais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - A rigor, o piloto não precisava nem saber do plano de vôo.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Ele podia receber só pelo...

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Mas eu queria só ouvir do Tenente, mais uma vez, esta pergunta que nós realizamos.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que vale, excelência, é o que o controlador autoriza para o piloto, entendeu? O que eu quis dizer de pilotos brasileiros é que têm conhecimento do plano que preencheram. Eles são autorizados, no caso do Legacy, ao nível 370. Sabendo que após Brasília ele teria proposto o nível 360 e não tendo sido autorizado, ele questionaria: "*Confirme: após Brasília eu não deveria descer?*" O questionamento do piloto brasileiro é esse. Ele sempre vai procurar seguir aquilo que é mais importante para ele. Muitas vezes até propondo uma troca de nível, um nível diferente daquele que ele colocou no plano dele, e que tinha sido autorizado anteriormente. Ele sempre vai questionar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos em seguida ao nobre Deputado Miguel Martini, que se reinscreveu.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, eu queria, primeiramente....

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Quem não falou ainda não tem prioridade?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Perdão. Tem prioridade. Desculpe.

O Deputado Pepe Vargas, que não tinha falado.



Desculpe, Deputado. V.Exa. falará em seguida.

Nobre Deputado Pepe Vargas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Obrigado, Sr. Presidente.

Eu quero seguir um pouco para tirar algumas dúvidas quanto ao debate que se fazia há pouco. A aeronave decola de São José dos Campos.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A torre de São José dos Campos autoriza, portanto, um plano de vôo a essa aeronave. O.k.? A norma, o regulamento, as regras, enfim, que estão todas escritas dizem o quê? Esse controlador da torre de São José dos Campos tem que informar ao piloto todas as altitudes que deverão ser seguidas na rota, no caso específico, São José dos Campos - Brasília, 37 mil pés; Brasília - marco Teres, 36 mil pés; marco Teres - Manaus, 38 mil pés. Esse era o plano de vôo apresentado. Confere?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O controlador da torre São José dos Campos, ao autorizar esse vôo, ele tem que informar tudo isso ao piloto ou só como ele informou: "*O.k., Eduardo Campos, 370*"? Ou ele deve dizer: "*O.k, autorizado, São José dos Campos - Brasília, 370; Brasília - marco Teres, 360; marco Teres - Manaus ou Eduardo Gomes, 380*"? O que a norma determina?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O controlador da torre onde está localizado.... O aeródromo dele estando localizado na FIR Brasília, ele só autoriza o plano até o limite da FIR, até o limite da FIR Brasília, mesmo porque ele não sabe qual será o cenário na FIR Manaus, a FIR Amazônia.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - É isso que a norma determina?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente. Então, o que acontece? A aeronave sai com um plano autorizado até o limite daquela FIR em que ela está voando. Durante o vôo dela, ao chamar Brasília, Brasília coordena com o Centro Amazônico, o nível dele após a posição, não sei, "x", Tirol, é 380. O.k.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas, então, quando o controlador da torre São José dos Campos disse: "*O.k., 370*", ele estava autorizando só até Brasília?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ele autorizou até Eduardo Gomes.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas o senhor está dizendo...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que está escrito.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pois é. O que está escrito é que é até Brasília.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O que está escrito é que o controlador da torre, ele autoriza até o limite da FIR onde está localizado aquele aeródromo dele.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nesse caso específico?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Até o limite da FIR Brasília.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Brasília?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Ele, ao autorizar até Eduardo Gomes, ele realmente deu a entender ao piloto que o plano estaria autorizado a nível 370 até Eduardo Gomes.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, foi uma falha, vamos dizer assim, do controlador do vôo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Nesse caso, foi Operacional, foi.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Foi uma falha do controlador.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Operacional, foi.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Que informou...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... um plano de vôo que não era o plano de vôo apresentado.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. A norma exige por parte do piloto que quando ele chegar no outro ponto de inflexão, vou chamar assim — não sei se o termo técnico é esse —, no caso: São José dos Campos Brasília, 370; chega a Brasília, a norma exige que o piloto informe que ele chegou a Brasília, comunica-se, portanto, com o Centro de Controle de Área de Brasília, dizendo que ele está a uma determinada altitude e qual a altitude que ele vai seguir?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quem autoriza mudança de nível de vôo é o controlador.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Isso eu sei.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas eu estou perguntando outra coisa. A norma exige que o piloto se comunique com o Centro de Controle de Área de Brasília?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, sim, sim. Faça contato no ponto de mudança de nível ou de posicionamento obrigatório. Sempre que reportar minha posição, vou fazer contato com o centro.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E vai dizer a altitude em que está?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sem dúvida.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. E qual a obrigação do controlador ali?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ou mantém o nível ou muda de nível.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k. Esse contato foi feito?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Ele não fez contato antes de Brasília. Ele fez contato só na primeira vez de... No primeiro contato com o ACC do Brasília, que foi lá na região São Paulo. Então, nesse ponto, nesse trajetória ele estava mantendo o nível 370. E deveria manter.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, o piloto...

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

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Oi?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O que o nosso depoente está dizendo aqui não é o que está escrito aqui. Porque ele saiu de lá às 17h41min



e, às 18h51min, portanto 1 hora e 10, voando de jato, ele não estava mais sobre São Paulo. Ele já estava chegando a Brasília. Então, ele se comunicou com Brasília e disse: “*Brasília, novembro, 600, ExcelAire, Lima, nível de vôo 370, boa-tarde*” E o controlador de Brasília: “*novembro, 600, ExcelAire, Lima, identidade (ininteligível), vigilância, radar*”. Ele se comunicou com Brasília.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, talvez, talvez o que precisa ser esclarecido é o seguinte: quando a gente fala região São Paulo não é São Paulo o Estado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Desculpe, desculpe. É porque...*(risos.)*

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O Centro Brasília tem 3 setores: região São Paulo, região Brasília e região Rio.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas, de qualquer sorte, esse contato já próximo de Brasília, então, ainda na região São Paulo...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... mas próximo de Brasília, até porque é 1 hora e 10 minutos de vôo — São José dos Campos a Brasília deve dar mais ou menos isso...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Isso.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... talvez uns 5 minutos, 2, 3 minutos a mais — não é interpretado como sendo o contato com o Centro de Brasília para informar a altitude da Aeronave?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim. Então, o que acontece? A aeronave decolou de São José dos Campos, passou a APP-São Paulo, continuou subindo e fez contato com o Centro Brasília

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - No ponto em que ela fez contato com o Centro Brasília, aí, sim, estava na região São Paulo do Centro Brasília.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Então, nesse ponto, nessa trajetória de vôo, ela deveria estar mantendo o nível 370.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quando passa a vertical de Brasília, cidade de Brasília, a vertical de Brasília, ela muda de setor, muda de região: sai da região São Paulo e passa para a região Brasília. Nesse ponto, na vertical de Brasília, ela deveria mudar de nível, mas aí já não estava mais com a região São Paulo.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Pois então, nesta ocasião em que chega na vertical Brasília, a aeronave, pelas regras da aviação, é obrigada a informar que está passando nessa vertical e informar a sua altitude de novo?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Ela deve chamar o Centro Brasília e informar que está passando a vertical, apesar de estar sob vigilância, e informar, caso seja desejo do piloto manter o mesmo nível ou mudar de nível, como estava previsto, informar.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - A regra exige isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Isso não foi feito?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, porque ele desligou o *transponder*, não houve contato.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas o *transponder* foi desligado um pouquinho depois que passou Brasília, não é isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Foi, mas ele não fez contato.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Até porque o radar, até porque o radar pega 370...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Seis minutos depois.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Seis minutos depois da vertical.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ... igual 370 e depois 370 igual 360, onde, provavelmente, houve uma falha do controlador.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente. É, mas ele não fez o contato na vertical.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.



O senhor cumpre a função de supervisor e de instrutor, não é? É isso?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, eu lhe pergunto: quando a ANAC, que autoriza os horários de transportes aéreos...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sei.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ...HOTRAN — a gente vai se acostumando com as siglas —, quando a ANAC vai autorizar uma HOTRAN, ela antes se reporta, solicita a vários órgãos informações, entre os quais o DCE. Correto?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, eu não saberia dizer para o senhor exatamente. Quando era o DAC, havia um contato, acredito, um contato mais estreito. No caso da ANAC, eu não saberia dizer para o senhor. Eu sei que é ela que determina os horários de trânsito, as HOTRANS.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor alguma vez, nas funções que o senhor exerce, foi chamado a dar parecer sobre uma possibilidade de autorização de horário de transporte?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não? Nunca?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Nem no tempo de DAC e nem no tempo de ANAC?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não. Não, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Porque a informação do Presidente da ANAC é que os horários de transporte aéreos são solicitados antes de serem autorizados pela ANAC. Há solicitação, há vários outros órgãos, entre os quais o DCE. Se é possível autorizar ou não. O senhor nunca deu parecer ou coisa...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. Acredito, acredito que isso seja feito. O que a gente não sabe, aqui no CINDACTA, se isso realmente é feito.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

O senhor nunca foi chamado a fazer um parecer a respeito disso?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, porque...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Se é possível um determinado horário de transporte ou não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Se for feito, é a nível de DECEA. E gente aqui em Brasília é CINDACTA. Não participa.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k.

O senhor, como instrutor...Em algum tempo, o senhor foi instrutor de alguns dos controladores que eventualmente estavam de plantão no Centro de Brasília quando do fatídico dia do acidente?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - No dia do acidente, havia um estagiário, (*ininteligível*) Jamerson, que estava ainda sob instrução. Inclusive, estava sob instrução do Sargento Wellington. Mas ele não estava na posição ali, estava tendo instrução e o instruindo não tem responsabilidade...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Não. Eu não falo de algum...algum estagiário. Eu falo dos que já estão em atividade.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. São todos...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Algum foi aluno do senhor? Passou por ensino com o senhor?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não. São todos pré-Tenente Robson.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - São todos...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Antes de mim, antes.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Antes de o senhor ser o Chefe da seção de...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - De Instrução.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - ...de Instrução. O senhor tem conhecimento, talvez, se algum desses controladores que estavam de plantão no dia tiveram algum problema de avaliação ao longo do curso de preparação?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Olha, Deputado, por ocasião do acidente, nós fomos buscar os arquivos anteriores e observamos exatamente que o sargento que estava diretamente envolvido, que estava na posição no horário do choque das aeronaves, teve um estágio considerado, digamos, assim, normal, mas não tão normal quanto os outros. Ele teve alguma dificuldade no aprendizado...

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas estava dentro da nota estabelecida, digamos, não sei se é nota, ou dos parâmetros de avaliação?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Estava nos conceitos, teve as avaliações.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor está dizendo que ele teve, talvez, um desempenho um pouco abaixo dos demais?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Abaixo do geral.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas dentro dos critérios?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente. O controlador, quando está abaixo dos critérios, não é habilitado.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Então, mesmo esse controlador estava dentro dos critérios?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, senhor.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Por fim, tem sido recorrente aqui a questão sobre se há falhas em equipamentos ou não. Eu tenho para mim, já de antemão, que só com uma inspeção definitiva da OACI, poderíamos afirmar, até para dar certa isenção ao tema.. Mas, dentro da sua experiência de acompanhar o serviço no dia-a-dia, o senhor diria que há falhas — vou separar —, primeiro, de detecção? Os radares não detectam efetivamente, seja um radar secundário, seja um radar primário, eles não detectam? Há os chamados pontos cegos? Sim ou não?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Como eu já disse, o ponto cego é um termo que a gente passou a conhecer depois do acidente. Então, quando há falhas, há falhas pontuais que são reportadas e são corrigidas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - Mas que falhas?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - As falhas de detecção de que o senhor fala.



O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O senhor disse que há falhas de detecção, então?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Quando há falhas, são pontuais, são reportadas e são corrigidas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - E quanto a falhas de comunicação? Elas existem?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Da mesma forma, existem falhas de comunicação, são pontuais, são reportadas e são corrigidas.

O SR. DEPUTADO PEPE VARGAS - O.k., muito obrigado. Só uma questão que eu estava esquecendo. Não é pergunta ao Tenente Robson Carvalho, mas o Deputado Vic Pires fez um conjunto de questionamentos no que diz respeito ao que teria acontecido com o Boeing da empresa Gol depois da colisão. Eu até gostaria, Relator, que fosse verificado nas notas taquigráficas ou nas gravações, mas do que eu me recordo, quando o Coronel Rufino veio fazer o depoimento dele, essa pergunta também foi feita, não sei se pelo Deputado Vic Pires ou por outro colega. Se eu não me engano, o Coronel Rufino teria dito o seguinte: *Olha, não é que não tem som nenhum, a caixa preta não detectou som nenhum; detectam sons, mas são sons inaudíveis, e a gente interpretou isso como a nave entrou numa pane geral e não tinha como detectar, como identificar o som das comunicações que havia dentro da aeronave.* Mas para não incorreremos no “eu acho”, na “impressão que eu tenho”, poderíamos ir às notas taquigráficas, porque me parece que a pergunta que o Deputado Vic Pires fazia foi respondida quando da oitiva do Coronel Rufino. Então, queria sugerir isso.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Sr. Presidente, antes de encerrar, eu gostaria de fazer um questionamento. O controlador de São José dos Campos, que é o Terceiro Sargento Filipe dos Santos Reis, na escala de serviço, no dia, ele aparece como assistente. Qual é a diferença entre um assistente e um controlador?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O controlador Felipe dos Santos Reis é controlador do Centro Brasília, não é de São José dos Campos.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - Ah, ele cuida da região...



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Região São Paulo do Centro Brasília.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - ... São Paulo do Centro Brasília. Mas foi ele que deu a orientação...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, a função dele era assistente. O assistente é responsável pelas coordenações telefônicas com os outros órgãos que porventura façam contato com o Centro Brasília. Então, quando a torre em São José dos Campos fez contato com o Centro Brasília para solicitar autorização, certamente falou com esse controlador, que não era um controlador habilitado, era ainda um assistente.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E ele que passou a informação de que deveria voar a 370?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - O controlador de São José deve ter pedido 370 Eduardo Gomes, e ele certamente autorizou. Eu não tenho conhecimento.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - E a outra pergunta, só para nós esclarecermos bem: V.Sa. afirmou que ele não poderia, pelas normas, pelas regras, dar essa autorização até Manaus, até Eduardo Gomes, que não é legal fazer esta...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Para o controlador de São José dos Campos dar uma autorização até Manaus, necessitaria ele ter feito contato com Brasília e Brasília ter falado com Manaus, com o Centro Amazônico, dizendo a ele: *Olha, eu tenho um tráfego, está saindo de São José dos Campos, vai seguir no nível tal, na minha área nesse nível, e na sua área ele está pedindo tal nível, o que você acha? Pode?"*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Mas o controlador de São José dos Campos se comunicou com Brasília, e Brasília autorizou.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, ele autorizou na área de Brasília. Eu não afirmei aqui que não tenha havido falha operacional ao autorizar nível 370 Eduardo Gomes, porque o tráfego decola de São José, voa um certo tempo, e o Centro Brasília tem tempo suficiente para entrar em contato com o Centro Amazônico e solicitar as modificações que porventura tenham que ser feitas.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Tenente, só um minuto. Pelo o que eu estou informado, o controlador de vôo de São José dos Campos recebeu por escrito o plano de vôo autorizado, que é aquele que Waldir Pires mostrava na televisão. Só que ele solicitou, por via oral, ao controle de Brasília, ao CINDACTA, para o avião voar a 37 mil pés até Eduardo Gomes, e Brasília autorizou. Aí ele autorizou para o piloto.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Sim, mas eu não estou dizendo que isso não tenha sido uma falha operacional. Eu estou dizendo que São José dos Campos, para pedir uma autorização até Manaus, pelo correto, pela via correta, deveria Brasília falar primeiro com o Centro Amazônico e aí depois, sim, diante dessa autorização, dessa coordenação, ter autorizado a São José dos Campos. A gente não pode aqui autorizar um tráfego de São Paulo até Eduardo Gomes sem ter falado com o Centro Amazônico primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - O que eu estou querendo é tirar um pouco da culpabilidade do controlador de São José dos Campos, porque ele pediu para Eduardo Gomes, e Brasília autorizou. Brasília autorizou que ele autorizasse ao piloto voar até Eduardo Gomes a 370.

O SR. DEPUTADO MARCO MAIA - O.k., Sr. Presidente, era isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pela reinscrição, vamos agora ouvir o nobre Deputado Miguel Martini.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Sr. Presidente, nós deveríamos colocar logo um ponto final nessa história. Parece que V.Exa. possui toda a degravação da conversa entre o Centro Brasília e a torre de São José e o piloto e a torre de São José. Então, V.Exa. fala a partir de uma degravação de que o plano apresentado foi o que todos nós já sabemos de cor, até as posições, com os níveis, etc., mas que o piloto teria pedido para modificar para 370. A torre São José não tem que entender bem dos níveis, ela pode até, mas não é obrigação primordial dela, pediu ao Centro Brasília, e o Centro Brasília autorizou o 370, pela degravação. Para o controlador de Brasília autorizar o 370 sabendo que era contramão, ou seja, é um nível que é autorizado por Manaus, teria que ter feito a reserva desse nível, e o controlador de Brasília talvez não tenha feito isso.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Essa é a voz de quem entende.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Então, muda-se a responsabilidade do controlador da torre de São José para o Centro Brasília, que teria feito isso. Se foi feito isso pela degravação. Então, se o controlador de Brasília autorizou o 370 sem ter coordenado ou pedido autorização a Manaus, porque era o nível ímpar, então ali está a grave falha, e o piloto, se o piloto pediu 370 até Eduardo Gomes, ele não precisava, nem se fosse brasileiro ele não desconfiaria, porque se ele pediu 370 até Eduardo Gomes e Brasília autorizou, ele não vai nem desconfiar e não vai nem alertar o controlador a respeito disso. Esse é um dado. O que nós estamos percebendo é que uma série de perguntas — e todos os Parlamentares vão perguntar o que sentirem necessidade de perguntar —, mas o que está acontecendo, pelo que tenho visto, desde o delegado, é que se fazem perguntas às pessoas que não estão necessariamente mais abalizadas para responder. E cada um começa a emitir suas opiniões, e vão respondendo porque são perguntados, o que acaba gerando uma série de... Espero que na cabeça do Relator não estejam sendo geradas essas dúvidas. Por exemplo, fez-se uma pergunta aqui... Mas antes de fazer essa pergunta, eu queria voltar ao Tenente Robson e me ater um pouco mais na questão da formação, porque eu tenho informação — e V.Sa. de certo modo disse — de que mesmo os comissionados eram obrigados a cumprir uma carga horária de estágio de 150 horas mínimas. Está correto ou está errado?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Comissionados?

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mesmo os comissionados. Antes da nova resolução de novembro.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Nunca cumpriram 150 horas, porque não têm...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Média. Quantas horas eram?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor, porque não há na nossa documentação uma carga horária prevista para controlador comissionado. Então, o que a gente faz é uma análise da experiência que o controlador tem, e colocamos o controlador na posição, no estágio, até que ele se sinta seguro, seja avaliado e seja aprovado.



O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Mas por que foi feita uma norma reduzindo para 20, se não havia uma outra? Se não havia quantidade de horas, não haveria necessidade de se fazer uma nova norma dizendo que agora, a partir de agora, serão 20 horas.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Porque diante da urgência do momento, no pós-acidente, ali, a urgência era muito grande. A quantidade de comissionados era muito grande chegando ao CINDACTA e a autoridade achou por bem definir. Mesmo porque, se ele não tivesse definido, a gente não saberia qual a quantidade de horas que vamos tomar como referência.

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Isso serve só para fundamentar o que nós já estamos dizendo há muito tempo aqui: é que nós tivemos um crescimento excessivo...

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Do movimento...

O SR. DEPUTADO MIGUEL MARTINI - Excessivo, não, natural, em média 10, 12% ao ano do tráfego aéreo. Há muitos anos isso está acontecendo no Brasil. Nós estamos vendo o desenvolvimento tecnológico, cada dia mais aprimorando os equipamentos, e não foi dada a atenção à formação adequada dos controladores de voo na quantidade desejável. E aí, a partir de um acidente, começa-se a trazer de volta os que estão na reserva, diminui-se o tempo de formação, acha-se um jeito ou outro para cobrir um vazio. Perguntaram-me até se a ANAC pergunta à INFRAERO, ao CINDACTA ou DECEA, enfim, aos órgãos de controle de voo. Eu digo o seguinte: deveria e deve haver uma estreita comunicação entre INFRAERO, que não fez o aeroporto de Guarulhos e hoje tem um tanto de espera, porque não há pista para pousar em Guarulhos. Então, tem que ter haver uma estreita coordenação entre a INFRAERO, entre a ANAC, porque é ela que autoriza as linhas. Como autoriza as linhas se não tem pistas adequadas, livres para pousar, e se não tem controladores e equipamentos suficientes? Porque pode ter a quantidade que for, mas eu preciso, para cada posto, um número "x" de controladores de voo. E esses controladores de voo não se formam da noite para o dia.

Então, nós temos que ter uma previsibilidade. E aí teríamos que ter aumentado o número de controladores de voo. E aí entra um problema, uma pergunta a que o senhor respondeu, claro. Pergunta direta, resposta direta: há uma



incompatibilidade entre ser controlador e militar? A primeira resposta, naturalmente, é não. Você usar uma farda para controlar ou tirar a farda para controlar é a mesma coisa. Mas por que nós temos déficit? E se a gente olhar aquele dado que o Brigadeiro do DECEA nos deu aqui, vamos ver que, apesar de formar os controladores, em alguns anos houve uma queda no número de controladores de vôo. Por quê? Porque os controles mal remunerados, sem perspectivas, saem da Força Aérea Brasileira para buscar outra alternativa fora. Em razão disso... Aí é que há incompatibilidade, porque não se pode aumentar o salário dos sargentos no nível desejável de um controlador de vôo, para que ele se mantenha no órgão de controle e não tenha que sair. Aí, sim, há incompatibilidade nesse sentido. Não porque usa farda ou não usa farda. Usar farda é até melhor porque ele tem disciplina. Mas não é essa a questão. A questão é anterior a isso.

Então, há uma incompatibilidade pelo modelo que existe hoje, além de outros que já foram falados aqui e que não vamos retomá-los. Então, a incompatibilidade que existe é essa, ou seja, nós desejamos — e eu espero que esta CPI e esta Casa dê esse instrumento — que desmilitarizem o controle de vôo, para que, quando o controlador for formado, ele não tenha na cabeça outra coisa, em termos profissionais, senão se especializar cada vez mais e saber que daqui a 25 ou 30 anos ele vai se aposentar na carreira de controlador de vôo, porque aí sim aproveitamos as experiências todas que ele adquiriu ao longo do caminho. E experiência não se inventa, não se fabrica, ou você vive a experiência ou não vive essa experiência — não existe essa experiência.

O que nós estamos percebendo é isto: que houve, vamos dizer assim, uma operação abafa — no bom sentido — de dizer o seguinte: *temos que cobrir um furo que havia*. Nós temos déficit de controlador de vôo, nós temos controladores desestimulados, e agora acrescenta controladores sob pressão, com medo, porque quando começa a achar que tem que prender controlador de vôo porque ele falhou, porque ele errou, ou seja, nós estamos dizendo que os outros controladores de vôo começam a ficar muito mais assustados do que já ficam com a responsabilidade de manter um bom controle de vôo.

Quer dizer, agora entra a criminalização como um fato negativo, que está mais que provado aqui, por quê? Porque ninguém dá depoimento que poderia ser



fundamental para melhorar para a frente. Ninguém vai dar, porque ele vai criar prova contra ele mesmo, porque o promotor quer prender, porque o delegado está querendo prender, e não é isso que vai resolver o problema do tráfego aéreo.

O que acho é que já identificamos aqui, até agora, só até agora, falhas, sim. Foi dito com muita clareza que se havia identificado entre a FIR Manaus e a FIR Brasília, um espaço, ainda na FIR Brasília, que não era detectado pelo radar de Brasília, só pelo de Manaus, e que foi feita essa solicitação e, tempo depois, parece que a partir de janeiro, foi disponibilizado via satélite e agora a FIR Brasília também vê. Antes, ela falava, mas não via, controlava, mas não via; Manaus via, mas não controlava. Isso já foi corrigido. Como essa, a informação que tivemos, inclusive no CINDACTA — e eu prestei atenção nisso — o radar primário poderia detectar, mas não estava em funcionamento. O radar primário da área onde houve o acidente, e o radar secundário, já está mais que claro aqui, não funcionou em razão do *transponder*.

O que quero é deixar claro o seguinte: esta CPI tem essa missão: de corrigir para a frente. E a correção passa, necessariamente, por maiores recursos e aprimoramentos e equipamentos; passa, sim, por exigir que, por exemplo, a INFRAERO — e eles virão aqui, porque nós queremos saber como foi investido esse recurso e por que não se construíram as pistas necessárias que hoje estão atrapalhando o tráfego, especialmente em Guarulhos e em Congonhas.

Terceiro, passa pela parte pessoal, sim, a desmilitarização, para dar aos controladores de vôo a capacitação necessária para desempenharem com melhor qualidade, com maior segurança e com maior tranqüilidade o serviço que fazem. A partir daí, tenho certeza de que... Porque o Brasil está crescendo. Temos que imaginar que o tráfego vai crescer não 10%, mas 15%, 20%, 30%. Só que, como não forma da noite para o dia, temos que ter uma antecipação nesse processo. Hoje, é possível fazer uma fase de transição, porque creio que ainda devemos ter por aí, em perfeitas condições de trabalhar, aproximadamente 500, 800 controladores de vôo, que deveriam ser aproveitados com um salário bom. A partir daí, intensificar a formação, não reduzindo tempo, porque isso é grave, nem reduzindo tempo de estágio, que é mais grave ainda. E fiquei sabendo que parece que a Escola de Especialistas de Aeronáutica, de Guaratinguetá, está reduzindo em



um ano a formação. Quer dizer, não é diminuindo a formação que nós vamos resolver. Temos que aprimorar e fazer essa regra de transição com as pessoas que têm experiência e que estão disponíveis no mercado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Pois não. O próximo e último inscrito é o nobre Deputado Vic Pires Franco.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Presidente, depois da fala do companheiro Miguel Martini, eu deveria ficar calado mesmo. Mas calma, não se empolgue, eu vou fazer apenas uma colocação para o Tenente. Tenente, antes do acidente, a média de *reports* era de 11 por mês, desses quase acidentes, e, depois do acidente, passou para 34.8. O senhor sugere que isso aí deve-se a quê? Primeiro, quero saber se o senhor confirma esses números.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, não tenho participação, não tenho conhecimento do número exato de *reports*.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas o senhor, como chefe da sala, chefe geral da sala, o senhor não tem conhecimento desses *reports*?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, na verdade, eu não sou o chefe geral da sala, eu tiro serviço ali, mas dentro de uma equipe de oficiais.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Então, de tempos em tempos, a gente passa por ali e tira um serviço.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Mas essa informação é procedente.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Exatamente.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Eu só queria saber o que o senhor sugere.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - São preenchidas diariamente e encaminhadas para um outro órgão. Mas eu atribuo, Excelência, esse número, esse aumento significativo no número de *reports*, realmente, à disposição atual dos controladores, que é de reportar tudo o que eles achem que seja significativo para...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E antes não havia?



O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Antes era menor essa disposição, digamos assim. Entende?

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Certo. A última pergunta, Presidente. Eu vou bater numa tecla que está me incomodando muito, com certeza incomodando a todos. O senhor ouviu de algum controlador, companheiro seu, algum diálogo depois do *sound of colision*? O senhor, preste atenção na pergunta que estou lhe fazendo, depois do *sound of colision*, do som da colisão, o senhor ouviu algum controlador chegar com o senhor, comentar, lá na sala, enfim, depois, que o senhor tenha conhecimento de algum diálogo dos comandantes do avião da GOL, um grito de socorro, enfim, um grito. Porque o Deputado Pepe Vargas falou muito bem que alguém já veio aqui e já falou, alguém já perguntou, mas a pessoa disse: *Bom, pode ter havido algum barulho alto*. Um grito é um barulho alto que, com certeza, ficaria registrado na caixa preta. Mas quero esquecer isso, quero saber se o senhor ouviu de algum companheiro seu algum comentário de que o comandante da GOL ou o co-piloto tenha feito algum pedido de socorro, alguma coisa depois do *sound of colision*. Veja bem.

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Deputado, eu vou tentar reproduzir para o senhor o que houve no dia do acidente após a certeza que tivemos de que houve o acidente. Todos os colegas, todos os controladores foram substituídos, estavam sendo substituídos paulatinamente, foram encaminhados para uma sala de repouso — talvez o Deputado Martini saiba o processo —, saíram do contato da sala radar e passaram a ser acompanhados por psicólogos. Então, nós, outros colegas, passamos a gerenciar a crise ali dentro da sala...

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Só me permita. Durante a crise, antes de saber que o avião tinha caído eles já foram para psicólogos, já?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor. Enquanto estávamos tendo a certeza de que tinha havido o acidente, o SALVAERO estava atuando, e eles, aqueles que estavam trabalhando, continuaram aguardando que viessem outros de casa para substituí-los e aí, sim, eles saírem. Aqueles que já estavam de folga foram sendo colocados numa sala de repouso e permaneceram ali sem ser incomodados por ninguém.



O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - E o senhor não ouviu nenhum desses dizer para o senhor qual foi a última frase ouvida do comandante da GOL?

O SR. ANTONIO ROBSON CORDEIROS DE CARVALHO - Não, senhor, porque na verdade o tumulto era tão grande que a gente se manteve ali na mesa central, e o único que se comunicava conosco de vez em quando era o supervisor, e ele não relatou nada nesse aspecto.

O SR. DEPUTADO VIC PIRES FRANCO - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Vamos fazer a reunião agora, às 14h30min, informando, Deputado Efraim, que os assessores poderão participar. Vamos pedir apenas para ser um número restrito de assessores.

O SR. DEPUTADO EFRAIM FILHO - Bastante proveitosa, Excelência, porque são vários requerimentos. Manejar esses requerimentos que vamos tratar e abordar seria difícil. Parabéns pela medida tomada de permitir a presença dos assessores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Marcelo Castro) - Agradeço a presença ao nobre depoente, Tenente Antonio Robson Cordeiros de Carvalho, que se houve com uma postura muito elegante, demonstrando muito conhecimento do seu mister, respondendo com clareza, com precisão a todas as informações. Acredito que a presença de V.Sa. aqui hoje foi enriquecedora e esclarecedora para esta Comissão continuar nesse rumo da investigação do problema do tráfego aéreo brasileiro.

Nada mais havendo a tratar, encerro os trabalhos desta reunião, convocando os Srs. Deputados para as 14h30min, quando faremos uma reunião interna.