



AERONAUTAS

e

AEROVIÁRIOS

e

A SEGURANÇA DE VÔO

FEVEREIRO DE 1963.

AERONAUTAS

e

AEROVIÁRIOS

e

A Segurança de Vôo

O presente documento, elaborado pelas lideranças sindicais dos trabalhadores em transportes aéreos, é uma síntese da atual situação da Aviação Comercial Brasileira.

Aprovado em Assembléias dos Sindicatos vinculados à Fed. Nac. dos Trab. em Transp. Aéreos em fevereiro de 1963 e enviado ao Exmo. Sr. Presidente da República, ao Exmo. Sr. Ministro da Aeronáutica e demais Autoridades do Poder Executivo e ao Parlamento Nacional, é agora trazido ao conhecimento do Povo.

A responsabilidade que sempre caracterizou os pronunciamentos de aeronautas e aeroviários, o patriotismo e amadurecimento tantas vezes demonstrados, autorizam a denúncia que ora fazemos e, sobretudo, prestigiam a solução que aqui apresentamos, única capaz de resolver o problema de nosso transporte aéreo civil do ponto-de-vista do interesse nacional.

A Aviação Comercial Brasileira, que nos últimos anos entrou em estado de crise financeira crônica, iniciou o ano de 1963 em situação verdadeiramente alarmante, denunciada pela impressionante seqüência de acidentes aéreos ocorridos de fins do ano passado a janeiro último e que, além de ceifarem grande número de vidas de passageiros e tripulantes, acarretaram custosos prejuízos de ordem material à Nação.

É certo que, segundo as informações disponíveis, um ou outro desses acidentes podem ser catalogados na rubrica dos inevitáveis, isto é, dos que resultam do caráter sempre relativo que tem, em geral, o domínio do homem sobre os elementos e forças da natureza. Além disso, a ocorrência de todos esses acidentes dentro dum período de tempo tão curto é devida a fatores de ordem casual, que poderiam igualmente, como tem acontecido em outros anos, manifestar-se no correr de um período de tempo mais dilatado. Mas, mesmo tendo em conta as circunstâncias apontadas, a verdade é que o número e a natureza dos acidentes aéreos que ultimamente comoveram o País são, não mais apenas um simples sintoma, porém já o resultado catastrófico dos graves males que continuam a minar crescentemente o organismo de nossa aviação comercial. Isso se torna mais evidente quando

se considera que, ao lado desses acidentes, — os únicos que, por serem fatais, chegam ao conhecimento do grande público, — aumenta dia a dia nos últimos tempos o número dos que não chegam às derradeiras conseqüências, mas que, nem por isso, são menos graves — situações de séria emergência a bordo de aeronaves em voo, enfrentadas pelos tripulantes sem que, muitas vezes, os próprios passageiros o suspeitem. Como exemplo, tenha-se em conta que, segundo levantamento procedido pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, atingiram a elevada cifra de 32 os pousos de emergência realizados no aeroporto Santos Dumont, entre fins de outubro de 1962 e fins de janeiro de 1963. Em São Paulo, recentemente, dentro de um período de 41 horas verificaram-se 5 pousos de emergência em voo monomotor por aviões de uma só empresa.

As causas da situação, sem dúvida grave, a que chegou a aviação de transporte civil no Brasil não podem desligar-se do quadro de conjunto, econômico e político, do País. Tais causas remontam à própria formação de nossa Aviação Comercial e, não tendo sido jamais enfrentadas a fundo pelos poderes públicos, ao contrário, tendo sido por eles direta ou indiretamente estimuladas, foram ganhando mais e mais força, tornando-se cada vez mais nocivas e perniciosas.

Os aeronautas e aeroviários, no curso das lutas em que se vêm empenhando desde longos anos pelos seus direitos e reivindicações, vieram desvendando pouco a pouco essas causas, passaram a lutar contra elas, compreen-

deram que essa luta, mais que os seus interesses imediatos, envolve superiores interesses da Nação e, assim, começaram a denunciar publicamente aquelas causas às autoridades e a todo o povo, conclamando-os à luta comum para que sejam eliminadas.

A AÇÃO VIGILANTE DOS SINDICATOS

Com efeito, desde há cerca de dez anos, têm os Sindicatos Nacional dos Aeronautas e Nacional dos Aeroviários estado permanentemente em ação, procurando alertar os responsáveis e mobilizar a opinião pública contra os males que comprometem cada vez mais a nossa aviação comercial. Marcos da ação desenvolvida durante todo esse período são, entre outros, os documentos “As verdadeiras causas dos acidentes na Aviação Comercial Brasileira” (1957), “A situação da Aviação Comercial no Brasil” e “Os aeroviários e aeronautas ante a crise da Aviação Comercial Brasileira” (1959), “Sobre a situação em que se encontra a Aviação Comercial Brasileira” (1961), assim como as Resoluções dos I e II Congressos dos Trabalhadores da Aviação Comercial (1958 e 1960).

Fruto da luta incansável dos aeronautas e aeroviários foi a instalação, em 1958 e 1961, de duas Comissões Parlamentares de Inquérito, com o objetivo, respectivamente, de investigar as causas da crise na aviação comercial e as causas dos acidentes aéreos, — a primeira, tendo como presidente o Deputado Pedro Aleixo e como relator o Deputado José Joffily e integrada, entre outros, pelos Deps.

Vasconcelos Torres, Silvio Braga, Aarão Steinbrück e Oscar Dias Correia; e a segunda, presidida pelo Dep. Miguel Bahury, tendo como relator o Dep. Gurgel do Amaral e demais membros os depts. Adahyl Barreto, Fernando Santana, Ozanam Coelho, Luiz Bronzeado e Floriceno Paixão.

Não faltou às duas Comissões a constante cooperação dos Sindicatos dos trabalhadores do ar, traduzida inclusive em circunstanciados depoimentos em plenário. Cumprindo suas tarefas com patriotismo, honestidade e dedicação, as Comissões Parlamentares puderam a nù no decorrer dos seus trabalhos, fatos que deixaram estarecidos até mesmo aquêles que, como nós, não tínhamos desde muito tempo a menor dúvida sobre o descabro que ia, — como, lamentavelmente, continua indo, — pela nossa aviação de transporte civil. Todavia, se vieram à tona gravíssimas irregularidades, fraudes comprovadas, verdadeiros crimes perpetrados pelos chamados industriais do transporte aéreo, infelizmente nenhuma providência se efetivou, no sentido da punição dos responsáveis e da eliminação das mazelas reveladas, por parte das autoridades públicas competentes, que têm os relatórios das Comissões de Inquérito guardados até hoje no fundo das gavetas de seus gabinetes de trabalho.

Como trabalhadores, como cidadãos e patriotas, estamos hoje mais que nunca convencidos, — e, temos certeza, esta há de ser a convicção cívica de toda a Nação brasileira, — de que a grave situação a que chegou a aviação comercial em nosso País envolve pro-

blemas essenciais do desenvolvimento econômico nacional, do respeito ao trabalho e à vida humana, da defesa da soberania e do progresso do Brasil, e que constitui, portanto, um problema de Estado que deve ser urgentemente enfrentado pelo Poder Público, como poder constitucional que emana democraticamente do povo e é perante êle responsável.

No início do corrente ano, a 6 de janeiro, o povo brasileiro deu elevada prova de civismo. Ao votar em massa no plebiscito, ao mesmo tempo que derrocava a usurpação de seus direitos políticos perpetrada com o Ato Adicional n.º 4, levantava bem alto a bandeira da exigência imediata de realização das reformas de base, indispensáveis ao progresso independente da Nação num clima de efetiva democracia.

Os aeronautas e aeroviários que, como os demais trabalhadores e todo o povo com direito a voto, acorreram patrioticamente às urnas, consideram de seu direito e de seu dever, mais que em qualquer outro momento, reiterar a exigência de que, entre as reformas urgentes a realizar-se, em obediência aos justos clamores de toda a Nação, figure a reestruturação técnico-econômica e social da aviação comercial brasileira, de forma que esta, como serviço público, seja efetivamente enquadrada, sem maiores delongas, dentro dos imperativos do desenvolvimento econômico independente e soberano de nossa Pátria.

POR QUE CAÍ O NÍVEL DE SEGURANÇA DO VÔO

O aumento, não só absoluto, mas também relativo, do número de acidentes aéreos e de casos de anormalidade em vôo (situações de emergência) em nossa aviação comercial, numa época, como a que vivemos, de vertiginoso aperfeiçoamento técnico da aviação, evidencia que, entre nós, de modo aparentemente paradoxal, a segurança de vôo em vez de elevar-se está decaindo. O absurdo parece tanto maior porque, ao observador comum, o fato de que as grandes empresas de transporte aéreo brasileiras possuem em suas frotas os mais modernos, luxuosos e caros aviões a jato e a turbo-hélice dá a idéia de que a nossa aviação comercial acompanha passo a passo o progresso da aeronáutica mundial.

Basta, entretanto, penetrar por pouco que seja na realidade de nosso transporte aéreo civil para poder comprovar-se que não há naquela constatação nenhum paradoxo.

A segurança de vôo, nos dias de hoje, exige a conjugação racional, harmônica, de todo um complexo de elementos de ordem técnica, que vem sendo continuamente enriquecido com aperfeiçoamentos e inovações. Ela é, portanto, imediatamente, uma questão técnica, — de meios materiais técnicos e de sua organização e funcionamento em bases técnicas.

Vejamos, sumariamente, o estado de nossa aviação comercial a êsse respeito.

PISTAS DE POUSO E DECOLAGEM

— É difícil encontrar adjetivos que qualifiquem adequadamente o quadro de conjunto ofere-

cido pelas pistas dos aeroportos e campos de aviação utilizados pelas aeronaves comerciais em nosso País. A homologação oficial (Ministério da Aeronáutica) de grande parte das pistas, para operação daquelas aeronaves, faz letra morta dos gabaritos mínimos de segurança. São assim numerosos os aeroportos do Brasil em que as operações de pouso e decolagem constituem autêntica temeridade. Para comprová-lo, basta compulsar o Catálogo de Aeroportos (CATAE) da Diretoria de Rotas Aéreas. Há aí homologações que são verdadeiros absurdos, no que respeita, por exemplo, à correlação entre o comprimento das pistas, de um lado, e, de outro, as suas respectivas altitudes, ou as direções e intensidades predominantes dos ventos locais. Em muitos casos não se teve em consideração a topografia adjacente, ou os obstáculos artificiais próximos às pistas. Elementos da maior importância para determinação das dimensões duma pista e das condições de sua utilização por êste ou aquêle tipo de aeronave, como sejam a temperatura máxima local, a inclinação do terreno, a constituição dêste, sua sensibilidade à ação das chuvas etc., não são muitas vezes levados na devida conta. As operações de pouso e decolagem em tais aeroportos são realmente perigosas, mas êles são assim mesmo oficializados, e como tal mantidos, por estranho que pareça, mesmo diante da abundante colheita de acidentes aéreos acarretados por tão grosseiro desprezo às mais mezinhas normas técnicas.

Quanto à pavimentação das pistas, que é, antes de tudo, importante fator de segurança, é interessante saber-se que o número de aeroportos com pistas de cimento ou asfaltadas não chega a 20% do total utilizado pelos aviões das companhias comerciais.

Só há balizamento luminoso elétrico em aeroportos com pistas pavimentadas, não em todos, e assim mesmo com frequentes interrupções de funcionamento, por deficiência no fornecimento de energia ou nas próprias instalações do aeroporto. Nos demais campos, mesmo em alguns asfaltados, usam-se lanternas a querosene para o balizamento das pistas.

Em nenhum aeroporto, inclusive naqueles em que as condições desfavoráveis de tempo são habituais, — existe iluminação adequada de aproximação. Na maioria dos casos, não há sequer luzes de advertência (lâmpadas vermelhas) no topo dos obstáculos naturais ou artificiais próximos ao aeroporto, mesmo quando situados diretamente nos alinhamentos das pistas. Essa desídia inqualificável tem ocasionado numerosas colisões de aeronaves com obstáculos em terra, particularmente nas condições de aproximação final para o pouso em vôo noturno, com bom tempo ou tempo regular, em aeroportos situados em áreas escuras, por despovoadas ou pouco povoadas, sempre com as mais funestas conseqüências. Foi essa a causa de vários desastres recentes, à noite, inclusive um dos últimos, o de um "Convair", em Brasília, em que perdeu ingloriamente a vida cheia de promessas, um dos mais competentes e queridos pilotos da aviação

comercial, líder autêntico de sua categoria profissional, o pranteado Comte. Amaury Galvão de França, Vice-Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

PROTEÇÃO AO VOO — A proteção ao vôo é um dos pilares básicos da segurança de vôo. Ela se exerce, notadamente, através de recursos técnicos que instalados em terra, asseguram a rádio-navegação dos aviões, a elaboração dos dados de natureza meteorológica necessários para o vôo e a comunicação permanente com as aeronaves (rádio-comunicação).

1) — **Rádio-navegação** — Até hoje a rádio-navegação aérea no Brasil continua a ser realizada exclusivamente, salvo uma ou outra exceção, através de utilização da transmissão de rádio-faróis (transmissores terrestres omnidirecionais de onda longa). Instalados em boa parte dos aeroportos abertos ao tráfego das aeronaves comerciais, e dispostos, além disso, aqui ou ali, ao longo ou ao largo de algumas rotas, são em número absolutamente insuficientes o que é agravado, ainda, em geral, por sua fraca potência de irradiação. Acresce ainda que, durante a noite, por falta de energia ou insuficiência de pessoal, muitos rádio-faróis saem do ar, intermitente ou mesmo definitivamente.

Em tais condições, a complicada rede de aerovias (estradas virtuais aéreas), segundo as quais deveria realizar-se rigorosamente o tráfego das aeronaves, em particular durante o vôo por instrumentos, existe a bem dizer apenas no papel, como um traçado teórico. Dada a carência já assinalada de apoio ter-

restre para a rádio-navegação, as tripulações das aeronaves não podem localizar com precisão os cruzamentos de aerovias, às vezes importantes, nem outras posições obrigatórias, em rota ou nas áreas de aproximação dos aeroportos.

Nos centros de maior movimento, como Rio e São Paulo, adotam-se necessariamente vários procedimentos de subida, mas, devido também à insuficiência de apoio rádio, eles se tornam difíceis de realizar, e, por isso, pouco seguros.

O equipamento terrestre de rádio-navegação atualmente em uso é deficiente não só pela quantidade como pela qualidade. Em grande parte é obsoleto, exigindo dos abnegados operadores dos Centros e Torres de Contrôlo, Estações-rádio, etc, o máximo de Contrôlo, Estações-rádio etc, o máximo de eficiência.

As instalações mais modernas, — o VOR, o ILS, o GCA, mesmo os simples Radares de vigilância, — só existem como amostra no País, em dois ou três aeroportos de tráfego mais intenso.

2) — **Meteorologia** — Não é menos clamorosa a situação no que respeita à coleta e elaboração dos dados meteorológicos indispensáveis à realização do vôo. As sondagens atmosféricas comuns, que deveriam ser executadas em cerca de 90 estações especializadas, são feitas apenas por umas 50. As sondagens de grande altitude, por meio de rádio-sondas, que deveriam ser executadas em cerca de 50 localidades, são feitas em apenas 4.

De pouco mais de uma centena de aeroportos, que dispõem de meios de rádio-comunicação, apenas uns trinta são dotados de instrumental meteorológico. Nos demais, a observação é feita a olho, e assim nem sempre por meteorologistas...

De tal modo, os boletins de tempo e as previsões meteorológicas são falhas e muitas vezes nem existem, para o que concorre também a falta de meios de transmissão para os centros coletores.

3) — **Rádio-comunicação** — O serviço de rádio-comunicação terra-ar, feito pelos Centros de Contrôlo das áreas mais importantes, Estações-rádio de rota e Torres de Contrôlo, devido ao precário estado do material e à falta constante de energia elétrica, é incapaz de assegurar contato permanente com as aeronaves, não sendo rara a ausência total de comunicação nos momentos de maior necessidade a bordo. Informações vitais de tráfego são por isso ignoradas pelos tripulantes das aeronaves em vôo, seja em rota ou nas aproximações para o pouso. É comum que para resolver tais situações as aeronaves tenham que se comunicar entre si, quando em vôo por instrumentos, nas descidas e subidas.

Poucos aeroportos possuem Torre de Contrôlo para o fornecimento de instruções de pouso e decolagem. Outros dispõem apenas de Estações-rádio que só podem fornecer limitadas informações, e grande número não possui nenhum meio de comunicação para entender-se com as tripulações. Neste caso, são os próprios tripulantes que devem improvisar recursos, muitas vezes verdadeiramente

engenheiros, para obter um mínimo de dados para o pouso da aeronave sob sua responsabilidade.

Os planos de vôo, sobretudo das aeronaves que se destinam ao interior, são em muitos casos aprovados quando estas já estão em rota, sendo que por vezes toda etapa é realizada sem que seja conseguida aquela aprovação tão importante para o vôo.

O MATERIAL DE VÔO — Elemento de primordial importância na segurança de vôo é também, do ponto-de-vista técnico, a própria aeronave, tanto em si como em suas relações com os diversos elementos da infra-estrutura.

Nesse terreno, a aviação comercial brasileira chegou a uma situação verdadeiramente *sui-generis*.

Num polo, a segurança de vôo é dia a dia mais comprometida pela permanência em tráfego de aviões que se tornaram obsoletos desde há vários anos. A extrema fadiga de suas células, assim como em numerosos casos, sua recuperação uma e mais vezes em seguida a acidentes, ocasionaram compromettimentos substanciais das características aerodinâmicas dessas aeronaves. Além disso, seus motores e peças de reposição de há muito já não são fabricados. De tal maneira, de revisão em revisão, nas quais se aproveitam peças ou conjuntos menos gastos das máquinas postas em sucata, os motores que continuam em uso se afastam cada vez mais das suas características de resistência mecânica e de potência originais. Sucodem-se, assim, com frequência cada vez maior, as ocorrências de vôo monomotor. Nesses casos, a combinação das defi-

ciências aerodinâmicas da célula com as deficiências de rendimento do motor que continua funcionando (incapacitado muitas vezes, de dar a potência mínima necessária para o vôo horizontal monomotor na altitude mínima de segurança admitida na área sobrevoada) transforma uma situação de emergência que, fora dessas circunstâncias anormais, seria fácil e perfeitamente solúvel, em situação que chega a ser com frequência irremediavelmente catastrófica. Isso ocorre com tanta maior razão porque, por incrível que pareça, a carga máxima transportável oficialmente autorizada continua sendo a mesma estabelecida originariamente pelo fabricante, há 15 ou 20 anos atrás... Os vôos de vistoria e fiscalização, feitos com a presença a bordo de autoridades do Ministério da Aeronáutica, têm, quanto a este aspecto, caráter de pura formalidade, pois nem se realizam com aquela carga máxima, nem têm como objetivo determinar a carga máxima admissível, nas condições atuais da aeronave, para o vôo monomotor horizontal na altitude mínima de segurança. Para completar o quadro, acrescenta-se que as aeronaves velhas de nossa aviação comercial são autorizadas a voar por instrumentos em rotas cuja altitude mínima de segurança, oficialmente determinada, é superior à altitude mínima de vôo monomotor em que tais aeronaves seriam capazes de voar com carga máxima, quando novas...

Este, um dos polos da situação da segurança de vôo de nossa aviação comercial, no que tange ao material volante.

No outro polo, a segurança de vôo apresenta-se também comprometida pela entrada em tráfego de moderníssimas aeronaves a jato. Última palavra da técnica aeronáutica contemporânea, a segurança de vôo dessas aeronaves exige, com efeito, uma infra-estrutura de nível técnico igualmente elevadíssimo, em particular no que respeita à proteção ao vôo, e que inclui, obrigatoriamente, a existência de pistas especiais de pouso e decolagem. Essa exigência, é evidente, pelo que se disse antes no presente documento, será em agudo conflito com a lamentável realidade da infra-estrutura que serve atualmente à aviação comercial brasileira. Não foi outra, em última análise, a causa do acidente no pouso de um "Caravelle" em Brasília.

Não deixa de influir também em prejuízo do nível da segurança de vôo, embora de forma indireta e mais remotamente, a absoluta falta de padronização do material de vôo, que tem reinado, crônicamente, na aviação comercial brasileira. No que concerne aos aviões a jato, isso tocou as raias do absurdo, com a importação de chôfre, inteiramente arbitrária e descontrolada, de caríssimos Boeings, Caravelles, Viscounts, Douglas DC-8, Electras e, agora, Convairs 990... Ao mesmo tempo, os mesmíssimos senhores importadores, os soberanos donos das empresas de aviação, não cogitavam sequer de novo equipamento para substituir os obsoletos e inseguros DC-3, C-46 e PBY (Catalinas), mas, ao contrário, consagravam a sua permanência em tráfego por não se sabe quanto tempo mais, rotulando pomposamente de "Rêde de

Integração Nacional", como pretêxo para embolsar mais alguns bilhões de subvenções governamentais, as magras linhas que êsses arcaicos aviões cobrem em nosso imenso interior enfeitado.

Manutenção — Elemento de primeira importância para a segurança de vôo, a manutenção das aeronaves apresenta também, atualmente, gravíssimas deficiências. A falta de padronização do equipamento de vôo, a compartimentação de serviços iguais ou semelhantes pelas diferentes empresas, o que dificulta o seu maior aprimoramento técnico, a utilização de peças de reposição ou de acessórios já usados, a falta de material novo, e, outras vezes, a carência absoluta dessas peças e acessórios, as ordens vindas de cima para "aprontar" de qualquer jeito os aviões, a fim de que não se atrasem viagens, — tudo isso compromete, em maior ou menor escala, a eficácia da assistência técnica aos aviões da frota de transporte aéreo civil em nosso País.

O pessoal de manutenção, tanto nas oficinas como nos hangares e pistas, tem sua atividade pesadamente sobrecarregada em consequência desse estado de coisas. Sua situação é agravada mais ainda porque não dispõe, em geral das condições mínimas de segurança e de conforto para o trabalho, sem falar no problema da alimentação durante a faina diária que, não resolvido para milhares e milhares de aeroviários em todo o País, prejudica inevitavelmente a sua eficiência no serviço, por maiores que sejam sua competência, espírito de responsabilidade e abnega-

ção. É comum, entre os aeroviários de manutenção, particularmente nos aeroportos de trânsito, trabalharem ao relento, em duras condições de tempo, sem um mínimo de proteção, varando volta e meia o dia e a noite, o que cedo leva muitos a um estado de estafa crônica.

Os tripulantes — Tudo o que aqui acaba de ser dito sobre as graves insuficiências da segurança de vôo em nossa aviação comercial é do conhecimento do conjunto da categoria profissional dos aeronautas e não pode, evidentemente, deixar de nêles suscitar maior ou menor sobrecarga psicológica que, por sua vez, só pode concorrer de modo negativo para o nível da segurança de vôo. Além disso, o aeronauta é sobrecarregado ainda porque, na rotina de cada viagem, deve enfrentar a tempo e de modo eficaz as mais diversas e inesperadas conseqüências, muitas vêzes seríssimas, da falta daquele mínimo de meios e condições de ordem técnica, indispensáveis à plena e efetiva segurança de vôo.

Como se tudo isso não bastasse, é ainda o aeronauta obrigado a preocupar-se permanentemente com a defesa e a luta pela melhoria das suas condições de trabalho e de vida, — a começar pela própria instabilidade no emprêgo, — como norma desprezadas e não raro ameaçadas e mesmo atingidas pelos senhores donos das empresas. E' característico, a respeito, que os aeronautas tiveram de lutar durante anos, nas piores condições, para lograr dos poderes públicos, assim mesmo de forma não inteiramente satisfatória, a regulamentação de sua atividade profissio-

nal, fator da maior importância para a elevação da segurança de vôo. Pois bem a verdade é que essa regulamentação continua até hoje não sendo integralmente respeitada e cumprida por algumas empresas, que, para infringi-la, lançam mão das mais diversas formas de coação direta e indireta sobre os aeronautas, daí resultando, quando têm êxito, excessos nas horas de vôo ou de trabalho diárias e mensais.

Ultimamente, os senhores donos das empresas, dando mais uma demonstração da medida em que de fato os preocupa a segurança de vôo, voltaram uma vez mais à carga para eliminar das tripulações os rádio-operadores e os mecânicos de vôo.

Os trabalhadores em transportes aéreos têm plena consciência da grande responsabilidade que lhes cabe no que se relaciona com a segurança de vôo, quer do ponto-de-vista de sua competência técnica, quer quanto à necessidade de condições de trabalho e de vida que lhes garantam saúde, tanto física como mental, quer quanto à luta que, não apenas como profissionais, mas como cidadãos e patriotas, devem continuar vanguardando, para que o Brasil tenha uma aviação de transporte civil segura e eficiente.

AS CAUSAS FUNDAMENTAIS DA INSEGURANÇA DE VÔO

Do que acaba de ser dito, depreende-se que as causas imediatas da insuficiência crescente da segurança de vôo no transporte aéreo civil em nosso País são de ordem téc-

nica: em seu conjunto, a nossa aviação comercial progride, mas esse avanço a deixa em crescente atraso no que respeita à utilização, tanto em quantidade como em qualidade, dos recursos técnico-materiais em acelerado desenvolvimento, existentes à disposição da aeronáutica de nossos dias; além disso, dentro desse quadro, e agravando-o, não são poucas as normas técnicas de diferente natureza, sobre a organização e o funcionamento do transporte aéreo, que continuam sendo ou passam a ser simplesmente infringidas pelos que, — donos de empresas ou autoridades governamentais, — são diretamente responsáveis atualmente pela aviação comercial brasileira.

Entretanto, essas causas técnicas são mesmo apenas causas imediatas. O que a experiência de muitos e muitos anos de luta porfiada, a nós, aeronautas e aeroviários, nos ensinou, — não, muitas vezes, sem dificuldades, pois nós próprios somos, antes do mais, técnicos, — é que por trás dessas causas, por trás da situação de descalabro em que vai se afundando a aviação comercial brasileira como meio de transporte, ocultam-se outras causas, mais profundas, fundamentais, as verdadeiras causas dessa situação.

No momento devemos insistir sobre duas, dentre elas.

1) — O transporte aéreo civil se ergue sobre todo um parque especializado da mais alta qualificação: a indústria aeronáutica e as numerosas indústrias que lhe são correlatas. O Brasil dispõe hoje de uma das mais extensas redes de transporte aéreo civil do

mundo, mas não possui um parque industrial de construção aeronáutica. A base industrial de nossa aviação comercial está no estrangeiro, pertence a outrem. Todo o equipamento básico de nossa aviação comercial (aeronaves, combustível, lubrificantes, peças de reposição, acessórios, maquinária de oficina, ferramentas etc.) é importado do exterior contra divisas, isto é, a peso de ouro. O interesse dos grandes monopólios estrangeiros da indústria aeronáutica é, no conjunto do material aeronáutico, vender-nos principalmente aviões, tanto mais porque são cada vez mais caros por unidade, além de que levam ao consumo obrigatório de combustível, lubrificantes, peças etc.

Como o vertiginoso ritmo de expansão de nossa aviação comercial como frota (forçado em primeiro lugar, pelos exportadores monopolistas estrangeiros) excedeu brutalmente, desde o término da última guerra mundial, o ritmo médio de desenvolvimento da economia brasileira em seu conjunto, o crescimento ininterrupto e acelerado do dispêndio de divisas pelo País, com a aquisição de material aeronáutico, chegou ao limite do insuportável. As compras passaram, desde há alguns anos, a ser financiadas pelos monopólios estrangeiros interessados e pelos grandes bancos estrangeiros a que estão ligados. Somente quanto à compra de aviões, a dívida externa brasileira, recentemente, orçava pelos cem milhões de dólares, a serem pagos a curto prazo (5 a 6 anos).

Os aviões, como se sabe, não são comprados à base de concorrência internacional.

A exportação de aeronaves para o Brasil está, essencialmente, nas mãos de um punhado de monopólios internacionais, que, através de seus agentes e cúmplices dentro do Brasil, nos submetem inclusive pelo crédito.

A segurança de vôo, em nosso País, não interessa aos vorazes monopolistas estrangeiros. Os aviões sinistrados abrem caminho à compra de outros e outros, cada vez mais caros.

2) — As solicitações em aumento do progresso do País exigem um transporte aéreo civil com o caráter real de serviço de interesse público, isto é, organizado segundo os imperativos do desenvolvimento independente e de conjunto da economia nacional. Mas acontece que a aviação comercial brasileira continua a desenvolver-se, não segundo esses imperativos superiores, e sim segundo os cegos apetites de lucro do capital privado, isto é, anárquica e aventureiramente. Já vimos acima, sumariamente, o papel que aí desempenha o grande capital monopolista privado estrangeiro. Em íntimo conúbio com ele está um grupo originalíssimo de empresários privados brasileiros, — o grupo constituído pelos senhores donos das companhias de aviação. Por que “originalíssimo”? Porque se trata de “empresários privados” que manipulam, não os recursos próprios de suas empresas, mas, e cada dia mais, recursos públicos e de outrem, por eles apropriados graças à benevolência ou ao silêncio cúmplice das autoridades dos três poderes da República. E manipulam como bem lhes aprás. Alguns des-

ses senhores, por exemplo, mais afoitos ou menos hábeis, foram simplesmente surpreendidos, por uma das Comissões Parlamentares de Inquérito, em fraudes cambiais de sub e super-faturamento, em vendas e compras simuladas de aviões e de peças no estrangeiro etc., etc. Por incrível que seja, essas pessoas, que se aliaram ao capital estrangeiro para mais ainda dessangrar a economia e as finanças nacionais, perpetrando delitos que, além do mais, comprometiam direta e gravemente a segurança de vôo, não foram punidas: ao contrário, foram premiadas por seus amigos de outras empresas, que, na busca de sempre ao lucro e para salvar a face da aviação comercial “privada” da presença, já então incômoda, dos delinquentes desmascarados, compraram-lhes as empresas por fartos bilhões de cruzeiros. Assim se joga com o dinheiro do povo! Sim! As subvenções governamentais diretas e indiretas, segundo dados oficiais incompletos, atingiram em 1958 a mais de um bilhão e setecentos milhões de cruzeiros. Em 1959, segundo estimativa do então Ministro da Aeronáutica, apresentada à Comissão Parlamentar de Inquérito, aquelas subvenções devem ter atingido a mais de três bilhões de cruzeiros. Agora, o Congresso Nacional acaba de votar 60 bilhões de subvenções diretas (doze bilhões por ano, por cinco anos) e o senhor Presidente da República, apesar do veemente protesto que contra este escândalo lhe fez chegar o Comando Geral dos Trabalhadores, houve por bem sancionar os primeiros doze bilhões, que, diga-se de passagem, começaram

a ser entregues às empresas, a partir de meados de 1962, antes de qualquer aprovação pelo Congresso. A isso se deve acrescentar a sonegação, pelas empresas, das contribuições devidas à Previdência Social, num montante que, de mais de um bilhão em princípios de 1961, ultrapassa hoje a casa dos dez bilhões de cruzeiros, importância esta correspondente não só ao que as empresas não pagam de si mesmas à Previdência, como ao por elas descontado de seus trabalhadores e de que indébita e clinicamente se apropriam.

Que interesse têm os senhores donos das empresas na segurança de vôo? O que lhes interessa são os negócios na compra de aviões, são os créditos sobre créditos em dólares, são subvenções e mais subvenções à custa dos magros dinheiros do povo que curte as agruras da mais desabalada inflação, é a guerra desenfreada de concorrência para ver quem fica com o maná do monopólio privado da aviação, guerra que vai do apêlo mirabolante a faustosa e ilusória publicidade de centenas de milhões de cruzeiros anuais, passando pelos coquetéis à autoridades e pelos vôos de cortesia em troca de vantagens junto aos gabinetes dos ministérios e autarquias, até à prática menos elegante dos "descontos por debaixo do balcão" ou da "barganha aberta sobre êsse" (a que em documento se refere, evidentemente com conhecimento de causa, conhecido chefe de empresa da nossa aviação comercial). O que lhes interessa é pôr aviões nas linhas, e em linhas que dêem lucro, não no interior do País, que por isso mesmo vai sendo friamente mais e mais

abandonado. Se os aviões caem, as companhias de seguro pagam, às vezes, até dando lucro. se o seguro foi feito, inteligentemente, acima do preço de compra da aeronave em dólares. Quem perde é só a Nação, privada de mais algumas vidas e de mais alguns milhões em divisas... mas a Nação, pelo que se vê, pode sofrer e pagar isso.

É evidente que não se pode elevar, como necessário e possível, o nível da segurança de vôo de nossa aviação comercial, sem eliminar, de raiz, essas duas causas profundas que comprometem a cada instante a organização e o funcionamento do transporte aéreo civil brasileiro.

Compreende-se perfeitamente que o estado do desenvolvimento da economia nacional justificaria certa inferioridade técnica de nossa aviação, em relação às dos países mais adiantados. Todavia, uma estrutura da aviação comercial e uma política de transporte aéreo civil, que se apoiassem racionalmente na realidade brasileira e suas potencialidades, poderiam e deveriam manter um índice elevado de segurança de vôo e um progresso harmonioso e estável da aviação de transporte civil.

MEDIDAS IMEDIATAS PARA A ELEVAÇÃO DA SEGURANÇA DE VÔO

Como medidas mínimas imediatas necessárias à elevação do nível de segurança de vôo, os aeronautas e aeroviários consideram indispensável:

- 1) — Realizar o levantamento das necessidades atuais de transporte aéreo civil

dentro do País (passageiros, carga, correio), tendo em conta as exigências e possibilidades do desenvolvimento econômico de suas diferentes regiões nos próximos anos. Realizar, segundo o mesmo critério, o levantamento das necessidades de emprêgo do avião na agricultura, geologia, cartografia, meteorologia etc.

2) — Realizar, simultaneamente, o levantamento de todos os meios técnico-materiais da infra-estrutura da aviação brasileira (inclusive dos meios que, não lhe pertencendo, estão a seu serviço), assim como do seu parque de aeronaves.

3) — Com base nos itens 1 e 2 acima, traçar um plano de racionalização do transporte aéreo civil, a ser cumprido em curto prazo, e que preveria, notadamente:

a) — Revisão da atual rede de linhas;

b) — Reomologação dos aeródromos para os diferentes tipos de aeronaves em uso, com sua adaptação aos requisitos técnicos mínimos exigidos; equipamento dos aeroportos com o mínimo requerido, no caso particular de cada um, de recursos técnicos de infra-estrutura;

c) — Dotação das rotas com o mínimo indispensável de elementos de proteção ao vôo, no caso particular de cada uma (rádio-faróis, rádio-comunicação, contrôlo de tráfego de área, informação meteorológica, alternativas de pouso, busca e salvamento etc.);

d) — Utilização técnico-econômica do parque de aeronaves existentes, após a baixa do material inservível, e compra de novo ma-

terial, segundo necessário, através de concorrência internacional.

4) — Organizar rigorosa vistoria, por comissões técnicas, de todos os aviões empregados atualmente no tráfego aéreo comercial brasileiro, assim como das reservas de suas peças de reposição e dos seus acessórios. Essa vistoria teria particularmente por objetivo:

a) — Retirar do tráfego as aeronaves que não satisfaçam os requisitos mínimos de segurança para o vôo;

b) — Atualizar os dados críticos de operação das aeronaves consideradas servíveis (pesos máximos de decolagem; cargas máximas para os vôos monomotor e outros de emergência, em diferentes altitudes mínimas; máximos de horas de utilização dos diferentes tipos de motores, entre as revisões; deslocamentos máximos permitidos dos centros de gravidade etc.);

c) — Determinar o equipamento de bordo complementar mínimo indispensável para a segurança nos diferentes aviões e tipos de vôo (coletes e botes salva-vidas, equipamento de sobrevivência na floresta, rádio-farol portátil de emergência, luzes de emergência para o vôo noturno ("flares" etc.).

d) — Expedir novos Certificados de Navegabilidade, dos quais deveriam constar obrigatoriamente os dados e exigências referidos acima nas letras b e c.

OBS: — Cópias autenticadas dos laudos de vistoria e dos Certificados de Navegabilidade deveriam ser fornecidos, para fins de

contrôle, à Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos.

5) — Com base no item 4 acima, organizar vistoria periódica das aeronaves, no solo e em vôo, e vistorias especiais (por comissões técnicas) das aeronaves acidentadas, após sua recuperação, devendo ser rigorosamente proibido o seu vôo, mesmo de simples traslado, antes de tal vistoria.

6) — Manter a abrigatoriedade de participação do rádio-operador de vôo na composição da tripulação de toda aeronave de linha da aviação comercial, e da participação do mecânico de vôo na composição das tripulações das aeronaves de pêsso bruto igual ou superior a 35 toneladas.

7) — Proporcionar ao aeronauta e ao aeroviário os recursos materiais e de organização (particularmente escolas, cursos especializados, bibliotecas etc.), que lhes permitam uma sólida formação técnico-profissional e seu contínuo aperfeiçoamento, nas diversas categorias e escalões.

8) — Organizar rigorosamente o treinamento, adaptação, exame e reexame periódico dos pilotos e demais tripulantes, tanto individual como de conjunto, nas diferentes aeronaves a tripular.

9) — Divulgar na integra os inquéritos dos acidentes, para conhecimento, estudo e formação da experiência de todo o pessoal técnico de terra e de vôo e para a educação e organização da vigilância do público.

A ÚNICA SOLUÇÃO

Não obstante admitirmos que as sugestões mínimas acima apontadas podem, se concretizadas, melhorar a situação geral da segurança de vôo na aviação comercial brasileira, a verdade, — que responsávelmente não podemos ocultar, é que mesmo esse mínimo será simplesmente inexequível se não se tocar a fundo na atual estrutura econômica da aviação comercial, que a vida já provou de sobra estar por completo superada. Não se pode enfrentar, com a seriedade exigida, os graves problemas da segurança de vôo, sem enfrentar suas causas reais e profundas, sem enfrentar os problemas da estrutura técnico-econômica e social de nossa aviação de transporte civil. Por isso, com maiores razões e com maior convicção do que nunca, nós, aeronautas e aeroviários, propomos, no interesse público, como primeiro passo com vistas à solução da crise da aviação comercial brasileira, a intervenção da União, nos termos do art. 146 da Constituição da República, em todas as empresas de transporte aéreo comercial do País.

A intervenção terá como objetivos essenciais:

a) — Reorganizar-se, em caráter provisorio, o regime do tráfego aéreo, com a utilização mais racional e econômica possível do material de vôo disponível e dos demais meios disponíveis de ordem técnica, tendo em vista atingir o nível máximo possível de segurança de vôo, segundo as indicações que aqui acabam de ser feitas.

b) — Organizar-se o levantamento de todo o patrimônio das empresas sob intervenção e de sua situação financeira.

c) — Propor-se ao Poder Executivo ou, através d'ele, ao Poder Legislativo, à base dos elementos de informação colhidos e dos estudos específicos realizados, forma legal de organização da aviação de transporte civil brasileira, consuetânea com as possibilidades e necessidades imediatas e futuras do desenvolvimento econômico-social livre e soberano da Nação.

Os aeronautas e aviários, como construtores que são, embora modestos do progresso nacional, ombro a ombro com toda a coletividade obreira de nossa Pátria, reivindicam que a lei de intervenção estabeleça a sua participação na entidade executiva interventora e órgãos a ela subordinados, através de representantes eleitos em Assembléias dos respectivos Sindicatos.

Os aeronautas e aviários consideram de seu dever, neste momento de definição ou de reafirmação de responsabilidades, deixar claro perante os poderes constituídos da República e todo o povo brasileiro a posição de princípios que, fundamentada na sua luta sindical, patriótica e democrática de longos anos, assumem ante os problemas básicos a resolver da aviação de transporte civil brasileira, posição para a qual pedem o efetivo apoio de todas as forças vivas da Nação. Entendemos que a solução dos problemas de nosso transporte aéreo civil só pode ser encaminhada com acerto e com êxito através da criação da AEROBRAS.

Como empresa estatal única, a AEROBRAS concentraria o considerável acervo material e humano da aviação comercial atual num só todo técnico-administrativo, racionalmente organizado e orientado segundo uma política de transporte aéreo fundada nas solicitações do desenvolvimento independente da economia nacional.

Não se pode sequer discutir que essa solução é a mais completa e a mais justa para a multidão de problemas de nossa aviação de transporte civil, gerados e mantidos, essencialmente, pelo caráter anárquico de sua exploração em base privada e por sua dependência material do estrangeiro.

A justeza dessa solução se revela tanto mais evidente se se atenta, — como acima ficou assinalado, — para o peso considerável e cada vez maior da economia do povo, sob a forma de subvenções do Estado, na formação do capital das empresas, peso ao qual vem somando-se, nos últimos tempos, o correspondente à sonegação criminoso, por estas últimas, das contribuições devidas à Previdência Social.

Admitida como imperiosa a necessidade de estatização do transporte aéreo civil, torna-se evidente a profundidade das medidas a serem adotadas e que deverão cobrir todos os campos de atividade diretamente envolvidos na realização do transporte aéreo. A par de criterioso processo de desapropriação, é necessário, como passo básico em direção à nossa independência técnico-econômica em aeronáutica, a imediata ativação da indústria nacional de construção de aviões, par-

tindo da reorganização da fábrica do Galeão e da mobilização de quadros técnicos, particularmente dos formados pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Esta indústria destinar-se-á à construção progressiva de aviões de pequena, média e grande tonelage, podendo ser implantada em três estágios, segundo a gradativa experiência técnica adquirida e as necessidades do País. Paralelamente à implantação da indústria de construção de aviões, deve ser por todos os meios estimulada a indústria nacional de motores, de peças de reposição e de acessórios, partindo-se do parque já existente.

No interesse da racionalização e desenvolvimento do transporte, a AEROBRÁS cumpriria um programa em que se preveria:

a) — o estabelecimento de linhas de alimentação domésticas, com aviões adequados, não existentes no momento, no País;

b) — a aquisição, segundo cuidadoso planejamento e mediante concorrência internacional, das aeronaves necessárias a essas linhas;

c) — o estabelecimento de linhas-tronco domésticas, com as aeronaves servíveis e mais rentáveis existentes no País;

d) — o estabelecimento de linhas internacionais rentáveis, com as aeronaves a jato já compradas, fazendo-se em seguida o que fôr mais indicado para chegar-se à padronização do material nessas linhas;

e) — a venda das aeronaves a pistão, consideradas desnecessárias, a mercados de aviação comercial menos desenvolvidos;

f) — a suspensão de novas encomendas de aeronaves a reação, até à completa planificação das linhas internacionais brasileiras.

No interesse do desenvolvimento nacional da construção aeronáutica, a AEROBRÁS estabelecerá ainda planos imediatos para:

a) produção, em primeiro estágio, de aeronave de pequena tonelage, destinada à utilização nos serviços de táxi-aéreo, aerofotogrametria, ambulância, combate a pragas e uso civil em geral;

b) — produção, em segundo estágio, de aeronaves de tonelage média, para utilização nas linhas domésticas curtas;

c) — produção, em terceiro estágio, de aeronaves de grande porte, destinada à utilização nas linhas domésticas longas;

d) — estímulo imediato à indústria subsidiária de peças e acessórios e às demais indústrias conexas da aviação.

Os aeronautas e aeroviários estão profundamente convencidos de que o crescimento da aviação, o seu contínuo avanço técnico, a elevação da sua segurança e da sua capacidade de bem servir à Nação exigem e exigirão, cada vez mais, a eliminação, dentro do transporte aéreo civil brasileiro, dos fatores de atraso, de diversão, de desperdício e de anarquia, impõem a esse serviço de interesse público uma organização interna racional, a sua integral unificação numa só empresa nacional.

Assim, os trabalhadores da aviação comercial, ao se dirigirem, neste momento, ao Exmo. Sr. Presidente da República, ao Par-

lamento Nacional, às autoridades em geral e ao povo brasileiro, a todos conclamam a cerrar fileiras na luta pela vitória de uma causa que é de toda a grande Nação brasileira, — a causa da sobrevivência e do progresso da nossa gloriosa aviação de transporte civil, a causa da criação da AEROBRÁS.

Rio, fevereiro de 1963

Gráfica Editora Itambé S. A.
Rua Leandro Martins, 72/78