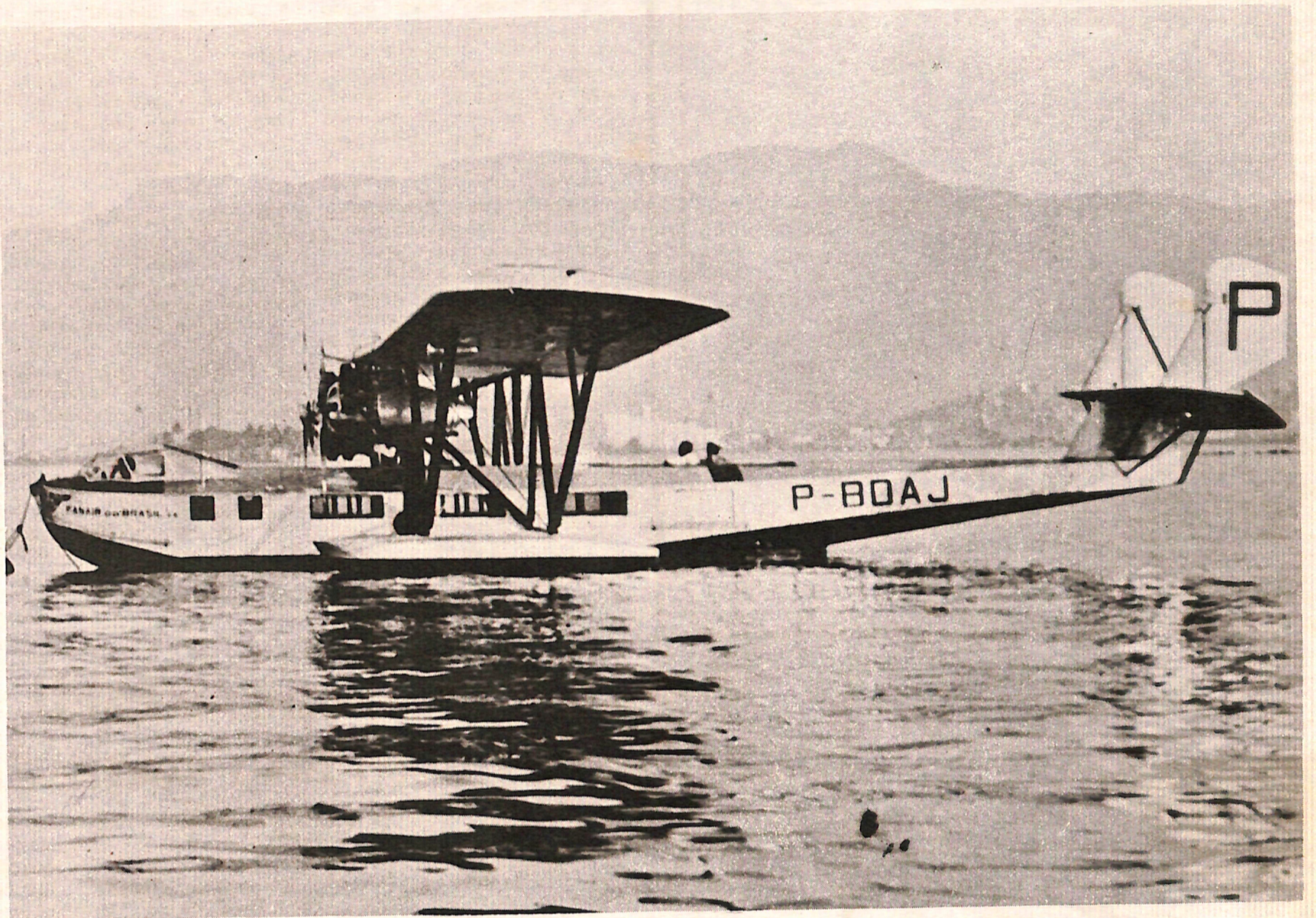


A BÚSSOLA



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

ANO 28 Nº 145 OUTUBRO/79



CRIAÇÃO
DA UAPLA

LOCALIZAÇÃO
DA ENAC

O SILENCIO
DE UMA VOZ

REGULAMENTAÇÃO:
É FÁCIL CUMPRIR-LA, BASTA TER BOA VONTADE

POR QUE A TRANSBRASIL NÃO CUMPRE A PROMESSA?

É do nosso mais estrito dever defender os nossos companheiros sem entrar no mérito da questão. Acolhemos suas reclamações, suas denúncias, dando-lhes os recursos legais de que dispomos. Apelamos aos empregadores para que cumpram a lei, que cumpram suas promessas, tendo em vista a paz social, pura e simplesmente.

Aqui e agora lançamos um apelo à diretoria da Transbrasil para que cumpra uma promessa feita já há bastante tempo a um grupo de pilotos que pertenceu a seu quadro de tripulantes.

Quando da transferência das frotas de "Bandeirantes" para as empresas de Transporte Aéreo Regional, a Vasp e a Transbrasil prometeram readmitir os pilotos, pertencentes a seus quadros e que passaram a integrar os quadros das regionais Tam e Nordeste.

A Vasp já cumpriu com a palavra empenhada, conforme publicamos no n.º 134, outubro de 1978, deste jornal, quando noticiamos a readmissão de 16 pilotos, que passaram a preencher as vagas abertas pela aposentadoria de comandantes antigos.

Chegou ao nosso conhecimento que, recentemente, a Transbrasil admitiu alguns pilotos, mas não readmitiu nenhum dos pilotos de "Bandeirantes" conforme prometera solenemente. Esses companheiros estão sendo prejudicados em suas carreiras, com o que não concordamos. A eles nada mais resta que apelar à diretoria da Transbrasil para que cumpra a promessa feita há muito tempo.

A Vasp já cumpriu o prometido.

Por que a Transbrasil não cumpre a promessa?

"Macedo diz na ESG que a situação do trabalho é grave"

Com o título acima, o JB de 20.7.79 publicou um resumo da palestra realizada pelo Ministro do Trabalho na Escola Superior de Guerra. Com dados extraídos da reportagem fizemos o quadro abaixo:

População econômica ativa	40 milhões
dos quais ganham um (ou menos) salário mínimo	17 milhões 42,5%
sem qualquer tipo de remuneração	5 milhões 12,5%
Trabalhadores nas zonas urbanas	25 milhões
Trabalhadores da população economicamente ativa:	
na agricultura	35%
na construção civil	7%
na indústria de transformação	13%
em serviços	14%
no comércio	9%
em indústrias em geral	1%
em transportes	4%
na área social	6%
na administração pública	3%
em outras atividades	8%

Além desses dados, informou o Ministro do Trabalho que "Um quarto da população economicamente ativa são mulheres" — acrescentando: "Essas mulheres, porém trabalham no setor informal, sem carteira de trabalho ou garantia de estabilidade no emprego, e 70% delas ganham até um salário mínimo e 18% não têm nenhuma remuneração".

Quanto às crianças brasileiras, economicamente produtivas, disse Sua Excelência: "20% das crianças brasileiras, de 10 a 14 anos, trabalham com pesada responsabilidade perante suas famílias".

Assim falou a maior autoridade brasileira na política do trabalho. Transcrevemos suas informações sem comentários, mas perguntamos:

Até quando imperará no Brasil tão injusta e desumana política social?

GÊ. dá licença?



Folha de S.P.

Regulamentação: é fácil cumprí-la basta boa vontade

Há cerca de um ano, publicamos neste jornal (n.º 131, julho de 1978) o artigo "Regulamentação: É fácil entendê-la, basta saber ler", em que nos referíamos às "freqüentes interpretações esdrúxulas dadas a alguns de seus ítems..." E concluímos dizendo: "Para entendê-la e para cumpri-la corretamente basta saber ler. E ter honestidade de propósitos."

Mas, como continuassem a chegar a este Sindicato reclamações sobre o cumprimento da nossa regulamentação, especialmente quanto à folga semanal, resolvemos nos dirigir às empresas solicitando-lhes informações quanto à maneira como elas estavam entendendo e, conseqüentemente, aplicando a parte referente à folga semanal. Assim, dirigimos a todas as empresas de transporte aéreo regular, o Ofício Dir. SNA-N.º 743/78 datado de 23 de outubro de 1978. Voltamos a insistir no assunto, agora pelo ofício Dir. SNA-N.º 827/78 de 24 de novembro de 1978, a seguir transcrito:

"Reitero os termos do ofício Dir. SNA-N.º 743/78, de 23 de outubro de 1978, do seguinte teor:

"A fim de possibilitar-nos conhecer o critério que está sendo usado para se considerar o início das 24:00 horas da folga semanal do aeronauta, quando precedida de uma jornada de trabalho, solicitamos que V.Sa. se digne informar-nos a partir de que momento essa Empresa começa a contagem das 24:00 horas de folga.

Informamos que estamos distribuindo correspondência de igual teor aos ad-

ministradores das demais Empresas de linha aérea regular."

Das quatro empresas consultadas, somente a Varig se dignou a nos responder, conforme o ofício OPS/DIR-735/78 de 1.º de dezembro de 1978, abaixo transcrito:

"Em resposta ao seu Ofício Dir. SNA-N.º 827/78, informamos que o horário de início da folga regulamentar semanal do aeronauta coincide com o horário de término do repouso devido pela jornada de trabalho, variável de 11, 16 ou 24 horas — de acordo com a duração da jornada."

Na ocasião ficamos muito satisfeitos, por duas razões principais: primeira, porque a Diretoria de Operações da Varig atendeu prontamente à nossa solicitação e, segunda, porque a sua interpretação do horário de início da folga semanal do aeronauta coincidia com a nossa.

Acontece que ultimamente tem chegado ao nosso conhecimento que o setor de Comissários de Bordo da Varig não está tendo o mesmo entendimento da matéria, discordando da interpretação de seu Diretor de Operações. Por isto, tornamos a solicitar à velha empresa gaúcha que determine aos escalões competentes que a Regulamentação seja cumprida corretamente.

Repetimos o que dissemos no artigo publicado no ano passado: "Para entendê-la e para cumpri-la corretamente, basta saber ler. E ter honestidade de propósitos."

Frases que merecem registro

"Hoje já não basta mais falar em nome da classe trabalhadora. Ela está vacinada contra isso." (Luís Inácio da Silva, Lula, líder sindical)

"Se o País não reformular sua política econômica, para permitir melhor distribuição da renda, poderemos chegar à guerra civil." (Magalhães Pinto, deputado federal, Arena/MG)

"Os princípios morais variam segundo os tempos e os lugares. Quando os homens condenam determinada ação é porque ela os prejudica. Quando a enaltecem, é porque lhes é útil." (G. V. Plecanov, filósofo).

"Embora a crônica dos transportes aéreos seja extraordinária, esse histórico seria ainda mais admirável se não enchessemos os céus com aeronaves de vários tipos, a desempenhar funções idênticas." (Frederick C. Thayer, no N.Y. Times).

"(...) para não mencionar a possibilidade de certas empresas de aviação, no afã de reduzir custos e preços de passagens, terem alterado as normas de manutenção desses aviões." (Frederick C. Thayer, no N.Y. Times).

"Quem tem dinheiro desburocratiza sua vida comprando facilidades; quem não tem vai para a fila." (Hélio Beltrão, ministro da desburocratização).

"O quadro é exatamente o que eu imaginava. A situação do povo continua muito ruim. Péssima." (Miguel Arraes, ex-governador de Pernambuco).

"Começaram a pagar pouco os trabalhadores, eles encheram o saco, encheram o saco e resolveram não trabalhar." (Presidente João Batista Figueiredo, sobre razões das grevés).

NOSSA CAPA

Publicamos na capa a foto do Consolidat "Commodore". É uma homenagem que prestamos aos nossos companheiros aeronautas e aeroviários da Panair do Brasil no mês em que se comemora o cinquentenário da sua fundação. Foto da coleção Carlos E. Dufliche

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Presidente: HÉLIO RUBEN DE CASTRO PINTO. 1.º Vice-Presidente: AYRTON FRANZONI. 2.º Vice-Presidente: PÉRICLES LEONARDI. Secretário-geral: MARCO ANTONIO DE CASTRO ESPIRITO SANTO. Secretário de Finanças: SILVIO DE MORAES. Secretário de Administração: HÉLIO BAPTISTA BORGES. Secretário de Relações Públicas: SUELY CASTRO ROJAS. Conselho Fiscal: MÁRIO MARCO LOPES PRADO, EDISON CAMBEIRO FERREIRA, MILTON AUGUSTO LOUREIRO JÚNIOR.

SEDE: Av. Franklin Roosevelt, 194 - gr. 802/805 - tel. geral 222-2246, 232-5778 - Dept. Jurídico: 283-1049 - Rio de Janeiro - RJ. DELEGACIA DE SÃO PAULO: Av. Washington Luiz, 6.817 - s. 12 - tel. 61-7893 - São Paulo - SP. DELEGACIA DE BELÉM: Av. Nazaré, 133, gr. 1805/1808 - tel. 23-6352 - Belém - PA. DELEGACIA DE GOIÂNIA: Av. Anhanguera, 3.001 - sala 312 - Goiânia - GO. DELEGACIA DE PORTO ALEGRE: Rua Cristovam Colombo, 2.185, Conj. 223.

A BUSSOLA

Fundadores - EDUARDO NILOR DE SOUZA MENDES - ERNESTO DA COSTA FONSECA - IVAN ALKMIN - OSMAR AVELINO FERREIRA - ORIVAL DE CARVALHO

Responsável
HÉLIO RUBEN
DE CASTRO PINTO
Arte e Diagramação
HAROLDO ZAGER

Paginação: Argemiro Tinoco
Revisão: Marcia Rodrigues
Fotografia: Walter Ghelman

Tiragem: 5.000 exemplares
Distribuição gratuita
Impressão: Editora Mory Ltda.
Rua do Rezende, 65 - Rio

CARTAS

Venho acompanhando há já algum tempo, através deste Jornal, comentários, alguns até mesmo desairosos, sobre os "aposentados profissionais".

Aproveito a oportunidade para fazer, também, alguns comentários a respeito, uma vez que, até certo ponto, a "carapuça" me serve.

Quando em 1965, eu e muitos colegas da PANAIR, premidos pelas circunstâncias, fomos obrigados a nos aposentar, legamos à classe uma regulamentação e um padrão profissional graças a muitas "brigas", que, se não eram o melhor que pretendíamos, foi o melhor que conseguimos, apesar de, quase sempre, sermos então traídos pela maioria dos que hoje compõem a maior empresa de aviação do Brasil, por meio de acordos obscuros - sabidamente nunca cumpridos - celebrados em separado com a classe patronal.

Atualmente, aposentados, não mais dispomos das condições necessárias para novas "brigas"; assim sendo, nada mais natural que devêssemos esperar daqueles hoje em atividade, algum esforço no sentido de manter nossos níveis salariais compatíveis com o nosso padrão, ou, pelo menos, contar com a sua justa compreensão.

Aos que estão na ativa, convém advertir que, mantendo-se omissos quanto às necessárias reivindicações visando as melhorias dos atuais padrões, estejam conscientes de que, no futuro, na condição de aposentados, forçados a "apertar o cinto" e fatalmente a aumentar o número de "aposentados profissionais", também serão duramente criticados.

Sou um navro aposentado, estive nove anos inativo, hoje trabalho na TASA, exercendo as funções de supervisor da Estação Central Radio, ocupando, muito a contra-gosto, o lugar de um aeroviário, já que a isso me obriga a luta pela vida.

Formulo sinceros votos para que a classe encontre seus brios e saiba impor-se como tal; mas, para que isso ocorra, é necessário que a mesma, ao invés de "brigar" contra seus ex-colegas, hoje em atividade, os ironicamente chamados "aposentados-profissionais", procure brigar com os patrões. - Mário Fernandes Pimenta, sócio 1418 - Niterói, RJ.

• • • •

Li com grande interesse a carta do colega Lacorte, transcrita na BÚSSOLA de julho p.p. A exemplo do missivista, sou também um aposentado profissional, expressão muito em voga, que dispensa maiores explicações.

Aposentei-me em 1972, graças a uma ação cível, patrocinada pelo Departamento Jurídico do

SNA, contra o INPS, julgada e ganha no Tribunal Federal de Recursos. A minha readmissão na empresa, nas condições em que me encontro atualmente, teve na época o endosso da nossa Associação de Pilotos, a APVAR, por mim previamente consultada.

Antes de redigir a presente, tive a oportunidade de externar pessoalmente ao colega Franzoni, 1º Vice Presidente do SNA, o meu desagrado pela posição que o SNA assumiu contra os aposentados profissionais, manifestada pelos artigos já publicados na BÚSSOLA, sob a responsabilidade do próprio Presidente do SNA. Sendo a BÚSSOLA a publicação oficial do Sindicato, ela não é mantida com a renda social de apenas um determinado grupo de associados, mas sim, com as mensalidades de todos, aposentados ou não, além da renda tributária do imposto sindical, pago inclusive pelos "aposentados profissionais" não sindicalizados. No meu entender, é atribuição da BÚSSOLA defender interesses coletivos, no sentido de confraternizar os aeronautas e angariar novos associados, e não endossar artigos ou campanhas para desagregar ainda mais os já fracos laços de união entre as diversas categorias de associados.

Como não tenho intenções de alimentar polêmicas, não vejo razões para me alongar no assunto, pois o que eu pretendia dizer já foi dito pelo colega Lacorte, com toda a sinceridade.

Contando com a compreensão do colega Presidente para os meus pontos de vista, autorizando a publicação da presente, subcrevo-me atenciosamente. - Heinz Plato, sócio 1346 - Rio de Janeiro, RJ.

• • • •

No artigo da "Bússola" nº 138, "O Aposentado Contratado na Aviação Comercial", há equívocos que deixam o leitor menos avisado ou predisposto contra o aposentado que continua a trabalhar, pensando que se trata de um ato ilegal, quando, na verdade, é perfeitamente legal,

• • • •

com direitos assegurados; tanto isso é verdadeiro que o Departamento Jurídico do nosso próprio Sindicato tem defendido com êxito quando das diversas tentativas de negá-los. Quanto às condições física e mental do aeronauta, aposentado ou não, como é do conhecimento de V.S. e de todos que militam em nosso meio, são certificadas pelo Cernal. O certificado de proficiência técnica é da responsabilidade do DAC e das respectivas empresas. Os que não satisfazem as condições exigidas são eliminados; quanto a isso, creio que não há dúvidas.

A lei que faculta ao aeronauta continuar trabalhando na profissão após a aposentadoria não é específica, abrange a todos os trabalhadores brasileiros. Assim, faço um apelo, lutemos pela Complementação da Aposentadoria sem desunir, somando, dentro do espírito de um verdadeiro sindicalismo.

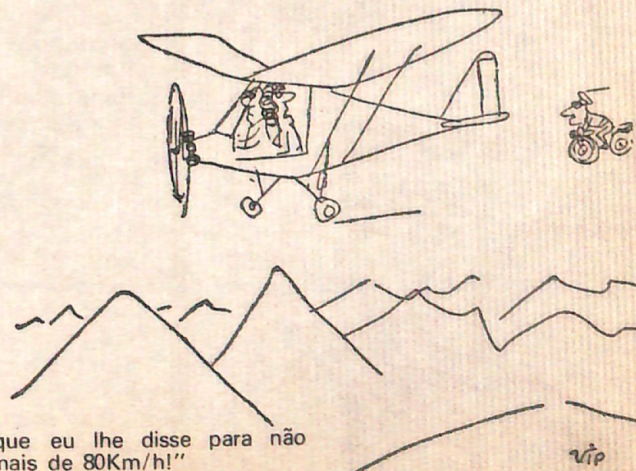
Faça desta o uso que lhe convier. - José Maria Franco Soares, sócio 368 - Niterói, RJ

• • • •

Publicamos as cartas de três companheiros aposentados que continuam a trabalhar. Agradecemos-lhes suas colaborações, que servem para enriquecer o debate de assunto de primordial interesse da nossa categoria profissional. E estamos à espera de outras colaborações destinadas a prosseguir no debate democrático de um assunto que aflige não só aos pilotos da Aviação Comercial, mas a todos da Aviação Civil Brasileira. Sobe a muitas centenas o número de jovens pilotos, alguns não mais tão jovens, desempregados e subempregados na nossa aviação.

• • • •

Apraz-me saber que a Embraer achou procedentes as minhas críticas e que tenha modificado para melhor o seu curso. Oxalá o mesmo venha a acontecer com o Cavag, que realmente precisa de uma reforma. - Izidro de Arruda Simões - Várzea Grande, MT.



"Bem que eu lhe disse para não voar a mais de 80Km/h!"

vip

Auxílios a navegação sobre a Amazônia

Izidro de Arruda Simões

As coisas vão melhorando na minha área de ação; aos poucos, mas vão. Por isso vou dar algumas informações que julgo de serventia para os colegas que se aventuram nos céus da Amazônia.

Em Cruzeiro do Sul, AC, a estação-rádio do novo aeroporto já está operando a contento. Em Cáceres, MT, a broadcasting transmite em 1.450 khz, com as antenas situadas nas cercanias do aeroporto. Em Sinop, na estrada Cuiabá-Santarém, há um NDB H 24 meio fraquinho, mas que ajuda quem não conhece a região, transmitindo em 220. Em Alto Floresta, à esquerda da Cuiabá-Santarém, no município de Aripuanã, MT, o NDB opera em 250.

A Tam e a Taba estão com base em Cuiabá, e correm boatos de que irão colocar alguns outros NDBs em diversas localidades deste norte. Tomara que assim seja, pois tais auxílios facilitarão a navegação nas ditas ocasiões críticas: na bruma e na chuva. Esperamos, também, que o NDB de Agrossan seja reativado. Faz uma falta!

O problema de alternativas para a aviação de pequeno porte por aqui é crítico. Campo Grande dista 570 km de Cuiabá; Corumbá fica a 450 km e Cachimbo a 900 km. Não está fácil de atender à ordem "dirija-se para sua alternativa", principalmente no período da tarde e debaixo de chuva. Falar é mais fácil do que fazer. Continuo achando que regulamentos são feitos no papel, ainda que com as boas intenções.

Izidro de Arruda Simões, PC e Agrícola, voando sempre longe das alternativas.



O silêncio de uma voz!

No tempo em que as companhias de Aviação Comercial Brasileiras baseadas no Rio de Janeiro tinham como seu centro principal de operações o Aeroporto Santos-Dumont, a quase totalidade dos que nela militavam se conhecia; isto porque quase todas elas possuíam, naquelas construções de madeira de dois andares, a sua Diretoria e demais seções na parte de cima, e a manutenção, inclusive com revisões, na parte de baixo.

Como conseqüência disto, o afluxo de pessoas em trânsito pelo hall do aeroporto — além, naturalmente, dos passageiros — era muuito grande, principalmente nas horas de início, almoço e término de expediente; advindo daí, logicamente, aqueles grupos de "bate papo", nos quais havia os mais variados assuntos, pois dele participavam pessoas de diferentes setores e credos, havendo, no entanto, um fator comum entre eles: a aviação.

Nestas "rodas" de aeroporto, algumas inimizades foram feitas; em contrapartida, em volume bem maior ótimas amizades nasceram, fortaleceram-se e perduraram com o passar dos anos, resistindo à crueza dos tempos.

Bons "papos" haviam; os tripulantes no cumprimento da sua reserva encontravam-se com os que iriam sair e, mais tarde, com aqueles que iam tomar ciência da sua próxima escala de vôo, pois naturalmente haviam chegado no dia anterior. Nestes grupos, logicamente, o assunto em pauta habitualmente era o vôo em geral; uma história sobre um vôo anteriormente realizado onde a "garça" resolvera fazer uma quase "falseta" parando um motor; outra sobre uma quase "perdida", lá para as bandas do oeste na época da bruma seca, e assim os dias se passavam. Estes comentários serviam, para muitos, como fonte de informação, como subsídio para que amanhã não se deixassem enredar naquela mesma situação. Pode parecer incrível para os que só conhecem a aviação de hoje em dia, mas desta maneira muita coisa se aprendeu e muita gente boa vive até hoje.

Os equipamentos predominantes naquela época eram o DC-3, Catalina e o C-46, e somente muitos anos mais tarde outros foram sendo introduzidos. Com estes aviões voou-se no Brasil, e fora dele; havia uma companhia, por exemplo, que fazia um vôo para Miami de DC-3 levando 3 dias nesta missão. Isto era Pioneirismo! Este pioneirismo imperava em todos os setores diretamente ligados à aviação. A velocidade média desta época era aproximadamente da ordem de 250 km/h.

A nossa infra-estrutura era bastante precária; imaginem então, naquela época, vôos de linha regular para lugares como o Estado do Amazonas e Acre; e havia ainda os vôos noturnos para a maior parte destes lugares. Todos os balizamentos eram de lâmpadas a querosene. A maioria dos NDB's tinha seu alcance bem reduzido, alguns na ordem de cinco minutos fora (verdade!).

A fonia, esta então era de arrepiar os cabelos; com tempo bom, tudo

bem, mas dentro de uma formação de mau tempo, o negócio era muito sério; as mensagens, para serem entendidas, dependiam, às vezes, de muito boa vontade, além de boa audição. A fraseologia era padrão até certo ponto, pois quando uma situação mais difícil se apresentava, a inventiva dos controladores tinha que funcionar a fim de que suas ordens fossem entendidas e então pudessem ser executadas as manobras por eles ordenadas.

Dentre outros bons controladores daquela época, havia um aqui na área do Rio, que se destacava.

Sua voz tornou-se, dentro de pouco tempo, por muitos conhecida, pela clareza com que emitia as palavras que nos chegavam pelo fone; dificilmente uma instrução sua deixava de ser executada, pois além de ser sempre compreendida, sentia-se segurança nas manobras sugeridas.

Quando a situação em vôo às vezes era de emergência, e principalmente dentro de mau tempo, este homem, muitas vezes sentindo a tensão sob a qual trabalham tanto os controladores nas suas salas, quanto os pilotos nas cabines, precisava bem suas instruções, e quantas vezes, até pelo nome de guerra chamou o piloto da aeronave envolvida. Esta atitude nunca foi por nós entendida como uma fuga à fraseologia padrão; não! muito pelo contrário, isto nos dava a certeza que aquela voz queria nos transmitir sua confiança dizendo, com aquele gesto, que além de um controlador que nos conduzia numa aproximação naquele momento sério para ambos, havia um ser humano, pai de família como nós, um dos que faziam parte daquelas "rodas de papo", acima de tudo um homem cômico dos seus deveres e ciente da sua grande responsabilidade para com aqueles que se encontravam, naquele momento, dentro daquela fuselagem de alumínio, seres que na sua maioria ele desconhecia, os quais também até ignoravam a sua existência e a grandeza da sua profissão, no que tange à precisão dentre outras coisas. A certeza ficava, que tínhamos um amigo cuidando para que a nossa aproximação fosse a mais perfeita, segura e precisa possível, naquele momento.

Quantas vezes, ao encontrá-lo algum tempo depois do fato, um abraço fraternal era trocado, seguido normalmente de comentários sobre a emergência para, logo em seguida, ao sorvo de um saboroso cafezinho no bar do aeroporto, se transformar em motivo de risos e alegrias de ambas as partes.

Este era o dono daquela voz firme e amiga que durante muitos anos difundiu-se no éter da área do Rio.

Os tempos mudaram, a aviação comercial cresceu, novos aviões, novos equipamentos de infra-estrutura, o Santos-Dumont foi aos poucos perdendo aquelas "rodas de papo"; novos regulamentos, maiores velocidades, mas aquela voz continuava a nos orientar na então TMA de RJ. Nossos nomes já não são mais veiculados através da fonia, mas nós sabemos que, ao nos transmitir uma instrução, ele mentalmente os cita, pois conhece as nossas vozes como nós a sua.

Alguns tempos mais se passa e deixamos, então, de ter o prazer de ouvir aquele timbre nas nossas cabines através dos auto-falantes; imediatamente uma pergunta se nos apresenta: onde anda o Otávio? (seu nome de guerra). Procuramos saber a respeito e um dia o encontramos no aeroporto Santos Dumont caminhando para o nosso cafezinho; aí então ficamos sabendo que, possivelmente, somente em ocasiões especiais voltaríamos a ouvir sua voz na fonia, pois agora ele transmitia sua experiência a colegas mais jovens, enquanto os chefiava.

Sentimos muito, mas ao mesmo tempo formulamos votos para que seus conhecimentos sejam absorvidos e aproveitados por outros com o mesmo senso do dever e responsabilidade para com o próximo.

Um escritor famoso descreveu no seu livro, intitulado "Aeroporto", com muita propriedade o que é um homem de tráfego aéreo, bem como os problemas e tensões que o afligem.

Continuamos por longo tempo sem ouvir sua voz; no entanto, eventualmente o encontrávamos no hall do aeroporto. Sempre dono de um ótimo senso de humor, agora portava uma barba preta bem tratada que lhe emoldurava a fisionomia sempre tranqüila.

Eis que, no entanto, certo dia, ao entrarmos no recinto da sala de tráfego de RJ, notamos que algo de anormal havia, pois as fisionomias dos que lá se achavam deixavam transparecer tristeza e dor; ao ouvir um pequeno trecho de conversa, tive que fazer a pergunta: — o que houve? E a resposta me atingiu profunda e duramente. O nosso colega "Otávio" Augusto Ferreira, no dia 31 de janeiro de 1979, às 11 horas e 10 minutos havia sido atropelado quando se dirigia para o trabalho, nas proximidades do aeroporto, e às 13 horas e 30 minutos do mesmo dia, falecia.

O que dizer? Tecer elogios sobre o morto? Não! Não acho justo nem honesto para com quem viveu tão elegante e galhardamente, labutando num setor onde vidas humanas dependiam de suas decisões e reações imediatas e precisas, independentemente das tensões a que estivesse submetido.

Aqueles que verdadeiramente sentem a sua ausência e falta como colega, amigo e pessoa humana, a seu modo, homenageiem sua lembrança, certos de que, de onde estiver o nosso companheiro, estará sempre procurando através dos seus colegas de tráfego aéreo nos conduzir numa aproximação precisa e segura.

Para uma voz que silenciou eternamente, presto aqui a minha homenagem nas palavras do escritor e colega RICHARD BACH:

"Não fique triste nas despedidas, uma despedida é necessária antes de vocês poderem se encontrar outra vez. E se encontrar de novo, depois de momentos ou de vidas, é certo para os que são amigos."

Walter Athayde, PLA, que comanda aviões no DNER, escreveu este artigo com a colaboração dos companheiros Hilton Calasans Rodrigues e Walter Alves dos Reis.

OIP instala no Rio seu comitê permanente de medicina aérea

A Organização Iberoamericana de Pilotos — OIP — escolheu a cidade do Rio de Janeiro para realizar a Segunda Reunião de Medicina Aérea e instalar o seu Comitê Permanente de Medicina Aérea, tendo iniciado os trabalhos no dia 9 de setembro passado e encerrado no dia 12.

Participaram dos estudos representantes das principais organizações filiadas à OIP, tendo-se feito representar outras entidades de pilotos, conforme relação abaixo transcrita:

Conselho Executivo da OIP: Hilario Valinoti, secretário, Jorge Prelooker, Diretor de Medicina Aérea, Aquilino Villanueva, Sub-Diretor, Lorenzo Santandreu e Jesus Lopez Baillio; Espanha: Antonio Cembranos, José Luis Farragut e Dr. Pedro Ferrero Aldama; México: Carlos A. Smith Picco, Irasema Rea e Dr. Luis Lara Tapia; Bolívia: Alfonso Gamarra, Rodolfo Rivero, Hans Beckmann e Dr. Edmundo Moscoso; Venezuela: Vicente F. Angulo, Gustavo Ramos e Dr. Rafael Mastrodomenico; Argentina: Luis Giordano, Eduardo Macadam, Dr. Frederico Moreira, Dr. Alberto Leveroni e Dr. Roberto Peterson. Representando as organizações brasileiras estiveram presentes os companheiros: Rogério de Araújo Coriolano, Wagner Rodrigues de Campos, Glauco di Giacomo, Antônio Mendes Tarragó Filho e Dr. Antônio Carlos Ferraz de Campos, observadores da Associação de Pilotos da Transbrasil; Carlos Eduardo Simões Heiland e Dr. Jorge Brandão de Souza Filho, observadores da Associação de Pilotos da Cruzeiro; Gert Konrad Batel, Marcelo Skinner e Dr. Fernando Beylouni, da Associação de Pilotos da Varig; José Costa Lopes, Ary César Burlamaqui Filho, Martim Francisco Arrudão, Theotonio Lara Melo, Sílvio Ruschi, Augusto Nelson Crocco, Paulo Gilberto Constant Marques, Milton de Lara Graça e Dr. José Eduardo Helfenstein; e Hélio Ruben de Castro Pinto, presidente deste Sindicato.

As finalidades da OIP e de seu Comitê Permanente de Medicina Aérea estão expressadas no discurso de abertura proferido pelo Diretor de Medicina Aérea, Jorge A. Prelooker, a seguir transcrito.

**SEGUNDA REUNIÃO DE
MEDICINA AÉREA
DA O.I.P.
DISCURSO DE ABERTURA
PROFERIDO PELO
DIRETOR DE
MEDICINA AÉREA
JORGE A.
PRELOOKER**

A necessidade de reunir esforços por parte de grupos humanos com idênticas ou similares problemáticas, independente das



Mesa diretora.

fronteiras dos Estados, é uma realidade do mundo atual que se manifesta como resposta às pressões do estilo de vida contemporâneo.

O grande desenvolvimento alcançado pela ciência e pela técnica modernas, longe de tender à massificação quantitativa, como alguns crêem, produz, pelo contrário, através da crescente necessidade de especializações, uma diferenciação qualitativa cada vez mais aguda. Tal diferenciação está marcada não só pelas particulares fisionomias dos grupos humanos, produto de similares processos de preparação técnico-profissional dos indivíduos, como também, e muito especialmente, pelas necessidades suscitadas ante o aparecimento de problemas comuns de parecidas ou iguais características.

A este fenômeno da época não podiam escapar os pilotos que, através das Associações de nível nacional primeiro e das Organizações internacionais depois, vêm percorrendo esses passos inevitáveis da mão da História.

Assim ficou patenteado quando, faz já seis anos, os pilotos ibero-americanos, pela visão e coragem de uns poucos, decidiram criar esta Organização, fundamentalmente como instrumento de resposta a problemas comuns.

De então e até agora e ao longo de uma ininterrupta marcha da O.I.P. em direção ao progresso, assistimos, cerca de dois anos passados, o estabelecimento de um Comitê Permanente de Segurança, criado ante a necessidade de desenvolver o estudo de diversos temas específicos da nossa profissão, com a convicção de que seu mais perfeito tratamento só pode ser produzido por organismos especializados em cada temática.

Aplicando tal filosofia, neste ano de 1979 vimos nascer o Comitê Permanente de Medicina Aérea, outro degrau no caminho em direção à concretização de nossos ideais profissionais, que esperamos ver continuado em futuro próximo com a criação do Comitê Legal da O.I.P.

O Comitê Permanente de Medicina Aérea, organismo de cuja necessidade havia certeza em muitas Associações nestes últimos anos, foi finalmente concretizado com o cimento das inquietudes dessas entidades. Assim, uma série de Simpósios e reuniões informais organizadas por diversas Associações-Membros foram formando no seio da Organi-

zação, ao longo dos últimos dezoito meses, a consciência de que em nossa profissão o fator humano e seus aspectos médicos mantêm estreita relação não só com a segurança de vôo, como também com as expectativas de saúde e de vida dos indivíduos.

Foi desse modo que, detectado através de tais reuniões, surgiu o problema da Fadiga de Vôo como um tema insuficientemente desenvolvido em nível mundial, a par de sua urgente solução. Conseqüentemente, a decisão do Conselho Executivo de propor a criação de um organismo para estudar seus aspectos científicos com vistas à formulação de uma política de atividade das tripulações, deve ser visto como um passo fundamental dado com toda valentia e clareza de objetivos necessária para produzir tão transcendental feito.

O VII Congresso Iberoamericano de Pilotos assim também o interpretou quando aprovou, por unanimidade, o estabelecimento de uma Comissão Especial de Estudo da Fadiga de Vôo e do Comitê Permanente de Medicina Aérea.

A criação deste, é forçoso reconhecê-lo, deveu-se em grande parte à absoluta necessidade de constituir o imprescindível marco administrativo e regulamentar ao grupo encarregado do estudo da Fadiga. Porém, o fato de que sua existência responda a tal necessidade não significa, de nenhuma maneira, que não se torne imperativo projetar-se muito mais além da simples função de escalão logístico de um determinado Grupo de Trabalho.

No campo da Medicina é muito, senão tudo, o que está para ser feito, e o propósito das autoridades deste Comitê é o de encarar a tarefa com todo o entusiasmo e os meios que se fizerem mister.

Ainda que seja verdadeiro que por ocasião da 1.ª Reunião Médica da O.I.P., levada a cabo em Buenos Aires no mês de abril passado e programada exclusivamente para iniciar os trabalhos da Comissão de Estudo da Fadiga de Vôo, foi dado início, de certa maneira, ao funcionamento do Comitê Permanente, é certo também que será aqui, no Rio de Janeiro que a história de nossa Organização reconhecerá o momento e lugar em que tal organismo começa, como corpo colegiado, um trabalho que desejamos e esperamos frutífero.

Realmente, Buenos Aires assistiu ao funcionamento do Comitê em sua missão de integrar as autoridades da Comissão de Fadiga e de atuar como conexão administrativa entre as mesas de trabalho da Comissão e os propósitos do Conselho Executivo. Assistiu, também, o que é mais importante, o estabelecimento, por parte das autoridades, do Comitê da filosofia de ação a propor, e foi aproveitando o Plenário Final da Comissão de Fadiga que se anteciparam às delegações presentes as principais pautas de trabalho que nós, que dirigimos o Comitê, consideramos o caminho lógico a percorrer pelo mesmo.

Porém, como dissemos antes, é aqui, no Rio de Janeiro, que o Comitê Permanente de Medicina Aérea da O.I.P. iniciará realmente sua gestão, e é por essa razão que as autoridades do mesmo consideraram necessário começar estas sessões com a exposição da filosofia de ação que esta Diretoria deseja imprimir ao Organismo.

Como princípio fundamental, estabelecemos que toda ação deste Comitê deve estar prioritariamente encaminhada a produzir benefícios ao piloto iberoamericano. Sua missão, conseqüentemente, deverá ser a de realizar dentro do campo da Medicina todas aquelas tarefas, sejam administrativas ou eminentemente científicas, requeridas pelo Conselho Executivo para o estabelecimento das políticas da Organização que redundem naqueles benefícios pré-citados.

Queremos deixar estabelecido, também como princípio fundamental, que os campos de ação em que o Comitê cumprirá tal objetivo são três.

O primeiro é o da Medicina Aeroespacial pura, em tudo aquilo que tenha direta relação com nossa profissão e o meio em que se desenvolve, que tenda a melhorar nossas condições de trabalho e, portanto, de alguma maneira a segurança do vôo e a condição de saúde do piloto, tomada como conseqüência direta de sua atividade profissional.

O segundo campo é o da Medicina Preventiva, em tudo aquilo que tenha direta relação com uma verdadeira política de profilaxia e que redunde na diminuição da incidência das enfermidades clássicas do piloto, inexpressavelmente ainda não qualificadas como "profissionais" na maior parte do mundo.

O terceiro campo, finalmente, é o da Medicina Assistencial, em tudo aquilo que redunde em melhores facilidades de atenção para o piloto e sua família, tanto em seu país como em outro da Região, ampliando desta maneira seu panorama médico-assistencial, internacionalizando-o e incorporando-lhe novas possibilidades com as que, talvez, na atualidade não pode contar.

É de acordo com tal filosofia que decidimos propor ao Comitê os temas incluídos na Agenda desta Reunião.

No campo da Medicina Aeroespacial pura já está trabalhando, plenamente, a Comissão de Estudo da Fadiga de Vôo, cujas razões de ser, procedimentos e objetivos já são bem conhecidos. Não obstante, desejo aqui ressaltar o fato de que o trabalho por ela enfrentado pode resultar grandemente transcendental em nível mundial, por três razões:

1.^a É a primeira vez na história que um grupo internacional de trabalho, composto por investigadores de diferentes países, trabalha em Fadiga de Vôo seguindo um mesmo programa, ajustado a iguais metodologias e em busca do mesmo objetivo.

2.^a É a primeira vez na história que um programa de estudo da Fadiga será realizado sobre tão grande quantidade de pilotos de linhas aéreas, o que redundará na obtenção de informação e a produção de conclusões de um valor estatístico demolidor, como nunca se conheceu.

3.^a Intentamos quantificar a Fadiga, o que é geralmente considerado impossível na atualidade. Não obstante, o peso estatístico de uma grande quantidade de determinações e o sentido em que tenham sido projetadas constituem, em si, razoáveis cartas de triunfo, com as quais jogaremos.

A respeito deste programa digamos finalmente que, para ter êxito, provemos a nossa Organização dos fundamentos científicos necessários para a formação de uma política normalizada de atividade das tripulações, sonho não realizado de todos os pilotos do mundo. E, em caso contrário, haveremos sem dúvida dado, de todas as maneiras, um importantíssimo passo no conhecimento mundial da Fadiga.

Em outra ordem de coisas, porém sempre dentro do terreno do conhecimento científico não de todo explorado, desejamos saber com a maior precisão possível o que ocorre com a psicofisiologia do piloto de mais de sessenta anos que continua voando.

Consideramos do máximo interesse poder avaliar se essa barreira cronológica, que na maioria de nossos países nos impede de continuar no exercício de nossa profissão, está realmente baseada na mais pura verdade biológica ou se é, tal qual aparenta, uma arbitrariedade legalizada e prenhe de injustiça.

Imprescindível é, também neste caso, o mais completo conhecimento científico para avaliar a possível formulação de uma política da O.I.P. a respeito.

No campo da Medicina Preventiva propomo aos senhores o estudo da etiologia do infarto. Sabido é por todos que a enfermidade cardiovascular é a número um entre todas as doenças que ameaçam ao piloto, que mostra uma incidência parecida ao do resto da população.

Isto por si só remarca o caráter extremamente grave para nós tem esta realidade, sobretudo se se pensa que a população de pilotos está composta por um grupo humano de um nível de saúde consideravelmente superior aos demais, pela simples razão de não serem admitidos ao mesmo nível que, através dos processos habituais de seleção e controle, não demonstrarem condições psicofisiológicas quase excepcionais.

O fato de que esta "elite" em matéria de saúde demonstre uma incidência à enfermidade cardiovascular similar aos grupos humanos de **standard** mais baixo, parece indicar que é nas características particulares da profissão que se deve buscar as causas do mesmo.

Dentro desta problemática, escolhemos precisamente o infarto por ser ele episódio cardiovascular mais freqüente, associado à menor expectativa de sobrevida.

Estamos certos que conhecer, se existem, as causas de índole profissional relacionadas com este acidente pode ser de capital utilidade na tomada, no seu devido momento, de uma série de medidas profiláticas que afastem de nossa realidade tal tipo de risco.

Conhecer quantitativamente e qualitativamente o fenômeno das perdas de habilitação psicofisiológica dos pilotos nos diferentes países de nossa Região está também intimamente associado a um amplo potencial de prevenção.

Tal trabalho pode ser um eficiente instrumento para a detecção prematura de determinadas tendências de doenças em determinados países ou grupo de pilotos, o que por sua vez poder permitir a descoberta e correção de suas causas.

Neste caso em particular não vimos propor o estudo em si, pois este já foi aprovado por unanimidade no VI Congresso Iberoamericano de Pilotos, realizado em Santiago do Chile em novembro de 1977, como Resolução n.º 19, cuja condição atual é de "Ratificada".

Assim, este Comitê considera imprescindível projetar nesta Reunião a metodologia necessária para dar cumprimento à referida Resolução, que, é bom lembrar, tem caráter "obrigatório" para todas as Associações-Membros.

No campo da Medicina Assistencial, por último, exporemos aos senhores duas inquietações.

A primeira, relacionada, com a proposta de um procedimento normalizado a seguir em casos de perda de licença considerada injusta, oferecendo ao piloto em tal situação o apoio médico e científico de toda a região, através da coordenação deste Comitê. Esse apoio permitirá que o piloto iberoamericano aumente suas possibilidades de conhecer e demonstrar sua verdadeira condição de saúde e, além disto, o apoio político da O.I.P. na tramitação posterior da revisão do caso.

A outra inquietação está relacionada com a elaboração de um Diretório Médico Iberoamericano, em que constem todas as facilidades assistenciais, cirúrgicas, de internação e especiais com que se conte na Região. Esta informação, por si só e ao alcance do piloto, permitirá ampliar suas possibilidades de atenção e tratamento para si e sua família, porém não pensamos que neste sentido nosso trabalho deva terminar aqui.

Uma vez completado este primeiro passo, cremos que nossa tarefa, em um futuro não imediato porém próximo, deve ser dirigida para ser obtida a criação de um Sistema Iberoamericano de Saúde que permita ao piloto de qualquer Associação ser tratado no país irmão que conte com os meios mais adequados a seu caso particular, através dos convênios que a O.I.P. e suas Associações-Membros possam elaborar e concluir com tal finalidade.

É evidente que os caminhos que levam à concretização destes objetivos, e outros que fixemos, passam necessariamente pelo estudo, a investigação científica e a inevitável gestão político-administrativa, para o que nomearemos todos os responsáveis e proporemos a criação de todas as Comissões Especiais que sejam mister.

Devemos ter consciência de que a tarefa que nos espera será muito árdua, porém podemos ter a segurança de que seus resultados serão altamente positivos para o piloto iberoamericano.

Para levar tal tarefa a cabo não confiamos em poderes mágicos nem em capacidades extraordinárias no seio deste Comitê. A função deste é a de trocar idéias, escolher as melhores e elaborar as pautas de ação a seguir. Porém, será com o trabalho silencioso e permanente, levado a cabo por homens de cada Associação através de seus grupos de estudos médicos e outros que possam constituir e coordenado pelo Comitê, que serão alcançados aqueles objetivos que, entre todos, nós escolhemos.

Consideramos imprescindível a conscientização dos pilotos de nossas Associações, a respeito da importância que para todos têm os problemas médicos em geral, pois somente com o apoio maciço deles obteremos êxito em nossa gestão. Deveremos solicitar colaboração a muitos em mais de uma ocasião, e a integração de uns tantos aos grupos de trabalho que seja necessário formar.

Esta não é uma proposta de "sangue, suor e lágrimas". Simplesmente, hoje damos o primeiro passo em um longo caminho que conduz a lucros de grande transcendência para o piloto iberoamericano.

Porém, é só com a consciência clara de nossa responsabilidade que lograremos produzir uma frutífera gestão.

Ao mesmo tempo que solicito dos pilotos da Região, Associações-Membros e integrantes deste Comitê o máximo esforço, desejo a todos o melhor dos sucessos.

Criação da UAPLA

ENTREVISTA COM O SEU PRESIDENTE

A recém fundada União das Associações de Pilotos de Linha Aérea — UAPLA — tem por finalidade principal a representação dos pilotos brasileiros em organismos internacionais. A Comissão Executiva da UAPLA está assim composta: Presidente, Martim Francisco **Arrudão**, da ATV; Vice-Presidente, Wagner **Rodrigues** de Campos, da APT; Diretor-Técnico, Carlos Eduardo **Simões** Heiland, da APC; Secretário, Gert Konrad **Bantel**, da APVAR; Tesoureiro, Eduardo Carlos **Toledo** de Matos, da APC; Diretor IFALPA, Marcelo **Skinner**, da APVAR; Diretor OIP, Ari Cesar **Burlamaque** Filho, da ATV; representantes: APVAR, Marcelo **Skinner**; ATV, **Theotonio**

Lara Melo Filho; APT, **Glauco** Di Giacomo, e APC, Carlos Eduardo **Simões** Heiland.

O Plenário da UAPLA será constituído por uma Comissão Executiva composta de Presidente, Vice-Presidente, Secretário, Tesoureiro, Diretor-Técnico, Diretor IFALPA, Diretor OIP e mais um membro por associação participante para cada grupo de cem pilotos, além de um representante deste Sindicato.

A propósito da fundação da UAPLA entrevistamos o seu Presidente, companheiro Arrudão, que nos conta o que representa a recém-criada entidade para os pilotos brasileiros.

BÚSSOLA — Qual o significado da eleição dessa nova associação e o que representa ela, exatamente?

ARRUDÃO — Bom, então vamos separar por partes. Em primeiro lugar, o significado da associação, cujo nome é União das Associações de Pilotos de Linhas Aéreas. O objetivo inicial, primordial, da criação da UAPLA é a representatividade do Brasil em termos internacionais. A UAPLA vem preencher uma lacuna que, infelizmente, existe, em função de que o Sindicato Nacional dos Aeronautas não pode se filiar a organismos internacionais e o grupo de pilotos brasileiros, apenas das linhas aéreas comerciais, é bastante representativo, e não podia ficar sem um lugar no âmbito internacional. A UAPLA inicialmente começa com exatamente 1.152 associados.

BÚSSOLA — Isso, em termos de países da América do Sul, representa...

ARRUDÃO — Em termos de países da América do Sul representa o maior grupo de pilotos. Após o Brasil, somos secundados pela Argentina, que está num número inferior à metade. A Argentina, de acordo com os dados do nosso colega representando aqui a associação dos pilotos argentinos, não atinge a casa de seiscentos, e é nossa meta admitir dentro da UAPLA pilotos de linha aérea que trabalham na aviação de terceiro nível, que, aproximadamente, devem chegar à casa de quase trezentos.

BÚSSOLA — Isso é feito em outro país?

ARRUDÃO — Ah, sim. Em outros países existem as associações que representam os seus respectivos pilotos.

BÚSSOLA — Nos vários níveis?

ARRUDÃO — Nos vários níveis, congregados em associações. Cada país, evidentemente, tem o seu sistema. Nós sabemos que existem — dentro dos Estados Unidos, por exemplo, a sistemática é diferente em relação à Europa e em relação, mesmo, à América do Sul — em alguns países, associações de pilotos de aviões de pulverização, por exemplo, que é um trabalho específico, bastante diferenciado do trabalho de um piloto de linha regular. Mas isso não impede que as diversas associações se unam em torno de objetivos comuns,

como a melhoria das condições de trabalho, o aumento da segurança de vôo e a própria representatividade, em si, perante as autoridades e os organismos internacionais que congregam os pilotos. Então, a criação da UAPLA tem como objetivo primordial, como eu já falei, a possibilidade de representar o Brasil a nível internacional, tanto junto à Organização Ibero-Americana de Pilotos — da qual nós já fazemos parte — quanto à IFALPA. A IFALPA é a Organização Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea.

BÚSSOLA — Federação, não Organização.

ARRUDÃO — É, federação, tem razão. Criamos um grupo de trabalho composto de elementos oriundos das quatro associações...

BÚSSOLA — Iniciativa própria, de vocês?

ARRUDÃO — É, iniciativa nossa, criada pela necessidade internacional de representação junto à IFALPA. A Associação de Pilotos da Varig já fez parte da IFALPA, durante algum tempo, e se retirou. Historicamente, em palavras rápidas, nós vamos tentar dar a explicação de como começou a coisa.

BÚSSOLA — Gostariamos que você não se esquecesse de dizer como é que foi feita a eleição hoje.

ARRUDÃO — Não, não, pode deixar que eu chego lá. A Associação de Pilotos da Varig — APVAR — fazia parte da IFALPA e se retirou. A Associação dos Tripulantes da Vasp, no ano passado, requereu inscrição junto à IFALPA, como membro, e por força de regulamento interno da IFALPA, apenas uma organização por país é admitida no seio da federação. Isso, evidentemente, criou um certo impasse, a nível interno, e nós nos pusemos de acordo, juntamente com os colegas da Transbrasil e da Cruzeiro do Sul, e conseguimos, através de um grupo de trabalho, a criação da UAPLA, cujos estatutos foram orientados em função de um estatuto-padrão fornecido pela IFALPA, sobre o qual nós trabalhamos, adaptamos à realidade brasileira, à nossa realidade interna, e do grupo de trabalho foi escolhida uma comissão executiva, sendo que eu tive a satisfação de ser escolhido para o cargo de pre-

sidente. Esta comissão executiva é composta de comandantes das diversas associações, das quatro, e por um princípio democrático escolhemos o sistema de rotatividade de cargos a cada dois anos, ou seja, haverá sempre a possibilidade, por sorteio, de cada associação ocupar os postos-chave da comissão executiva — o posto-chave, precisamente, que é a presidência — dando continuidade a um trabalho que nós vamos iniciar agora.

BÚSSOLA — Vocês estão iniciando, então vocês não têm sede. Onde vocês pretendem se reunir e como é que seriam feitas essas reuniões?

ARRUDÃO — Bem, todo trabalho que se inicia é difícil, e o problema primordial é o de sede. A Associação de Pilotos da Varig — APVAR — gentilmente cedeu as suas instalações para o funcionamento, a título precário, da UAPLA. O nosso objetivo é obter um mínimo de instalações, de preferência no aeroporto internacional do Galeão, posto que todos os pilotos por ali passam — quer os de linha interna, quer os de linha internacional — facilitando bastante o nosso contato, e estamos contando com a colaboração do Sindicato Nacional dos Aeronautas, que nos permitirá a utilização de sua sede para as reuniões da comissão executiva, e que serão programadas mensalmente, uma por mês.

BÚSSOLA — Como se filiar a essa associação? Ou não se filia, é automático, basta ser piloto?

ARRUDÃO — A filiação do piloto é indireta, porque a União, a UAPLA, é a união das associações dos pilotos de linhas aéreas. Então, sendo um piloto que trabalhe numa das quatro empresas de aviação comercial brasileira filiada a sua associação, automaticamente ele é filiado à UAPLA.

BÚSSOLA — E o aviador de terceiro nível? Como seria feito isso, já que ele não dispõe de associações?

ARRUDÃO — O aviador de terceiro nível, de acordo com contatos que nós já fizemos voando aí pelo Brasil a fora, nós sabemos que eles já estão se organizando para constituir uma só organização, que evidentemente terá o seu lugar no meio da UAPLA; o seu assento, o seu direito de voto e a sua representatividade. Basicamente, nós concordamos em que, em termos de representatividade, cada associação terá um número proporcional, dentro de um plenário, ao seu número de pilotos, ou seja, para cada grupo de cem pilotos um representante, arredondando para o número maior. No caso da Varig — são seiscentos pilotos — eles terão seis representantes; aliás, ultrapassa, vai para sete, pois eles são seiscentos e poucos. A Vasp, onde temos duzentos e cinquenta, terá três membros, e assim consecutivamente — as associações da Cruzeiro e da Transbrasil também terão um número proporcional dentro do plenário.

BÚSSOLA — Em termos de Brasil, quais as vantagens que advêm da criação desse organismo para o aviador mesmo, para a vida profissional dele?

ARRUDÃO — Em termos de Brasil, inicialmente a vantagem maior é a aplicação de estudos que vêm sendo feitos há anos por um grupo internacional de pilotos, via IFALPA, que, em termos práticos, eu poderia citar, por exemplo, a melhoria das condições de trabalho, no sentido de modificação da Regulamentação — que, aliás, já soube, está sendo encaminhada pelo Sindicato e pela DAC — a melhoria da infraestrutura, em colaboração com as autoridades governamentais, e nessa parte, inclusive, eu queria fazer um parêntese para dizer que a IFALPA tem um formulário de classificação de aeroportos, onde existe entre um aeroporto e outro, às vezes, grandes diferenças de infraestrutura. Uns, por exemplo, têm um perfeito sistema de combate ao fogo em caso de incêndio ocorrido em aeronave, e outros estão totalmente desprovidos. Então, a IFALPA tem um questionário, que deve ser preenchido, uma comissão de alto nível analisa os resultados e publica a classificação dos aeroportos. Nesse sentido eu acho que o Brasil tem muito a ganhar, e nós podemos colaborar bastante com as autoridades, orientando, discutindo, conversando, dialogando, porque a verdade é que existem aeroportos aqui no Brasil que, em termos de classificação internacional, são abaixo da crítica. É o caso de Belo Horizonte, por exemplo, que eu considero o aeroporto mais perigoso do Brasil operado por linhas nacionais. É um aeroporto que, se fosse considerado como alternativa, por exemplo, do Galeão, ele seria recusado, fatalmente, pela IFALPA; ele teria o que eles chamam de "estrela negra". A IFALPA faz uma classificação para os aeroportos em termos de coloração das estrelas; a estrela negra, evidentemente, é considerada a pior delas. É um aeroporto que é desaconselhável à operação das companhias aéreas, sendo denunciada, in totum, o nível de deficiências, apontado o nível de deficiências. A UAPLA pretende adaptar ao Brasil o mesmo sistema da IFALPA, ou seja, nós vamos classificar e divulgar o resultado da pesquisa em relação aos aeroportos brasileiros. Evidentemente, num intuito de melhoria num sistema de diálogo, de construção, mas sem fugir à nossa responsabilidade, que é de apontar ao público a realidade do que existe por aí.

BÚSSOLA — Como o Governo encara essa organização de vocês e, se já há um reconhecimento oficial, quais são as relações anteriores entre o Governo e a IFALPA?

ARRUDÃO — Bem, a UAPLA vem de ser criada há uma semana, então nós ainda não sabemos de que forma o Governo encarará a organização. Eu acredito que, em se tratando de uma

entidade que representa pilotos de linhas aéreas que se reuniram para tratar de assuntos sérios, eu tenho certeza que o Governo vai tratar de encarar seriamente a organização. A representatividade da UAPLA não choca, na minha opinião, com a do Sindicato Nacional dos Aeronautas, junto a quem trabalharemos, ou pretendemos trabalhar, sempre num sistema de colaboração, sem entrar na área oficial — assuntos salariais, assuntos que já vêm sendo conduzidos com o Sindicato, continuarão sendo conduzidos da mesma forma. Porém, a nível internacional, as questões serão tratadas exclusivamente pela UAPLA, com assessoria, inclusive, do Sindicato. A outra parte da pergunta foi relativa a que mesmo?

BÚSSOLA — Foi relativa às antigas relações entre...

ARRUDÃO — Ah, as antigas relações. O que existe é uma, ao que eu saiba, são contatos esporádicos. A última vez que nós estivemos em uma conferência da IFALPA nos foi solicitada uma intermediação entre o vice-presidente da IFALPA para assuntos da América do Sul e as autoridades da Aeronáutica — precisamente do Núcleo de Proteção ao Voo — porque, a nível internacional, foi denunciada a precariedade de certas rotas internacionais — precisamente a região de informação de voo de Belém e de Manaus, onde o nível de controle de tráfego aéreo deixa bastante a desejar. Existem conflitos, existem conflitos violentos, e na realidade o que se passa é uma responsabilidade aos pilotos na zona de cruzamento, quando o fato poderia ter sido resolvido e, ao que eu sei está sendo encaminhado para tal, simplesmente com a manutenção, pelo ministério da Aeronáutica, de controladores colocados na região de Santarém e de Porto Velho.

BÚSSOLA — Houve algum motivo especial para essa reunião da OIP ser realizada no Brasil agora? Alguém se mexeu nesse sentido, alguma pessoa, alguma organização?

ARRUDÃO — Sim, a Associação dos Tripulantes da Vasp e a Associação dos Pilotos da Varig compareceram à primeira reunião médica de Buenos Aires, representando cada uma seus respectivos associados, e chegaram à conclusão de que era hora de o Brasil iniciar o patrocínio de reuniões internacionais. Essa reunião médica de fadiga de voo, composta por especialistas médicos e por pilotos, está sendo realizada no Rio por desejo das nossas associações — respectivamente ATV e APVAR — e, futuramente, o Brasil pretende ser sede, inclusive, um dia, de uma conferência da IFALPA. O Brasil já tem a suficiente projeção no campo internacional, e nós temos condição de organização para patrocinar conferências desse gabarito.

BÚSSOLA — Você, como presidente da UAPLA, quais são as dificuldades e as facilidades que você vê para o desempenho da sua função aqui?

ARRUDÃO — Bem, numa fase inicial de instalação, as dificuldades são muitas; principalmente, o problema que mais nos aflige, é o problema de instalação de uma sede. Nós estamos sabendo que o Aeroporto Internacional do Galeão, com seu edifício administrativo, já está bastante sobrecarregado, porém vamos tentar contato junto às autoridades da ARSA, no sentido de obter ali uma pequena sala para o funcionamento da nossa organização, e que nos facilitaria bastante se fosse conseguida desde já. O contato vai ser tentado, a comissão diretiva da UAPLA vai procurar as autoridades da ARSA, expor as nossas necessidades e ver o que é possível se fazer. Quanto à questão burocrática, vamos dizer, da organização, pelo fato dela representar esse grande número de pilotos ia haver um rateio entre as associações; de início eu acredito que nós já teremos bastante facilitado o nosso trabalho porque todas as associações estão concordando que o volume de dinheiro exigido para a instalação inicial é grande, nós temos uma responsabilidade de colaboração, a nível individual de pilotos, junto à OIP e junto à IFALPA. É uma pequena colaboração que se faz, cada piloto gasta, do seu salário anual, aproximadamente a quantia de trezentos cruzeiros para colaboração com

essas duas organizações e manutenção dessas duas organizações. Aí, a propósito, já vamos ter um problema, que eu tenho certeza que será bem encaminhado e contornado: vai ser necessário o envio de dinheiro para fora do país, e nós sabemos que existe toda uma legislação e uma limitação em torno do envio de dinheiro para fora do país, mas nós acreditamos que o diálogo...

BÚSSOLA — O propósito seria colaborar com o OIP?

ARRUDÃO — Colaboração com a OIP e com a IFALPA, porque os congressos e conferências internacionais são altamente custosos; a manutenção de equipes especializadas, como é o caso do comitê de medicina, também representa um custo. A publicação de conferências, a realização de reuniões, tudo isso tem uma despesa, e é rateado pelas organizações do mundo todo. Eu não sei dizer aqui, exatamente, o número de países que fazem parte da IFALPA, mas eu creio que anda pela casa dos oitenta — entre oitenta e oitenta e cinco países, e o Brasil, até agora, não tinha a sua representatividade. A partir desse momento, na próxima conferência — que será realizada na Austrália — o Brasil será admitido.

BÚSSOLA — Você tem algum apelo a fazer ou quer dirigir uma palavra a seus companheiros através da BÚSSOLA?

ARRUDÃO — Ah, sem dúvida, sem dúvida. O meu apelo aos meus companheiros através da BÚSSOLA é que se unam, o mais possível; nós procurem e venham nos ajudar, porque agindo dessa forma eles estarão se ajudando a si mesmos, porque o volume de trabalho é bastante grande, evidentemente não se pode elitizar o nosso trabalho — embora a gente saiba que o aviador tem uma característica toda especial de profissão, pouco tempo de folga — nós gostaríamos que, dentro dessa sua pequena folga, se ele pudesse dedicar — escrevendo, sugerindo, trabalhando — alguma parte desse seu tempo para a UAPLA, eu tenho certeza que terá de volta os benefícios desse tempo aplicado.

— Eu queria dizer uma coisinha: que eles, nos procurassem, paralelamente em busca de benefícios e vantagens, também em busca das nossas necessidades, para poder, posteriormente, apresentar esses benefícios e essas vantagens. Porque isso aí é muito comum, perguntar: "mas o que que faz, qual é a vantagem?" Todo mundo só quer vantagem. Então, que também procurem colaborar conosco, trazer soluções e não só críticas.

BÚSSOLA — Como vai ser a comunicação entre a UAPLA e seus filiados?

ARRUDÃO — Bem, a meta da UAPLA é se comunicar o mais possível com os seus associados; porém, na fase inicial, nós contamos desde já com a colaboração da BÚSSOLA — que, aliás, está aqui nos divulgando e vai o nosso agradecimento. Como todas as associações de pilotos têm o seu próprio jornal, o seu próprio boletim de divulgação, inicialmente o nosso caminho será um pequeno espaço nesses jornais, boletins e revistas. Nosso apelo é de que os colegas pilotos, a nível de associação, a nível de Sindicato, se unam o mais possível, porque desta forma eles estarão nos fortalecendo, fortalecendo a UAPLA. O nosso objetivo é uma publicação mensal das nossas atividades, da problemática internacional, das comunicações IFALPA — que são de grande interesse para os pilotos brasileiros, quer seja a nível de instrução, quer seja a nível do que se trata hoje nessa reunião médica, que é a questão da fadiga de voo — e a publicação futura de uma revista, que evidentemente terá a sua impressão e divulgação estudada pela nossa comissão executiva. Não sabemos ainda se será semestral ou bimensal; isto é um problema que será resolvido diante da realidade que aparecer. Eu renovo o meu apelo aos colegas para que se unam em torno das suas associações, do nosso Sindicato, que será a melhor forma de prestigiar a UAPLA.

BÚSSOLA — Você já tem a primeira reunião da UAPLA marcada?

ARRUDÃO — Hoje. Hoje terminaremos o nosso plenário por volta de dezenove horas e, em seguida, será convocada e realizada a primeira reunião da comissão executiva.



Comissão técnica.

O transporte aéreo brasileiro como é visto pelos tripulantes dos aviões:

Problemas do mercado de trabalho

Em iniciativa pioneira a Editora Apec iniciou a publicação de uma coleção intitulada "Uma Agenda para Avaliação de Desempenho", cujo primeiro livro "Processo Decisório nas Políticas Públicas e no

Planejamento dos Transportes", é coordenado pelo Economista Josef Barat.

O quinto capítulo da importante obra é de autoria deste Sindicato, que transcrevemos a seguir.

1 — APRESENTAÇÃO

Iniciamos este documento, resultado de desvanecedor convite a nós, Sindicato Nacional dos Aeronautas, dirigido pelo Dr. Josef Barat para com ele colaborar na elaboração de um trabalho sobre os transportes brasileiros, dizendo quem somos como profissionais e o que é o nosso sindicato.

2 — A CATEGORIA PROFISSIONAL

"Aeronauta é o profissional que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce profissão remunerada a bordo de aeronave civil nacional". (Decreto-Lei 18, de 24 de agosto de 1966 — Regulamentação da Profissão do Aeronauta). Outra definição oficial: "É considerado aeronauta, para os efeitos do presente Decreto-lei, aquele que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional". (Decreto-Lei 158, de 10 de fevereiro de 1967 — Aposentadoria Especial do Aeronauta).

Dessas duas definições legais conclui-se que somente pessoas devidamente habilitadas pelo Ministério da Aeronáutica podem exercer funções remuneradas a bordo de aviões e helicópteros civis nacionais. Para obtenção de licenças expedidas pelo Ministério da Aeronáutica, o aeronauta submete-se, previamente, a exames de capacidade física e psicológica no Centro de Medicina Aeroespacial — **Cemal** — e aos exames de capacidade técnica no Departamento de Aviação Civil — **DAC** — ambos subordinados ao Ministério da Aeronáutica.

As licenças expedidas pelo Ministério da Aeronáutica ao pessoal de voo são as seguintes: Piloto Privado (PP), Piloto Comercial (PC), Piloto Comercial Senior (PCS), Piloto de Linha Aérea (PLA), tanto de avião como de helicóptero; Rádio-Operador de Voo (ROV), Navegador (NAV), Mecânico de Voo (MV) e Comissário de Voo (CV). Aos pilotos são também expedidas autorizações especiais para pilotar aviões agrícolas e de ministrar instrução de pilotagem elementar, tanto de avião como de helicóptero. Segundo as Recomendações do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, a todos esses titulares de licenças é permitido o exercício remunerado das suas respectivas especialidades, com exceção feita ao Piloto Privado. São estes os profissionais de voo que exercem suas funções na Aviação Civil Brasileira, compreendida por setores que, de acordo com as categorias de aeronaves registradas no Registro Aeronáutico Brasileiro — **RAB**, são os seguintes: 1. AF — Administrativa Federal, 2. AE — Administrativa Estadual, 3. AM — Administrativa Municipal, 4. TU1 — Empresa de Transporte Aéreo Regular (Nacional, Internacional, Regional), 5. TU2 — Empresa de Táxi Aéreo, 6. TU3 — Táxi Aéreo Individual, 7. TPR — Transporte Privado, 8. SIC — Serviço para Indústria e/ou Comércio, 9. SE — Serviço Especializado, 10.11 — Pública Instrução, 11.12 — Privada Instrução, e 12. R — Recreio. Na Aviação Civil Brasileira só não empregam profissionais de voo as aeronaves (aviões e helicópteros) pertencentes às categorias Transporte Privado (TPR) e Recreio (R).

Vejamos as prerrogativas de que gozam os titulares das licenças expedidas pelo Ministério da Aeronáutica, com exceção do Piloto Privado, que, como já foi dito, não é profissional: Piloto de Linha Aérea: a) exercer todas as prerrogativas dos pilotos comerciais, b) atuar nas funções de piloto em comando e de co-piloto em serviços de transporte aéreo. Assim os titulares de licença de PLA, e só eles, podem exercer o comando de aeronaves nas quatro empresas brasileiras de transporte aéreo regular (Linha aérea). — Piloto Comercial Senior: a) exercer todas as prerrogativas dos pilotos privados e dos pilotos comerciais, b) atuar como piloto em comando, em serviços de transporte

aéreo comercial, em qualquer avião cujo peso máximo de decolagem certificado seja igual ou inferior a 20.000 kg. c) atuar como co-piloto em serviços de transporte aéreo comercial, em aviões que para sua operação exijam um co-piloto. Segundo a letra b, estes pilotos podem exercer o comando de aviões nas empresas de transporte aéreo regional. Piloto Comercial: a) exercer todas as prerrogativas de piloto privado; b) atuar como piloto em comando em qualquer avião dedicado a vôos que não sejam de transporte comercial; c) atuar como piloto em comando em serviço de transporte aéreo comercial, em qualquer avião cujo peso máximo de decolagem certificado seja inferior ou igual a 5.700 kg.; d) atuar como co-piloto em serviço de transporte aéreo comercial, em aviões em que se exija co-piloto. Este profissional pode exercer o comando em aviões nas empresas de transporte aéreo regional respeitada a limitação de peso máximo de 5.700 kg. Navegador: atuar como responsável pela navegação em aeronave que exija a participação deste profissional. Mecânico de Voo: atuar como operador e controlador de sistemas diversos que, conforme especificação dos manuais técnicos do avião, exijam a participação deste profissional. Rádio Operador: encarregado do serviço de rádio-comunicação. Comissário: atuar como encarregado dos serviços de atendimento (conforto e segurança) aos passageiros, bagagens, cargas, documentos, valores e malas postais.

São esses os titulares de licenças expedidas pelo Ministério da Aeronáutica que exercem funções a bordo dos aviões do transporte aéreo comercial brasileiro. Segundo as disposições (Decreto-Lei 18 — Regulamentação da Profissão do Aeronauta), consideram-se Tripulantes Técnicos o: a) Comandante; b) Primeiro Oficial (que é o co-piloto ou segundo-em-comando nos aviões de grande porte); c) Segundo-Oficial; d) Navegador; e) Mecânico de Voo; f) Rádio-Operador. Os Comissários são Tripulantes de Serviço.

O Comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave, investido dos poderes e com as atribuições estabelecidas na legislação em vigor. Os demais membros da tripulação são seus auxiliares na operação da aeronave e a ele são subordinados disciplinarmente no decurso do voo.

Mas não só de aviões comerciais é composta a nossa Aviação Civil que emprega aeronautas, isto é, profissionais de voo. Outros aviões e helicópteros são operados somente por pilotos, às vezes por um só, tais como os de táxi aéreo, de aerofotogrametria, de aviação agrícola, de instrução de pilotagem. E todos esses profissionais, que constituem uma categoria profissional diferenciada no enquadramento sindical, têm um único sindicato — O Sindicato Nacional dos Aeronautas.

3 — O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

O Sindicato Nacional dos Aeronautas nasceu da Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal, fundada a 26 de janeiro de 1942, que, pela Carta de 9 de dezembro de 1946, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, foi reconhecida como sindicato representativo da categoria profissional aeronauta. Em 31 de março de 1947 o ministro do Trabalho, Indústria e Comércio resolveu estender a sua base territorial a todo o território nacional, passando a denominar-se Sindicato Nacional dos Aeronautas. É esta, desde então, a única entidade que congrega a todos os tripulantes da Aviação Civil Brasileira. Nesta especialíssima condição deve ter ampla visão de todos os problemas, técnicos, econômicos e sociais que interessam aos seus associados.

Interessa, neste estudo, apresentar a sua visão dos grandes problemas que afligem ao mais importante setor da Aviação Civil Brasileira: o Transporte Aéreo Comercial, composto por quatro empresas de âmbito nacional e cinco de âmbito regional.

São reivindicações fundamentais da categoria profissional representada pelo seu Sindicato: a Garantia de Trabalho, a Segurança no Trabalho e a Obtenção de Novos Empregos. E estas três reivindicações devem ser asseguradas principalmente pelas empresas de transporte aéreo comercial, já que constituem o maior e mais importante grupo empregador da Aviação Civil Brasileira.

Vejamos, a seguir, as origens e a evolução das nossas empresas aeroviárias.

4 — A EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Terminada a Primeira Guerra Mundial, os empresários das potências européias, bem como dos Estados Unidos da América, iniciaram a organização de empresas aerotransportadoras utilizando aviões, pilotos, mecânicos e outros especialistas desmobilizados das forças armadas.

Assim, na Alemanha derrotada, nasce em 1919 a **Luftrederei**. Ainda os alemães instalaram-se na Finlândia onde organizam a **Finnair**, na Colômbia fundam a **Scadta**, atual **Avianca**, e na Bolívia o **Aerolloyd Boliviano**. Mais tarde associam-se ao governo soviético na organização da **Derulift** e criam a **Eurasia** na China. Na França foram organizadas várias empresas em 1919, bem como na Grã Bretanha Holanda e Bélgica.

No Brasil, antes da assinatura do armistício, dois cidadãos brasileiros, pelo Decreto 13.244, de 23 de outubro de 1918, obtinham do governo brasileiro permissão para explorar "sem privilégio ou monopólio de espécie alguma, o serviço de viação e transporte por meio de aeroplanos, ligando entre si as principais cidades do Brasil". Outros cidadãos obtiveram permissão idêntica, tendo sido baixados oito decretos em 1919. A própria União Federal se reservava o direito de explorar o transporte aéreo. Pelo decreto 4.436, de 30 de dezembro de 1921, o Poder Executivo ficava autorizado a "estabelecer duas linhas de navegação aérea entre as cidades do Rio de Janeiro e Porto Alegre". Tais linhas seriam operadas com pessoal e material militares. "A linha do litoral seria estabelecida, conservada e dirigida pelo Ministério da Marinha e a do interior pelo da Guerra", apoiadas em serviços de radiotelegrafia e radiotelefonía dirigidos pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, e nos de meteorologia do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Embora as duas linhas se destinassem, precipuamente, aos serviços da Armada e do Exército, poderia o governo permitir, se e quando julgasse conveniente, fossem elas utilizadas para "raids esportivos" e para viagens comerciais e de experiência. Tal projeto governamental não se concretizou, e o 1º centenário da independência política do Brasil foi festejado sem a participação das duas linhas aéreas.

A história do transporte aéreo comercial brasileiro inicia-se concretamente com o Aviso 60/G do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 26 de janeiro de 1927, que outorgou à firma alemã "Condor Syndikat", com sede em Berlim, "autorização especial, por prazo não excedente a um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo, por meio de hidroaviões, entre o Rio de Janeiro e a cidade do Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco e Florianópolis; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre, com escalas em Pelotas, e entre a cidade do Rio Grande e Santa Vitória do Palmar, podendo estender esta linha até Montevideu, caso tenha autorização do governo do Uruguai para esse fim". Por sua inspiração e em defesa de seus interesses, a firma alemã "Condor Syndikat" organizou duas empresas brasileiras: uma para operar em todo o território nacional, outra para operar no extremo sul do país. Assim, pelo decreto 17.832, de 10 de junho de 1927, o governo brasileiro concede permissão para a Sociedade Anônima "empresa de Viação Aérea Rio Grandense" estabelecer o tráfego aéreo no litoral de Santa Catarina e em todo o território do Rio Grande do Sul, podendo estender suas linhas até a cidade de Montevideu, caso o governo da República Oriental do Uruguai o permita". Esta empresa havia sido fundada no dia 7 de maio de 1927 com o capital de 1.000 contos de réis (US\$ 115.000) subscrito por cerca de 500 investidores privados e pela "Condor Syndikat", que participou com o valor do hidroavião Dornier Wal P-BAAA. E pelo decreto 18.075, de 20 de janeiro de 1928, o governo brasileiro concede permissão à sociedade mercantil "Sindicato Condor Limitada" para "estabelecer o tráfego aéreo comercial no território nacional, podendo estender as suas linhas até o Uruguai e a Argentina, caso obtenha para esses fins a autorização desses países". Pela leitura desses três documentos citados e aqui parcialmente transcritos, deve-se concluir que a pioneira da Aviação

Comercial Brasileira foi a empresa alemã "Condor Syndikat". A Condor (hoje **Cruzeiro do Sul**) e a **Varig** eram pequenos ramos da indústria aeronáutica e dos empresários alemães, enorme árvore que estendia seus galhos por três continentes.

Pelo decreto 19.070, de 24 de janeiro de 1929, a **Nyrba** (New York — Rio and Buenos Aires) do **Brasil S.A.**, empresa de inspiração e recursos norte-americanos, obteve permissão para "estabelecer o tráfego aéreo comercial no território nacional, podendo estender suas linhas até o Uruguai e Argentina e as Guianas, caso obtenha para esse fim autorização dos respectivos países". "Pelo decreto 19.417, de 21 de fevereiro de 1930, o governo reconhece a **Nyrba do Brasil S.A.** sob a nova denominação de **Panair do Brasil S.A.**

Em 30 de junho de 1933, pelo decreto 22.878, era concedida permissão à Sociedade Anônima **Aerolloyd Iguassú**, com sede em Curitiba, PR, para estabelecer tráfego aéreo comercial no território nacional. Esta empresa operou precariamente durante dois anos desde São Paulo até Joinville, SC, escalando Curitiba.

A Sociedade Anônima **Viação Aérea São Paulo — Vasp**, pelo decreto 24.070, de 31 de março de 1934, é concedida permissão para estabelecer tráfego aéreo comercial no território nacional. Era a **Vasp** a primeira empresa genuinamente brasileira a ser organizada e a operar efetivamente. A **Vasp** jamais foi dominada por grupos financeiros estrangeiros. Na formação do seu capital contou com a participação majoritária do Estado de São Paulo. Em 1939, autorizada pelo decreto 1.812, a **Vasp** passou a operar as linhas Curitiba, São Paulo e Curitiba — Florianópolis, até então concedidas ao **Aerolloyd Iguassú**.

A Sociedade Anônima **Navegação Aérea Brasileira — Nab**, pelo decreto 7.126, de 5 de março de 1941, é concedida permissão para estabelecer tráfego aéreo no território nacional.

Em 1942 foi organizada a Empresa de Transportes **Aerovias Brasil**, subsidiária da **Taca** (Transportes Aéreos Centro-Americanos) **Airways S.A.**, sediada no Panamá, que obteve permissão para estabelecer tráfego aéreo comercial no território nacional, podendo estender suas linhas aos países estrangeiros, conforme decreto 11.160, de 29 de outubro.

Ao terminar a Segunda Guerra Mundial, operavam regularmente seis empresas aeroviárias brasileiras: **Varig**, **Cruzeiro do Sul (ex-Condor)**, **Panair do Brasil**, **Vasp**, **Nab** e **Aerovias Brasil**.

Após 1945, segundo várias fontes, mais de sessenta empresas aeroviárias foram organizadas no Brasil. Dessas, operaram as seguintes, citadas por ordem alfabética: **Aéro Geral**, **Aeronorte**, **Catarinense-Tac**, **Central Aérea**, **Itaú**, **Linhas Aéreas Paulistas-Lap**, **Lóide Aéreo Nacional**, **Real** — **Redes Estaduais Aéreas Limitada**, **Salvador — Tas**, **Savag** — **Sociedade Anônima Viação Aérea Gaúcha**, **Taba**, **Transcontinental**, **Santos Dumont Viabrás**, constantes do trabalho "Índices de Segurança e de Mortalidade na Aviação Comercial Brasileira" (Período: 1951-1963). Podemos assegurar que operaram também as seguintes empresas: **Arco Iris**, **Linhas Aéreas Brasileiras — Lab**, **Meridional**, **Natal** e **Wright**.

Em 1956 teve início a operação da **Sadia**, hoje **Transbrasil**, originada no setor de transporte aéreo da indústria de alimentos Sadia, a qual ainda pertence.

Em 1957 a **Paraense** iniciou as suas operações no vale do Amazonas, prolongando mais tarde suas linhas para Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro.

De todas as empresas criadas no Brasil desde 1927, restam somente quatro: **Varig**, **Vasp**, **Cruzeiro** e **Transbrasil**. Em junho de 1975 a **Varig** assumiu o controle acionário da **Cruzeiro do Sul**.

As principais razões da organização de tantas empresas no após guerra foram o excedente de material de voo e a desmobilização de pessoal técnico da Força Aérea Brasileira, principalmente pilotos formados para a guerra e desconvidados quando ela terminou. Equipamento de voo, sobressalentes e mão-de-obra baratos exigiam pouco capital. Os investimentos necessários foram obtidos da poupança popular, alguns diretamente, outros por intermédio de estabelecimentos de crédito e de agiotas. Corretores de fundos percorriam o interior do país tomando dinheiro de cidadãos menos avisados e sedentos de lucros fácil. Os resultados foram uma operação aeroviária anárquica, com reflexos danosos na técnica, na disciplina, no comércio, neste acontecendo uma concorrência prejudicial sob todos os aspectos, além dos prejuízos causados aos investidores. Esta fase apresentou um lado positivo que merece menção. As linhas tradicionais, já exploradas pelas empresas existentes em 1945, não apresentavam condições favoráveis de exploração para todas elas, antigas e recém-fundadas.

obrigando muitas delas a procurar novos mercados, a criar novas linhas, principalmente do Norte do Paraná e no Centro-Oeste.

A partir de meados de 1950 iniciou-se um processo de aglutinação com a formação de consórcios operacionais e com a absorção, pelas empresas maiores, de empresas menores mas concessionárias de linhas, então negociáveis. Muitos donos de empresas que estavam em condições financeiras e técnicas precárias ganharam muito vendendo suas concessões, para permitir que a empresa compradora pudesse expandir suas linhas. A **Varig** comprou a **Aéropar** para prolongar suas linhas até Natal e, mais tarde, assumiu o controle acionário do **Consórcio Real-Aerovias-Nacional**, detentor de concessões de inúmeras linhas nacionais de internacionais para os Estados Unidos e Japão. A **Vasp** comprou o **Consórcio Loide Aéreo - Nab**, que lhe permitiu expandir suas linhas no território nacional. Este tipo de negócio não é mais permitido atualmente, conforme disposto no § 6º do artigo 1º do Decreto 72.898, de 9 de outubro de 1973, que regulamenta a concessão ou autorização de serviço de transporte aéreo regular.

A **Panair do Brasil S.A.** foi levada à falência em fevereiro de 1965, sendo suas linhas internacionais entregues na sua totalidade à **Varig**, e as linhas da Amazônia distribuídas entre a **Cruzeiro**, a **Vasp** e a **Paraense**.

Em 1970 ocorreu a falência da **Paraense**. Muitas de suas escalas na Amazônia foram simplesmente abandonadas ou passaram a ser servidas pelo Correio Aéreo Nacional, organização militar.

A partir de 1971 noticiava-se frequentemente a situação da **Vasp**, da **Cruzeiro** e da **Transbrasil**, às voltas com dificuldades financeiras, e rumores de fusões, principalmente da **Transbrasil** com a **Vasp**. Apesar das dificuldades alardeadas, essas empresas obtiveram vultosos créditos e avisos do governo para importação de modernos aviões a jato.

Em 1974 a situação da **Transbrasil**, bem como a da **Cruzeiro**, parecia insustentável, tanto que o governo recomendou a sua fusão. Os interesses dos controladores acionários não coincidiam, resultando na passagem do controle acionário da **Cruzeiro** para mãos da fundação que controla a **Varig** (e vice-versa). A **Vasp**, que desejava assumir o controle da **Cruzeiro** tendo em vista as suas linhas internacionais, foi deslocada pela **Varig**, que pagou pelas ações da **Cruzeiro** importância igual ao valor de suas ações.

Durante o período 1974-1979, a **Vasp** foi pressionada no sentido de se privatizar. O interesse do Estado de São Paulo em manter em suas mãos o controle da empresa e o desinteresse do setor privado da economia nacional derrotaram a política de privatização da **Vasp**. Tudo faz crer que o governo federal inaugurado em março de 1979 concorde com uma **Vasp** estatal. Mesmo porque dificilmente o capital privado nacional, tão carente de recursos para aplicação em empreendimentos muito mais atraentes, queira investir em transporte aéreo, que exige enormes quantias de dinheiro de difícil e problemático retorno.

Teve razão o presidente da **Transbrasil** quando declarou à "Gazeta Mercantil" de 17 de julho de 1978 que nenhuma das empresas brasileiras que atuam na aviação comercial brasileira tem condições para comprar "sequer uma asa de um avião de frota alheia". Entende que, diante disso, qualquer operação de compra teria que ser realizada com recursos de terceiros. "Não há recursos disponíveis no país. É institucional a presença, na operação, de recursos estrangeiros. Só se o Estado financiasse a aquisição. Nesse caso, a **Transbrasil** candidata-se a comprar qualquer uma de suas concorrentes".

Essa situação de instabilidade financeira e econômica preocupa sobremaneira os trabalhadores do transporte aéreo brasileiro, pois a estagnação limita as oportunidades de acesso e a criação de novos empregos. Este Sindicato, em período crítico do transporte aéreo comercial brasileiro, já foi favorável à sua estatização. Hoje, apesar da permanente preocupação com o seu futuro, os aeronautas não têm posição fechada em torno da questão, estando porém abertos à sua discussão, visando a resolvê-la no seu interesse e no interesse dos usuários, vale dizer, no interesse da Nação.

Como já dissemos, a implantação de uma aviação comercial no pós-guerra, ainda que anárquica, propiciou a criação de inúmeras linhas, principalmente ligando remotas localidades aos centros de decisão de suas regiões. Tal proliferação de linhas resultou em grande número de horas voadas exigindo o correspondente número de tripulações.

Com as fusões, os consórcios operacionais, muitas linhas foram abandonadas, em outras freqüências foram suprimidas. A incapacidade operacional de muitas empresas improvisadas obrigou-as a

encerrar suas atividades ou a se agruparem. Como resultado, muitos tripulantes e pessoal de terra viram-se desempregados, pois não podiam ser absorvidos pelas empresas sobreviventes. Neste quadro de desemprego, a questão culminou com o fechamento da **Panair do Brasil**, em 1965, de que resultou o desemprego de 4.083 aeroviários (pessoal de terra) e 935 aeronautas (pessoal de voo), no total de 5.018 profissionais altamente qualificados e de difícil e cara formação. Muito poucos foram aproveitados em outras empresas brasileiras e o grosso do número de pilotos de quadrimotores empregaram-se no exterior, principalmente em Portugal.

5 - O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DAS LINHAS AÉREAS

Para o perfeito conhecimento do processo de desenvolvimento das linhas aéreas concedidas pelo governo às empresas aeroviárias, seria necessário um longo trabalho que seguisse o seu desenvolvimento ano após ano. Na impossibilidade de descrever todo esse processo, devido às limitações deste trabalho, nos limitaremos a mencionar os dados mais significativos, relativos aos anos de 1960 a 1979, além de uma pequena introdução da sua história.

5.1 - Rede Nacional

No início de 1935, contando com cinco empresas em operação, o Brasil contava com inúmeras linhas, servindo cerca de 70 localidades brasileiras. A **Varig** explorava a rede estadual do Rio Grande do Sul, a **Condor** ligava Porto Alegre a Natal pelo litoral, e o Rio de Janeiro, via São Paulo, a Corumbá e Cuiabá, no Estado de Mato Grosso; a **Panair** unia o Rio de Janeiro a Belém pelo litoral, e Belém a Manaus, o **Aerolloyd Iguassu** ligava São Paulo a Florianópolis, escalando em Curitiba e Joinville, a **Vasp** ligava São Paulo a cidades do interior do Estado. A **Condor** e a **Panair** uniam o Rio de Janeiro a São Paulo. Assim, sete anos depois de ter sido inaugurado o tráfego aéreo regular no Brasil, estavam estruturadas as principais linhas aeroviárias.

De 1935 a 1940 algumas alterações ocorreram que merecem destaque: a **Condor** prolongou a sua linha no litoral norte até Parnaíba, Piauí, onde iniciava a linha do interior, escalando em várias localidades dos vales dos rios Parnaíba e Tocantins, atingindo Belém. Na rota do Oeste ligava o Rio de Janeiro a Rio Branco, no então Território do Acre, cruzando os Estados de São Paulo e Mato Grosso. A **Panair** prolongava a sua linha amazônica até Benjamin Constant, iniciava a sua linha mineira e ligava o Rio de Janeiro ao Sul do país. O **Aerolloyd Iguassu** encerrava as suas atividades, passando as suas linhas a ser exploradas pela **Vasp**, que também prolongava a sua linha do interior paulista até Goiás, passando pelo Triângulo Mineiro. A **Nab** ligava o Rio de Janeiro a Fortaleza, pelo vale do São Francisco a partir de Pirapora até Petrolina, e pelo vale do Cariri. No pós-guerra aumentou consideravelmente o número de localidades servidas, cerca de quatrocentas. Vejamos a seguir o panorama da rede aeroviária a partir de 1960, conforme os quadros.

Em 1960, desaparecido grande número de empresas, restavam a **Cruzeiro (Tac e Savag)**, a **Real (Aerovias-Aeronorte-Nacional)**, a **Varig**, o **Lóide Aéreo (Nab)**, a **Vasp**, a **Sadia** (hoje **Transbrasil**), a **Panair** e a **Paraense**, que serviam a 278 localidades. Em 1961 as mesmas empresas reduziam esse número para 242. Em 1962, com as fusões havidas, restavam a **Cruzeiro**, a **Panair**, a **Varig**, a **Vasp**, a **Sadia** e a **Paraense**, e o número de localidades servidas baixava para 215. Em 1963 o número aumentava para 240 e em 1964 para 249. Em 1965 a **Panair** encerra as suas atividades, e as cinco empresas restantes servem a 225 localidades. A partir de então o número de localidades servidas diminui de ano para ano: 1966 = 208, 1967 = 190, 1968 = 179, 1969 = 177, 1970 = 160. Em 1970 a **Paraense** cessa as atividades e o número de localidades reduz-se a 150 em 1971. Em 1972 as quatro empresas sobreviventes servem a 133 localidades, número aumentado para 135 em 1973, e novamente diminuído para 130 em janeiro de 1974. Em 1975 o número de localidades servidas baixa a 94, o mínimo registrado no período considerado (1960-1979). Com a implantação dos serviços aéreos regionais houve as seguintes alterações: 1976 = 106, 1977 = 126, 1978 = 142, 1979 = 128. Quanto ao número de localidades servidas relativamente aos Estados da Federação, o Quadro 1 retrata fielmente todo o processo de retração. Exemplo marcante da retração das linhas do interior é o processo de extinção da Rede de Integração Nacional, retratado no Quadro.

Outro exemplo que merece atenção é a rede amazônica. Desde o início da década de 30 o vale amazônico é servido pela aviação comercial. Constituído pela maior rede hidroviária do mundo, o vale amazônico presta-se admiravelmente ao emprego de hidroaviões, tanto que a **Panair** utilizou-se, desde o seu início até o dia do seu fechamento, de hidroaviões e de anfíbios, tais como o Sikorski 538 B, o Commodore C 16, o Fairchild monomotor e, finalmente, o Catalina.

Enquanto as empresas reduzem a sua participação na exploração das linhas do interior, o governo reconhece a premente necessidade de servir satisfatoriamente as cidades do interior, muitas das quais importantes polos de atração e centros de irradiação das atividades políticas e sócio-econômicas de extensas áreas em desbravamento ou já em franco desenvolvimento. Assim, o governo federal baixou a lei 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, criando, entre outros, o Sistema Aeroviário Nacional. A importância do Sistema Aeroviário Nacional é ressaltada pelo número de aeroportos de que é constituído, precisamente 412, contra os 399 do projeto do Executivo e os 400 da lei 4.592/64. Ora, se o governo federal estabelece em lei que 412 aeroportos devem existir, supõe-se que a maioria deles, se não a totalidade, deve ser operada regularmente, o que deverá ser feito, sem sombra de dúvida, pelas empresas concessionárias do transporte aéreo regular.

No Quadro II, a última coluna contém o número de aeroportos, segundo as unidades da Federação, constantes do Plano Nacional de Viação - Sistema Aeroviário Nacional. No total de 403 localidades constantes do PNV, somente 128 eram servidas pela **Varig**, **Vasp**, **Cruzeiro**, **Transbrasil**, **Taba**, **Nordeste**, **Votec**, **Rio-Sul** e **Tam** no mês de março de 1979. Sendo de 27 o número de capitais, federal, estaduais e territoriais, o número de localidades do interior servidas pelas empresas concessionárias do transporte aéreo comercial regular fica reduzido a 101. Esses números, que dispensam maiores comentários, mostram claramente a necessidade de uma total e urgente reformulação da rede aeroviária doméstica.

Mesmo considerando a inviabilidade econômica da exploração de alguns pontos, tais como os do território de Roraima, que poderão ser servidos pelo Correio Aéreo Nacional na sua política de pioneirismo, deve-se reconhecer a necessidade premente da operação em grande número de aeroportos do PNV, visto que pertence ao amplo e integrado Plano Nacional de Viação, pois assim estabelece a lei 5.917 em seu artigo 2º: "O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar". Mas nada de positivo será obtido se a política aeroportuária preconizada no Sistema Aeroviário Nacional, perfeitamente integrada no Plano Nacional de Viação, não estiver apoiada em uma racional e realista política de transporte aéreo regular.

5.2 - Rede de Integração Nacional - RIN

Com a concentração do potencial de transporte nas linhas tronco nacionais e nas linhas internacionais, com a diminuição do tráfego nas linhas regionais, a etapa média percorrida pelos passageiros aumentou, donde o aumento significativo do número de passageiros - quilômetros utilizados sobre o número de passageiros embarcados.

As linhas do interior, secundárias, foram rotuladas de Rede de Integração Nacional - RIN - a partir de 1965, sendo desativadas em 1972. A RIN era operada pelas empresas concessionárias com equipamento DC-3, YS-11, Avro 748 e Catalina. Por este meio as empresas eram obrigadas a servir as populações de certas linhas previamente estabelecidas, sendo por estes serviços subsidiadas pelo governo federal. Mas a execução de tais serviços não mais interessava às empresas concessionárias, que foram paulatinamente reduzindo as operações. No ano de 1965 foram voadas pela RIN 64.684 horas, tendo sido transportados 566.693 passageiros. No ano de 1972 foram registradas somente 4.349 horas de voo e o número de passageiros embarcados estava reduzido a 11.865.

5.3 - Empresas de Transportes Aéreo Regional

Com a cessação das atividades da RIN inúmeras localidades ficaram privadas de transporte aéreo regular. Urgia corrigir a

situação. O Estado de São Paulo, que em 1960 contava com 19 localidades servidas pelo transporte aéreo regular, em 1972 contava com somente 5. Foi quando o governador do Estado determinou que a **Vasp**, por ele controlada, reativasse algumas linhas para o interior do Estado. A **Vasp** estava materialmente despreparada para cumprir essa tarefa, principalmente por falta de aviões adequados. Foi providenciada a compra de aviões "Swearingen Metropolitan", biturboélice de 20 assentos, de fabricação norte-americana.

O anuário "Transporte Aéreo Comercial Brasileiro - DAC - 1972" registra a presença desse avião no Brasil, quando realizou vôos de avaliação para a **Vasp**. Quando a sua compra estava para ser concretizada, faltando só o aval do Banco do Estado de São Paulo, o governo federal recusou a autorização para a sua importação, por ter-se lembrado que o "Bandeirante" podia ser empregado nesse trabalho. Por isso a **Vasp** reiniciou algumas linhas para o interior empregando o avião de construção nacional. A seguir a **Transbrasil** passou a operar o "Bandeirante" nas suas linhas do interior do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Já em 1973 o "Bandeirante" voava 487 horas na **Vasp** e 3.269 na **Transbrasil**; em 1974, 12.589 na **Vasp** e 10.843 na **Transbrasil**; em 1975, 17.118 na **Vasp** e 10.870 na **Transbrasil**; em 1976, 7.655 na **Vasp** e 4.908 na **Transbrasil**.

Note-se que o número de horas voadas com o "Bandeirante" por ambas as empresas apresentou sensível redução no ano de 1976. As duas empresas se desinteressaram pela exploração dessas linhas por duas razões principais: 1ª o avião não era rentável, 2ª não cabia a elas explorá-las, pois estavam organizadas para operar linhas de maior percurso e de maior densidade de tráfego.

Foi então que o governo federal tomou providências para que fossem organizadas empresas regionais, todas empregando o avião brasileiro. A **Vasp** foi substituída pela **Tam** nas linhas de São Paulo e do Sul de Mato Grosso, a **Rio-Sul**, associada à **Varig**, incumbiu-se da exploração das linhas do sul do país anteriormente operadas pela **Transbrasil** e pela **Varig**, a **Transbrasil** associou-se à **Nordeste**, a quem entregou as linhas do leste mineiro e do interior da Bahia, a **Votec**, que já existia como empresa de táxi aéreo e operadora de helicópteros, passou a explorar as linhas do Centro-Oeste anteriormente exploradas pela **Vasp**, pela **Cruzeiro** e pela **Varig**, e em Belém foi organizada a **Taba**, que passou a operar no vale amazônico e norte matogrossense, escalando em localidades anteriormente servidas pela **Cruzeiro**, que as herdara da **Panair**, e pela **Paraense**, esta falida em 1970. Mas nem todas as localidades anteriormente servidas pelo transporte aéreo comercial regular voltaram a ser escaladas pelos aviões comerciais; muitas estão sendo servidas pelo Correio Aéreo Nacional, organização militar.

6 - ANÁLISE DOS DADOS OPERACIONAIS

Da análise dos dados operacionais no período 1959 a 1977, notamos que as empresas concessionárias do transporte aéreo comercial brasileiro reduziram o número de horas voadas, no tráfego total, mas aumentaram significativamente o número voado no tráfego internacional. O ano que registrou maior número de horas voadas em toda a história do aerotransporte comercial brasileiro foi o de 1957, quando foram voadas 498.643 horas (este ano não foi considerado no quadro comparativo que registra os dados a partir de 1959). No tráfego doméstico as horas voadas em 1959 atingiram a 370.152 e em 1977 estavam reduzidas a 172.844. No tráfego internacional foram voadas 46.724 horas em 1959, mas em 1977 atingiam a 85.375.

Neste aspecto a aviação comercial brasileira não seguiu os passos do transporte aéreo regular mundial, pois se tivesse acompanhado o índice da OACI - Organização da Aviação Civil Internacional, teria voado em 1974 cerca de 555.696 horas e não somente as 274.609 que na realidade voou. Pode-se alegar que a redução foi devida à maior produção horária dos modernos aviões a jato de maior velocidade e maior capacidade de passageiros e carga (toneladas pagas). Esta alegação não procede pois o fenômeno atingiu as empresas de todo o mundo e não só as do Brasil.

Pela redução das horas voadas vê-se como ficou reduzido o trabalho realizado pelos tripulantes. A redução das horas voadas no tráfego doméstico e o seu aumento no tráfego internacional refletiu-se naturalmente na quilometragem voada. Tendo voado, no tráfego doméstico, em 1959, 107.318.773 quilômetros, em 1977 o número era praticamente o mesmo, 11.924.934. Mas o tráfego internacional aumentou significativamente a quilome-

tragem voada, de 18.821.575 quilômetros em 1959 para 65.527.783 em 1977. E também, no tráfego total, não progrediu como a aviação mundial, pois se isto tivesse acontecido, teríamos voado 320.756.659 quilômetros e não somente 179.452.717.

Diferença se apresenta no referente aos Assentos-Quilômetros Utilizados, assim expressa: o tráfego doméstico registrou 2.042.438.274 assentos-quilômetros utilizados em 1959, e 6.590.817.000 em 1977, cerca de 3,2 vezes mais. O tráfego internacional aumentou de 543.586.347 registrados em 1959 para 5.211.614.000 obtidos em 1977, ou cerca de 5,6 vezes mais. Em Toneladas-Quilômetros Utilizadas o fenômeno se repete, obviamente. O tráfego doméstico registrou 239.201.771 em 1959 e 686.041.257 em 1977, cerca de 2,8 vezes mais. Mas o aumento no tráfego internacional foi muito maior, cerca de 15 vezes pois foram registradas 62.786.758 em 1959 e 944.804.543 em 1977.

Vejam agora a questão dos Passageiros Transportados pela aviação comercial brasileira. Em 1965 foram transportados no tráfego doméstico 2.230.027 passageiros e 7.845.831 em 1977, cerca de 3,5 vezes mais. No tráfego internacional foram transportados 309.269 passageiros em 1965 e 1.360.920 em 1977, aproximadamente 4,4 vezes mais. Comparado com o progresso da aviação comercial mundial, a aviação brasileira deveria ter transportado em 1977 23.685.919 passageiros e não somente os 9.206.751 que transportou.

Essa distorção do transporte aéreo brasileiro apresenta ainda outro fato mais grave, qual seja o de que os passageiros das linhas domésticas "subsidiárias" os passageiros das linhas internacionais. Em 1977 a Varig, a grande operadora brasileira das linhas internacionais, transportou 2.550.436 passageiros (1.899.969.000 assentos-quilômetros utilizados) no tráfego doméstico e 929.867 passageiros (4.693.927.000 assentos-quilômetros utilizados), tendo um lucro de Cr\$ 338,2 milhões (105%) produzido pelo tráfego doméstico e o prejuízo de Cr\$ 16,6 milhões (-5%) originado no tráfego internacional. Hoje (2 de maio de 1979) o "Jornal do Brasil" informa que "no ano passado, a Varig teve um faturamento de 408 milhões de dólares, nas rotas internacionais. Esta poupança de divisas representa um aumento superior a 17%, em relação a 1977". Acontece que faturamento não representa poupança. Precisamos saber o saldo da operação internacional, cujas despesas são pagas, na maior parte, em dólares.

Além do "subsídio" proporcionado pelos passageiros domésticos aos internacionais, os passageiros das linhas tronco nacionais "subsidiárias" também os serviços das empresas regionais, neste caso perfeitamente justificável.

7 - O TRABALHO

Neste quadro desalentador, para os trabalhadores não pode haver perspectiva otimista. O número de aeroviários, que em 1964 era de 21.682, em 1977 atingia a tão somente 24.473. Os aeronautas, pessoal de voo, foi ainda pior aquinhado com o aumento, pois de 3.192 existentes em 1964, o número aumentou para 3.693, ou seja, 501 em 13 anos. Note-se que o número de tripulantes técnicos sofreu sensível redução, pois a proporção de comissários aumentou devido ao maior número destes profissionais empregados nos aviões de grande porte.

Já vimos que o número de horas voadas reduziu-se drasticamente. Mas no período considerado aumentaram as horas de voo nos outros setores, conforme o Quadro 3. Mas, mesmo assim, mal foi ultrapassada em 1977 a marca registrada em 1959 (449.439 horas em 1977 de toda a aviação civil profissional e 416.876 horas voadas em 1959 somente pela aviação comercial, isto sem contar que em 1957 foram voadas 498.643 horas na aviação comercial). Cumpre ressaltar que a hora de voo representa o trabalho do tripulante da aviação civil brasileira.

8 - O TRAFEGO INTERNACIONAL - O TURISMO NACIONAL - A INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Vimos que em 1977 o tráfego doméstico da Varig proporcionou o lucro de Cr\$ 338,2 milhões e o tráfego internacional deu à empresa gaúcha um prejuízo de Cr\$ 16,6 milhões. Este fato recente nos leva a outra questão: qual a receita em dólares gerada pelo tráfego internacional e qual a sua despesa, também em dólares? É muito provável que não haja saldo, mas somente déficit, já que as receitas geradas no Brasil são em cruzeiros e quase todas as despesas são pagas em dólares.

A orientação das grandes agências promotoras de viagens é no sentido de

carrear passageiros brasileiros para a indústria turística européia e norte-americana. Elas concentram suas atividades no Brasil rico, no quadrilátero Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte-Vitória. Os grandes mercados compradores de turismo para o exterior são o Rio de Janeiro e São Paulo. O turismo nacional explora o mesmo veio, pois é ele que sustenta as correntes turísticas orientadas para o Nordeste (Salvador, Recife, João Pessoa, Natal e Fortaleza), Norte (Belém e principalmente Manaus devido à Zona Franca) e Sul, principalmente Foz do Iguaçu, cuja maior atração turística é o cassino paraguaio.

Esquecem-se os responsáveis pelo turismo nacional a grande atração que exercem as duas maiores cidades brasileiras sobre grande parte da população do interior, se não à sua totalidade. Para o brasileiro do interior, a cidade do Rio de Janeiro representa o mesmo que Paris representa para o carioca e a cidade de São Paulo representa o que Nova York representa para os paulistas e Disneyworld representa para as crianças classe média brasileira. Mas a indústria hoteleira paulista, carioca e, mais recentemente, a de Salvador foi concebida tendo em vista o turista estrangeiro. É mais fácil para os cariocas e paulistas excursionar à Europa ou aos Estados Unidos, apesar do depósito de Cr\$ 22 mil, que o turista nacional, classe média, de Pelotas, Uruguaiana, Cuiabá, São Luís, Fortaleza, Belém excursionar ao Rio de Janeiro ou a São Paulo.

Nesta altura constatamos o completo desentrosamento entre o transporte aéreo e o terrestre, este representado, principalmente, pelo transporte rodoviário. As modalidades do transporte não constituem um sistema. São setores estanques que competem acirradamente sem a mínima vontade de cooperação, de reciprocidade. Urge, portanto, planejar o turismo nacional tendo em vista este importante aspecto da questão.

Mas aqui aparece um grande empecilho à formulação de uma justa e correta política de turismo nacional com a participação indispensável do transporte aéreo: o preço muito elevado da passagem aérea comparado com os dos transportes terrestres. A relação dos preços das passagens aéreas e terrestres (ônibus) é muito alta, cerca de 5:1. Nos Estados Unidos da América é em média 1,5:1. Uma das causas desse alto preço das passagens aéreas do serviço doméstico é o seu requintado serviço de bordo, de padrão das linhas internacionais, que se destina a uma clientela privilegiada. Outras causas existem, tais como o "subsídio" que os serviços domésticos proporcionam aos serviços internacionais e regionais, este justificável na atual conjuntura e suportável pelos atuais clientes das linhas domésticas nacionais.

9 - O TAXI AÉREO

Na linha auxiliar do Transporte Aéreo Regular, composto por quatro empresas de âmbito nacional e cinco regionais, o sistema brasileiro de transporte público conta com o serviço de Táxi Aéreo, operado por 110 empresas, distribuídas em 6 áreas, contando com 229 aviões monomotores, 169 bimotores convencionais, 1 bimotor turbo-hélice, 11 a jato, 16 helicópteros monomotores convencionais, 20 monomotores e 9 bimotores a turbina, no total de 445 aeronaves. É maior a concentração de empresas e de aeronaves nos estados de maior concentração de riqueza (Sudeste e Sul), ou seja de maior importância política e social. (Dados do ano de 1977).

10 - OS SERVIÇOS AÉREOS ESPECIALIZADOS

Além do Transporte Aéreo, conta a aviação brasileira com os Serviços Aéreos Especializados, neles compreendidos cinco tipos de atividades que empregam tripulantes profissionais: 1. Proteção à Lavoura, composto por 75 empresas que voaram 37.895 horas; 2. Aerofotogrametria, com 11 empresas que voaram 17.347 horas; 3. Propaganda Aérea com 3 empresas que voaram 471 horas; 4. Transporte de Enfermos e Assistência Médica e Hospitalar, 1 empresa que voou 451 horas; 5. Serviços Especializados de Apoio - Helicópteros, 1 empresa que voou 358 horas. Estes setores reunidos voaram 56.489 horas, compondo em parte a estagnação das horas voadas pelo Transporte Aéreo. (Dados do ano de 1977).

Outros setores de atividades aéreas, desprezíveis neste trabalho, são compostos por aviões e helicópteros empregados por órgãos públicos, pela Indústria e pelo Comércio, pela instrução de pilotagem elementar e em vôos de recreio.

11 - A SEGURANÇA DE VÔO

Uma das maiores preocupações deste Sindicato é a Segurança de Vôo, pro-

cupação não só nossa como também das autoridades responsáveis pelo seu aprimoramento, dos operadores, do público e, finalmente, das empresas de seguro. Há alguns anos a Segurança de Vôo no Transporte Aéreo Brasileiro estava muito mal situada face à Segurança de Vôo Mundial. Atualmente a situação está bem melhor, mas continua a merecer todo cuidado, pois há ainda muito a melhorar. Segundo estudo recentemente publicado ("National Records compared - Flight International, 20 jan, 1979), entre 29 de maio de 1973 e 31 de janeiro de 1978 ocorreram no transporte aéreo comercial brasileiro 9 acidentes com 189 vítimas fatais. Nesse estudo a posição do Brasil não é lisonjeira, pois a sua Segurança de Vôo está situada abaixo da média obtida entre os dezoito países estudados. Devemos nos esforçar para chegar à situação da Austrália que apresenta o mais seguro transporte aéreo. Mas se a Segurança de Vôo no transporte aéreo comercial brasileiro apresenta progresso, lamentavelmente não se pode dizer o mesmo dos demais setores, principalmente na aviação agrícola e no transporte aéreo privado, onde se sucedem acidentes que uma aviação moderna e responsável não pode tolerar.

12 - PERSPECTIVAS FUTURAS DO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

Chegou o momento de abordar um aspecto de capital importância, as perspectivas futuras do Transporte Aéreo Brasileiro. Estamos na era dos grandes avanços tecnológicos que culminaram no aproveitamento da energia nuclear para fins pacíficos e nos vôos cósmicos. Dentre as várias modalidades de transporte, sem sombra de dúvida o transporte aéreo é o mais afetado pelas novas conquistas científicas, que estão presentes na construção das fuselagens (aerodinâmica e metalurgia), nos motores, nos sistemas de navegação. É com toda uma sofisticação e caríssima tecnologia que os governos e operadores aeroviários têm de conviver agora e no futuro próximo, de hoje até o ano 2000. A atividade da indústria do transporte aéreo exige vultoso capital, raro de ser obtido, para este empreendimento, até mesmo nos países mais desenvolvidos.

Esta questão fundamental aliada a outros fatores tem levado a concentração de recursos financeiros e técnicos, imprescindível para tornar viável o empreendimento. No Brasil as consequências dessa exigência estão presentes nas fusões, nos consórcios, na absorção de empresas, como a ocorrida quando a Varig assumiu o controle acionário da Cruzeiro, estabelecendo uma unidade operacional quase total.

Na Europa, na pujante Europa dos nossos dias, há já bastante tempo existe a mais estrita cooperação entre as empresas aéreas de países diversos. As principais nações européias possuem uma característica comum, a de possuírem, cada uma,

somente uma empresa de bandeira, geralmente de propriedade ou com participação do Estado. Além dessa concentração de recursos, as principais empresas européias reuniram suas manutenções e padronizaram suas frotas. Assim, a SAS (países escandinavos), a Swissair (Suíça), a KLM (Países Baixos) e a UTA (França), esta dedicada à ligação da França com as antigas colônias francesas no Extremo Oriente, principalmente na Polinésia, organizaram a KSSU. Por sua vez a Air France (França), Alitalia (Itália) e Sabena (Bélgica) reuniram-se na ATLAS, que se expandiu com a ulterior participação da Ibéria (Espanha).

As empresas de cada grupo empregam os mesmos aviões, marcas e modelos, perfeitamente padronizados e realizam a sua manutenção por meio de uma racional divisão do trabalho, do que resulta grande economia de tempo e dinheiro. Desnecessário seria ressaltar as vantagens desse sistema. Esta seria uma medida a ser adotada no Brasil pelas quatro empresas operadoras, das linhas nacionais e pelas cinco de linhas regionais. Essa concentração de recursos será cada vez mais necessária na aviação do futuro próximo, dada a cada vez maior sofisticação dos aviões e o seu conseqüente aumento de custo unitário.

Para ter-se a idéia da vultosa soma de moedas fortes exigida pela atual aviação de transporte comercial vejamos um caso recente: acaba de ser aprovada pelo ministro da Aeronáutica a compra de 10 grandes aviões de transporte pelo grupo Varig-Cruzeiro. A Varig receberá 6 Douglas DC-10-30 que lhe custarão 270.657 mil dólares (6.414 milhões de cruzeiros), e a Cruzeiro 4 Airbus A-300-B4 pelo preço de 178.258 mil dólares (4.224 milhões de cruzeiros). Assim o Brasil acaba de comprar 10 aviões no montante de 448.915 mil dólares (10.638 milhões de cruzeiros), quantia fabulosa para o nosso país, mas insignificante face aos investimentos na aviação européia, sem contar com a norte-americana. Lembremos que a Lufthansa acaba de encomendar 25 Airbus. A concentração de recursos leva fatalmente ao monopólio do transporte aéreo, seja na forma de empresa única, seja na de consórcio de empresas ou de agrupamento de recursos. Esta questão deve ser levada em consideração quando se deseja planejar o sistema integrado do transporte brasileiro.

13 - O PROBLEMA ENERGETICO E O TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Mas a questão acima abordada é só uma de um quadro que se tornou ainda mais complexo com a chamada crise do petróleo. Os sucessivos aumentos de preço do petróleo serão certamente pulverizados entre toda a população com o aumento dos preços dos serviços e utilidades. Mas em aviação o problema se apresenta mais grave. Prevista a exaustão das reservas de óleo, os técnicos já estudam aviões e motores que usem outros combustíveis, já que a energia elétrica gerada em terra não

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO

REDE AÉREA NACIONAL NÚMERO DE LOCALIDADES SERVIDAS PELAS EMPRESAS

Empresa	Quadro I																			
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
1 SC	94	71	66	72	74	70	90	76	65	66	48	48	38	42	40	23	24	24	24	23
2 QD	29	35	23	53	52	39	32	29	28	27	25	28	28	29	30	21	20	20	19	
3 RG	220	178	116	121	123	116	111	94	90	82	80	72	64	63	61	39	29	29	24	27
4 VP	79	87	83	74	78	62	60	62	70	68	63	60	67	67	63	29	28	29	29	33
5 PB	56	57	59	59	59	58														
6 PP	7	10	11	15	15	15	16	20	25	26	23	26								

1 - SC - Cruzeiro = Cruzeiro + TAC + SAVAG • 1 - SC - Cruzeiro = Cruzeiro + Linhas Amazônicas da Panair (1966) • 2 - QD - Transbrasil = Transbrasil + TAS • 3 - RG - VARIG = VARIG + Consórcio REAL + Aeronorte • 4 - VP - VASP = VASP + Loidj + NAB • 5 - PB - Panair do Brasil • 6 - PP - Paraense

1 TA Taba 20 29 25
2 NE Nordeste 14 14 26 21
3 VD Votec 27 39 33 32
4 TM Tam 17 21 18 18
5 SL Rio-Sul 22 19 29 29

TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO REDE AÉREA NACIONAL NÚMERO DE LOCALIDADES SERVIDAS

Unidades da Federação	Quadro II																					
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	PNV
01 Acre, AC	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	5	5	5	2	3	3	4	4	10		
02 Amazonas, AM	31	31	28	31	32	35	26	27	26	24	13	12	11	11	11	2	2	7	14	10	34	
03 Pará, PA	13	10	13	12	11	12	11	13	12	12	12	9	11	11	10	6	6	9	7	33		
04 Maranhão, MA	13	9	9	8	9	8	15	15	12	12	11	7	7	7	9	14	13	8	21			
05 Piauí, PI	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	11			
06 Ceará, CE	6	5	6	6	6	6	6	7	5	5	4	4	4	4	2	2	2	3	1	8		
07 Rio Grande do Norte, RN	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	5	
08 Paraíba, PB	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4		
09 Pernambuco, PE	6	4	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	8		
10 Alagoas, AL	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	3		
11 Sergipe, SE	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
12 Bahia, BA	18	19	18	21	22	18	17	16	12	11	12	12	11	11	11	3	5	8	9	14	28	
13 Espírito Santo, ES	3	2	1	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	
14 Rio de Janeiro, RJ	2	1	1	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	6	
15 Guanabara, RJ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
16 Minas Gerais, MG	35	25	18	19	18	13	12	12	8	10	10	9	8	8	7	7	9	10	13	11	33	
17 Goiás, GO	29	19	19	25	27	22	20	23	23	21	19	17	16	13	7	9	8	8	8	39		
18 Mato Grosso, MT	16	13	13	16	16	14	11	12	12	12	12	9	11	11	8	8	11	8	8	26		
19 São Paulo, SP	19	17	12	14	15	7	7	5	7	6	5	5	5	5	8	10	13	13	11	26		
20 Paraná, PR	22	22	19	22	22	21	16	10	8	8	8	7	7	5	4	4	4	7	7	21		
21 Santa Catarina, SC	12	14	11	11	11	11	8	8	7	7	6	6	6	6	6	6	6	7	7	15		
22 Rio Grande do Sul, RS	23	24	19	16	18	18	14	14	14	13	13	9	9	8	10	12	11	12	12	29		
a Distrito Federal, DF	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
b Amapá, AP	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1	2	3	3	4		
c Roraima, RR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	12		
d Rondônia, RO	3	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	2	3	3	3	9		
e Fernando de Noronha																						
SOMA	278	242	215	240	249	225	208	190	179	177	160	150	133	135	130	94	106	126	142	128	403	

Fonte: Guia Aeronáutico

pode ser usada pelos aviões em voo e a energia nuclear transformada em energia elétrica a bordo dos aviões é de previsão remotíssima. Voltam-se os técnicos para o emprego de hidrogênio líquido, que deverá alterar profundamente a tecnologia atualmente empregada na construção de asas, fuselagens, sistemas e motores. Este salto espetacular atingirá sem nenhuma dúvida a nossa aviação. Já é hora de pensar nos problemas que advirão.

14 — A INDÚSTRIA AERONÁUTICA BRASILEIRA

Chegamos agora à indústria aeronáutica brasileira. A categoria profissional que integra esta entidade, durante muitos anos propugnou pela implantação de uma indústria aeronáutica genuinamente nacional. Tal posição foi publicamente assumida em várias oportunidades, culminando no III Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, realizado no Recife do dia 4 a 7 de setembro de 1963, quando foi aprovada por unanimidade tese recomendando o desenvolvimento da indústria aeronáutica a partir da infra-estrutura então existente e indicando tipos de aviões a serem construídos, principalmente "...um avião multimotor STOL (Short Take Off and Landing), permitindo pousos e decolagens curtos, com capacidade para um mínimo de vinte passageiros e velocidade de cruzeiro acima de 300 km/h, com o objetivo de ligar, aos centros maiores, também as localidades de difícil topografia, que não dispõem de áreas suficientes para a construção de campos, dentro das especificações da OACI, para os aviões convencionais atualmente em uso".

Já então existia indústria aeronáutica no Brasil, pois o primeiro empreendimento empresarial remontava à década de 30, quando se tentou implantar em Lagoa Santa, MG, uma fábrica de aviões com apoio francês. Nessa fábrica foram construídos, mais tarde, centenas de aviões "Paulistinha" pelo grupo Pignatari, e montados pelo Ministério da Aeronáutica aviões militares T-6 e PT-19. A Fábrica do Galeão, do Ministério da Marinha, fabricou o monomotor de treinamento Focke-Wulf "Stieglitz" e o bimotor Focke-Wulf "Weihe" de tecnologia alemã. O governo federal organizou a Fábrica Nacional de Motores destinada a fabricar motores "Wright" empregando técnica norte-americana.

Um empreendimento bem sucedido foi a fábrica de aviões Neiva, ainda hoje em atividade na cidade paulista de Botucatu. Atualmente estão em atividade a Embraer, estatal, a Neiva e a Aerotec, construindo atualmente centenas de aviões, desde o monomotor de treinamento primário T-23

"Uirapuru", construído pela Aerotec, passando pelo monomotor de treinamento básico T-25 "Universal", da Neiva, culminando com o biturboélice de múltiplo emprego EMB-110 "Bandeirante" e suas variantes, da Embraer, que também monta sob licença da Aeromacchi italiana o EMB-326GB "Xavante", empregado pela Força Aérea Brasileira. Ainda outros aviões a Embraer constrói, como bimotores e monomotores da linha Piper norte-americana, e o projeto nacional EMB-201 "Ipanema", avião agrícola.

A indústria aeronáutica nacional conta simpatia e o estímulo dos trabalhadores da aviação, que nela vêem a concretização de um de seus velhos sonhos. A par desta manifestação sentimental, os trabalhadores reconhecem o papel progressista desempenhado pelas fábricas de aviões brasileiras, no incremento da indústria de peças e muitos outros componentes e na criação de mão-de-obra altamente especializada, valorizando o trabalhador brasileiro.

O "Bandeirante" está sendo largamente empregado pelas empresas de transporte regional. Conhecemos algumas críticas feitas ao emprego deste nosso avião no transporte comercial de passageiros e à sua operação em campos de pavimentação rudimentar, assuntos que aqui não abordamos por se tratar de técnica operacional alheia sur discussão ao escopo deste trabalho. Mas aproveitamos a ocasião para deixar aqui uma sugestão à Embraer. Lembremos que existem três Brasis, segundo os geógrafos. Certamente existem outros mais, do ponto de vista de operação aeronáutica, tanto civil como militar. Reconhecemos as qualidades do "Bandeirante" como transporte civil em regiões de boa infra-estrutura aeroportuária, mas a ele são feitas restrições na sua operação em pistas de pavimentação precária, por ser avião asa baixa, por isto sujeito a danos nos motores e hélices, causados pela ingestão de detritos, por aqueles e danificações causadas por pequenas pedras, nestas. O ideal, para operação em pistas revestidas com cascalho ou sem revestimento é o avião asa alta. Esperamos que o avião STOL asa alta seja ideal para essa operação. Esperamos que avião com essas características fundamentais já esteja sendo cogitado pelos dirigentes da Embraer.

15 — O ENSINO DO PROFISSIONAL DE VOO

Deixamos para o final deste documento a importante questão da formação do homem que voa. O ensino regular dos profissionais praticamente inexistente no Brasil, em termos de aviação moderna, atual e futura. Os aviões alemães e norte-

americanos que deram início ao transporte aéreo comercial brasileiro vieram acompanhados pelos técnicos necessários à sua operação. Sua presença fez-se sentir até a eclosão da Segunda Guerra Mundial. Até o final da década de 30 existiam no Brasil somente cursos de formação de pilotos e mecânicos de aviação militar, do Exército e da Marinha de Guerra. Na falta de profissionais civis, as empresas passaram a recrutar os seus pilotos na Aviação Militar e na Aviação Naval. Inúmeros sargentos-pilotos, formados no Curso de Sargento-Aviador da Escola de Aviação Militar, e oficiais da Reserva Naval Aérea constituíram a maioria dos pilotos, comandantes e copilotos da então Condor e da Panair na primeira fase (1930-1945) da aviação comercial brasileira. Nesse período duas únicas escolas de aviação civil formaram, ainda que irregularmente, pilotos na época aproveitados pelas empresas: o Aero Clube de São Paulo e a Escola Hugo Cantergiani, esta no Rio de Janeiro.

Em 1938, porém, foram tomadas medidas governamentais no sentido de preparar pilotos civis pelos aeroclubes. Com a organização do curso de pilotagem no Aero Clube do Brasil, a instituição de bolsas de estudos, criação de curso de monitores, disseminação de aeroclubes pelo interior do país, foi dado início à formação regular de pilotos civis. No período da Segunda Guerra Mundial foram treinadas centenas de jovens nos Cursos de Preparação da Reserva da Aeronáutica. Finda a guerra a quase totalidade desses jovens foi desmobilizada, quase todos aproveitados nas empresas tradicionais e nas que a partir de então foram sendo organizadas. A sua adaptação à operação de aviões comerciais era feita pelas próprias empresas, principalmente a Cruzeiro, a Panair e a Vasp.

Em 1956 o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato Nacional dos Aeroviários, que congrega o pessoal de terra das empresas aeroaviárias, organizaram a Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil — EAPAC, destinada ao ensino teórico das matérias exigidas nos exames oficiais. Os seus fundadores e mantenedores tinham em mente transformar a EAPAC numa escola de formação de profissionais de transportes aéreos, de voo e de terra, na teoria e na prática, a sua sonhada Universidade do Ar, sonho ainda hoje não concretizado. A EAPAC, em mais de vinte anos de funcionamento, preparou milhares de candidatos aos exames periodicamente prestados no Departamento de Aviação Civil — DAC. Com recursos oficiais e dos sindicatos continua a preparar teoricamente os principiantes e a aperfeiçoar os já profissionais. Instalada no Rio de Janeiro, é ela a única entidade que se dedica eficien-

temente ao preparo e aperfeiçoamento de profissionais de voo e de terra da aviação civil de todo o país. Há cerca de quatro anos o governo federal resolveu transformar a EAPAC em Escola Nacional de Aviação Civil — ENAC, projeto ainda não concretizado.

O treinamento do pessoal de voo visando ao seu aperfeiçoamento exigido pelo avanço operacional, decorrente do progresso tecnológico, é ministrado pelas próprias empresas. Tal dispensação de recursos torna onerosa a instrução e o treinamento das tripulações, encarecendo os custos operacionais e, em consequência, as tarifas aéreas.

Urge organizar a Escola Nacional de Aviação Civil, único meio capaz de preparar as tripulações do futuro. Está definitivamente encerrada a era do piloto "pé-e-mão", do piloto instintivo, hábil manobrador de avião no ar, do qual não era exigido muito preparo intelectual. Estamos hoje em plena era do piloto-engenheiro. Realmente, o moderno piloto é um engenheiro montado em possantes turbinas e envolvido por complicadíssimos sistemas. O que o atual piloto brasileiro ainda não é. Só nos resta a esperança.

16 — TRABALHO — PREOCUPAÇÃO MAXIMA DA CATEGORIA PROFISSIONAL

De todo o complexo quadro descrito neste trabalho, destacamos aquilo que se refere ao nosso trabalho. Como vimos, grande foi a retração do transporte aéreo regular, o grande empregador da aviação civil brasileira, com a conseqüente redução das horas voadas, vale dizer — menos trabalho para os profissionais de voo. É muito pequena a possibilidade de emprego de grande número de candidatos, cujas propostas formam pilhas nas mesas dos diretores de operações das empresas. E o preparo profissional deficiente de grande número deles não lhes dá a mínima esperança de se profissionalizar.

17 — CONCLUSÃO

Concluimos fazendo uma profissão de fé nos destinos do Transporte Aéreo Comercial Brasileiro e lançando um fervoroso apelo às autoridades aeronáuticas, aos legisladores, aos técnicos, enfim, a todos os brasileiros de boa vontade para que seja realidade, em futuro próximo, a integração dos sistemas nacionais de transportes, no qual a Aviação Comercial ocupe o seu justo lugar.

Esta entidade não tem força de execução nem de coerção, mas não lhe falta capacidade para participar elevadamente na discussão de tão importante problema nacional.

No número 139 de "A Bússola" tive a oportunidade de mostrar as vantagens que Divinópolis oferece para a instalação da ENAC; contudo, desejo acrescentar mais alguma coisa.

A localização de qualquer escola, de um modo geral, deve merecer a maior atenção dos responsáveis pela sua criação, principalmente tratando-se de um estabelecimento de ensino superior como o que idealizamos — A Escola Nacional de Aviação Civil!

A razão principal que levou as autoridades a mudar a Escola de Aeronáutica para Pirassununga foi a de que, dos três requisitos indispensáveis e essenciais para o perfeito funcionamento do ensino de uma escola de aviação: a segurança, a eficiência e o rendimento, somente a eficiência pôde ser plenamente satisfeita nos Afonsos.

A segurança e o rendimento, fatores igualmente imprescindíveis numa escola de tal natureza e importância, embora de há muito já se fizessem sentir deficientes, só com o extraordinário desenvolvimento da escola, na década de 40, vieram a se agravar de forma sensível no Campo dos Afonsos. Os dois requisitos capitais para o bom funcionamento da instrução de voo, precaríssimos nos Afonsos, dependiam:

1º) da região geográfica e topográfica;

2º) das dimensões do aeródromo;

Localização da ENAC

Adalberto U. F. Dorneles

3º) das condições meteorológicas e climáticas, locais e regionais.

Épocas houve em que os Comandantes bem avisados suprimiram os trabalhos e o expediente do segundo tempo (o das 12 às 16 horas). O calor abrasador só permitia o trabalho útil pela manhã (das 5 às 12 horas).

Quanto a Divinópolis, o local proporciona condições ideais para a implantação de um projeto de vulto como o que está sendo elaborado, com previsão de área de expansão, quando a ampliação da escola assim o exigir.

— O aeródromo está situado a 3 Km da área urbana, junto aos meios de transporte de massa.

— Dispõe de facilidades elétricas e de água e esgoto.

— O local tem condições topográficas favoráveis e fica afastado de obstáculos de qualquer natureza, capazes de criarem perigo ao pouso e à decolagem de aeronaves.

— Tem condições meteorológicas favoráveis.

— Permite um projeto amplo e funcional, a custo muito baixo de terraplanagem e pavimentação, desejável mas não obrigatória.

— Não há necessidade de nenhuma desapropriação.

— A pista está bem orientada

em relação aos ventos predominantes.

— Permite excelente operacionalidade, quanto às condições de teto e visibilidade.

Finalmente, quanto a Divinópolis, é de acentuar-se que se trata de uma próspera cidade, situada a 672 metros acima do nível do mar, de clima salubre, com 120.000 habitantes, e contando num raio de 100 Km com 23 aeródromos, fator de maior segurança pelas alternativas que oferece para o treinamento dos alunos e nos casos de emergência ou de pouso forçado.

Como se vê, a feição rigorosamente técnica e prática com que foi examinado o problema da localização da Universidade do Ar, permitirá ao Governo solucionar com rara felicidade um assunto tão premente e de máximo interesse nacional.

Assim, espero que a ENAC deixe de ser um ardente desejo, que uma absoluta necessidade alimentou durante 30 anos, uma idéia criteriosamente pensada e amadurecida, para tornar-se uma feliz realidade em 1980.

Os motivos que levaram as autoridades da época a desativar a Escola de Aeronáutica dos Afonsos (TMA RJ) devem ser os mesmos

para que não se permita colocá-la na TMA SP, acrescidos de outros, tais como:

— condições atmosféricas marginais;

— congestionamento do espaço aéreo e

— problemas de poluição diversos.

Tendo-se em conta que o fator segurança de voo é do interesse de todos, acho que deve ser descartada a hipótese de a ENAC ser colocada dentro de alguma outra área terminal, o que seria uma temeridade, pois devemos lembrar as colisões que já tivemos aqui no Brasil, na TMA RJ, entre aeronave da FAB/Viscount da Vasp; entre aeronave americana DC-4/Douglas da Real; na TMA SP, entre C310 e Scandia da Vasp; entre aeronaves de instrução e na TMA FZ, entre aeronave da FAB/Aztec e outras mais. Gostaria, contudo, de lançar um alerta nesse sentido, porque o tráfego aéreo aumenta constantemente e os riscos são cada vez maiores, mesmo nos países desenvolvidos e que contam com maior cobertura radar, onde ainda ocorrem acidentes das proporções do de San Diego, com 150 mortos.

Adalberto U. F. Dorneles, RLA, aposentado. Continua voando e sonhando.

SINDICALIZAÇÃO

José
Caetano
Lavorato Alves

Numa época de reposicionamento, como a que vivemos, quando se faz necessário um balanço das perdas, um balanço das nossas apreensões maiores, numa época de ajustes, em que as reivindicações afloram na tentativa de se fazer justiça, voltamos os olhos para quem nos representa — o Sindicato Nacional dos Aeronautas — e somos obrigados a calar ante a afirmativa incontestável dos números: a Varig é a empresa que detém o menor índice de sindicalização de aeronautas. Constatamos também não ser menos verdade que deixa a desejar o interesse mostrado por aqueles que são sindicalizados.

O quadro que vemos é desconcertante, na medida em que sabemos ser a representatividade sindical baseada no número de seus associados. Todo seu potencial de luta, pressão e conseqüente poder de barganha está diretamente ligado ao percentual da classe que representa, pois não interessa a opinião da minoria representada, e um da maioria. Apenas grupos elitistas podem, através da minoria, mover com influências o curso das coisas.

Qual a razão do nosso descalo? Será a falta de conscientização ou seremos excessivamente arraigados a outros valores? Ou serão simplesmente as desculpas?

É evidente que todo tripulante tem para si um motivo, através do qual racionaliza, desculpando-se por não ser sindicalizado. É certo, também, que esta decisão foi tomada em outras épocas, quando a situação era desfavorável às atitudes solidárias, e iniciava o individualismo como única forma de sobrevivência.

O que propomos agora é um posicionamento comunitário, a fim de juntarmos forças para resolvermos nossas premências, antes que sejamos desfavorecidos por omissão.

Representamos o maior grupo entre os aeronautas brasileiros, e a nossa sindicalização em massa reforçará sobremaneira a legitimidade das lutas que o Sindicato incontestavelmente encabeça a nosso favor.

Não devemos pensar que estas reivindicações são óbvias por si próprios. Urge que sejam acompanhadas pelo nosso aceite, ou não terão legitimidade classista suficiente para mover a nosso favor a decisão dos grupos envolvidos, sejam eles particulares ou do Governo.

Portanto, está lançado o desafio para a mudança do quadro desconcertante que mostramos.

QUADRO DE TRIPULANTES TÉCNICOS SINDICALIZADOS NO 1º SEMESTRE DE 1979						
EQUIPE	TRIP.	SIND. Nº	% do GRUPO	TRIP. TOTAL	SIND. Nº	%
ELECTRA	Cmte.	15	40,5	77	25	32,5
	1º OF.	7	43,7			
	Co-Pil.	3	12,5			
B-727 B-737	Cmte.	41	46,0	182	75	41,2
	1º OFs.	17	35,4			
	Co-Pil.	17	37,8			
B-707	Cmtes.	50	64,9	260	153	58,8
	1º OF.	46	56,1			
	2º OF.	57	56,4			
DC-10	Cmtes.	8	27,6	103	43	41,7
	1º OF.	14	38,9			
	2º OFs.	21	55,3			
			TOTAL	297	23,6%	
			F./E. SIND.	70		
Cmtes. 1º OF. Co-Pil.		622	SINDICALIZADOS		296	47,6%
TRIP. TÉCNICOS		TOTAL SIND.		919	366 39,8%	

— Os dados como número de tripulantes sindicalizados e número de tripulantes por equipamento foram obtidos nos setores competentes para fazê-lo.

— Todos os tripulantes que estavam em trânsito de um equipamento para outro foram computados no quadro do novo equipamento.

— Os percentuais foram arredondados para facilitar a amostragem.

Agradecemos a colaboração do Sindicato Nacional dos Aeronautas no fornecimento dos dados que possibilitam este demonstrativo.

Transcrito de Contato n° 102, revista da Aprovar. • José Caetano. Lavorato Alves Pla, comanda B-737 na Varig.

DIREITO X JUSTIÇA

Fidelis Bueno

Antes tempo, coisa de vinte anos atrás, era moda usar-se a expressão "Justiça Social".

Os políticos declaravam-se defensores dos injustiçados socialmente, isto é, os subnutridos, verminóticos, maláricos, os famintos, chaguistas, esquistossomosistas, desempregados, analfabetos, marginalizados, abandonados; vale dizer, a maior parcela do povo brasileiro.

Os tempos mudaram e a linguagem adaptou-se. No plano nacional, os redentoristas, por meio de "Atos", colocaram a palavra Justiça entre aspas, durante quinze anos. Lá fora, o senhor Carter, presidente do país do Norte, de repente desandou a falar em "Direitos Humanos". Sendo bom cristão, sua atitude, em parte, reflete o sentimento de culpa do povo americano, face às atrocidades cometidas contra os plantadores de arroz do Vietnã: um milhão e meio de mortos, fora os mutilados.

Os políticos e os diplomatas, entretanto, escolhem as palavras com muito cuidado.

A insistência do senhor Carter sobre o tema "Direitos Humanos" não é feita por razões puramente sentimentais e humanitárias.

Ela é dirigida aos governos ditatoriais dos países pobres, onde existem muitas pessoas sofrendo perseguições, prisões, seqüestros, torturas e assassinatos por motivos políticos.

Esses líderes perseguidos, embora se contem aos milhares, constituem minoria em relação ao total da população no país respectivo.

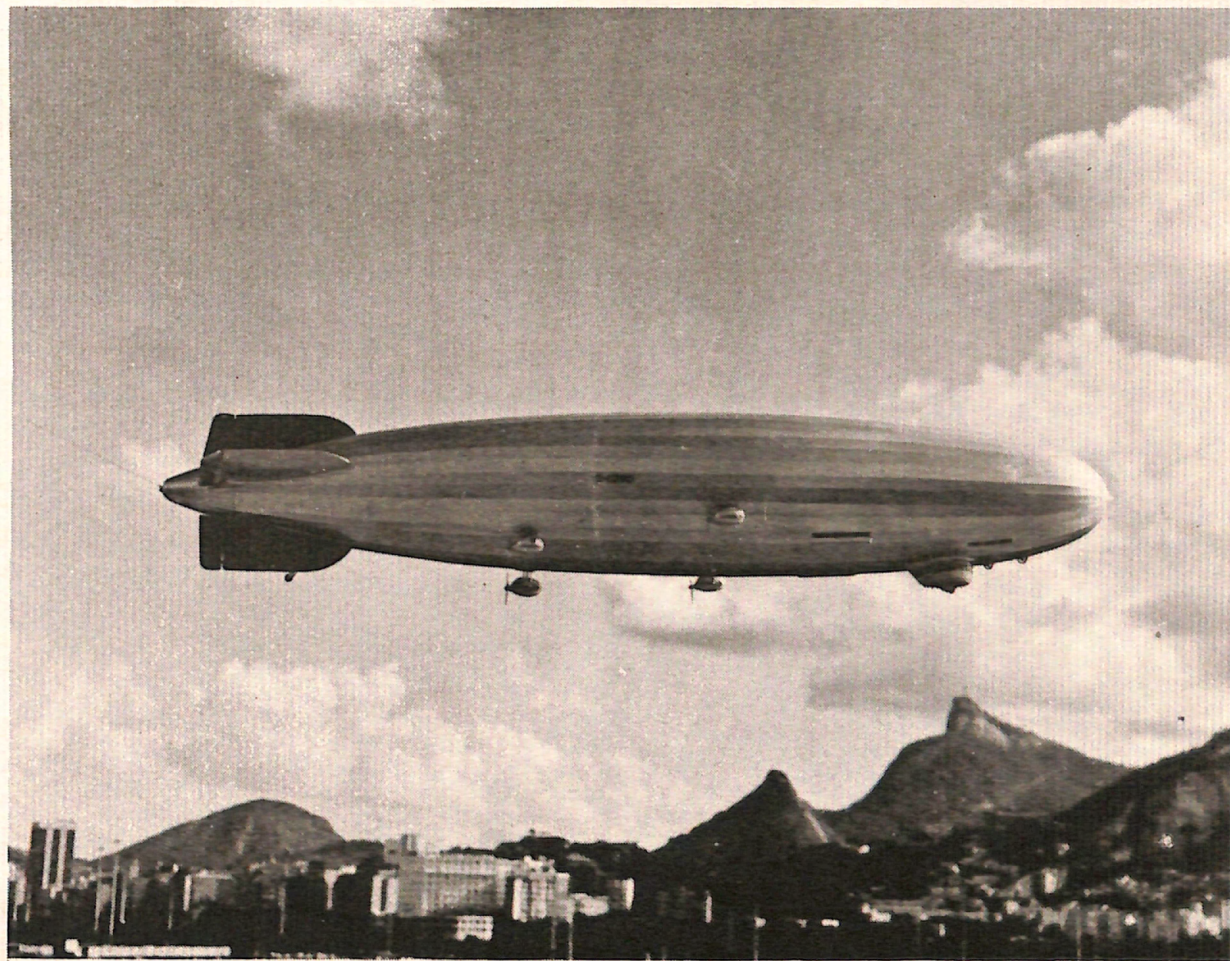
Então fica mais fácil entender: o problema dos "Direitos Humanos" pode ser resolvido com a caneta. Basta assinar o Decreto de Anistia! Por outro lado, os problemas básicos da massa humana sofredora só podem ser solucionados mediante mudanças nos dois setores básicos da economia dos países atrasados: internamente, mexendo na estrutura agrária retrógrada e equacionando todas as questões fundamentais do meio rural, em termos objetivos e levando em consideração o interesse coletivo, num plano integrado cidade-campo.

Externamente, voltar a proclamar a "Independência ou Morte", face às pressões que nos são impostas pelo capitalismo e monetarismo estrangeiros.

Aí é que a porca torce o rabol. Em resumo, toda essa conversa de "direitos" e "aberturas" não passa de cortina de fumaça.

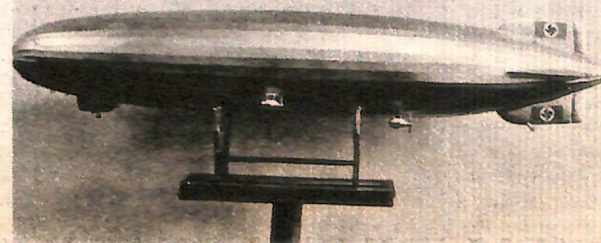
Como diz o causo, tudo vai continuar como dantes no quartel de Abrantes.

Fidelis Franço Bueno, PC e agricultor e MV aposentado. É lavrador em Castro. PR.



Martelleto homenageia seus companheiros

O nosso companheiro Vicente Benedicto Martelleto ofereceu ao seu Sindicato, homenageando assim a todos os nossos companheiros da aviação civil — segundo nos declarou, uma maquete do dirigível "Hindenburg" por ele construída. Trata-se de uma verdadeira obra de arte que reproduz minuciosamente os detalhes externos do famoso zeppelin. Os dados lhe foram fornecidos pelo especialista em zeppelin Sr. Francisco D. Pfaltzgraf. Ao companheiro Martelleto agradecemos, sensibilizados, a gentileza de sua oferta.





EMBRAER ENTREGA O PRIMEIRO XINGU

Ao receber o seu avião EMB-121, matriculado PT-MAD, o Grupo Pamar Participações estará se tornando o primeiro conglomerado empresarial brasileiro a adotar o bi-turbina pressurizado Xingu para transporte de seus executivos.

Ao todo 29 aviões Xingu já foram encomendados à Embraer, destacando-se o contrato assinado pela Líder Taxi Aéreo com uma encomenda de sete unidades, além de dois outros para exportação: para a empresa CSE Aviation, representante comercial da Embraer na Inglaterra e para a Alhikmah Enterprises, da Arábia Saudita.

Impulsionado por duas turbinas Pratt & Whitney PT6A-28, de 680 HP cada, que lhe garantem um voo cruzeiro de 450 quilômetros horários, o Xingu transporta seis passageiros, podendo atingir a distâncias de até 2.352 quilômetros sem necessidade de reabastecimento, o que equivale a um voo entre Brasília e Porto Alegre ou Manaus, sem escalas e com reserva IFR. O Xingu consome cerca de 40% do combustível que um jato de igual porte necessitaria para cobrir distância idêntica. — (Embraer Notícias).

AEROFOTO CUMPRE DISSÍDIO

Em ação de cumprimento promovida pelo Sindicato, com base no dissídio coletivo TST-DC 3/77, a empresa Aerofoto Cruzeiro S.A. conciliou reconhecendo a necessidade de atualizar os valores das diárias pagas aos tripulantes de seus aviões, conforme teor do acordo a seguir transcrito:

I — A partir da data da homologação deste acordo, a Empresa reajusta as diárias dos seus aeronautas, nos percentuais normativos e valores indicados na petição inicial, vigentes: em 1/12/1976, 43%, totalizando Cr\$ 429,00; em 1/12/1977, 40%, totalizando Cr\$ 600,06 e; em 1/12/1978, 43%, totalizando Cr\$ 858,85, decorrentes da aplicação do T.S.T. D.C.3/77;

II — As diferenças entre os valores acordados e as importâncias efetivamente pagas nos períodos indicados, são calculadas entre 1/12/1976 e 30/8/1979;

III — O pagamento das diferenças

referidas na cláusula "II", será feito, em 6 (seis) parcelas iguais, mensais e sucessivas, vencíveis juntamente com os salários, a primeira das quais com o salário de setembro corrente, e a última com o de fevereiro de 1980, com inclusão na folha de pagamento dos salários em parcela específica;

IV — Os pagamentos dos atrasados a que se refere a cláusula "II" será feito, sem juros e correção monetária;

V — Com o recebimento total dos créditos ora acordados, considerar-se-ão quitados os direitos de cada aeronauta da empresa, relativos à pretensão ajuizada nessa ação;

VI — Com a rescisão de contrato de trabalho, por qualquer das partes, vencer-se-á o saldo devedor, restante, do respectivo aeronauta;

Este é o quarto acordo que o Sindicato obtém em ações ajuizadas contra alguns empregadores que não cumpriram imediatamente o dissídio ajuizado no TST.

Festa de cinquentenário da Panair

Este ano, a Família Panair dedica a sua reunião anual ao cinquentenário de sua empresa. A reunião será realizada na antiga sede do Clube da Aeronáutica, que fica ao lado do Edifício Panair, no dia 22 do corrente, com início às 20 horas. A comissão organizadora estabeleceu a contribuição de Cr\$ 150,00 por participante. Adesões e aquisição antecipada de ingressos

poderão ser feitas neste Sindicato com o companheiro Jucá, que atenderá pelos telefones 232-5778 e 222-2246, todas as segundas-feiras das 14 às 17 horas, ou com os companheiros abaixo relacionados: Cerqueira Leite (257-3795), Oracy (266-1119), Figueiral (263-1412 e 232-7323), Freysleben (294-3201), Samico (245-0093) e Jucá (294-3207).

Tomou posse a nova diretoria da ACVAR

No dia 17 de agosto passado tomou posse, em solenidade realizada no Clube da Aeronáutica, a diretoria recém-eleita da Acvar, associação que congrega os comissários de bordo dos aviões da Varig e da Cruzeiro.

A diretoria eleita em democrático pleito, a que concorreram três chapas, está assim composta: Presidente: De Souza, Vice-Presidente: Schneider, 1º Secretário: Eymael, 2º Secretário: Leila Pereira, Suplente de 2º Secretário:

Imperatore, 2º Tesoureiro: Alvarenga, Suplente de 2º Tesoureiro: Macedo, Diretor Social: Adyrco, Conselho Fiscal: Doris Mary, Ghilardi e Cesar Romero; suplentes: Aparecida, Mac Belli e Lamosa.

Aos companheiros diretores da Acvar o seu Sindicato formula os mais sinceros votos de uma profícua gestão e que mantenham a unidade necessária para a conquista de seus justos anseios e reivindicações.

AEROVIARIOS! Renovação e Oposição

Companheiros:

No início de novembro deste ano teremos oportunidade de eleger uma nova diretoria para dirigir nosso órgão de classe durante o próximo triênio.

É chegado o momento de manifestarmos, dentro do melhor espírito democrático, nosso total desagrado pela gestão da atual diretoria.

Nossa categoria não tem sido consultada, nem ouvida, a respeito de suas necessidades, de seus problemas e de suas reivindicações. Tudo é decidido em supostos diálogos de gabinete.

A atuação da atual direção do Sindicato Nacional dos Aeroaviários tem sido um dos fatores de maior responsabilidade pelo enfraquecimento de nossa categoria, relegada a um nível bem abaixo de sua real importância e de suas tradições.

Há uma infinidade de questões para serem encaminhadas e solucionadas.

Existe a necessidade de devolver à categoria aeroaviária o seu prestígio, sua união, seu fortalecimento.

Para isso é necessário elegermos uma equipe de companheiros que saibam dialogar com todas as partes interessadas, mas que acreditem que nossas reivindicações somente serão conquistadas com a participação da grande maioria de nossa categoria profissional.

Foi dentro destes princípios que foi organizada a CHAPA 2, RENOVAÇÃO E OPOSIÇÃO, formada por companheiros jovens e veteranos, todos dispostos a trabalhar imbuídos de um espírito democrático e unitário.

Assim, convidamos todos os aeroaviários a participarem da campanha das eleições em nosso

sindicato votando na CHAPA 2, RENOVAÇÃO E OPOSIÇÃO, e seu programa básico.

- Fortalecimento da categoria aeroaviária, com a formação de um conselho de delegados escolhidos por seus companheiros de local de trabalho.
- Fazer cumprir e ampliar a Regulamentação Profissional.
- Criação dos Quadros de Carreira.
- Pagamento dos adicionais de insalubridade e periculosidade.
- Atuação ao lado dos demais sindicatos, visando a reformulação do FGTS, da CLT e melhor assistência por parte do INPS.
- Plano habitacional compatível com as possibilidades dos aeroaviários.
- Reajustes salariais que cubram o real aumento do custo de vida, com elevação do piso salarial.
- Transferência da sede para lugar mais acessível.
- Divulgação das atividades e reivindicações da categoria através de um jornal sindical.
- Fortalecimento e criação de novas delegacias nos lugares de maior concentração aeroaviária.

EFETIVOS

Diretoria

ROBERTO Dantas de Araujo — Varig
NICOLAU Santos Ferraz — Cruzeiro
José MAURICIO dos Santos — Varig
NATANAEL Correa da Silva — Cruzeiro
OSVALDO Moreira Lima — Cruzeiro
Luiz Carlos de BARCELOS — Varig
Raymundo Nonato SANTANA — Cruzeiro

Conselho Fiscal

EVA Maria Florentino — Cruzeiro
J. Luiz MENEZES Oliveira — Cruzeiro
Alcides Tavares BATISTA — Varig

Conselho da Federação

José BRITO Veiga — Braniff
ALBERTO Gomes Pereira — Varig

RUDOLF CRAMER VON CLAUSBRUCH

Morreu no dia 31 de agosto passado Rudolf Cramer von Clausbruch, sócio honorário deste Sindicato.

Nascido em Hamburgo, Alemanha, no dia 19 de setembro de 1900. Destinado pela família a seguir a carreira de agrônomo, von Clausbruch abandonou os estudos de agronomia para tornar-se piloto-aviador militar em 1917. Finda a guerra, continuou na aviação civil sua carreira de piloto-aviador.

De 1923 a 1924 foi piloto da Junkers Luftverkehr; de 1924 a 1926, da Deutschen Aerolloyd. Em 1926 ingressou na Lufthansa, recém-fundada. Por ela foi destacado para participar da missão Luther que já se encontrava no Brasil, a serviço da Condor Syndikat. Foi o primeiro diretor-técnico da Varig, cargo que acumulou com o de piloto-comandante durante um ano. Ingressou automaticamente na brasileira Sindicato Condor quando de sua fundação, a 1.º de dezembro de 1927.

Von Clausbruch chegou ao Brasil no dia 31 de dezembro de 1926. Já no dia seguinte (1.º de janeiro de 1927) comandava o hidroavião Dornier Wal "Atlântico" no voo que levou do Rio de Janeiro a Florianópolis o Ministro da Viação. Foi o comandante do mesmo hidroavião "Atlântico" no histórico voo realizado no dia 3 de fevereiro de 1927, que deu início ao tráfego aéreo entre Porto Alegre e a cidade do Rio Grande, via Pelotas. Permaneceu na Condor até 1942, quando foi demitido por ser alemão (apesar de ser brasileiro naturalizado desde 1934).

Von Clausbruch era um piloto excepcional. Em 1931 foi convocado pela Dornier para resolver um problema mais ou menos patético: o piloto do então maior avião do mundo não conseguia decolá-lo de Las

Palmas, escala intermediária do raide Alemanha-Brasil-Estados Unidos. Pois, von Clausbruch, que voava rotineiramente hidroavião de 5.700 quilos, saiu de cara no gigantesco DO-X que pesava 53.000 quilos. Trouxe-o ao Rio de Janeiro e daqui levou-o até Nova York.

À família enlutada apresentamos os nossos mais sentidos votos de pesar.

HANNA REITSCH

Aos 67 anos de idade, morreu no dia 2 de agosto passado a famosa aviadora alemã Hanna Reitsch. Ela foi a mais completa aviadora de todos os tempos. Foi piloto de planador, de avião e de helicóptero, batendo mais de quarenta recordes de altitude e de duração de voo em planadores e aviões, além de ter sido piloto de provas. Voou até o fim de seus dias, pois até poucos meses participava de competições de vãos de planadores.

LUCIANO MAGALHÃES DE OLIVEIRA

É com pesar que registramos o falecimento do nosso companheiro Luciano Magalhães de Oliveira, ocorrido em Belo Horizonte no dia 24 de julho passado.

À sua família apresentamos os nossos votos de pesar.

WILSON LOPES DE MIRANDA

No acidente ocorrido com o bi-motor PT-IAA da Taxi Aéreo Ganjão, ocorrido quando voava entre as cidades de São Félix do Xingu e Altamira, no Pará, no dia 19 de setembro passado, foi vitimado, juntamente com três passageiros, o nosso companheiro Wilson Lopes de Miranda, que o pilotava.

À família enlutada apresentamos os nossos sentidos pêsames.

SERVIÇOS ASSISTENCIAIS

SERVIÇOS JURÍDICOS

Quadro de advogados, com os respectivos endereços.

NA SEDE

Av. Franklin Roosevelt, 194, 8º andar, grupo 805
Tels.: geral 222-2246 e 232-5778 — Dep. Jurídico: 283-1049

Dr. RAUL PIMENTA

Chefe do Departamento Jurídico

Dr. MILTON BAPTISTA SEABRA

Dr. SAMYR CURY TOBIA ATALAH

Dr. PAULO SOUZA DOS SANTOS

Dr. DARLY DACIA DE BRITTO

Dr. AMARO BARRETO DA SILVA

OSMAR AVELINO FERREIRA

Procurador Junto ao INPS — Assuntos de Previdência

EM SÃO PAULO

Delegacia do SNA — Av. Washington Luiz, 6817, sala 13
Tels.: 61-7893 e 531-0318

ESCRITÓRIO MESQUITA BARRÔS & MAGANO

Dr. JORGE SALLES PENTEADO DE MELLO KUJAWSKI

de 2.ª a 6.ª feiras das 10 às 12 horas

Dr. JULIO VIEIRA BONFIM

— 2ª e 6ª feiras — das 9 às 11 hs — na Delegacia

— de 9 às 18 hs — dias úteis, em seu escritório à Rua

Alvares Machado, 41 — 9º andar

EM BRASÍLIA

ADVOCACIA RÔMULO MARINHO

Dr. RÔMULO MARINHO

Dr. PEDRO LUIZ LEÃO VELLOSO EBERT

Dr. JOSÉ IVES SALES FROTA

Dra. MARIA DA GLÓRIA TEIXEIRA MARINHO

SCS — Edifício José Severo, 6º andar

Tels.: 224-2218 e 224-5316

EM SALVADOR

Dr. FRANC MOTTA DE MIRANDA

Rua Chile, 23 — Edifício prof. Eduardo de Moraes — conj. 706

Tels.: 243-2203 e 243-3187

EM BELO HORIZONTE

Dr. WILSON CARNEIRO VIDIGAL

Rua Curitiba, 656, sala 125 — 2ª, 4ª e 6ª feiras, 9 às 11h e 17

às 19 h — Tel.: 201-2424

Em caso de urgência, todos os dias em qualquer horário.

EM PORTO ALEGRE

Dr. VICTOR DOUGLAS NUNEZ

Na Delegacia do SNA — Rua Cristovam Colombo, 2185 — Conj. 223 — às 6ª feiras, das 11 às 12 h.

No Escritório — Rua Andrade Neves, 156, conj. 84/85

Tel.: 259-572 - nos demais dias úteis das 9 às 11 h.

SERVIÇOS MÉDICOS CLÍNICA GERAL

Dr. FERNANDO DIAS CAMPOS JUNIOR

2ª, 4ª e 6ª feiras, das 16 às 19 h. Rua Álvaro Alvim, 31 — sala 501 —
Tel.: 224-6301 — Rio de Janeiro

LABORATÓRIO DE ANÁLISES CLÍNICAS

Dr. CYRO SIQUEIRA

Rua Buenos Aires 268 — Sobrado — Tel. 224-4356 — Res

247-0216 • Rua Santa Clara 50 Sala 704 — Tel.: 256-3482 •

Exames: Bioquímica, Sorologia, Bacteriologia e Provas Biológicas, ao preço de 1 1/2 Unidades I.N.P.S.

Além dos serviços mencionados acima os nossos sócios dispõem do
abaixo mencionado, gentilmente cedido a este Sindicato.

• Dr. ATHAYDE LOPES, ex-chefe do Serviço Médico da Cruzeiro do Sul, que atende gratuitamente aos sócios deste Sindicato, no Hospital São Lucas, Travessa Frederico Pamplona, 32, Copacabana, Rio — Tel.: 257-8110 — de 2ª a 6ª das 16 às 18 h.

• Laboratório Médico Rocha Lima oferece desconto de 50% dos preços da tabela para exames de análises clínicas aos nossos sócios. Rua Rio Grande do Sul, 664, São Caetano do Sul, SP — Tel.: 441-1323.

Limite de sessenta anos na aviação comercial

A propósito da momentosa questão do limite de idade de sessenta anos na aviação comercial, encaminhamos ao Chefe do Subdepartamento Técnico do Departamento de Aviação Civil, no dia 26 de março do corrente ano, a correspondência a seguir transcrita:

"O Sindicato Nacional dos Aeronautas pede vênha a V. Exa., para voltar ao assunto referenciado na 6ª edição do anexo I da OACI sob o título "Restrições das atribuições de Pilotos que tenham completado 60 anos de idade", especificamente quanto à recomendação contida em 2.1.7.2.

2.1.7.2. — *Recomendação* — Um Estado contratante tendo emitido uma licença de Piloto não deverá permitir ao seu titular atuar como Co-Piloto em uma aeronave engajada em serviços aéreos internacionais regulares ou operações de transporte aéreo não regulares, remunerada ou por arrendamento se o titular da licença tiver atingido 60 anos de idade.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas não desconhece a diferença existente entre uma norma e uma recomendação, tal como são os termos empregados pela OACI no anexo para o trato dos assuntos a nível internacional. Sabe, igualmente, que a nível internacional a aplicação da norma é considerada necessária e torna-se obrigatória se não for notificada diferença à organização, enquanto que a aplicação da recomendação é reconhecida como desejável no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da Navegação Aérea Internacional e à qual, de acordo com a convenção, os Estados Contratantes tratarão de ajustar-se.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas tem conhecimento de que não é necessário ao Estado Contratante que não deseja cumprir uma recomendação da organização a notificação, obrigatoriamente, de diferença, muito embora seja convidado, pela OACI, a estendê-la também a esses casos específicos.

O que desejamos, voltando ao assunto, é focalizar um outro aspecto da questão, analisado a seguir:

Para que o texto do anexo pudesse ser utilizado na legislação de cada País, de forma uniforme, as disposições contidas no mesmo foram redigidas deliberadamente de forma a facilitar sua incorporação à legislação nacional.

Ao incorporar um texto do anexo à legislação do Estado, é fora de dúvida que **dele não farão parte** aquelas normas cujas diferenças foram notificadas, bem como as recomendações da OACI que o mesmo Estado não deseja fazer cumprir. Uma vez incorporadas à legislação nacional, normas e recomendações da OACI perdem as características próprias, de como definidos no anexo, para ter um mesmo e único valor legal.

Uma recomendação da OACI pode ou não ser adotada, a critério do Estado Contratante. Se o Estado a adota é porque entende desejável ser cumprida. Se a incorpora ao texto nacional é porque entende necessário o seu cumprimento. Em consequência, na legislação nacional a norma de diferença não notificada e a recomendação incorporadas se confundem e se transformam em preceitos legais a serem cumpridos, já então não mais como norma ou recomendação da OACI, mas como legislação do Estado.

A diferença, no caso, é que a recomendação da OACI incorporada à legislação do País pode ser revogada ou modificada **sem necessidade de formalidades internacionais**, da mesma forma como são alteradas ou revogadas as leis na organização jurídica do Estado.

Sr. Brigadeiro:

Em 05 de janeiro de 1978 o Sr. Ministro da Aeronáutica o também Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macêdo assinou a Portaria nº 15/GM5 em que:

"Determina a observância das Normas e Recomendações da Sexta Edição do Anexo I a Convenção de Aviação Civil Internacional,

relativas às licenças de Pessoal e aprova as Instruções para sua Concessão.

O Ministro de Estado da Aeronáutica, usando das atribuições que lhe confere o Item III do artigo 63, combinado com o artigo 64 do Decreto-Lei n.º 200, de 25 de fevereiro de 1967.

RESOLVE:

Art. 1º — Determinar a observância das Normas e Recomendações da Sexta Edição do Anexo I à Convenção de Aviação Civil Internacional, relativas às Licenças de Pessoal, com as complementações e alterações estabelecidas nas Instruções aprovadas pela presente Portaria.

Art. 2º — A partir da presente data toda e qualquer modificação, complementação ou adoção das disposições referentes ao Anexo I da OACI, será feita por ato do Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil.

Art. 3º — Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e em especial a Portaria nº 73/GM5 de 16 de setembro de 1974."

Se não fosse para ser cumprido, o item 2.1.7.2. estaria omitido ou modificado na Portaria referida.

Muito pelo contrário, no artigo 28 dessa Portaria em vigor está consignado expressamente que:

"Aplicar-se-á todavia a norma e a recomendação de que são objeto os números 2.1.7.1. e 2.1.7.2. respectivamente".

2.1.7.1. — "Um Estado Contratante tendo emitido uma Licença de piloto, não deverá permitir ao seu titular atuar como piloto em comando de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais regulares ou operações de transportes aéreos internacionais não regulares, remuneradas ou por arrendamento, se o titular da Licença tiver completado seus 60 anos de idade".

2.1.7.2. — **RECOMENDAÇÃO** — "Um Estado Contratante tendo emitido uma Licença de Piloto não deverá permitir ao seu titular atuar como Co-Piloto em uma aeronave engajada em serviços aéreos internacionais regulares ou operações de transporte aéreo não regulares, remuneradas ou por arrendamento se o titular da Licença tiver atingido 60 anos de idade".

Assim sendo, o Sindicato Nacional dos Aeronautas requer a V. Exa. que determine o cumprimento efetivo da recomendação da OACI incorporada à legislação nacional, pelas companhias aéreas "VARIG" e "CRUZEIRO DO SUL".

Sabemos que o cumprimento do exposto não é do interesse dessas empresas aéreas, que pretendem perpetuar a utilização dos profissionais aposentados e contratados sem nada fazerem para renovar os quadros funcionais e possibilitar o acesso normal de pilotos de carreira não aposentados e experientes e que, por essa distorção, vêm sofrendo as consequências de uma aposentadoria que não é a própria. Muito espera o Sindicato Nacional dos Aeronautas do Departamento de Aviação Civil no sentido de contribuir para a solução desse problema tornado crônico em certos setores de Aviação Comercial e que só tende a se agravar a cada dia, com solução cada vez mais difícil e com implicações cada vez maiores na segurança de voo, em certos casos.

Esperamos que o Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil não venha a exercer, no caso do item 2.1.7.1., as atribuições conferidas no artigo 2º da Portaria referida, no sentido de fazer modificar tal preceito em vigor para que ele possa não somente agora como no futuro ser igualmente cumprido e observado".

Classificados

Técnico TV P&B e Cores — Walcir Silva — Av. Paranapanuan 890 ap 302 Tel.: 396-2781. Atende: Ilha do Governador.

Peças de avião — Izidro de Arruda Simões — Rua Salin Nadaf 297 — 78.150 Várzea Grande, MT. Tel. recado em Cuiabá 321-8372 e 321-7895. (Tem para entrega imediata peças e instrumentos diversos em especial para Cessna 182 ano 1962, inclusive asas e cabana; empenagem e asa de PA 20; tanques metálicos para gasolina; partes de trem de pouso de Bonanza; cilindros e hélices).

Corretor de Imóveis — George Paul Orvelin — Av. Afonso da Silveira Filho 489 — Jacarepaguá — Tel.: 342-0052 e 342-4585 — Rio de Janeiro, RJ.

747 — Viagens e promoções. Nelson Sereno Henrique Cunha, rua Sete de Setembro, 55 — sala 404 — Tel.: 232-7080 — Rio.

Advogado — Eliezer Feitosa Aragão. Direito de família. Rua Anfilóbio de Carvalho, 29, gr. 1220 — Tel.: 224-3707 — Rio.

Corretor de Imóveis — Francisco Donghia,

rua Gastão Bahiana, 50/1104 — Tel.: 255-7764 — Rio.

Iluminação em geral — Lúcio Torres, rua Senador Bernardo Monteiro 66 A/B e rua Barão de Mesquita 134. Bonificação especial para os companheiros sindicalizados.

Corretagem de imóveis — Lourenço de Miranda. Aptos, lotes, áreas e fazendas. Av. Franklin Roosevelt, 23 gr. 904 — Tels.: 252-6185 e (res.) 294-2711.

Advogado — Ênio Dornelles de Sá. Rua 1º de Março, 71 s. 207. 2ª a 6ª, das 11 às 13h e das 16 às 18h.

Refrigeração em Geral — Gerson Cauper conserta, instala e presta assistência técnica em aparelhos de refrigeração de qualquer marca e em máquinas de lavar. Atendimento a domicílio. Recados 260-0733. R. São Clemente, 98 loja 28 — Botafogo-Rio.

Cataventos Camoim para elevação de água e geração de eletricidade. Nilo Quaresma. Rua Marcelo Gama 1351 — Porto Alegre, RS. Rua 86 n.º 701 Setor Sul — Goiânia, GO.

Muitos dos nossos sócios precisam divulgar suas atividades e oferecer serviços. Todos têm aqui um pequeno espaço grátis. Basta ser sócio contribuinte ou aposentado no gozo dos direitos sindicais.

A TERRA E AS DOENÇAS

A vasta extensão dos céus da Amazônia é, hoje, cruzada por aeronaves de tamanho e potência variados, desde os grandes jatos até os aviões executivos, agrícolas, da aviação comercial regional, de aerofotogrametria e helicópteros.

Situada na parte setentrional do Brasil, a Amazônia é, fundamentalmente, uma vasta bacia hidrográfica com densa cobertura florestal e extrema rarefação demográfica. Compreende os Estados do Pará, Amazonas e Acre e os Territórios Federais do Amapá, Roraima e Rondônia. São 3.581.180 km² e 42% da área do Brasil. Para fins de planejamento, a **Amazônia Legal** é constituída por uma área cujos limites alcançam o paralelo 16 graus S em Mato Grosso e 13 graus S em Goiás, e o meridiano 44 graus W no Maranhão, visando a atender planos de benefícios incluindo verbas específicas, chegando, então, a 59,1% do território nacional.

Em suas condições físicas apontamos as várzeas do Amazonas (1,5% da área), o maciço guiano ao Norte com os picos da Neblina (3.014 m, o mais alto do país), o 31 de Março (2.992m) e o monte Roraima (alta mesa com 2.875m de altitude); planaltos, entre os quais planícies sedimentárias que descem para as várzeas; os tesos da ilha de Marajó, áreas elevadas onde se refugia o gado nas enchentes, semelhantes a coxilhas; as várzeas altas ou pestanas ou diques marginais, micro-relevos de considerável importância econômica; os igapós, terrenos alagados nove a dez meses ao ano, ricos em palmeiras como o açai e o jupati.

Possui clima equatorial quente e úmido, com temperaturas médias superiores a 25 graus centígrados, variando menos de 2 graus centígrados entre o mês mais quente e o mais frio, exceto no sudoeste, onde, no inverno, ocorrem inversões de massa polar atlântica — a friagem — que faz descer a temperatura até abaixo de 10 graus centígrados. Os totais anuais de chuvas são, em regra, superiores a 1.500 mm. Excetuando-se o noroeste (Alto Rio Negro), onde o clima é sempre úmido, ocorre no restante da região uma curta estação seca, denominada verão, que para o Sul e Sudeste pode se estender até 4 a 5 meses.

A floresta amazônica é a maior selva equatorial do mundo. Vista do alto de um avião parece monótona, homogênea. Nota-se, porém, no solo uma extrema heterogeneidade. A hileia amazônica apresenta intervalos, campos naturais ou savanas que são os campos alagáveis (parte oriental de Marajó, costa do Amapá, várzeas do médio Amazonas) e os campos de terra firme (Amapá, campos do Ererê perto de Monte Alegre); os de Ariramba no Alto Trombetas; os campos de Rio Branco no Roraima; os de Puciarí-Humaitá, entre os vales do Madeira e do Purus. As caatingas do Alto Rio Negro e a vegetação da Serra do Cachimbo representam formações de transição entre a mata e o campo. Os campos têm sido aproveitados para a criação de gado. Têm solo paupérrimo, pedregoso, que parece imprestável para o cultivo.

Uma análise sobre as condições de higiene e alimentação dos tripulantes que desçam ao solo amazônico envolve uma escala de circunstâncias que vão desde a estadia nas cidades maiores, capitais estaduais; cidades antigas decadentes ou novas florescentes; até a vivência em acampamentos, em sedes de fazendas, em locais de colonização, nas zonas de mineração, devendo, também, ser colocada em destaque a sobrevivência no interior da própria selva.

Em Belém, Manaus e Macapá os problemas de Saúde Pública se identificam com os das demais cidades grandes brasileiras. Exceção feita destas três capitais de Estados, as outras cidades amazônicas têm populações entre 5.000 e 20.000 habitantes, ou, em sua grande maioria, abaixo de 5.000. Nas cidades de média população (Santarém, Porto Velho e Rio Branco) e naquelas com menores núcleos populacionais (Óbidos, Boa Vista, Imperatriz, Itacoatiara, Tocantínia, Tefé, etc) deve haver preocupação com a água e os alimentos, bem como a proteção de endemias que serão abordadas em tópico à parte.

O aeronavegante que exerce atividade na hileia amazônica opera colaborando com o trabalho nas rodovias (Brasília-Acre, Belém-Brasília, Imperatriz-Humaitá (Transamazônica), Santarém-Cuiabá, Porto Velho-Manaus, Manaus-Boa Vista); na mineração (jazidas de ferro da Serra dos Carajás no Pará e no vale do Jatapu, Amazonas; manganês no Amapá, na Serra do Navio; cassiterita em Rondônia; nos garimpos do médio Tapajós que constituem, atualmente, a principal zona aurífera do país, sobrepondo-se aos velhos garimpos de ouro do Gurupi, do Alto Jari e da Serra de Tepequém em Roraima, sendo que nesta última há grande produção de diamantes); no trans-

porte de material extrativo e de pessoal, junto às fazendas e nas referidas áreas de trabalho; e, finalmente nas operações de aerofotogrametria.

Há dois aeroportos internacionais (Belém e Manaus), alguns de médio porte (Macapá, Santarém, Porto Velho, Rio Branco) e a maioria de pequenas pistas, quando não são, apenas, pistas abertas junto às sedes de fazendas, mineração ou acampamentos.

Tem-se escrito a crônica gloriosa dos pioneiros do Correio Aéreo, que desbravaram o **hinterland** brasileiro. Os pilotos que, hoje, operam na imensa região inóspita, abrindo mais uma vez caminhos aéreos de civilização e riqueza, com lances de coragem, de eficiência técnica e de dedicação, devem merecer uma coletânea de episódios, numa obra que seria marcante por seu valor histórico e profunda pela revelação do trabalho construtivo de uma fração tão nobre do grupo de voo.

A alimentação nas regiões onde há pecuária (bovinos e suínos) — Roraima, Amapá, Marajó e ao sul em Paragominas, desta última se estendendo as invernações a Marabá e ao Baixo Araguaia, ou onde a carne de rês ou de porco pode ser levada, estes produtos animais — bem como a de aves ou de caça — podem entrar na constituição dos alimentos, nos quais predominam, entretanto, o peixe e a tartaruga. Há pequenas lavouras comerciais e de subsistência, com cultivo de mandioca, milho, principalmente nas margens do Amazonas, de Manaus a Belém, no Acre (onde há feijão), situando-se essas lavouras entre as grandes plantações que caracterizam o extrativismo vegetal da Amazônia, isto é, de borracha, castanha, poaia e madeiras. No vale do Acará há zona de cultivos da colônia japonesa de Tomé-Açu, com grande produção de pimenta-do-reino; no Baixo Tocantins há culturas de cacau e cana-de-açúcar; ao redor de Rio Branco e Cruzeiro florescem colônias agrícolas em terras de antigos seringais abandonados.

Um exemplo de regime alimentar para a região seria o seguinte: leite (250 g), peixe fresco (300 g), farinha de mandioca (400 g), castanha (50 g), feijão (100 g), açúcar (65 g), verduras (300 g), frutas (200 g), café (20 g). Em sua composição haveria albuminas (100,6 g), gorduras (39,4 g), hidrocarbonados (498,35 g), cálcio (1,143 g), fósforo (2,304 g), ferro (0,029 g), vitaminas A, B e C e com valor calórico de 2.831 calorias.

A partir deste mínimo, o acréscimo de maiores quantidades ou de outros alimentos aumentaria o valor calórico das substâncias ingeridas (galinha, farofa, macarrão, etc.)

Quando à preservação da saúde na Amazônia, a primeira medida é passar em revista as doenças que, lá, podem assolar o homem.

Na relação agruparíamos doenças conhecidas em outras áreas geográficas, como a tuberculose, as infecções entéricas, febre tifóide e paratífica, amebíases, verminoses e lepra (esta última com uma incidência de 10,1 por mil habitantes no Acre, 6,8 por mil no Amazonas e 5,4 por mil em Rondônia).

Em seguida, citaríamos quatro doenças conhecidas, cuja incidência não é de vulto na Amazônia: A **Doença de Chagas** (rara na Amazônia), cujo agente etiológico (trepanosoma) é transmitido pela picada de um inseto, o **barbeiro**, ocorrida, em geral, à noite. **Leptospiroses**, cujo agente etiológico, as leptospiras, penetram no organismo humano com a água ingerida e poluída pela urina de animais infectados ou diretamente pela urina deles (rato — que mesmo são — é a principal fonte de contágio, cão, ovelha, cavalo, porco) e pode ocorrer em pescarias, natação, em minas, estábulos, esgotos e em colheitas de arroz ou de cana. **Esquistossomose**, foram localizados dois focos, um nos arredores de Quantipuru, na zona bragantina, e outro em Belém. É uma verminose em que o ciclo biológico se faz do ovo à larva (miracídio); esta, para evoluir, necessita de um hospedeiro intermediário — um caramujo (planorbis) — se transformando em cercárias que penetram pela pele são do homem nas travessias ou banhos em pequenos córregos, sangas, lagos ou piscinas de águas canalizadas de fontes naturais. **Leishmaniose tegumentar**: causada por um protozoário cujo hospedeiro e transmissor da doença ao homem é um flebotomo (mosquito); provoca a formação de lesões ulcerosas ou vegetantes na pele no local da picada, com inflamação dos gânglios e linfáticos e localização peculiar no nariz, faringe e laringe.

A seguir focalizamos duas infecções que o pessoal de voo não deve descuidar de sua profilaxia, quando transita pelas regiões onde elas grassam. Referimos-nos à **febre amarela**, cujo agente causal é um vírus (é uma arbovirose) transmitido por mosquitos do gênero *Haemagogus* e algumas espécies do gênero *Aedes* e *Sabethes*. As campanhas de erradicação e vacinação afastaram-na dos grandes centros, mas

existe sob a forma silvestre. O vírus tem sido encontrado em macacos. Esporadicamente em pessoas. Na Amazônia são registrados menos de 10 casos por ano.

Têm sido registrados casos de outras arboviroses, com manifestação de febre, dor de cabeça, dores musculares, fotofobia, com recuperação do doente em poucos dias.

A outra é a **malária** ou **impaludismo**: tem três agentes etiológicos, o **plasmodium vivax** (terça benigna), o **plasmodium malariae** (febre quartã) e o **plasmodium falciparum** (terça maligna). A denominação da febre é dada pela variação dos surtos febris, em dias alternados ou de 3 em 3 dias; no intervalo dos acessos febris e da sudorese intensa desaparecem os sintomas. Os agentes transmissores são certos mosquitos, da espécie dos anofelinos que pousam sobre a superfície das paredes, de forma não paralela e, sim, inclinadamente.

São encontrados focos de malária em Santarém, Marabá, Altamira, nos desmatamentos de Paragominas (Pará), no Alto Rio Acre, Xapuri, Sena Madureira, rio Iaco, Alto Purus; em Roraima, na região do rio Mucajá; no Amapá, focos em Oiapoque, Cassiporé, Cunassi, Amapari, Mazagão, Jari.

Como doenças mais autóctones citaríamos: a **úlcera tropical**, originada pela picada de um simuliídeo, o piim, que surge como uma praga. A picada provoca coçadura, causando na pele lesões que se infectam e ulceram, ficando, em geral, as lesões restritas às extremidades dos membros inferiores, principalmente nos tornozelos, local preferido para o ataque do piim. As úlceras podem ser confundidas com as da leishmaniose. **Micoses** denominadas **tirana** ou **quirana**, causadas pelo fungo **pedra negra**, adquiridas de animais e homens infectados por contágio direto ou através de toalhas, banheiros, privadas.

Oncocercose: encontrada no extremo Norte, junto à fronteira com a Venezuela (também chamada **peste do Amazonas** e **peste do Roraima**), é uma filariose, constatada nas margens do rio Toototob (índios Ianomami) e na serra dos Surucucus (Roraima). A filária é um verme minúsculo cujas formas de transmissão — as microfíliarias — são inoculadas no homem pela picada de dípteros (simuliídeos). A fêmea do verme expõe microfíliarias que migram através da pele. Em geral é doença crônica e benigna da pele e dos tecidos abaixo da pele. A única forma com possível gravidade é a localizada na cabeça, porque as microfíliarias podem atingir os globos oculares provocando distúrbios oculares e cegueira. **Febre negra de Lábrea** ou **febre negra**: os sintomas são febre, grande agitação psicomotora, vômitos escuros em borra de café, coma e morte. É encontrada nas bacias dos rios Purus, Juruá e Madeira. Alguns pesquisadores apontam como agente etiológico o vírus da hepatite. Há micro-epidemias familiares. Ocorre mais nas praias ou nos centros de seringais que nas aglomerações urbanas. **Maiores incidências registradas**: Lábrea, Boca do Acre, Seringal Oriente, acima de Sena Madureira (Acre) da foz do Tapauá à vila de Terruá, Santa Cruz do Pacia e Boca do Inferno. Há aumento do fígado, o baço permanece impalpável. Óbito entre o quinto e o décimo dia da doença, exceto em certos casos com duração crônica. Não há tratamento específico.

Síndrome hemorrágica de Altamira: observado em colonos da Transamazônica. Caracteriza-se por hemorragias cutâneas e mucosas, diminuição do número de plaquetas do sangue e prolongamento do tempo de sangramento. É semelhante à púrpura trombocitogênica; aparecem, também, nódulos linfáticos indolores de pequenas dimensões nas axilas e virilhas. Não foram identificados agentes causais, só sendo notada a coincidência de existirem simuliídeos nos locais onde ocorrem, durante a estação chuvosa e que picam o homem com invulgar avides.

Pararama: doença dos seringais, é uma anquilose (endurecimento das articulações) das falanges dos dedos das mãos após contato acidental com larvas da mariposa **premolis semirufa**. É doença profissional e acomete os extratores de látex da árvore da borracha. Pequenas cerdas da convexidade dos segmentos abdominais da larva causam urticante e, instantaneamente, coceira, vermelhidão e inchaços nas áreas atingidas, com regressão dos sintomas após horas ou dias. Há indivíduos que continuam com as manifestações de tumefação, inchaço ao redor das juntas dos dedos, podendo o processo se cronicar e causar a imobilidade dos dedos. A radiografia mostra que não há comprometimento das superfícies das articulações e somente fibrose dos tecidos ao redor das juntas.

(No próximo número) — SOBREVIVÊNCIA NA SELVA — VIDA NA AMAZONIA —

SOBRE AVIAÇÃO AGRÍCOLA

José Rubem Pacheco Bruck

Na "Bússola" nº 142, um artigo de muito valor do nosso colega agrônomo Izidro. Acredito que todo agrônomo consciente, lendo o referido artigo, esteve diante de seu próprio caso, cara a cara com seu dia-a-dia. Claro que nós, agrônomos mais antigos (desde 70 sempre em vôo agrícola), sempre soubemos de todas estas verdades e condições a nosso respeito. A aviação agrícola é exatamente o que está escrito em "Piloto-Agrícola e Aposentadoria", só que do meu ponto de vista existem outros aspectos ainda piores. Não que eu encare a aviação agrícola como o fim da picada, uma barbaridade total, isto não, porque se assim fosse, burro seria o sujeito que está há nove anos na luta. Eu, duvidei quem quisesse, gosto muito do vôo agrícola. Aqueles que me conhecem melhor sabem perfeitamente o quanto estou ligado a esta aviação. Dinheiro? Não se iluda, isso foi o que menos vi nestes nove anos. E digo mais, todo aquele que voa agrícola dentro daquilo que pode ser apelidado de "padrão", isto é, aquele que voa dentro das condições ideais de manutenção e meteorologia, ou quase padrão técnico, dificilmente vai lucrar satisfatoriamente nesta aviação. Já os nossos antípodas ficam ricos, são chamados de heróis e são bem-vindos a certos empresários.

Há poucos dias um cidadão leigo estava contando que uma empresa X de aviação agrícola, aqui da região, ofereceu-lhe serviço de aplicação via aérea com qualquer tempo. Em outras palavras, sem frescuras. Ora, o dono da empresa geralmente é um pirata baratinado que só vê números diante do nariz, mas quem deve levar a bronca é o piloto, porque ele sabe per-

feitamente a porcaria que está fazendo, quando voa de qualquer jeito e com qualquer tempo.

Mas o que quero dizer em relação ao artigo do Izidro é que os aspectos em relação ao agrônomo ficam um pouco piores quando ele convive 365 dias por ano numa pequena comunidade, numa vila. Ora, geralmente num lugarejo o aviador é sempre algo diferente e notório, mesmo que já conviva há muito tempo neste mesmo lugar. Entra aqui o lado humano da coisa. A conduta, a linha que um aviador deve manter e seguir numa pequena cidade é sempre um tanto ou quanto difícil. Só quem vive muito tempo neste círculo pode sentir bem fundo o quanto é difícil conviver com seres não alados. Se o camarada for um baita bajulador (e como tem), terá efetivamente uma vida melhorada. Isso ocorre praticamente com todo profissional de mini-cidade. Se for autêntico ou meio autêntico, será um "mal necessário" à comunidade. Na minha opinião, o fato de não ter um convívio real, um contato direto com a classe, é algo bastante prejudicial e isto, sem a menor dúvida, pode afetar de várias maneiras uma atividade, mormente a nossa. Isto posto, mais uma vez se faz notar que, em verdade, o agrônomo é um aviador diferente, por força do destino e do raio da tecnologia atual. Antes de terminar, lembre-me que alguns agrônomos novos estão preocupados com a opinião que os outros aeronautas (os classe A?) têm sobre eles (nós). Bem, se isto pode preocupar realmente aos neo-agrônomos é porque algo está ou vai mal.

Salve a Aviação!

José Rubem Pacheco Bruck, PC e Agrícola, nos Pagos.

Monumentos da Aviação Civil



Publicamos fotografias dos poucos monumentos existentes na terra de Santos Dumont dedicados à aviação civil e ao seu patrono. Agora publicamos fotografia do pequeno busto do Pai da Aviação, que em sua homenagem foi erigido na praça Santos Dumont, no bairro do Graoatá, Niterói.

A placa de bronze traz a seguinte inscrição:

A quem abriu nos céus as estradas do futuro, as homenagens do povo fluminense.

Comissão Estadual do Ano Centenário de Santos Dumont. 1873-1973

Livros

PROCESSO DECISÓRIO NAS POLÍTICAS PÚBLICAS E NO PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES — UMA AGENDA PARA AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO — Coordenador José Barat, APEC Editora S.A., 1979.

Com a publicação desta obra, a APEC Editora dá início à divulgação de uma série de documentos sob o título **Uma agenda para avaliação de desempenho**. Outras abrangem setores básicos da economia, tais como Energia, Agricultura, Habitação, etc.

Atendendo ao desvanecedor convite que nos foi dirigido pelo Dr. José Barat, apresentamos nossa colaboração, que constitui o Capítulo 5 da obra, com o título "O transporte aéreo brasileiro como é visto pelos tripulantes dos seus aviões: Problemas de mercado de trabalho". Este capítulo está integralmente transcrito nesta edição.

A Biblioteca do Sindicato conta com um

exemplar do livro que está à disposição de nossos sócios.

ASTRONOMIA — NOVA CARTA CELESTE — Linneu Hoffmann — Edição do Autor.

O nosso prezado companheiro Linneu Hoffmann, Navegador e Professor, ofereceu ao Sindicato um exemplar autografado de sua notável obra. Agradecemos mais esta prova de consideração que o companheiro Linneu Hoffmann dispensa ao seu Sindicato. A obra está na Biblioteca à disposição dos sócios para consulta.

REGULAMENTO DE TRÁFEGO AÉREO PARA VÔOS IFR — Paulo Roberto de Almeida Edição do Autor — 1979.

Os profissionais de vôo, e os amadores também, brasileiros ressentem-se da falta de literatura técnica que lhes permita manter-se constantemente atualizados para bem exercer suas funções.

Oportuna, portanto, a publicação de "Regulamento de Tráfego Aéreo

para Vôo IFR". Paulo Roberto de Almeida, o autor, é especialista em Tráfego Aéreo. Seu trabalho, que abrange todas as normas de vôo IFR em vigor, é muito bem estruturado didaticamente e foi escrito em linguagem simples e correta.

A obra está dividida em nove capítulos: Definições e Abreviaturas, Normas e Métodos, Controle de Área, Serviço de Informação de Vôo, Controle de Aproximação, Emprego do Radar pelo Centro de Controle de Área e Controle de Aproximação, Plano de Vôo, e Fra-seologia. Conclui com um questionário seguido de resposta.

Agradecemos ao Autor o exemplar que ofereceu à Biblioteca do Sindicato, onde está à disposição dos nossos sócios.

A obra pode ser adquirida na EAPAC e Guanabara Jornais e Revistas, lojas nos Aeroportos do Galeão, Santos-Dumont, Brasília e Recife.

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CADASTRO Nº 084 DR/RIO

IMPRESSO