

# A BÚSSOLA

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



(140)

Nº 139 — ANO 28 — MAIO/1979



EDITORIAL

**Alienação e Caos**

**"Flashes" da Aposentadoria**

**Treinamento de Vôo**

# ALIENAÇÃO E CAOS

É inegável a importância do transporte aéreo na solução de problemas de acesso a tantas partes da Terra, na economia de tempo no transporte de pessoas, de produtos da civilização. O homem soube aproveitar o notável avanço tecnológico da aviação e fazer com que tão extraordinário evento servisse à Humanidade, vale dizer, a si próprio. Ao Brasil, ao povo brasileiro, a aviação prestou e continua a prestar relevantes serviços. Ela é, indiscutivelmente, importante fator do progresso nacional.

O transporte aéreo brasileiro é o produto de um longo processo de aquisição tecnológica, de formação de técnicos, de terra e de vôo, de aceitação como meio conveniente e seguro de transporte, de reconhecimento de sua importância econômica e social.

A formação do técnico, do mecânico, do piloto, de todos os trabalhadores exigidos para operar seguramente a aviação de transporte, foi conquistada a duras penas pelo pessoal civil, com muitas lutas e sofrimentos, como ainda hoje acontece. Ainda não contamos com uma escola de nível compatível com as exigências do moderno transporte aéreo destinada a formar o pessoal técnico da aviação civil. Dada a sua formação precária nos obsoletos aviões dos aeroclubes, caberá a ele próprio, ao piloto nelas deficientemente preparado, desenvolver e aprimorar durante toda a sua vida profissional sua técnica e seu conhecimento, custeando como puder as despesas de sua formação e do seu aperfeiçoamento.

O aviador, elemento principal, sem sombra de dúvidas, dessa complexa engrenagem que é o transporte aéreo, tem o peso da responsabilidade que não lhe dá o direito de errar, pois sobre seus ombros repousa a responsabilidade por vidas humanas, cargas e pelo próprio equipamento de vôo, que, ao longo do tempo, aprenderá a respeitar como a si mesmo. A esse homem deveria ser, por tudo isso, dispensado todo o respeito e a consideração que merece como profissional responsável, dada a responsabilidade que é a marca característica de sua profissão. No entanto, acontece atualmente na aviação brasileira, em relação aos tripulantes técnicos, um alarmante fenômeno que está levando ao caos toda uma estrutura que deveria ser, além de preservada, constantemente aperfeiçoada. A exploração inescrupulosa a que estão sendo submetidos inúmeros companheiros, por parte de muitos empregadores, é um doloroso sintoma dessa decadência profissional, ética e moral.

Em Belo Horizonte, como também por todo o país, nos últimos cinco anos, cresceu significativamente o número de aviões, principalmente os fabricados pela nossa EMBRER, que coloca cerca de cem novos aviões por mês no mercado nacional. Através de incentivos, créditos e financiamentos, o governo tem proporcionado condições vantajosas aos compradores. Isto significa que não pode faltar trabalho para os pilotos. Mas, lamentavelmente, a esse profissional de importância capital na operação do avião vêm sendo negados os seus mais elementares direitos trabalhistas. Empresas estão demitindo pilotos a pretexto de reduzir os custos operacionais, mas utilizam-se, a seguir, desses mesmos homens como biscateiros, verdadeira denominação que procuram descobrir com a sofiscada expressão de "free-lance" ou "franco atirador", marginalizando-os e oprimindo-os sem qualquer escrúpulo, pois, além da miserável paga que lhes concedem, não arcam com os indispensáveis encargos sociais e outros direitos previstos em lei. É comum encontrar-se, em quase todos os aeroportos do país, pilotos que ficam as 24 horas do dia à disposição de pseudos patrões para terem oportunidade de voar algumas horas por mês que lhes permita receber o mínimo necessário à manutenção de suas famílias. É uma situação cômoda para os patrões e vantajosa economicamente, ter a mão e à hora bons profissionais, apenas lhes pagando pelos biscates de uma ou outra hora de vôo. Certamente tais "empresários" ignoram os fatores psicossociais que afetam esse homem. Desempregado, voando diversos tipos de aviões e se desdobrando para superar os problemas normais do vôo, eternamente preocupado com todas as conseqüências de tal situação, este profissional não pode ter, humanamente, condições de oferecer a mesma segurança do piloto que voa em condições normais de trabalho, empregado de empresa que simplesmente cumpre com a lei

Baseando-se em todos esses fatos, no dia 21 de abril passado, reuniram-se muitos desses nossos companheiros, que contaram com a presença maciça de tantos outros normalmente empregados, para decidir uma tomada de posição em relação à calamitosa situação em que se encontram. Unanimemente decidiram que em Belo Horizonte, a partir daquela data, nenhum piloto se deixaria submeter à vexatória e desumana condição de biscateiro de aviação, até que os patrões transgressores dos mais comensuráveis direitos do trabalhador resolvam cumprir a lei, resolvam, enfim agir humanamente.

O movimento recebeu apoio incondicional da totalidade dos companheiros baseados em Belo Horizonte, culminando com a constituição de um fundo pecuniário destinado a manter em condições razoáveis de sobrevivência as famílias do mais necessitados. *Que sirva de lição a todos os interessados no problema o exemplo dos nossos companheiros de Belo Horizonte, que, com imensas dificuldades, uniram-se para enfrentar tão grave problema. E que os empresários pensem, no mínimo, em termos de segurança quando da utilização de seus aviões, e que cumpram a legislação em vigor, regularizando a situação de seus tripulantes, encerrando assim uma situação irregular por eles mesmos criada. Com a solução justa e correta que o fato exige, os tripulantes de seus aviões, os seus passageiros e os próprios empresários poderão tornar a voar tranquilos nos céus deste imenso país.*

Ao tornarem públicas suas reivindicações, os pilotos profissionais do Estado de Minas Gerais esperam contar com a valiosa cooperação das autoridades na reconquista de seus mais legítimos direitos, para que possam proporcionar aos usuários do transporte aéreo um trabalho digno e seguro.

*O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS espera que as autoridades do Ministério do Trabalho — por ser matéria eminentemente trabalhista — desenvolvam permanente fiscalização exigindo o vínculo empregatício, e do Ministério da Aeronáutica, voltem a exigir, por sua vez, o vínculo empregatício dos pilotos, quando não proprietários das aeronaves, ao preencherem a ficha de despacho de vôo, medida já anteriormente adotada pelo DAC, porque, embora seja matéria trabalhista, tem implicações de ordem psicossocial que se traduzem em insegurança de vôo.*

Esperamos que não se repita na aviação civil brasileira o doloroso episódio dos "bagrinhos", pobres estivadores marginalizados, desumanamente explorados por gangsters da estiva. Mas pouco falta para o piloto "biscateiro" tornar-se o "bagrinho" da nossa aviação.

Dos aposentados  
assustados de  
antigamente ao  
aposentado profissional  
de hoje.

# “FLASHES” DA APOSENTADORIA NA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA

O fechamento da Panair do Brasil, em circunstâncias discutidas até hoje, e as modificações para pior na lei de aposentadoria então em vigor, foram alguns dos fatores que provocaram a corrida de aeronautas aos postos do INPS.

Sucederam-se as aposentadorias em massa. Algumas prematuras, muitas certamente não desejadas, porém todas elas requeridas espontaneamente. No exame de seu caso particular, cada qual analisou a sua conveniência e considerou as vantagens e conseqüências dessa opção. Algumas aposentadorias causaram realmente grande surpresa e chegou-se a comentar, com malícia, que somente a contagem *como de vôo* das horas supostamente dormidas em rede poderiam justificar certos casos. Inúmeras foram as aposentadorias revistas e algumas chegaram a ser canceladas. Durante meses e até anos seguidos a apreensão foi uma constante para alguns aeronautas aposentados com a ajuda de astuciosos especialistas no assunto.

Houve um clima de expectativa de parte das empresas. A *Vasp* basicamente não teria grandes problemas. A então *Sadia* teria alguns. A *Varig* e a *Cruzeiro* teriam muitos porque os seus quadros funcionais contavam com grande número de aeronautas em condições de aposentadoria. Num certo momento a contratação de alguns era a única solução para manter a continuidade das operações comerciais, dado o inesperado da situação.

Uma análise da situação revelou a essas empresas que elas poderiam tirar grande vantagem de tudo isso. Daí, elas procuraram *estimular* as aposentadorias com a promessa de contratação imediata. Contratando para as mesmas funções os aposentados, elas estavam, *no seu entender*, se livrando dos “abacaxis” das indenizações trabalhistas e capitalizando as vantagens que se traduziam comercialmente em números, pelo reaproveitamento de mão-de-obra

experiente, porém já aliviada dos “anos de casa” — grande pesadelo de todas elas. Isso porque a doutrina trabalhista mais expressiva entendia que com a aposentadoria voluntária se extinguiu o contrato de trabalho anterior e, conseqüentemente, o passivo trabalhista. O contrato que se lhe seguisse, após a aposentadoria, seria um outro contrato. O contrato dos sonhos dos administradores, o verdadeiro talão dos treze pontos no loteiro do patrão.

O tempo foi passando. O que se esperava que fosse uma solução transitória, para dar tempo às companhias de refazer os seus quadros e providenciar a preparação de técnicos em substituição aos aposentados, foi se eternizando, por conveniências diversas.

Os aeronautas efetivos acreditaram, a princípio, na sinceridade das empresas. Entendiam mesmo que, dado o número elevado de aposentados, seria necessário algum tempo para qualificar profissionalmente os que iriam substituí-los. Custaram, porém, a perceber que o seu futuro profissional já estava comprometido pela acomodação das empresas e pela ação desenvolvida, inteligentemente, pelos aposentados.

Os aposentados, inicialmente assustados, sentiram desde logo, ao contrário dos demais, que a união em torno do problema comum era de vital importância. Primeiro para desestimular as manifestações de desgosto ensaiadas esparsamente pelos não aposentados e, superada essa fase, para assegurar o próprio emprego, preocupação existente pela incerteza dos dias futuros, em que a dispensa era uma incógnita. Ficou comprovada a importância dessa união.

As empresas aéreas contavam em funções administrativas com muitos aeronautas que eram também aposentados nas mesmas circunstâncias e o apoio recíproco era parte indispensável do esquema posto em prática. A instrução teórica e a de vôo, chefias de

departamentos e outras funções chave, ligadas ao setor de operações, eram desempenhadas exclusivamente, ou quase, por aposentados contratados. Em algumas empresas haviam também diretores que eram aeronautas e aposentados, como os demais. Era portanto fácil, nas circunstâncias, fazer o esquema funcionar eficientemente. Esses administradores e seus auxiliares ajudaram a fortalecer o grupo de que faziam parte. Alguns pilotos em condições técnicas marginais chegaram a tomar o lugar, muitas vezes, de outros mais capacitados tecnicamente, apenas pela tolerância de colegas aposentados que lhes aferiam as condições nos *cheques* de rotina e disso não faziam

segredo. Foi tão flagrante, em certa época, a diferença de critérios e tolerâncias utilizados que, em se considerando ter havido discriminação, ela foi efetivamente exercida pelos aposentados contra os não aposentados.

A apreensão quanto ao futuro foi se dissipando ao se delinear a certeza da permanência no emprego. Em decorrência de todo esse processo, o aposentado assustado de antigamente, transformou-se no aposentado profissional de hoje, para quem os efetivos serão sempre modernos e inexperientes para ocupar o *seu* lugar... a menos que isso seja necessário para permitir a sua própria promoção. Para eles, você é que é, na prática, o aposentado!

## NOS PRÓXIMOS NÚMEROS

- II — Súmula 21 do TST, ou “zebra da loteria do patrão!”
- III — Os aposentados depois da lei de 29 de abril de 1975, ou A volta dos treze pontos!

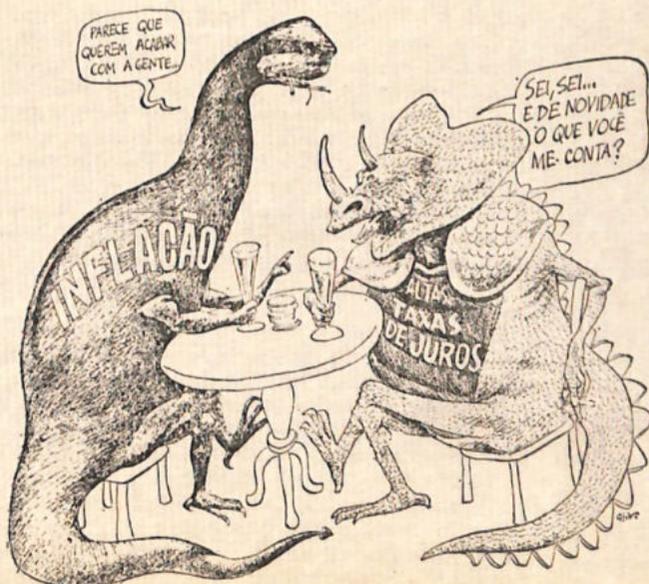
A Diretoria recebeu inúmeras manifestações de apoio e de desgosto pelos artigos publicados. Ao tomarmos uma posição definida sobre o assunto já esperávamos isso. É lógico que os aposentados não ficaram satisfeitos em sua maioria, muito embora alguns deles tenham até reconhecido a procedência do que foi dito. Não nos furtamos ao debate conseqüente e todas e quaisquer manifestações terão guarda neste jornal, único órgão de divulgação deste sindicato.

O assunto é polêmico pela natureza dos interesses envolvidos, mas acima dos interesses particulares dos que escolheram a aposentadoria voluntariamente está a carreira profissional dos que se tornaram aposentados compulsórios, na prática, pela série de distorções que já ameaçam agora atingir o

que ainda resta de “especial” na própria aposentadoria do aeronauta. Que a aposentadoria seja um ato de reflexão é o que desejamos, e sobretudo que as distorções que estão a penalizar as carreiras profissionais dos aeronautas efetivos sejam corrigidas.

De qualquer forma, a aposentadoria não pode se tornar, como vem acontecendo, uma categoria profissional. Recebemos inúmeros pedidos de esclarecimento a respeito da situação do aposentado após a lei 6204/75. A matéria será focalizada proximamente. Podemos adiantar, entretanto, que o novo contrato o deixa em condições expressa de novo empregado — sem antiguidade — porque o tempo de serviço anterior não será computado, como está previsto claramente na lei, mesmo que não tenha sido indenizado pelos anos anteriores de serviço. A lei referida veio alterar a redação do artigo 453 da CLT, que ficou sendo: “No tempo de serviço do empregado, quando readmitido, serão computados os períodos, ainda que não contínuos, em que tiver trabalhado anteriormente na empresa, salvo se houver sido despedido por falta grave, recebendo indenização legal ou se aposentado espontaneamente.” (grifos nossos).

## Chico, dá licença?



## SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Presidente: HÉLIO RUBEN DE CASTRO PINTO. 1º Vice-Presidente: AYRTON FRANZONI. 2º Vice-Presidente: PÉRICLES LEONARDI. Secretário-geral: MARCO ANTONIO DE CASTRO ESPÍRITO SANTO. Secretário de Finanças: SILVIO DE MORAES. Secretário de Administração: HÉLIO BAPTISTA BORGES. Secretário de Relações Públicas: SUELY CASTRO ROJAS. Conselho Fiscal: MÁRIO MARCIO 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.

### A BÚSSOLA

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

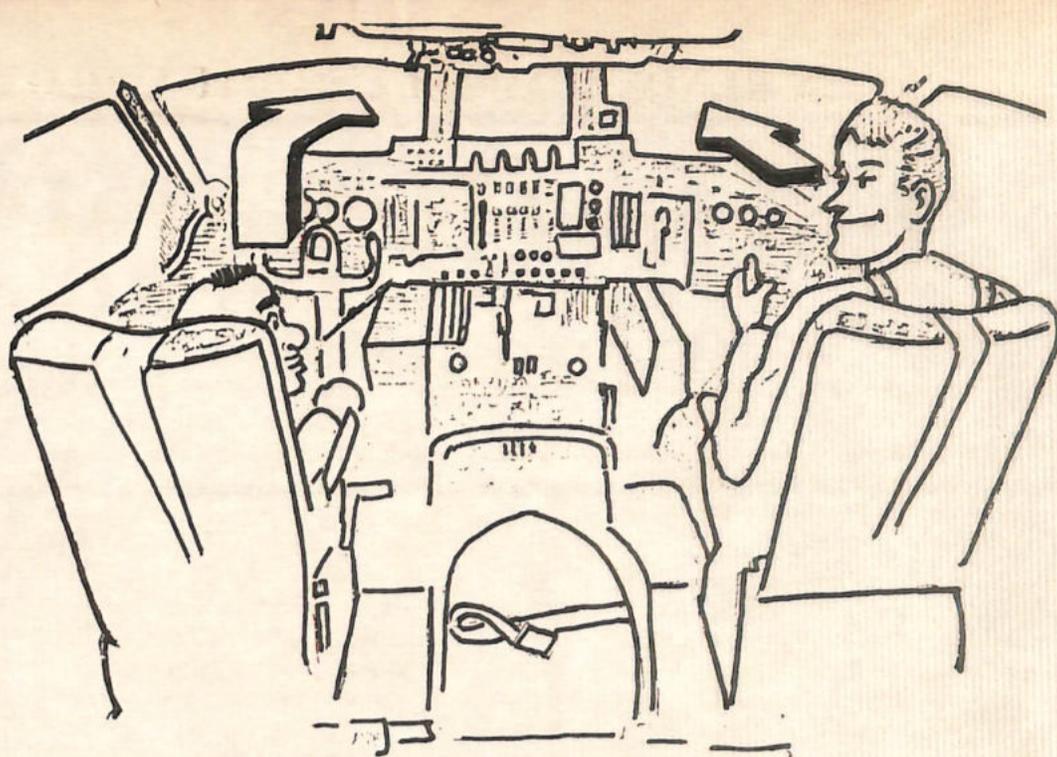
Paginação — Argemiro Tinoco • Revisão — Marcia Rodrigues

Fotografia — Walter Ghelman

Composição — Serthel Editora • Tiragem — 5.000 exemplares • Distribuição gratuita

Impressão: Editora Mory Ltda. — Rua do Resende, 65 — Rio

# QUAL O SEU PONTO DE VISTA?



**“O meu macete é colocar a cadeira toda para frente e para baixo e, então, recuá-la quatro dentes e subir dois”.**

**“Eu coloco a cadeira de maneira a poder visualizar a haste do limpador de para-brisas”.**

**“A maneira mais adequada é colocar a cadeira de forma a não visualizar o nariz do avião”.**

Se perguntassem a qualquer piloto como ele ajusta sua cadeira quando toma posição na cabine, certamente obteríamos as mais diversas respostas possíveis. O “macete” de cada um pode ter sido adquirido de várias maneiras: ensinamentos dos primeiros instrutores de vôo; por observação das posições usadas por pilotos mais experientes; ou mesmo pelo, desenvolvimento de uma técnica própria durante o correr dos tempos. Qualquer que seja o caso, existirão sempre duas coisas em comum nessas técnicas de bem sentar-se:

O piloto *sempre* a utiliza e *funciona!*

Seria realmente importante sentar-se numa posição adequada? Certamente é mais importante do que você pode imaginar. Recentes estudos, efetuados pela FAA e McDonnell Douglas, chegaram a uma mesma conclusão: ângulos de visão incorretos, particularmente para aqueles que voam com cadeira e nível dos olhos baixos, podem ser considerados como causas determinantes de acidentes ocorridos durante aproximações e pousos.

O piloto que usa posições “afunda-

das” apresenta tendência a esticar o pescoço quando da transição do vôo por instrumentos para o de referências visuais. Isso causa sérios erros de julgamento quanto à altitude e ângulo de aproximação da aeronave, podendo ainda acarretar excessiva razão de afundamento na curta final quando o piloto diminui a pressão no manche ao inclinar-se para frente.

Em testes realizados tanto em vôo como em simulador, os erros mais marcantes foram realizados por pilotos que estavam em fase de adaptação a novas aeronaves ou que haviam modificado a posição usual da cadeira de pilotagem. Como havíamos dito, cada um tem sua própria técnica de ajustagem de cadeira e tal técnica permite a um só tempo tanto uma boa visão dos instrumentos de vôo como boa visada para as referências visuais que permitirão seguros arrendamentos e toques no solo. Esta posição, selecionada individualmente por cada um, coincide normalmente com o posicionamento idealizado pelo projetista da aeronave (a propósito, alguns proje-

tistas dão tal importância ao posicionamento do piloto na cabine que incluem meios óticos ou mecânicos para a ajustagem do campo de visão dos pilotos, sendo o Boeing 737 um exemplo disto).

O importante em tudo isso é que uma vez encontrada a posição ideal, na qual bons pousos estejam sendo efetuados, não mudar tal ajuste. Não é raro o piloto, para melhorar sua visão dos instrumentos, sentir-se tentado a baixar sua cadeira um ou dois dentes da posição habitual, quando na eminência de voar dentro de condições meteorológicas adversas ou se vai ser checado em vôo por instrumentos. Neste caso é bom lembrar que para cada 2,5 cm abaixo da posição ideal pode não só reduzir o ângulo visual de 3º como diminuir o alcance visual do solo em 15%, dependendo do tipo de avião. Evidentemente sabemos que não é fácil efetuar um pouso com baixa visibilidade sem auxílio desta montagem marginal.

Sentar-se muito alto também não é bom negócio. É lógico que melhora as condições de visibilidade mas prejudica seriamente a visão dos instrumentos de bordo; analogamente, se avançarmos muito a posição da cadeira, perderemos a noção de profundidade para o arrendamento e toque.

Naturalmente existem fatores além do simples ajuste da cadeira que podem gerar problemas no que tange ao ajuste visual. Imaginemos um piloto de C-130 executando uma aproximação, sentado no lado direito, e com vento cruzado da esquerda. Vamos considerar que o tal

piloto seja de estatura mediana e que logo ao obter condições visuais sinta necessidade de aumentar a potência dos motores para manter-se na rampa de descida. Naturalmente ele irá inclinar-se um pouco para a esquerda e para a frente, de maneira a alcançar, os manetes, colocados do lado esquerdo do controle central. Com isso, nosso contorcionista tem tendência não só para aumentar a dosagem de pé no pedal esquerdo como também aplicar mais pressão no manche para o mesmo lado. Pouco há o que fazer nesta situação, a não ser estar alerta e consciente da necessidade de maior precaução ou, em último caso, passar o comando para o piloto sentado à esquerda.

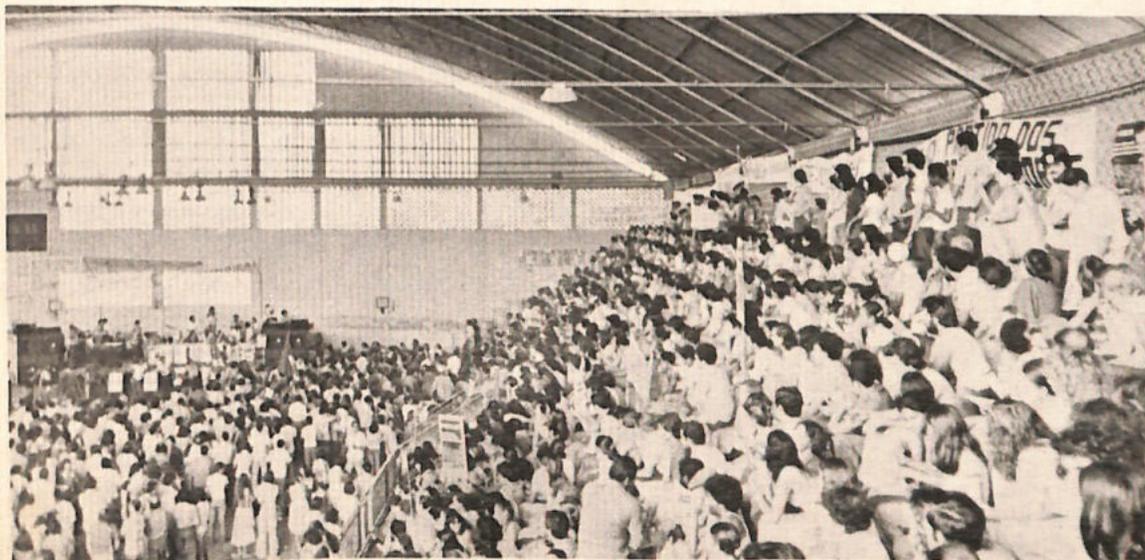
Na realidade, o problema de ajuste visual somente surgiu com a última geração de aviões, particularmente nos jatos de alta performance.

Como atualmente estão sendo realizados estudos para verificar se alguns mecanismos óticos/mecânicos seriam aplicáveis em aeronaves como o C-141 e C-5, poderemos ouvir mais a respeito do problema num futuro próximo.

Enquanto isso, continue usando sua técnica particular para o ajuste do ângulo de visão e use-a sempre (lembre-se daquela velha máxima aeronáutica: *se funciona não invente!*).

Sentar-se adequadamente é um bom caminho para também executar bons pousos. Só existe um porém: da próxima vez que deres um “catrapo” tente por a culpa no vento...

## 1º DE MAIO



*Dia do Trabalhador, concentração no Olaria Atlético Clube.*

Mais uma vez foi comemorado o Dia do Trabalhador, desta vez com nova e democrática feição, qual seja a realização de atos públicos independentes, exclusivamente de assalariados, sem a participação oficial. Em São Paulo reuniram-se espontaneamente mais de duzentos mil trabalhadores para ouvir os seus legítimos líderes. No Rio de Janeiro, a concentração de trabalhadores realizada no Olaria Atlético Clube foi numericamente mais modesta, mas não menos autêntica que a paulista. Completamente lotado pelos trabalhadores que a ela compareceram, o ginásio do Olaria foi pequeno para acolher a todos que a ele acorreram atendendo ao chamamento de seus líderes.

A reunião transcorreu na maior ordem e entusiasmo, sem a presença de policiamento ostensivo, nas circunstâncias perfeitamente desnecessário, pois os trabalhadores não são marginais que precisam ser vigiados, intimidados ou ter tolhidos os seus movimentos.

Fizeram-se ouvir representantes de todas as categorias profissionais presentes, que conclamaram a todos a lutar pela completa redemocratização do país e pelas cinco reivindicações indispensáveis e urgentes no momento atual: 1 - *Pela Liberdade e Autonomia Sindical*; 2 - *Pelo Direito de Greve*; 3 - *Pela Garantia de Emprego*; 4 - *Pelo Salário Mínimo Unificado de Cr\$ 6.114,00*; 5 - *Contra a Carestia*.

A essa memorável comemoração do Dia do Trabalhador este Sindicato esteve presente, prestigiando-a e sendo prestigiado pelos companheiros das demais categorias profissionais que, consciente e responsabilmente, a ela também compareceram.

# Interpretação correta das normas

WUILDE PACHECO  
(Piloto-Aviador – Bacharel em Direito – Delegado de Polícia  
Chefe da Assessoria Técnico-Policial da  
Polícia Civil do Rio Grande do Sul)

Repetidamente temos tomado conhecimento da existência de profundas divergências entre as diferentes Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRANS) e o próprio DETRAN/RS, quanto à interpretação do art. 146 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito e Resolução nº 462/73 do Conselho Nacional de Trânsito.

Tais dispositivos estipulam que os pilotos portadores de Certificado de Capacidade Física expedido pelos órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica, em dia, estão isentos de prestar os exames médicos exigidos para renovação de Carteira Nacional de Habilitação.

Segundo as reclamações surgidas, algumas CIRETRANS recusam-se a reconhecer a validade daqueles dispositivos legais, constringendo os beneficiários de tais normas – pilotos aviadores – a se submeterem aos exames médicos de trânsito, como condição para renovação de suas CNH. Outras cumprem a lei, porém só renovam a CNH pelo período de validade do Certificado de Capacidade Física do Ministério da Aeronáutica apresentado pelo candidato. E outras, ainda, acatam a determinação da lei e da Resolução do CONTRAN, porém cobram do candidato a taxa correspondente à prestação do exame médico, como se a ele se tivesse submetido.

De toda essa gama de interpretações dos referidos dispositivos normativos, resultam as seguintes questões:

- Os pilotos aviadores portadores de Certificado de Capacidade Física expedido pelo Ministério da Aeronáutica estão, ou não, isentos de prestar exames médicos nas repartições de trânsito, para renovação de suas Carteiras Nacionais de Habilitação?
- Há necessidade de renovar as CNH ou basta a apresentação destas, acompanhadas do Certificado de Capacidade Física em vigor, quando exigido pelos órgãos fiscalizadores?
- Se a prestação dos exames médicos de trânsito é suprida pela apresentação do Certificado de Capacidade Física do Ministério da Aeronáutica, a renovação da CNH deve ser feita pelo tempo previsto no CNT, e seu Regulamento, ou apenas pelo prazo de validade do Certificado apresentado?
- Cabe a cobrança de taxas correspondentes à prestação de exames médicos, se o candidato a eles não se submete face aos termos do art. 146 do RCNT e Resolução nº 462/73 do CONTRAN?

Nos termos do Código Nacional de Trânsito, de seu Regulamento e da Resolução nº 462/73 do CONTRAN, a resposta à primeira questão é positiva. Efetivamente, os pilotos aviadores estão, face àqueles dispositivos com força legal, isentos de prestar os exames médicos de trânsito, desde que apresentem o Certificado de Capacidade Física expedido pelo Ministério da Aeronáutica, em vigor. Descabida qualquer interpretação em contrário, que constituirá violação da lei e, portanto, sujeitará seu autor a sanções legais, por abuso de poder.

Também positiva a resposta à segunda questão. Sem dúvida alguma, faz-se necessária a renovação da CNH. Os dispositivos legais supramencionados isentam o piloto aviador de submeter-se aos exames médicos de trânsito, não dizendo não necessitar o mesmo apresentador CNH atualizada. A intenção do legislador foi clara. Considerando serem as provas de capacidade física e mental prestadas perante bancas do Ministério da Aeronáutica, pelos aviadores, bastante mais rigorosas que aquelas de trânsito, dadas as exigências maiores da aviação, considerou desnecessário que os pilotos se submetessem a estas últimas, desde que em dia com aquelas. Entretanto, como não poderia deixar de ser, não visou tornar os pilotos aviadores uma classe especial, privilegiada, acima do crivo das repartições de trânsito. Portanto, precisam eles renovar suas CNH, no prazo legal, apenas bastando apresentar seus CCF/MA em dia.

Errônea a interpretação de que a CNH, nesses casos, deve ser renovada apenas pelo prazo de validade do CCF/MA. Como se disse, e como é sabido, as provas de capacidade física e mental prestadas perante as bancas do Ministério da

Aeronáutica, pelos pilotos, são bem mais rigorosas. Exige-se maior aptidão física e mental de um homem que conduz uma aeronave do que de alguém que conduz um veículo terrestre. Daí o maior rigor e daí serem os exames de pilotos realizados anualmente ou semestralmente. De outra parte, os dispositivos legais que dão tal regalia aos aviadores não traçaram tal limitação. Dizem, apenas, que estão isentos da prestação dos exames médicos de trânsito para a renovação de suas CNH. Não estipulam que tal renovação se dê apenas pelo prazo de validade do CCF/MA, deixando claro que deve ser feita pelo prazo normal – quatro anos – como se realizados os exames médicos perante as repartições de trânsito. Se a norma legal não restringiu, não pode o seu intérprete restringir. Qualquer interpretação em contrário será igualmente errônea, descabida e ao arripio da lei, justificando, inclusive, ação legal contra seu autor, que estará exorbitando.

Finalmente, a questão da cobrança de taxas, referentes a exames médicos de trânsito, não sendo estes prestados. Sabidamente, taxa não é imposto. Taxa é um tributo que o Estado cobra em decorrência de serviço efetivamente prestado. Descabida é sua cobrança, conforme os melhores e mais renomados doutrinadores, e a própria jurisprudência, sem que serviço correspondente seja prestado por órgão estatal. No caso em exame, os pilotos estão isentos de se submeterem a exames médicos de trânsito para renovação de suas CNH. A lei lhes dá a regalia da isenção, mediante apresentação de prova de estarem em dia com seus exames médicos perante os órgãos competentes do Ministério da Aeronáutica. Portanto, quando renovam suas CNH, o Estado não lhes presta o serviço de submetê-los a exames médicos. Não utilizam os serviços de trânsito. Conseqüentemente, descabida tal cobrança, a qual, se feita, será ilegal e razão bastante para ação contra o Estado, para ressarcimento, não se justificando qualquer interpretação em contrário. Nesses casos, podem e devem ser cobradas as demais taxas previstas em lei relativamente à renovação da CNH, nunca, porém, quanto à prestação de exames médicos, já que a lei, bem claramente, estabelece que não precisam ser prestados. Se o Estado, pois, não prestou o serviço, não pode cobrar por ele.

De tudo que se examinou acima, fica a síntese: nos termos do artigo 146 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e da Resolução nº 462/73, do Conselho Nacional de Trânsito, estão isentos de prestar exames médicos, perante repartições de trânsito, os pilotos aviadores portadores de Certificado de Capacidade Física – em dia – expedido pelo Ministério da Aeronáutica, devendo a Carteira Nacional de Habilitação, em tais casos, ser expedida pelo tempo normal previsto na legislação de trânsito para os demais motoristas e não sendo cobráveis quaisquer taxas relativas à prestação de exame médico.

Descabidas e ilegais, quaisquer interpretações em contrário por órgãos do sistema nacional de trânsito.

*Na sua qualidade de Bacharel em Direito e Delegado de Polícia, Chefe da Assessoria Técnico-Policial da Superintendência dos Serviços Policiais, da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio Grande do Sul, o nosso colega Comandante Wulde Pacheco, que também é jornalista profissional e Bacharel em Jornalismo, emitiu parecer de conteúdo igual ao do presente artigo. Submetido à apreciação da cúpula dirigente da Polícia gaúcha, foi o referido parecer encaminhado ao DETRAN/RS, cuja Direção deu, no expediente respectivo, o seguinte despacho: "DETRAN – Gabinete – Ao conhecer o presente, o tenho como escorrido. E a esse respeito e nesse sentido já houve pronunciamento através do Conselho Estadual de Trânsito. Em síntese:*

1º – O CCF/MA – Certificado de Capacidade Física – substitui o exame de saúde exigido para renovação de CNH;  
2º – A CNH deve ser renovada pelo prazo estabelecido em lei, de 4 anos para motoristas até 60 anos e 2 anos para motoristas com mais de 60 anos;

3º – Não devem ser cobradas taxas além daquelas dos serviços prestados – o exame médico, não sendo prestado pelo Estado ou por médicos credenciados, não pode ser cobrado.

Por fim, para dissipar dúvidas, será expedida Circular a respeito aos órgãos de trânsito do Estado. Porto Alegre, 15 de janeiro de 1979 – Dr. Ronildo Ledo Luchesi – Del. Polícia – Diretor de Trânsito Substituto.

## LIGAR OU DESLIGAR O EQUIPAMENTO RÁDIO

Uma questão muito discutida durante décadas pelos pilotos é a referente ao desligamento, ou não, do equipamento rádio dos aviões para aumentar a sua vida. De acordo com um importante fabricante de equipamento rádio, desligá-los não aumenta sua vida. Pelo contrário, sabe-se que eles duram mais tempo se forem mantidos ligados quando os motores estiverem funcionando. Realmente, registros mostram que um equipamento rádio usado regularmente dura três vezes mais que um raramente usado. O fabricante chama a atenção dos pilotos para outros fatores importantes que contribuem para o prolongamento da vida do equipamento, tais como ligação terra correta e refrigeração adequada. E do ponto de vista dos pilotos, podemos dizer: "Use-o ou perca-o".

Fonte: Flight Safety Foundation

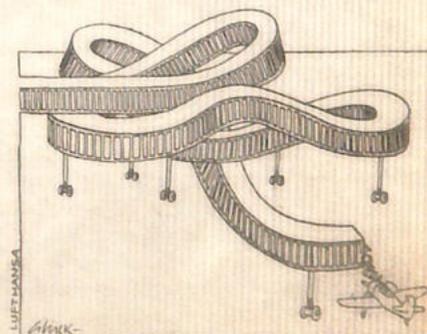
## TORNEIO INTERNACIONAL DE XADREZ

No ano passado realizou-se no Rio de Janeiro um torneio de xadrez em disputa da Taça Professor Gustav Rodeck, com a participação de companheiros aeronautas e aeroviários de várias empresas aeroviárias internacionais. Este ano será disputada em Miami, de 5 a 9 de novembro, a Taça "Cidade de Miami", estando previsto o comparecimento de empregados de cerca de 70 empresas. No Brasil será realizado um torneio de classificação no mês de junho. Os interessados em participar deste torneio internacional de xadrez deverão inscrever-se com o Professor Gustav Rodeck pelo telefone 222-5141, Ramal 366.

## DESCONTOS PARA OS NOSSOS COMPANHEIROS DO ABCD

Em carta dirigida a este Sindicato, o Laboratório Médico Rocha Lima, instalado na rua Rio Grande do Sul, 664, São Caetano do Sul, SP, coloca-se à disposição dos nossos associados residentes em São Paulo, principalmente na área do ABCD, para exames de laboratório de análises clínicas, através de exames de rotina e especializados. É objetivo do Laboratório Médico Rocha Lima oferecer aos filiados deste Sindicato um amparo de exames laboratoriais com precisão e pronta execução, concedendo-lhes desconto de 50% dos preços de tabela.

Ao divulgar a cortesia, aproveitamos a ocasião para agradecer a atenção com que nos distinguiu aquela entidade, que conta entre os seus diretores com o Dr. Afrânio Ziokolwski, médico e piloto comercial, filho do nosso companheiro aposentado Eleud Ziokolwski e irmão do companheiro Antônio Ziokolwski que comanda aviões na Vasp.



# A COMIDA QUE VEM PELO AR

Izidro de Arruda Simões

É assaz conhecido e praticado com algumas variantes, o lançamento de alimentos e remédios, de um avião para uma pequena clareira, onde pessoas ansiosas os esperam. A precisão do lançamento pode, muitas e muitas vezes, significar a recuperação da saúde ou a comida de muitos dias. É crença geral que na Amazônia Legal a caça é abundante. Muita gente pensa que numa floresta daquelas deve-se até tropeçar nos animais. Ledo engano! A vida é dura e cheia de incertezas para todos. Caçar é tarefa das mais difíceis, principalmente caçar com êxito.

Eu já disse em outro artigo, "Sobrevivência na Selva", que regulamentos são feitos no papel. Disse sem segundas intenções, mas apenas porque se os burocratas que os fazem conhecessem as minúcias dos fatos, entrariam menos o progresso. Explicarei, contando como foi feito o abastecimento da *munição de boca* do pessoal da topografia do 9º BEC (Batalhão de Engenharia de Construções), responsável pelo traçado da rodovia Cuiabá (MT) — Santarém (PA), até bem além da Serra do Cachimbo, no Pará.

Os regulamentos proibem alijamento de cargas, salvo em emergência, e o lançamento das mesmas só é permitido sob certas e determinadas condições, mediante autorização para tal concedida pelas autoridades competentes.

Ora, fôssemos ligar para isso e a Cuiabá-Santarém talvez ainda estivesse no papel. As companhias de táxi aéreo refugaram a operação, por ser de alto risco, de custo operacional elevado, demorada e sem atrativos financeiros para elas. Acabou sendo realizada pelos *paus pra toda obra*, que são os pilotos de táxi aéreo irregular, chamados pejorativamente de *clandestinos*. Como pode ser clandestina uma atividade que todo mundo conhece e sabe onde está? Bem, mas eu dizia que os irregulares toparam a parada.

De Cuiabá partiam três Cessna 182 e um 185 com destino ao acampamento do Exército, na Serra do Cachimbo, chamado XV de Novembro, e que distava mais ou menos cinco minutos de voo da base aérea lá existente e que também se chama Cachimbo. As aeronaves não iam todas de uma só vez. Era uma cada semana. Levando oficiais e bagagens, voava-se bem estabilizado, um *tirão* de 03:15. Hoje quase toda a rota está povoada, mas até 1973 aquilo estava querendo conhecer seres humanos e a dita cuja civilização. No XV de Novembro, o Tenente do DELOG (Departamento de Logística) programava os voos em função das necessidades da turma de topografia, que naquela ocasião se encontrava em algum lugar entre os rios Curuá e Jamanxim. Todos os dias, às vezes pela manhã, às vezes pela tarde, se conseguia comunicação rádio, com eletricidade gerada na base de manivela. Lembram-se dos filmes de guerra? Era naquela base.

Calculada a distância percorrida nos últimos dias, era plotada a posição estimada, num mapa, que se esperava fosse certo. O avião era então carregado com a carga solicitada, geralmente composta de arroz, feijão, sal, banha, carne fresca, alguns legumes, rapadura, temperos. Mandavam também a correspondência, remédios e revistas, se existissem. Decolava-se do próprio leito da estrada, que foi alargado para permitir o pouso do *Búfalo* que, vez por outra, aparecia, com destino à pista abandonada do PA-6, na margem direita do rio Jamanxim, perto dos garimpos de Piranhas e São Benedito. Os comestíveis eram colocados em sacos, pesando cada volume o máximo de vinte quilos,

amarrados fortemente, bem justinho. Depois esse volume era depositado dentro de outro saco, amarrado só na boca, bem folgado. Isso era para que, ao bater no chão e se estourasse, tudo ficasse dentro do segundo saco e os víveres não se perdessem. O peso máximo de vinte quilos foi a experiência que ensinou ser o certo. Foi tentado tudo antes: pára-quadras, câmara de ar, etc. Só desta maneira a coisa funciona. Junto ia sempre um soldado para auxiliar nos lançamentos. Era ele o elemento primordial na precisão do acerto no alvo.

Na pista do PA-6, distante 01:10 de voo, tirava-se a porta do lado *esquerdo*. Voava-se para a área, mais 20 minutos de voo, com um barulhão tremendo, do vento e do motor, bem rasante, na direção estimada. Procurava-se uma fumacinha escura (para diferenciar da *barba de bode*) que servia para localizar a equipe da topografia. Às vezes era fácil, outras, nem tanto. Localizada a turma, via-se que tinham feito uma pequena clareira de uns 10 ou 15 metros de largura, por outros tantos de comprimento. Bem no meio dela estava a lata de óleo ou algumas folhas que faziam a fumacinha, pela qual nos basearíamos para a precisão do lançamento. Se os volumes caíssem fora dela ia ser um trabalho danado para achá-los. Por vezes não se conseguia acertar na mosca, infelizmente. O trabalho consistia, então, em localizar o picadão, feito a machado e moto-serra na passagem do pessoal, para alinhamento com a clareira. Isso conseguido, o praça que ia junto, amarrado pela cintura com corda curta na cadeira à direita do piloto, colocava um saco na porta e punha o pé pronto para empurrá-lo ao sinal dado. Avião flapeado e reduzido, mergulhava-se para a fumacinha, com o picadão imediatamente abaixo e *ligeiramente* à esquerda. Atenção, atenção... Já! Um brusco empurrão com o pé e lá se vai o saco! O praça tinha que se debruçar para fora do avião, razão porque estava firmemente amarrado com corda curta, e acompanhar a trajetória do saco até o solo. Enquanto isso, arremetia-se rápido. Enquanto se preparava o retorno, o soldado informava o resultado do bombardeio. Até que era interessante para quem gosta de brincar de avião bombardeiro. Conforme a informação, a próxima *bomba* teria antecipado ou retardado o seu lançamento. A dificuldade do serviço residia em que a turma de topografia sempre acampava à beira d'água, em vale fundo, e em terreno muito acidentado, como é o do vale do Curuá-Jamanxim. Por isso havia a necessidade de após flapeado e reduzido o motor, fazer um forte mergulho com umas 100mph, por cima do *tope*, em direção ao *buração*, arremetendo imediatamente após o lançamento, num ângulo de mais ou menos 50 graus. Era sorte! Esse *passeio* durava uns vinte minutos para lançar parques dez sacos de víveres, mas era isso que mantinha aqueles vinte homens vivos durante uns três dias. Quando a chuva não estragava o programa, fazia-se até dois voos por dia, com três horas de duração, cada um, desde a base do XV de Novembro. Mosquito *porvinha* (diminutivo de pólvora com sotaque cuiabano) havia para o gasto.

Essa técnica de lançamento é empregada, com pequenas variantes, em todo o sertão. E os regulamentos? Ah, os regulamentos!

Izidro de Arruda Simões, PC e Agrícola no Grande Sertão.

## O Sindicato no Rio G. do Sul

A Diretoria continua atuando junto às autoridades competentes para que as leis que protegem a nossa categoria profissional sejam cumpridas por quem de direito. Uma transgressão que vem sendo praticada por patrões inescrupulosos é a utilização de pilotos sem o indispensável vínculo empregatício, fato que está tomando feições alarmantes, conforme o denunciado em nosso Boletim Informativo 02/79, referente aos pilotos baseados em Belo Horizonte.

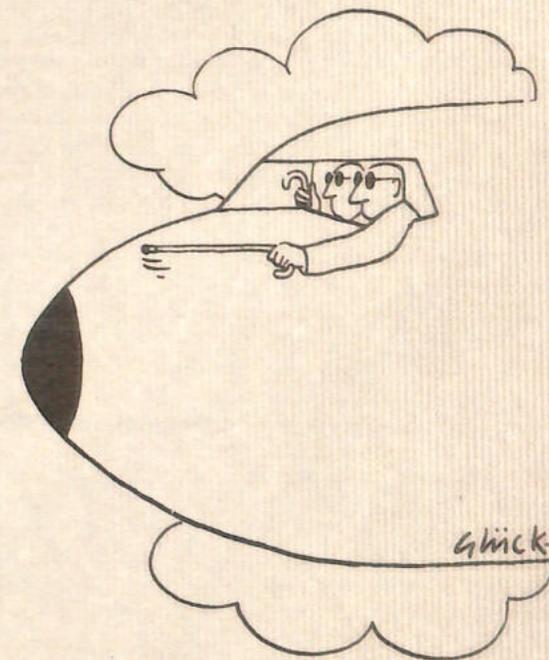
Aproveitando a posse do novo Delegado Regional do Trabalho no Estado do Rio Grande do Sul, Dr. Celito de Grandi, que exerceu o cargo de Secretário de Relações do Ministério do Trabalho no governo passado, o presidente deste Sindicato, acompanhado pelo Delegado Regional do Sindicato em Porto Alegre, companheiro Renz, foi visitá-lo no dia 11 do corrente, e, aproveitando a oportunidade, apresentou àquela autoridade várias sugestões no sentido de ser realizada permanente e efetiva fiscalização do trabalho do aeronauta unidade da Federação.

O Dr. Celito de Grandi assegurou que tomará as necessárias providências para que a lei seja cumprida, exigindo o vínculo empregatício e o cumprimento das jornadas de trabalho, que são as nossas reivindicações que estão a exigir imediato cumprimento. Prometeu, ainda, instalar, oportunamente, mesa redonda da qual participarão a Diretoria do Sindicato, acompanhada pelo Delegado Regional do Sindicato e pelo Departamento Jurídico, representantes dos empregadores gaúchos e da Delegacia Regional do Trabalho, para discutir os vários problemas e encontrar soluções conciliatórias.

Agradecemos ao Dr. Celito de Grandi a atenção que dispensou aos nossos diretores e esperamos que sua atenção encontre as soluções para os problemas que afligem os nossos companheiros baseados no Estado do Rio Grande do Sul.



O Delegado Renz, o presidente Ruben e o Delegado Regional do Trabalho Celito de Grandi.



Vão cego

# BANHO E CIVILIZAÇÃO



Fidelis Bueno

O brasileiro classe média, assim que se apruma na vida, com o intuito de melhorar de "status", aparta uns trocados, compra uma passagem pelo facilitário e se manda para o Velho Mundo.

Volta deslumbrado, pernóstico e pedante:

"— Viajei a Europa inteira, tomando um banho de civilização!"

É um equívoco: quem ensinou os europeus a tomar banho foram os tripulantes da Panair do Brasil que, a partir de 1946, passaram a voar naquele continente.

Fiquei num hotel comercial, no centro de Frankfurt, Alemanha. No quarto, uma pia que mal dava para lavar a remela dos olhos; para lavar o sovaco, tive que molhar o chão todo.

Noutra cidade alemã, Stuttgart, a diária de pernoite era, sem banho, oito marcos; com banho, dez marcos. Quer dizer, o banheiro ficava trancado a chave, para abri-lo, dois marcos.

Isso em 1967; imaginem em 1946.

Nesse tempo, nos melhores hotéis de Estoril, o distrito de alta renda de Portugal, existiam aquelas baitas banheiras, inúteis, porque ninguém as usava. Os tripulantes brasileiros passaram a exigir a ducha diária e, a partir daí, foram instalados, improvisadamente, os canos e respectivas cortinas.

Em 1955, morei três meses como hóspede em uma casa de família em Lisboa. O outro hóspede residente era um médico português. Todos os sábados repetia-se o mesmo ritual: Tininha, a dona da casa era solicitada a preparar a "casa de banho para o senhor doutoure higienar-se" somente aos sábados!

Como todos sabem, quando é inverno na Europa, temos verão no Brasil e vice-versa. Pois muito bem, ora pois; a gente decolava, no inverno de Lisboa, com destino ao Rio. O velho Constellation vinha resfolegando pela costa do deserto do Saara para, em seguida, cruzar o oceano e a linha do Equador. Aí começava o drama nasal: os passageiros europeus, que tinham embarcado encasacados, sentiam na pele o calor dos trópicos e começavam a se despir a bordo.

Era duro aguentar a catanga de sovaco. Nós, tripulantes técnicos, nos refugiávamos na cabine de comando; quem sofria mais eram os companheiros comissários de bordo e as pobres aeromoças, que tinham que sorrir sem coçar o nariz.

Eu podia identificar a nacionalidade de um grupo de turistas a bordo só pelo fedor da catanga, lá deles: cheiro de curry, era inglês; odor de sauerkraut com mostarda, só tinha que ser germânico; bafo de oliva e coentro, pode saber que é português. Falar dos árabes e judeus é até covardia porque, lá no deserto, água que é bom, neça! Os coitados e as coitadinhas lavam-se com óleo de amêndoa! A gente pegava passageiro em Beirute, Líbano, e Istambul, Turquia. Quando um deles, depois de desvestir-se, já no Hemisfério Sul, entrava na cabine de comando, o jeito era disfarçar e colocar a máscara de oxigênio no rosto.

Até hoje não consigo me livrar desse trauma: avistar um sovaco desguarnecido e coçar o nariz.

Fidelis Franco Bueno, MV e PC Agrícola aposentado, é lavrador em Catro, PR.

## CARTAS

"Li com bastante interesse o artigo "Sinopse da inaceitável realidade previdenciária do aeronauta comercial brasileiro", publicado na "A Bússola" nº 137, e, constringido, reconheço essa realidade, pois sou um dos muitos aeronautas aposentados (abandonados) pela nossa Previdência. Aposentei-me como comandante em dezembro de 1964, e hoje recebo uma aposentadoria de Cr\$ 12.716,00 (contra-cheque em anexo)... Culpa de nossa Previdência Social? Ou será nossa culpa? Quero somente lembrar aos que estão na ativa que um dia estarão como nós e, se não se unirem e lutarem agora por um lugar ao sol, quando não mais puderem voar, aí será tarde, muito tarde, e não terão mais força de união para atingirem seu objetivo. Espero, também, que se lembrem de nós (aposentados), que lutamos enquanto tínhamos força e conseguimos, pelo menos, essa aposentadoria e a regulamentação da profissão. Gostaria ainda, se possível, que o Sindicato fizesse um estudo sobre os salários dos aposentados para verificarem as trágicas distorções existentes e terem mais um elemento para apresentarem em seus argumentos. "José Corrêa Pinheiro — Sócio nº 1779"

• A matéria publicada em "A Bússola" nº 137, intitulada "Sinopse da inaceitável realidade previdenciária do aeronauta comercial brasileiro", é de autoria de um grupo de trabalho que se dedica à implantação da complementação da aposentadoria dos aeronautas e aeroviários empregados em empresas aéreas.

Esta entidade tem dado todo o apoio que a iniciativa merece, dando guarida no seu jornal à notícias como aquela acima referida e outra cuja divulgação nos seja solicitada.

Entretanto, esta entidade congrega, além dos tripulantes dos aviões comerciais, a todos os profissionais de vôo da aviação civil brasileira que hoje conta com número significativo de pilotos espalhados pelo vasto território brasileiro, muitos em atividades de recente introdução e constante crescimento como, por exemplo, a de piloto agrícola. E estes companheiros, como os da aviação comercial, são motivo de nossa atenção e preocupação.

Reconhecemos que a atual lei de aposentadoria especial do aeronauta deve ser modificada, pois é pior que as leis 3.501, 4.262 e 4.263, conquistadas pela nossa categoria profissional em memoráveis campanhas que contaram com a participação maciça dos nossos companheiros.

Mas o problema dos já aposentados não se resume na mera modificação da lei em vigor. Entendemos que o grande causador do aviltamento dos proventos dos aeronautas aposentados é o arrocho salarial, é a política econômica do governo que reduziu o salário mínimo à insignificante quantia de Cr\$ 1.560,00. Para ver-se o efeito danoso da política de arrocho salarial na nossa aposentadoria, tomemos como exemplo o seu caso. Os seus proventos brutos de aposentadoria são de Cr\$ 12.931,00 mensais, correspondentes a 8,289 salários mínimos atuais (Cr\$ 1.560,00). Acontece que o salário mínimo que está sendo reivindicado pelas classes trabalhadoras, baseado nos cálculos irrefutáveis do DIEESE, é de Cr\$ 6.114,00. Ora, se aplicarmos este valor justo no cálculo de sua aposentadoria, o companheiro teria de proventos mensais, hoje, a

## Frases que merecem registro

"Custei a compreender que a única forma de se ter um compromisso com a busca da verdade é não estar junto a verdade alguma, para poder reexaminar qualquer idéia."

(Professor Darcy Ribeiro).

\*\*\*\*\*

"Bom seria que os que têm medo descobrissem que é justamente o medo que fará menor o pão que estão levando para o lar."

(Dom Valdir Calheiros, Bispo de Volta Redonda, RJ).

\*\*\*\*\*

"Existe sim uma infiltração muito perigosa no movimento grevista do ABC: a fome."

(Aurélio Peres, deputado federal, MDB-SP).

\*\*\*\*\*

"O povo é a minha história. Eu sou a História do povo."

(Poeta do tapume da avenida Franklin Roosevelt 194, Rio de Janeiro).

\*\*\*\*\*

"Quem tem idéias claras sonha claro."

(Felix de Athayde).

\*\*\*\*\*

"Nós não somos biônicos. Voltamos a comandar e a assumir a responsabilidade."

(Luis Inácio da Silva, Lula, líder dos metalúrgicos).

\*\*\*\*\*

"Tentar (Lula) recuperar a presidência, de fato, na marra, não será tolerado."

(Nelson Marchezan, líder do Governo na Câmara).

\*\*\*\*\*

"Os traumas como a intervenção nos sindicatos são naturais num processo de transição política."

(Murilo Macedo, ministro do Trabalho).

\*\*\*\*\*

"A greve é pacífica, justa e se enquadra de forma correta dentro dos projetos de abertura política que a sociedade brasileira vem discutindo."

(Tito Costa, MDB, prefeito de São Bernardo).

\*\*\*\*\*

"Continuo sendo o presidente (do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo), que fala em nome da classe trabalhadora, que é chamado pelo ministro para conversar e que recebe convite para participar da recepção que será oferecida ao representante do governo alemão."

(Luis Inácio da Silva, Lula, líder sindical).

\*\*\*\*\*

"O governo vai punir os especuladores. (...) Se for necessário, chegaremos até a cadeia."

(Carlos Rischbieter, Ministro da Fazenda).

\*\*\*\*\*

"Sempre haverá deslizos no caminho da democracia. Ela não é uma reta, mas deve ser uma caminhada constante."

(D. Paulo Evaristo Arns, Cardeal-Arcebispo/SP).

razoável e justa importância de Cr\$ 50.678,95. Mas o arrocho salarial que há quinze anos vem achatando o salário mínimo não foi injusto somente para com algumas centenas de aposentados, pois o foi também para com milhões de trabalhadores, tão ou mais necessitados que os aposentados. Cumpre, pois, que as lideranças sindicais e a massa de assalariados unam-se para lutar por melhores e mais justos salários, principalmente o salário mínimo.

Conte sempre com o espírito de luta demonstrado em campanhas duras mantidas pelo seu Sindicato, que resultaram em conquistas entre as quais está a lei de aposentadoria especial do aeronauta, mais tarde arbitrariamente deturpada, prejudicando os nossos mais legítimos direitos.

\*\*\*\*\*

"Vimos através desta agradecer-lhe a excelente matéria publicada sobre a IFAA — International Flight Attendants Association no prestigioso órgão de divulgação do Sindicato Nacional dos Aeronautas, A BÚSSOLA. Temos certeza que o SNA prestou-nos inestimável ajuda em divulgar os propósitos da IFAA junto aos colegas brasileiros.

Aproveitando a oportunidade estamos lhe enviando o número de março/79 do IFAA ISSUES, cujas matérias poderão ser transcritas desde que citada a fonte.

Sendo o que nos apresentava no momento e colocando-nos à sua inteira disposição, subscrevemo-nos. Paulo Eymael — V. Presidente Regional p/América Latina".

• A IFAA, que este sindicato teve a honra de colaborar na sua fundação, terá sempre um espaço neste jornal.

# KLM Linhas Aéreas Reais Holandesas

As bases da aviação civil na Holanda foram lançadas numa noite, na sede do clube do Aeródromo de Soesterbeg, quando o Tenente Plesman teve a idéia de organizar um Exibição Aérea. Na época, o grande público não tinha mentalidade aeronáutica e o objetivo do esquema foi o de familiarizar o povo com o progresso feito durante a Guerra. O plano foi desenvolvido pelos Tenentes Plesman e Hofstee, que conjuntamente conseguiram despertar o interesse de proeminentes holandeses. O General Snijders, em particular, deu-lhes muito apoio.

A primeira Exibição Aérea foi realizada no dia 19 de agosto de 1919 e com um tremendo sucesso. Havia meio milhão de visitantes, 4.000 dos quais fizeram vôos de passeio e logo toda a gente na Holanda falava ou escrevia sobre aviação.

A exibição proporcionou estímulo para a formação de uma companhia de aviação e, a 7 de outubro de 1919, passou a existir a N. V. Koninklijke Luchtvaart Naatschappijvoor Nederland en Kolonien (KLM - Royal Dutch Airlines). Atualmente, essa companhia é a mais antiga em operação no mundo e uma das poucas fora dos Estados Unidos que se originaram do empreendimento privado, tomado possível pela cooperação entre comerciantes, armadores e banqueiros. O governo holandês também ofereceu forte apoio.

## OS PRIMEIROS SERVIÇOS

A história real da KLM data de 17 de maio de 1920, quando foi iniciado um serviço tri-semanal entre Amsterdam e Londres, utilizando aviões militares convertidos de Havilland, que transportavam dois passageiros.

Embora esses aviões fossem primitivos, o serviço apresentou excelentes perspectivas e, no dia 28 de junho, foi possível a operação diária. A primeira mala aérea foi transportada para a Inglaterra no dia 5 de julho e os vôos aumentados para dois por dia.

Havia também demanda para rápido transporte no continente e, em 19 de setembro de 1920, foi iniciado o serviço Amsterdam-Bremen-Hamburgo. A princípio era feito em dias alternados, mas após 15 de setembro os vôos passaram a ser diários.

Esses serviços eram ainda de natureza experimental, por não haverem aviões suficientes e pela condição dos aeródromos que então deixavam muito a desejar. Não havia bastante lugares onde pudesse ser feito um pouso de emergência, na eventualidade de mau tempo.

No relatório anual da KLM, para o ano de 1920, foi declarado que: "O público está ainda algo relutante em fazer uso do novo método de transporte, a despeito da ampla publicidade e anúncios em várias formas. Entretanto, quando essa relutância é vencida e os serviços aéreos são usados tanto para objetivos comerciais como para viagens de turismo, usualmente recebemos as mais elogiosas cartas. O número de acidentes é muito pequeno em comparação com outros meios de transporte. Excetuando-se alguns pousos de emergência que resultaram em dano aos aviões e que foram devidos a condições meteorológicas desfavoráveis (nevoeiro e nuvens baixas), a KLM não teve acidentes ou percalços a relatar durante o ano de 1920, quando foram realizadas 584 viagens e tendo os aviões coberto uma distância total de 50.833 milhas, equivalente a duas vezes a volta ao mundo".

O inverno trouxe esses serviços experimentais a uma completa imobilização. No final de 1920 outro importante evento ocorreu: a KLM recebeu o seu primeiro avião de passageiros, um Fokker F-II com cabine fechada, um enorme aperfeiçoamento.

De ano a ano a rede da KLM foi gradualmente se estendendo. O serviço para Bruxelas foi iniciado em 1922 e, em 1923, estendido a Paris. Em 1925, Schipol tomara-se um dos mais importantes aeroportos da Europa. A KLM operava serviços regulares para Hamburgo, Copenhague e Dortmund, bem como os internos entre Amsterdam e Rotterdam.

Entre as atividades subvencionadas da KLM, a fotografia aérea teve um considerável desenvolvimento, sendo usada em larga escala para fins publicitários.

O tráfego postal nas linhas européias aumentou constantemente e, em 1927, já excedia o total dos anos anteriores. O volume de encomendas postais era quatro vezes maior que o do ano prévio. Entrementes, novo serviço foi inaugurado para Basle e Malmo.

## OS PRIMEIROS VÔOS PARA AS ÍNDIAS ORIENTAIS

Os planos para voar à Indonésia já existiam há muitos anos e, desde 1919, o Governo das Índias Orientais Holandesas havia prometido um prêmio de 10.000 florins para o primeiro vôo de Amsterdam a Djakarta, antes de setembro daquele ano. Uma das condições era de que não deveria durar mais de duas semanas, o que indica

que poucos tinham alguma idéia das dificuldades envolvidas.

O maior obstáculo era a proibição inglesa do vôo sobre o território do Iraque, então sob mandato. Apesar do fato do governo, juntamente com algumas companhias privadas, ter aumentado o prêmio para 228.000 florins e estendido o prazo para um mês, ninguém realizou a viagem. Foi somente em 1924 que o piloto da KLM A.N.J., Thomassenta Thuessink van der Hoop, apresentou-se ao diretor Sr. Plesman, com planos preparados por Fokker, o construtor de aviões, propondo que arriscassem a viagem. As objeções inglesas de vôo sobre o Iraque já haviam sido suspensas e assim, a 19 de outubro de 1924, van der Hoop decolou de Amsterdam em um Fokker VII.

Os aeronautas não tiveram sorte. Quando atingiram Ploudiv, um defeito no motor obrigou o avião a um pouso forçado. Reparos estavam fora de cogitação e passou-se um mês antes que chegasse um motor novo.

Os vôos regulares para Djakarta começaram somente em 1929, após outras experiências. Uma dessas foi o vôo de Postduif de ida e volta a Djakarta, completado entre 19 e 28 de outubro de 1927.

Em outubro de 1931, tomou-se possível um serviço semanal de retorno, sob acordo entre as autoridades postais da Holanda e das Índias Ocidentais Holandesas com a KLM. As bases desse acordo garantiam à KLM pagamento por 500 quilos de mala postal em cada viagem, embora não se previsse que esse peso fosse atingido nos primeiros vôos. Entretanto, a carga postal aumentou tanto que tomou-se necessário um serviço bi-semanal. As reservas de passageiros também subiam constantemente, tornando-se evidente que os Fokker VIIb não atenderiam à demanda. Foram então encomendados Fokkers de tipo maior.

## PARA AS ÍNDIAS OCIDENTAIS

O primeiro vôo para as Índias Ocidentais foi realizado em 1934. As dificuldades a superar eram grandes, devido à distância sobre o mar. Os aviões não tinham suficiente raio de ação, a menos que fossem instalados grandes tanques de combustível na cabine. Todavia, foi avaliada a importância do serviço, que fortaleceria os laços com as Índias Ocidentais.

Assim, a 15 de dezembro de 1934, decolou à meia noite num Fokker F XVII, o Snip, equipado com oito tanques extra, para uma longa viagem até Curaçao. Transportava 1.211 galões de combustível, suficientes para um vôo de aproximadamente 3.000 milhas. A 19 de dezembro partia de Porto Praia para cruzar o Atlântico. Foi estacionado um submarino a meio caminho, para que o Snip pudesse manter contato rádio contínuo. Entre cenas de grande entusiasmo, pousou em Paramaribo no dia 20 de dezembro. Dois dias depois chegava a Curaçao.

Aí o Snip foi novamente convertido para uso normal e a 19 de janeiro de 1935 era inaugurado o serviço entre Curaçao e Aruba - a primeira linha aérea holandesa nas Índias Ocidentais. Logo após, outro Fokker F XVIII foi enviado por navio e a divisão das Índias Ocidentais expandiu-se rapidamente.

Em 1936, a linha de Aruba foi estendida a Maracai-bo, na Venezuela. Podia-se então ir de Curaçao a Nova Iorque em dois dias e meio pela Pan American e Eastern Airlines, com conexões em Miami. Por essa época os Fokkers foram gradualmente substituídos por equipamento maior e mais moderno, Lockheed Electras e Lodestars. Em outras linhas a KLM substituiu os Fokkers pelo Douglas DC-2 maior e mais veloz, o primeiro avião de passageiros todo metálico. A KLM foi a primeira companhia européia a operar aviões Douglas. O seu DC-2 original tornou-se mundialmente famoso em outubro de 1934, na Corrida Aérea McRobertson da Inglaterra a Melbourne. Ganhou o primeiro prêmio na seção de "handicap" e o segundo lugar em velocidade, com um avião de corrida especialmente construído.

O serviço para Djakarta fez constante progresso e, após a Corrida de Melbourne, a KLM comprou vários aviões Douglas que voaram na linha de meados de 1935 em diante. Ao mesmo tempo, a frequência foi aumentada para dois vôos por semana. Em junho de 1937 foi comprada uma versão maior, o DC-3. Esse novo avião era mais veloz e transportava 21 passageiros contra 14 do DC-2. O serviço foi aumentado para três vôos semanais, sendo adicionado um comissário de bordo.

## A KLM DURANTE A GUERRA

A II Guerra Mundial foi catastrófica para a KLM. Após a eclosão, em setembro de 1939, surgiram as dificuldades de sobrevôo do território dos países beligerantes. Alguns serviços da KLM tiveram que ser suspensos e

Nápoles foi escolhida como ponto de partida para a linha de Djakarta. O trem fazia o transporte entre a Holanda e a Itália, mas a viagem levava nove dias, contra cinco e meio dos dias anteriores à guerra. Os vôos tiveram que ser reduzidos para dois por semana. Quando a Itália também se envolveu na guerra, o terminal foi transferido para Lydda (Jerusalém) e a frequência reduzida para uma por semana.

A maioria dos aviões da KLM foram perdidos quando a Alemanha ocupou a Holanda. Somente alguns conseguiram escapar para a Inglaterra e o único serviço europeu operado durante a guerra, foi um vôo entre Bristol e Lisboa, mais tarde estendido até Gibraltar.

A linha de Djakarta continuou até 1942, quando as Índias Orientais Holandesas foram ocupadas pelo Japão. Todos os sete aviões utilizados nesse serviço conseguiram escapar para a Austrália, embora somente dois chegassem sem danos. As tripulações foram despachadas para a América, onde algumas serviram nas forças armadas e outras trabalharam na Divisão das Índias Ocidentais da KLM, que continuou a operar durante a guerra.

Após a libertação, a companhia teve que ser reconstruída praticamente do começo. Foram comprados nos Estados Unidos alguns aviões usados na guerra como transportes. Os mais importantes foram as versões militares do DC-3 e DC-4.

Foi estabelecido pelas autoridades holandesas, com o auxílio da organização da KLM, o Serviço de Transporte Aéreo do Governo Holandês, que operou em seu território e no exterior. Esse serviço oficial cessou em 1946, quando a KLM reiniciou as operações. Em 1948 esta operava para a maioria das cidades européias, fora da Cortina de Ferro.

## REINICIADO O SERVIÇO PARA AS ÍNDIAS ORIENTAIS

Em vista da importância nacional do serviço de Djakarta, ele foi reaberto em 1945 e, em pouco tempo, eram operados quatro vôos semanais de ida e volta, excedendo a frequência de antes da guerra. Originalmente, a linha era feita via Colombo e as Ilhas dos Cocos. Mais tarde, passava por Karachi, Calcutá, Bangkok e Singapura, uma rota consideravelmente encurtada. No início o serviço esteve nas mãos do Serviço de Transporte Aéreo do Governo Holandês, mas, o 19 de agosto de 1947, a KLM assumiu novamente o serviço, utilizando DC-4s que foram gradualmente substituídos por Lockheed Constellations. Ao mesmo tempo foi inaugurado um serviço diário e o tempo de viagem reduzido para dois dias e meio.

Na Indonésia também houve um importante desenvolvimento em 1947. A Aviação Civil que tinha sido operada pela Força Aérea, foi incumbida da Divisão Interinsular da KLM. Esta comprou vinte e quatro DC-3s e três anfíbios Catalina. A Divisão tinha então uma rede de mais de 14.000 milhas.

O ano de 1949 foi desastroso para a linha das Índias Orientais. Quando terminou 1948, as perspectivas favoráveis geraram planos para uma gradual duplicação em frequência, mas tais planos tiveram que ser abandonados abruptamente.

Alguns dias após a segunda "ação policial" iniciada na Indonésia em 23 de dezembro de 1948, o Paquistão proibiu a operação dos aviões holandeses, seguido em poucos dias pela Índia, Birmânia e Ceilão. Os aviões da linha foram desviados para Dhahran e Bangkok, mas, quando o Iraque e a Arábia Saudita também proibiram o sobrevôo dos seus territórios, o serviço Amsterdam-Djakarta teve que ser suspenso.

Em virtude da linha ser considerada absolutamente

essencial, o governo encareceu que fosse encontrada uma alternativa. Isso não foi fácil, mas uma foi desenvolvida via Khartoum e Maritius. Entretanto, a carga útil foi reduzida em mais de 50% visto que o segmento sobre água entre Maritius e Djakarta era de 3.442 milhas, comparada com somente 2.009 entre Amsterdam e o Cairo, a mais longa etapa da rota normal.

Frequências limitadas foram operadas na linha de emergência, de março a julho de 1949, quando foram suspensas as restrições sobre a antiga. Todavia, tornou-se impossível a restauração do grande desvio de tráfego para outras companhias, não afetadas pela proibição. Em 1949 o movimento da KLM caiu 51% na linha, em relação ao previsto.

A companhia sofreu sérias perdas durante a emergência e até que o tráfego na linha normal fosse restabelecido, o governo concordou em lhe conceder, em agosto de 1950, como compensação, 27.2 milhões de florins. Além disso, fez-lhe um empréstimo temporário de mais de 10 milhões.

Em 1951, a recuperação da KLM foi suficiente para permitir maior expansão. A linha foi estendida de Djakarta a Tóquio e Sidney. Em 1958, iniciou serviço para Tóquio pela rota polar mais curta, via o Alaska, sendo o tempo entre a Holanda e o Japão reduzido ainda mais em 1971, com a abertura da rota transiberiana.

## VÔOS TRANSATLÂNTICOS

Com o advento de aviões com muito maior raio de ação, foram imediatamente feitos planos para iniciar o serviço entre Holanda e as Índias Ocidentais. O primeiro, de uma série de vôos de fretamento com DC-4, iniciou-se em fevereiro de 1946. Com a permissão para voar via Nova Iorque não houvesse ainda sido obtida, foi necessário seguir uma rota mais longa e ao sul, via Dakar e Nata. A permissão para voar via Nova Iorque foi dada em fins de abril e o serviço regular começou em maio.

## SERVIÇO SUL AFRICANO

O ano de 1946 também viu o início dos vôos para Johannesburg, a princípio quinzenais, de acordo com uma permissão temporária. Em julho de 1947, foi concluído um acordo aéreo, sendo inaugurado um serviço semanal com DC-4 sobre uma rota com poucos intermediários em Tripoli, Kano e Leopoldville (hoje Kinshasa). Os DC-4s foram substituídos pouco depois por Lockheed Constellations. Isso representava uma grande distância dos vôos experimentais que levavam seis dias, quando a KLM começou a voar para a África do Sul, pouco antes da guerra ter interrompido sua expansão.

## NOVA COMPANHIA INDONÉSIA

Quando a Indonésia (Batávia) tornou-se uma república em dezembro de 1949, a KLM e a república conjuntamente formaram uma nova companhia - a Garuda Indonesian Airways - para assumir a rede interior da companhia holandesa. A KLM continuou a dirigir as operações e várias centenas de holandeses e outros estrangeiros permaneceram na nova companhia em posições-chave, como tripulantes, supervisores, instrutores e outras.

A crescente tensão entre a nova república e a Holanda, resultou na completa nacionalização da Garuda em 1954. A Indonésia concordou em pagar à KLM 43.000.000 de rúpias ou 15.000.000 de florins, pelos seus 50% na sociedade.

Este era, em substância, o valor declarado do investimento da KLM, que foi ainda contratada para prestar assistência técnica até 1960, época em que todo o pessoal estrangeiro, pelo menos o holandês, deveria ser dispensado. Em 1957, a maré montante da nacionaliza-

KLM					
Ano	Número de Passageiros (mil)	Assentos Quilômetros Utilizados (milhão)	Toneladas Quilômetros Utilizadas (milhão)	Número de Empregados	Número de vôos
1917	2.942	7.084	1.213		
1922	3.130	8.062	1.365	16.636	60
1923	3.498	9.914	1.603	16.680	55
1924	3.810	11.224	1.815	16.680	53
1925		9.320	1.735	16.559	50
1926	3.251	10.316	1.611	16.481	39
1927	3.953	12.526	1.955	17.041	48

Fontes: World Airline Record - Interavia • Capital: 710,6 milhões de florins • Participação do Estado % = 70 • Fonte: Interavia • Frota: 6 B.747B; 2 B.474M; 6 DC-10-30; 4 DC-8-55F; 11 DC-8-63; 16 DC-9-30; 2 DC-9-15; 1 F-27 • Encomendadas: 4 B.474M e 2 F-28 Mk 4000

ção atingiu tal intensidade, que esse acordo foi revogado em dezembro desse ano. Os direitos de pouso da KLM foram imediatamente cancelados. (Após a sua partida, a Garuda sofreu substancial redução nas operações por insuficiência numérica de pessoal indonésio treinado).

Uma vez que a Indonésia não mais era parte do Império Holandês, os ingleses assumiram a posição de que a reciprocidade não exigia fosse dada à KLM mais de uma frequência semanal para Singapura, quando anteriormente lhe eram permitidas três frequências. Após os holandeses terem saído da Nova Guiné, em 1962, a Indonésia concordou em que a KLM reiniciasse as operações para Djakarta, com uma frequência semanal.

As negociações com a Inglaterra para garantir maiores direitos em Singapura foram infrutíferas, até o advento da nova Federação da Malásia, em 1963. Em 1964, foi adotada pela Malásia uma favorável decisão, dando uma segunda frequência à KLM. Entretanto, as negociações entre a Holanda e a Indonésia resultaram na concessão de direitos para um segundo voo à Djakarta. Como resultado desse acordo, a KLM entrou em um novo pacto de assistência técnica com a Garuda. Essa mudança de atitude da Indonésia em relação à Holanda, ensejou uma fase de renovada ajuda financeira à economia e estimulou o tráfego para a antiga colônia.

#### COMENTÁRIO FINANCEIRO

Após recuperação do revés na Indonésia, a KLM registrou operações lucrativas nos dez anos seguintes, mas as rendas começaram a cair no final de 1960, embora ainda fosse verificado um lucro no conjunto do ano. Os cinco anos seguintes registraram déficits substanciais.

Várias razões foram citadas para essa súbita reversão: (1) diminuição da viagem transatlântica, especialmente em 1961, em relação às expectativas e o resultante excesso de capacidade; (2) aumento da concorrência no Atlântico Norte e o reaparecimento de certas companhias nessa rota; (3) dificuldades competitivas oriundas dos problemas com o Electra; (4) falta de jatos para linhas curtas; (5) perda de mercados e direitos de tráfego resultantes do declínio da Holanda como potência colonial; (6) desvalorização do florim holandês e (7) esforços do sindicato dos pilotos e outros, para impedir mudanças econômico-administrativas.

Sendo a mão-de-obra o item isolado de maior custo (quase 40%), a impossibilidade de ajustá-la aos requisitos do tráfego, logo seria o mais sério impedimento a operações lucrativas. Os empregos haviam sido reduzidos, mas não na extensão planejada ou necessária. Os pilotos de um modo geral recusavam-se a cooperar e os demais sindicatos das classes de menor remuneração também, a menos que o pessoal de voo o fizesse. Assim, prontas dispensas não puderam ser efetivadas, até o término dos contratos de trabalho e negociação de novos.

Embora a KLM tenha sido uma das primeiras a encomendar equipamento turboélice e jato, sua decisão de depender primariamente de turboélices nos serviços europeus e regionais internacionais, colocou-a em certa desvantagem quando as concorrentes escolheram jatos de linhas curtas para esses serviços. Em vários segmentos, a vantagem do jato em tempo é muito pequena, mas os esforços promocionais criaram uma preferência pelo jato em muitos passageiros. Principalmente porque, como única operadora do Electra na Europa, a KLM sofreu ainda mais um "handicap" com a perda da confiança pública no avião, devido às dificuldades técnicas com ele havidas nos Estados Unidos. Em virtude das restrições no tráfego para e de Johannesburg (100 passageiros e duas frequências semanais), a KLM achou necessário usar os Electras até mesmo para o seu serviço da África do Sul.

Quando foi reconhecido que os jatos eram necessários independente da economia, simplesmente porque as concorrentes os tinham, a obtenção de financiamento privado havia se tornado difícil, nos termos anteriormente dados à KLM e o governo ficara relutante ou indeciso em avaliar tais empréstimos. Quando isso ocorreu, o governo viu-se obrigado a socorrer a KLM, já que as perdas ameaçavam até a existência da companhia e, na verdade, o próprio prestígio da Holanda.

Assim, em 1962, o governo concordou em garantir um novo empréstimo bancário de 375 milhões de florins (£37.500.000), para saldar empréstimos nos Estados Unidos, pagar o equipamento DC-8 encomendado e completar o capital de giro. O governo também concordou em adiantar à KLM diretamente, a soma de 50 milhões de florins (£5.000.000), caso fosse necessária. Quando a receita começou a se recuperar, a KLM pode, por conta própria, encomendar jatos de linhas curtas.

Entretanto, os DC-8 de longo raio de ação entram em crescente uso nos serviços regionais, em uma tentativa de manter o tráfego existente e recapturar o que fora perdido. Foram concluídos acordos cooperativos com a Iberia e VIASA no tráfego marginal do Médio Atlântico, seguindo-se arranjos semelhantes com outras companhias em outras rotas, notadamente com a Garuda e Philippine Airlines.

Esses acordos ultrapassam vinte e sete "pools" convencionais, sob os quais são operadas a maioria das rotas internacionais, para permitir uma melhor distribuição de frequências e participação nas rendas. Esses acordos geralmente proporcionam flexibilidade no intercâmbio de equipamento e peças sobressalentes, no interesse do auge de tráfego e da manutenção. Isso é especialmente benéfico para as companhias menores que têm contratos com a KLM para manutenção pesada e revisões, já que lhes poupa as despesas com traslado de aviões. Também

permite a mais eficiente utilização das oficinas da KLM em Amsterdam.

A KLM é ainda membro da KSSU, outro tipo de acordo cooperativo. Além da KLM, esse grupo inclui a SAS, Swissair e UTA e proporciona a utilização mais eficiente das instalações e mão-de-obra dos membros, na manutenção geral dos jatos de fuselagem larga. A KLM revisa os motores.

#### AFILIADAS

Através dos anos a KLM tem adquirido substanciais interesses em outras companhias, às vezes por pressão do governo, como foi o caso do primitivo investimento da companhia na Garuda Indonesian Airways.

Tem tido também interesses na Air Ceylon LTD. de Kroonduif (Netherlands New Guinea Airways) e Rutas Aereas de Colombia, Ltd. A KLM tinha 49% das ações da Air Ceylon, mas esse percentual foi reduzido para 26% em 1958 e após inteiramente eliminado. Isso tornou-se necessário para solucionar a discriminação que a Air Ceylon encontrava nas negociações de direitos de pouso com alguns países. Os sindicatos de empregados da companhia também criticavam sua dependência à KLM, em tripulações de voo e demais pessoal. Em 1962, a KLM passou seus interesses na de Kroonduif à Indonésia, quando saiu da Nova Guiné Holandesa. A Rutas Aéreas de Colombia, uma empresa só de carga, suspendeu as operações.

Os interesses da KLM em companhias aéreas regulares estão confinados em uma subsidiária de sua propriedade total, a NLM Dutch Airlines, e a 4% de participação na Antilles Airlines Co. (ALM).

A NLM opera rotas domésticas ligando Amsterdam a Groningen, via Enschede e a Maastricht, via Eindhoven. A frota inclui dois Fokker F-27 arrendados à Real Força Aérea Holandesa e outro F-27 da KLM. No ano terminado em 31 de março de 1970, a NLM transportou 125.500 passageiros dos quais 60% para conexão com voos internacionais. O aproveitamento foi de 49.9%.

A ALM foi estabelecida em 1964, para assumir a Divisão das Índias Ocidentais da KLM, sob um acordo que deu ao Governo das Antilhas o direito de adquirir a maioria das ações. A opção foi exercida em janeiro de 1969.

A KLM tem também um interesse "minoritário" na Martin's Air Charter (Martinair) que opera uma frota mista de DC-8s e DC-9s. A receita em 1969 foi de 64.100.000 florins, sendo anunciado um lucro "satisfatório". A companhia de fretamento transporta um grande volume de carga e cerca de 50% da capacidade de "inclusive tour" na Holanda (mais de 400.000 assentos em 1970). A Martinair foi organizada em 1959.

As duas outras subsidiárias de propriedade total são a KLM Aerocarto N.V., uma companhia de fotografia aérea que data dos primeiros dias da KLM, e a KLM North Sea Helicopters. Esta opera dois Sikorsky S-61 e S-62 em apoio a atividades de perfuração de petróleo, na seção holandesa da plataforma continental no Mar do Norte.

#### PROPRIEDADE

Desde o começo da KLM, o governo tem dado um considerável apoio a companhia, tanto em forma de empréstimos, como em ações ou capital de risco. A proporção no risco tem variado consideravelmente através dos anos e atualmente permanece em 50.5% dos 3.1 milhões de ações lançadas no fim do ano fiscal de 1969/70. (Dez anos antes o governo tinha 69% das ações).

Os restantes 49.5% estão em mãos de investidores privados e instituições, a maioria nos Estados Unidos, onde as ações da KLM têm sido negociadas na Bolsa de Valores de Nova Iorque desde 1957.

Em 1971, foi introduzida legislação permitindo ao governo subscrever uma nova emissão de 5% de ações preferenciais, com um valor ao par de 200 milhões de florins. Além disso, o governo aumentaria as suas garantias de empréstimo. A compra de ações preferenciais não afetaria a atual divisão no risco da propriedade.

Não obstante o substancial investimento da Holanda, a KLM não é operada ou administrada como um instrumento do governo.

\*\*\*\*\*

A maior preocupação da KLM nos últimos anos tem sido a restauração dos lucros. Foi feito considerável progresso no ano fiscal de 1972/3, mas novos contratempos ocorreram no que terminou em 31 de março de 1974 e desenvolvimentos em potencial em um dos maiores mercados da companhia, poderiam significar maior demora na recuperação do lucro — mesmo que as dificuldades resultantes do preço do petróleo pudessem ser superadas.

Após o "record" de lucros de 89 milhões de florins em 1968/69, a companhia experimentou acentuada queda. A renda líquida caiu para 47 milhões de florins em 1970/71. No ano seguinte houve um déficit de 96 milhões, representando somente para 1971/72 uma deterioração superior a 140 milhões.

Isso foi atribuído ao seguinte: erosão nas tarifas de 25 milhões; recessão econômica, 35 milhões; crise da moeda, 15 milhões e inflação 35 milhões. Os 30 milhões restantes na deterioração dos lucros, foram atribuídos à introdução dos jatos de fuselagem larga, principalmente os Boeing 747B. Embora com o maior peso desses custos de introdução e a renovação de certas linhas e serviços, a previsão da KLM nos primeiros meses do ano fiscal de 1973/74 sugeria uma melhora experimental e pelo menos um lucro nominal parecia possível em um ponto. Entretanto, a falta de crescimento no tráfego de-

vido a novas oscilações monetárias, aceleração do custo inflacionado e o embargo do petróleo, combinaram-se para desmentir os lucros financeiros antecipados. Ao invés disso, a companhia sofreu um prejuízo ainda maior do que o do ano anterior.

Entre outras medidas que haviam sido tomadas para melhorar a rede, foi desativada em novembro de 1972 a rota transiberiana, após 20 meses de operação. O serviço foi um dreno financeiro e havia pouca esperança de lucro, enquanto a KLM fosse obrigada pelo acordo bi-lateral, ao arrendamento de equipamento russo. A companhia sofreu tanto em custo como em concorrência. Os IL-62 da Aeroflot eram mais caros para operar do que os DC-8 e, mesmo com a capacidade de assentos restrita para melhorar o raio de ação do avião, eram necessários pousos para reabastecimento nos voos para oeste, entre Tóquio e Moscou.

A KLM havia cancelado um dos seus três voos polares para Tóquio, quando iniciou o serviço transiberiano. Entretanto, outro foi mais tarde adicionado para substituí-lo e a única frequência transiberiana foi mudada para a rota polar, ficando esta com um total de quatro. Foi mantida a frequência mais lucrativa da rota do sul para Tóquio, sendo também obtidos pela primeira vez direitos para Hong Kong. Outros pousos foram incluídos na rede como, Melbourne, Kinshasa, Dubai, Jeddah, Quito e Toronto. Muitos pontos foram cancelados, principalmente Calcutá, Bridgetown e Kristiansand. O serviço de carga para Malmo foi também suspenso.

Como virtualmente acontece a todas as companhias, o Atlântico Norte tornou-se uma fonte de prejuízos para a KLM. E, a crescente pressão nos Estados Unidos para restringir sua operação nos mercados Amsterdam-Nova Iorque e Amsterdam-Chicago poderia agravar seu problema. Muito antes de irromper a crise do petróleo, a Pan American se queixava de que haviam sido concedidos aos holandeses direitos extremamente generosos e advogava renegociação do acordo bi-lateral. Além dos irrestritos direitos para as duas maiores cidades da América, a KLM serve ao porto de Houston e tem direitos locais entre Nova Iorque, Aruba e Curaçao no Caribe, que é servido em conjunto com a ALM. Os sérios problemas enfrentados pela Pan American devido ao preço do petróleo, focalizaram nova atenção do governo nas acusações da PAA. Além disso, o CAB diz que apesar dos pedidos oficiais à Holanda para limitar as operações da KLM para Nova Iorque e Chicago, a companhia continua a operar com capacidade excessiva. É estimado que a KLM detenha 75 a 80% do mercado Estados Unidos-Holanda.

Se for tomada uma providência para corrigir o que o CAB chama de "pesado desequilíbrio" em favor da Holanda no acordo bi-lateral, isso poderá trazer à KLM problemas de longo alcance, em vista da tradicional importância das linhas para a companhia. As linhas para os Estados Unidos e Canadá são as maiores de todo o sistema da KLM. Em 1972/73 somaram 43% de todo o tráfego regular. O seguinte maior grupo de linhas foi o do Extremo Oriente, que gerou 23% do tráfego. Com o crescimento relativamente maior das linhas do Extremo Oriente em 1973/74, essas percentagens foram de 39 e 27%, respectivamente.

Como resultado dos lucros mais baixos e do clima desfavorável para as ações das companhias aéreas, o governo comprou mais ações, aumentando sua participação para 70%. As demais poderão ser mais tarde reoferecidas a investidores privados, se as condições do mercado melhorarem.

Adições à frota: sete DC-10-30s, um dos quais arrendado à Philippine Airlines. Encomendados: dois Boeing-747Bs; quatro DC-10s, três dos quais serão arrendados a outras companhias, incluindo um segundo à PAL.

#### NLM

Essa subsidiária da KLM de sua propriedade total, estabelecida em 1966, continua a operar primariamente como um serviço doméstico de alimentação. Cerca de 70% dos 157.000 passageiros transportados durante o ano fiscal de 1973/74, fizeram conexão com serviços internacionais em Amsterdam. Além disso a companhia opera alguns serviços inter-regionais representando a KLM, de Amsterdam a Bruxelas e Dusseldorf e de Eindhoven para Hamburgo. Como é o caso dos serviços domésticos, esses também não são lucrativos, mas custam menos à NLM operá-los. A companhia também opera cerca de 100 voos anuais de fretamento de "inclusive tour" para pontos próximos no exterior. Esses produzem algum lucro e servem para minimizar os déficits operacionais. A NLM não recebe subvenções, mas os prejuízos são em parte compensados pela concessão de 50% nas taxas de pouso. A diferença é absorvida pela KLM. Acredita-se que, oportunamente, o desenvolvimento de mais setores inter-regionais, possa gerar modestos lucros. Embora sendo serviços de linhas curtas, como Eindhoven-Hamburgo, poderiam ser cobradas tarifas mais remuneradoras, pela conveniência e economia em face dos demais voos indiretos e de conexão. A concorrência também seria limitada, se comparada com as principais linhas entre Amsterdam e as capitais e/ou maiores cidades dos países vizinhos.

A frota atual inclui cinco F-27, três dos quais arrendados da Swissair/Balair. Os outros são arrendados da KLM.

Fonte: World Airlines Record — Roadcap

**A seguir: LUFTHANSA**

A formação inadequada é a causa mais comum por trás de todos os nossos acidentes...

# TREINAMENTO DE VÔO:

por Russel Munson

Temos um problema de segurança na aviação geral, que nos está atingindo a todos. O vôo esportivo — a pior categoria — é, segundo alguns cálculos, 10 vezes mais perigoso do que dirigir um carro. Isso é inaceitável e temos que diminuir a desvantagem. Poucos fantasmas de pilotos mortos poderão alegar que foram vítimas do indiscriminado apetite do azar por sacrifício humano. A maioria morreu por seus próprios erros — erros que vêm sendo continuamente repetidos, desde que, em 1903, Wilbur Wright experimentou o primeiro parafuso de um "stall". Mas as vítimas deveriam ter melhor conhecimento deles ao invés de desdenhá-los. Devemos perguntar por que não estavam melhor preparados e como garantirmos que o estejam no futuro.

Investigando as razões e soluções, falei com pilotos, alunos, instrutores, diretores de escolas de vôo, fabricantes de aviões e a representantes da FAA. Para um tal diversificado grupo, suas percepções dos problemas foram notavelmente uniformes.

Os mestre-escola sabem que se muitos alunos falharem em um teste, o problema não é o de que os alunos falharam em aprender, mas o de que o professor falhou em ensinar. Similarmente, as pessoas com quem falei acreditam que o treinamento marginal que alguns pilotos recebem, seja a maior causa isolada do nosso precário "record" de acidentes.

Consideremos o que um piloto privado recém-brevetado pode legalmente fazer. Ele ou ela podem voar em um avião de alta "performance" praticar em qualquer de montanhas ou deserto, de dia ou de noite, para aeroportos e grandes cidades ou pistas não pavimentadas e em condições meteorológicas de até uma milha de visibilidade, em espaço aéreo não controlado. E transportando passageiros.

Será então surpreendente que um piloto treinado para mal preencher os requisitos da FAA, tenha dificuldades no exercício de todos esses privilégios?

O fato é que a qualidade do treinamento de vôo é inconsistente. Há alguns anos foram feitos esforços para padronizá-lo, pelo governo e pela indústria; os regulamentos tornaram-se mais exigentes em algumas áreas e cada um dos principais fabricantes introduziu um "currículo" de treinamento, para ser usado nas escolas de vôo operadas pelo vendedor. Em virtude dos programas terem sido desenvolvidos pela Jeppesen-Sanderson, são quase idênticos e foram um grande passo à frente

no sentido de assegurar que todos os alunos aprendessem as mesmas coisas. O programa era bom e as grandes esperanças dos seus criadores estão tipificadas pela introdução de um curso de piloto privado: "Desde que o roteiro destina-se a preencher todos os requisitos da FAR Parte 141, é assegurado ao aluno o melhor treinamento possível". Bem, não necessariamente, conforme se verificou. O objetivo da FAR está baseado em padrões mínimos de desempenho e não em padrões de excelência. Muitos dos cursos da Parte 141 que levam o carimbo de "aprovado" pela FAA, realmente oferecem "o melhor treinamento possível", pelo fato de terem instrutores que ensinam mais do que o Governo exige. Mas, sendo a natureza humana como é, outros cursos existem que fazem o mínimo para preencher os mínimos. Frequentemente, o seu objetivo não é o de treinar pilotos bem qualificados, mas o de vender aviões. Ensinar gente a voar é uma aborrecida tarefa para atrair perspectivas de vendas. Para confundir ainda mais as coisas, as escolas também operam sob a Parte 61 que é menos restritiva. Essas operações podem variar de um centro de treinamento bem organizado, a um instrutor de meio expediente cuja base de operações seja em furgão, em um remoto aeródromo do interior. Mas notícias? Talvez, mas alguns desses instrutores são dedicados professores que produzem excelentes pilotos. O problema é que um aluno novo em aviação, pode ter muita dificuldade em encontrar uma boa escola, sem um oneroso período de tentativa e erro, ou verificar que o treinamento foi deficiente somente após um acidente.

Partes 141 ou 61, a chave de um treinamento seguro é o instrutor de vôo individualmente. O pessoal de Washington pode fazer os regulamentos que quiser e os fabricantes construir aviões que voem praticamente sozinhos, mas se os nossos instrutores não forem uniformemente de alto calibre, nada disso faz qualquer diferença. Controle a qualidade do instrutor e você controlará a qualidade dos futuros pilotos. Melhores professores melhorariam o "record" de segurança, mesmo que os atuais roteiros e FARs permanecessem os mesmos. Mas se melhorassem esses também, tirando vantagem das novas técnicas de treinamento e implementos, como simuladores mais avançados e eliminados ou re-treinados os poucos pilotos irresponsáveis que atualmente vagam pelas aerovias, nossa contagem seria extraordinária.

Mas porque, em primeiro lugar, há tal dis-

paridade na qualidade dos instrutores? A transmissão do conhecimento entre as mais nobres profissões. Na aviação, entretanto, o ensino mal se qualifica como profissão. Muitos instrutores, ao dividir as suas remunerações semanais, verificaram estar ganhando *menos* do que o salário mínimo. Mesmo os profissionais que permanecem e que representam a nata, são remuneradas sequer próximo do que merecem. Todavia o que e como ensinam, pode literalmente fazer a diferença entre a vida e a morte. Ensinar gente a voar é, para a maior parte, um degrau ao longo do caminho para um emprego melhor. Alguns instrutores são conscienciosos e outros não, mas poucos permanecem ensinando o tempo suficiente para se tornarem realmente bons. Para atrair os mais brilhantes e melhores à carreira de instrutor de vôo, exigirá salários comparáveis aos dos demais professores.

Houve progresso em alguns lugares. Gary A. Williams, examinador credenciado, que é piloto chefe e instrutor de vôo da Dickman Aviation Services em Rolla, Missouri, paga aos seus instrutores os melhores salários na área e por isso é capaz de contratar e conservar gente boa. O receio da escassez de negócios como consequência de preços mais altos cobrados aos clientes, não se materializou. Mais e mais gente necessita voar e pagará pelo valor recebido.

Williams acha que o precário "record" de segurança continuará nos primeiros e próximos anos, como resultado da média instrução de vôo dada durante os 10 a 12 anos passados. Muitos instrutores foram principiantes de 200 horas, que se transferiram logo que puderam para empregos executivos ou de companhias aéreas. A constante renovação de instrutores, resultou em que poucos dos pilotos recentemente treinados aproveitassem o conselho profissional de instrutores amadurecidos.

Gary Williams e Tom Kirton, presidente do departamento de vôo da Embry-Riddle em Prescott, Arizona, concordam em que os regulamentos que governam os instrutores de vôo deveriam ser mais rígidos. O atual sistema não está se mostrando adequado, diz Kirton. Embora Williams faça "check" de vôo em seus instrutores a cada três meses e voe com os alunos frequentemente, os regulamentos não exigem quaisquer avaliações de vôo, após o exame inicial do instrutor. O comparecimento a um curso em terra de dois dias para ins-

trutor de vôo, uma vez a cada dois anos, o manterá atualizado. Alguns, como Williams, exigem um "check" de vôo anual.

Há também outras áreas que necessitam melhora no treinamento. Por exemplo, os instrutores mais experientes do que o opositor da prática comum. Eles podem obter o melhor infício para o novo piloto e mais rapidamente reconhecer o aluno que realmente não deveria voar. Esta é uma dura decisão a tomar. J. C. Harder, diretor do programa de vôo no Le Tourneau College em Longview, Texas, descobriu que o aluno que tem a maior dificuldade de aprender, poderá às vezes se tornar um excelente instrutor e não deve ser desencorajado.

Há também a questão do que e quanto ensinar. Os treinamentos só vão até aqui: os instrutores mais qualificados os aumentam a seu critério. Tom Kirton desenvolveu métodos de ensinar o julgamento dos alunos e a capacidade de pensar sob pressão, o que alguns alegam ser inviável. Propositadamente faz com que um aluno se perca e deixa-o descobrir como voltar à base. Kirton diz aos alunos para desenvolver o "instinto de astúcia animal" como recurso e jamais se tentado a desistir sob pressão. Esses requisitos seriam difíceis de se exprimir em um FAR. Kirton automaticamente reprovaria um aluno por duas razões: um ato perigoso ou desistência.

Outros instrutores poderão exigir treinamento em recuperação de parafusos ou extensos vôos noturnos de navegação, mas cada bom instrutor dá aos seus alunos mais do que jamais poderia estar traduzido nos regulamentos.

Outra área a melhorar é a dos examinadores credenciados. São as pessoas autorizadas pela FAA para administrar exames de vôo, ao invés de um inspetor oficial. Gary Williams diz que 90% deles fazem um excelente trabalho, mas que aos outros 10% não deveria ser dada essa autoridade. Alguns dos seus vôos de exame são uma piada e um examinador condescendente vai de escola em escola, o que virtualmente garante licenças por um preço mínimo. Williams acredita ainda que o piloto chefe em uma operação de treinamento deve ser posto em superfície alta na administração para resistir à pressão econômica, como pedidos para facilitar o treinamento de um aluno que poderá comprar um avião de \$100.000.

John R. Doster, chefe do Escritório Distrital para a Aviação Geral da FAA em

## As escolas aprovadas fazem pilotos mais seguros

por Berl Brechner

A FAA oferece um carimbo às escolas de vôo aprovadas, que satisfazem certos padrões especificados na Parte 141 dos Regulamentos Federais de Aviação (FAR). A escola aprovada deve ter elaborado um currículo de treinamento para cada curso de instrutores, exames escritos periódicos, "checks" de progresso em vôo e técnicas de instrução padronizadas. As escolas não aprovadas podem ter toda ou nenhuma das exigências acima. Esse tipo de escola pode até ser um instrutor independente, que nos fins de semana prepara um aluno para um exame de vôo.

Fará a aprovação com que a escola de vôo tenha melhor instrução, mais alta frequência de exames bem sucedidos e produza pilotos mais seguros? A FAA não sabe, nem o National Transportation Safety Board. Mas Bruce Landsberg decidiu-se a encontrar as respostas. Landsberg, um aluno graduado pela Universidade de Maryland, comparou os tempos de treinamento, frequência de aprovações e envolvimento de pilotos em acidentes, entre os que cursaram escolas aprovadas e os que receberam treinamento nas não aprovadas.

As conclusões foram interessantes. Mas, não menos notável foi a falta de informações que as agências de aviação do Governo puderam oferecer. A FAA, conhecida pelos seus arquivos de fatos obscuros e minúcias de aviação, não possuía registros detalhados dos tempos de treinamento de alunos. Não existia quaisquer informações sobre frequência de aprovações de vôo, antes de 1975. E o NTSB não foi capaz de apresentar qualquer indicação sobre o tipo de treinamento recebido pelos pilotos envolvidos em acidentes.

Landsberg partiu para o tedioso processo de obter aprovação do Governo para explorar os arquivos. Ganhou acesso aos formulários de requerimento para certificados de aeronautas da FAA, ao centro de microfílm de Oklahoma City e aos registros de acidentes do NTSB em Washington.

Sucintamente, Landsberg verificou que o tempo de treinamento para os certificados privado e comercial, era menor nas escolas aprovadas. Mas para o cartão de instrumentos, os alunos em ambos os tipos de escola voaram aproximadamente o mesmo número de horas.

### Certificados por Escolas Aprovadas/Não Aprovadas

Privado	55.5 / 69.0 horas
Comercial	82.6 / 89.9 horas
Instrumento (total em duplo comando)	61.6 / 60.6 horas

Constatou que os alunos passaram nos exames de vôo em qualquer das licenças ou cartão, em aproximadamente 92% das vezes, tendo recebido treinamento aprovado ou não.

Finalmente Landsberg analisou os registros de acidentes. Selecionou ao acaso 187 acidentes da aviação geral, ocorridos em um período de três anos terminando em 1976. Foram excluídos os vôos agrícola e de alunos, os acidentes envolvendo aeronaves sem asa fixa e todos os vôos conduzidos sob as Partes 121 e 135. A seguir passou uma semana em cuidadosa pesquisa nos microfílm da FAA, para descobrir o piloto de treinamento (em escolas aprovadas ou não) dos pilotos de comando nos acidentes que escolheu.

As escolas aprovadas representavam 44% da população de pilotos e somente 33% nos acidentes, enquanto que os 56% da população de pilotos que frequentaram escolas não aprovadas, tinha 67% dos acidentes.

Essas descobertas de Landsberg são baseadas em uma presunção: de que a estimativa da percentagem dos graduados nas escolas aprovadas em toda a população de pilotos, que é baseada em um ano de processamento dos certificados, seja correta. A contagem real dos graduados nas escolas aprovadas não pode ser obtida.

Landsberg que atualmente é gerente de educação aeronáutica na Cessna Aircraft, admite que as suas conclusões podem ser suspeitas, mas argumenta que a sua análise é a melhor que pode ser derivada dos registros existentes.

Todavia, Landsberg acredita que um completo e organizado currículo para o treinamento de vôo, significa que os pilotos serão melhor e mais rapidamente treinados. A constatação inconclusiva sobre o tempo de treinamento em instrumentos, pode ser devida aos requisitos de alto desempenho e procedimentos, que obrigam as escolas não aprovadas a usar as técnicas de treinamento das aprovadas.

Uma escola aprovada cria um piloto mais seguro? Landsberg pensa que sim. Por outro lado, gente mais consciente talvez prefira frequentá-las. Estatísticas como estas são o produto tanto de esforço como de presunções-chave. As interpretações dependem de cada um.

Fonte: FLYING, fevereiro de 1979.

# NOSSO PROBLEMA PRIMÁRIO

Allentown, Pennsylvania, tem mais de 20.000 horas de voo, investigou 1.540 acidentes e administrou 5.915 exames de voo. Além disso, gosta de voar. Doster acha que o atual treinamento despreza os fundamentos do voo e muito dele destina-se ao mais baixo denominador comum. Mostra-se a alguns pilotos como dirigir o avião de e para a pista, sem a compreensão e domínio do que é básico. Ele argumenta que, a despeito de como sofisticados os aviões tenham se tornado, ainda voam e cessam de voar pelas mesmas razões. O voo controlado ainda consiste de quatro manobras básicas — a subida, planeio, curvas e voo reto nivelado. Se um aluno aprender devidamente os princípios básicos do voo, incluindo a meteorologia, o voo mais complexo será uma extensão lógica do fundamental. Isso é difícil de se refutar.

William A. Guinther estava em ativa instrução de voo e treinamento de "recheck", como um consultor de voo independente, antes de se tornar diretor executivo da American Bonanza Society. Como operador autônomo, pode adaptar a instrução à sua idéia do que ela deve ser. Ele fez um interessante relato sobre o treinamento primário ministrado a uma aluna altamente motivada, em um *Bonanza*. Cada lição durou de três a quatro horas, incluindo paradas, começando no fim da tarde, de modo que metade fosse à noite. Às vezes decolava em mau tempo e voltava ao aeroporto, para mostrar à aluna o que é uma condição meteorológica marginal, na qual mesmo os pilotos experimentados regressariam. Acreditando que um aluno aprende mais com pausas de parada completa, Guinther não permitiu toques e arremetidas e os "stalls" foram detalhadamente explicados e experimentados. A aluna aprendeu o que aconteceu quando se mantém a coluna de comando para trás após o "stall" e como ele é, resultando de voo descoordenado. Guinther e sua aluna fizeram longas viagens de navegação, uma das quais quase cruzando metade do país e algumas noturnas, sem uso do rádio para navegação. Permitiu que a aluna desenvolvesse seu julgamento, criando situações em que várias opções podiam ser escolhidas. Fizeram paradas de precisão com e sem potência, em todos os tipos de aproximação.

Numerosas paradas foram feitas em aeródromos desconhecidos, variando dos grandes e movimentados aos não pavimentados. O avião foi operado próximo ao seu teto máximo, para demonstrar o desempenho marginal em

grandes altitudes, bem como o uso do oxigênio. O treinamento prosseguiu — 67 horas no total — antes da aluna receber a licença de piloto privado. Custou bastante, mas ela aprendeu muito.

Quando começarmos a pagar salários respeitáveis aos instrutores e a treinar os alunos mais adequadamente, o custo de obtenção de uma licença subirá, o que vai provocar muita lamentação. O voo é oneroso, mas o atual custo de uma licença de piloto privado (cerca de \$1.500 a \$1.800) é uma pechincha, considerando-se o que compra.

Entretanto, há milhares de pessoas que desejam voar apenas por prazer, em voos locais no fim de semana ou numa viagem de férias em bom tempo. Não desejam fazê-lo em áreas de grande densidade, à noite ou por instrumentos. Deverão ser excluídos da aviação, exigindo-lhes aprender técnicas que nunca usarão e pagar por equipamentos de que não necessitam? Talvez seja tempo de se reintroduzir a idéia de uma licença de esporte ou recreio limitada.

Essa idéia teve diferentes respostas entre as pessoas que entrevistei. Alguns a acham boa; outros disseram que não reduziria significativamente o treinamento atualmente exigido para um piloto privado competente e, portanto, seria de pouco valor. Contudo, vale a pena considerá-la.

Quaisquer que sejam as possibilidades da licença de esporte, nós na aviação geral, devemos voluntária e imediatamente tomar providências para melhorar nossas estatísticas de acidentes. Isso significa em primeiro lugar melhorar a maneira pela qual treinamos os pilotos. Cada escola desleixada, cada instrutor que não faz o mínimo, estão causando um grande dano à aviação e insultam os educadores que se esforçam por treinar pilotos seguros.

Mudemos os regulamentos que forem inadequados, façamos da instrução de voo uma carreira desejável, reexaminemos o que ensinamos para produzir pilotos mais competentes com atitude profissional e um contínuo desejo de aprender. Um lugar-comum que é verdadeiro: melhor dispositivo de segurança em qualquer "cockpit" é um piloto bem treinado.

Fonte: FLYING, fevereiro de 1979.

## 100 acidentes: O que está errado?



por Richard L. Collins

Como pode o "record" de segurança da aviação geral se comparar com o dos automóveis? Nada bom, infelizmente.

A estatística mais comparável dá a incidência de acidentes fatais baseada no uso e responde a esta pergunta: Como se compara a segurança de um automóvel com a de um avião em uma viagem específica, digamos, de

Nova Iorque a Miami? A resposta jaz na razão de acidentes fatais por veículo-milha ou, neste caso, por 100 milhões de veículos-milhas. Eis os números: automóveis — 2,9; voo a negócios — 5,3 (Voo a negócios é o realizado por homens ou mulheres com objetivo comercial. O voo executivo, realizado por pilotos contratados, tem um "record" substancialmente melhor).

Foi necessária alguma interpolação para trazer à paridade os números do automóvel e do avião, mas não há erro básico nas computações. O voo esportivo é 10 vezes mais perigoso do que dirigir automóveis.

Grande parte desse voo é feita por pilotos privados, como é o voo a negócios. Para exame do problema de segurança no que envolve pilotos que somente tenham recebido treinamento primário, foram investigados 100 acidentes fatais selecionados ao acaso, com pilotos privados não possuidores da licença IFR. O quadro é triste.

Começa com um problema de ego "king-size". Quinze dos 100 acidentes ocorreram em voo à baixa altura. Uma coisa estúpida, quando não punida pela morte (como no caso desses acidentes), deveria sê-lo severamente, o bastante para ser desencorajado. Os alunos deveriam ser convencidos que perderiam suas

## A licença de Piloto Privado por etapas

por Berl Brechner

Desde os primeiros anos do voo, o Governo tem licenciado pilotos, sob o raciocínio de que isso proporciona algum grau de segurança. Mas a estrutura do licenciamento produz pilotos que satisfazem os requisitos mínimos de segurança e que sofrem longas interrupções no treinamento.

Atualmente, o piloto privado obtém pouca experiência em muitos assuntos, concentrando-se naqueles cobertos pelo voo de exame. Um piloto licenciado pode, após a experiência de apenas 40 horas de voo, voar em área de alta densidade de tráfego, à noite e em marginal VFR. Essa situação é rara, embora as estatísticas e as conversações nas freqüências de aviação mostrem que alguns pilotos simplesmente não foram adequadamente preparados para enfrentar as complexas situações que podem ocorrer.

Existem meios de se produzir pilotos que estejam mais em sintonia com o espaço aéreo e regras de voo de hoje. Mas a FAA deve ver os requisitos de licenciamento com mente aberta e experimentar algumas novas fórmulas. É tempo de admitir que a habilidade e conhecimento necessários para um voo seguro e competente sobre todos os tipos de terreno e de espaço aéreo, não podem ser cobertos pelo atual treinamento do piloto privado.

Vejamos uma nova estrutura que começa com a licença básica e acrescenta opções para alargar a capacidade do piloto. Os cartões ou revalidações poderiam ser expedidos por um centro de instrução homologado, uma vez que o piloto tivesse satisfeito os requisitos. Não seriam feitos voos de "check" pela FAA, mas os cartões poderiam ser acrescentados ao certificado do piloto.

A licença básica pode custar até menos do que o atual certificado de piloto privado. Um piloto que prosseguir para obter a completa lista de opções terá gasto consideravelmente mais — mas ele ou ela o fará sobre um período de tempo mais longo e permanecerá em treinamento de voo, aprendendo por planejamento e não por eventualidade.

**A Licença Básica:** seria uma licença de esporte ou recreio, que permitiria ao piloto voar um avião simples, em boas condições de VFR (cinco milhas de visibilidade e pelo menos tetos de 3.000 pés). O piloto básico seria autorizado a voar para qualquer área de tráfego por radar, tendo de permanecer dentro de 6.500 pés do solo e sempre em contato visual. O treinamento para a licença básica incluiria somente rudimentar exposição aos procedimentos de controle do tráfego aéreo, voo noturno e conhecimento dos instrumentos, que seria coberto mais tarde em profundidade.

**Cartão para VFR Marginal:** o treinamento enfatizaria voos reais em tempo marginal, para garantir que o piloto possa navegar e controlar o avião nessas condições. O trabalho simulado de instrumentos seria aumentado. Um cartão MVFR permitiria a um piloto privado voar em condições meteorológicas abaixo dos mínimos atuais de VFR.

**Cartão para Tráfego de Alta Densidade:** o piloto receberia treinamento em técnicas de comunicação, requisitos de equipamento e procedimentos do fluxo de tráfego no serviço de radar do terminal e áreas de controle de terminal. O cartão daria ao piloto privado acesso a todas as áreas controladas por radar, bem como ao espaço aéreo VFR de grande altitude.

**Cartão para Voo Noturno:** o treinamento em procedimentos de voo noturno incluiria uma viagem de navegação em duplo comando. O cartão MVFR seria um pré-requisito para este.

**Cartão para Voo em Áreas Montanhosas:** o tempo em duplo comando sobre áreas montanhosas cobriria os riscos particulares da meteorologia e da altitude densidade. Seria exigido o cartão para voo solo em áreas montanhosas designadas.

**Cartão para Avião Pesado e Complexo:** o treinamento em um avião com pelo menos 200 HP, monomotor, com trem de pouso retrátil, hélice de velocidade constante e "cowl flaps", daria acesso ao piloto privado a esse tipo de avião.

À época em que o piloto tivesse obtido todos esses cartões, estaria bem preparado para iniciar o treinamento de instrumentos, que não teria um requisito de tempo mínimo de voo. De fato, um cartão de instrumentos iniciado nas bases de um bom MVFR, permitiria "checks" noturnos e de aeroporto com menos tempo de duplo comando e menor despesa, do que o atual cartão de instrumentos.

Este conceito de licenciamento do piloto não responde a cada problema. Entretanto manteria os pilotos interessados no processo de treinamento e os exporia às situações reais que podem esperar encontrar e que seriam enfrentadas com certo grau de perícia. Sem todos os cartões, um piloto jamais se tornaria uma Águia em liberdade.

Fonte: FLYING, fevereiro de 1979.

licenças para sempre, se fossem apanhados fazendo voo baixo.

Igualmente estúpidos são os acidentes envolvendo álcool — oito no caso. Se a bebida e o voo baixo pudessem ser eliminados, poderíamos ter uma melhora de 23% no índice de acidentes fatais. Eliminando-se também os oito causados por falta de combustível, tiraríamos 31 dos 100 fatais.

Minha lista tem 30 acidentes relacionados com a continuação do voo VFR em condições meteorológicas adversas. É chocante que 40% desses tenham ocorrido à noite. Dois terços dos acidentes noturnos em mau tempo, envolveram pilotos com menos de 300 horas de voo. Melancolicamente algo faltava na mentalidade aeronáutica dessa gente.

Acidentes por parafuso de "stall" não decorrentes do voo à baixa altura e os que envolvem problemas de "performance" estão freqüentemente relacionados. Por exemplo, um piloto pode tentar decolar em alta atitude densidade e provocar "stall" do avião, forçan-

do a subida sobre árvores. Ou o piloto pode fechar demais a curva para a final, ou arremeter em um campo que era em primeiro lugar demasiado curto. Pelo menos um quarto dos 100 acidentes resultaram da falta de compreensão sobre o que pode ou não ser feito com um avião. Ou o piloto tentou o impossível (que seria determinado pelo manual de operação) ou recusou-se a deixar o avião voar e entrou em perda. Esses problemas de técnica refletem o precário treinamento de pilotos que não tiveram a motivação para voar com segurança.

Quando se considera os tipos de acidentes que os pilotos abertamente temem, como colisões no ar e falhas mecânicas, os índices são pequenos. Em nossa amostra de 100 acidentes, a colisão no ar respondeu por dois e os problemas mecânicos por outros dois. Mas a adequada técnica de voo após esses problemas mecânicos, teria amenizado a sua brutalidade. Quando avaliamos os riscos, devemos nos lembrar que houve apenas dois acidentes relacio-

nados à falha mecânica, contra 30 por mau tempo, 15 por voo baixo, 8 por bebida, 8 por falta de combustível, 25 relacionados a parafusos de "stall" e problemas de "performance", mais alguns de causas desconhecidas ou variadas.

Quase metade dos 100 acidentes estudados ocorreram com aviões complexos — os de mais de 200 HP, ou com trem de pouso retrátil, "flaps" e hélice de passo variável. Metade dos pilotos que destruíram aviões complexos, tinha menos de 300 horas de voo.

Duas outras estatísticas destacam-se. Todas os acidentes relacionados com álcool envolveram pilotos com menos de 300 horas e muitos deles tinham entre 40 e 55 anos de idade.

As áreas de necessidade destacam-se claramente. Se, antes de aventurarem-se por si próprios, os pilotos privados compreendessem os riscos de voo VFR marginal, especialmente à

noite e se soubessem como evitar "stalls" acidentais, a batalha estaria metade ganha. Conhecendo a capacidade de desempenho do avião ajudaria a eliminar atos estúpidos como voar após beber e voar baixo.

Embora seja triste e desencorajador o quadro de acidentes apresenta um ponto brilhante. Devemos publicamente admitir que é terrível o índice de acidentes na aviação geral, mas também podemos afirmar que o piloto privado de hoje pode operar com um risco relativamente pequeno, desde que a operação fique condicionada ao VFR diurno, com previsões de mais de 3.000 pés de teto e cinco milhas de visibilidade e desde que o piloto invista em bom treinamento, bem como respeite os regulamentos e as limitações do avião. É tão simples.

Fonte: FLYING, fevereiro de 1979.

## Instrutores de Voo: Vítimas ou vilões?

por William Langewiesche

Os instrutores de voo certificados estão naturalmente na raiz das inadequações de treinamento da aviação geral, mas é simplístico pensar que a melhor educação do piloto seja uma questão de professores. Os instrutores não trabalham sozinhos. Para compreendê-los, temos que compreender o sistema dentro do qual funcionam: uma rígida estrutura que corrompe a qualidade, tão frequentemente como a instala. Existem muitos instrutores de voo inerentemente deficientes e se pudéssemos encontrar um meio prático de identificá-los, a aviação seria mais saudável sem eles. Mas há outros tantos — e talvez mais — dedicados e talentosos instrutores, cujo produto final é degradado pelas pressões da vida no mundo real do aeroporto.

Os alunos respondem mais ao baixo custo e a elogios do que a um treinamento de alta qualidade. Mais tarde poderão lamentar as lacunas na sua formação, mas como novatos que pagam o treinamento, falta-lhes a perspectiva para colocar a segurança acima do dinheiro, ou acima do prestígio das realizações a curto prazo. Raro é aquele que não cabala por uma licença rápida. É claro que o instrutor não é obrigado a ceder, mas a pressão está sempre presente. A arma do aluno é a ameaça de ir-se embora. A competição por alunos é renhida entre os operadores e dentro da escola, entre os instrutores. Os alunos se comunicam e fanfarronam muito. E sabem quais são os instrutores menos caros e que escolas produzem pilotos brevetados com poucas horas. Se o instrutor perder os alunos, finalmente perderá o emprego ou o negócio, de modo que a economia na instrução de voo encoraja a formação rápida e de baixa qualidade.

Os alunos obviamente inseguros são os que mais cabalam. O instrutor tem algumas defesas. Um truque é mandar um aluno superconfiante ao examinador, sabendo que ele ou ela serão reprovados. É uma sacudidia eficaz e o aluno quase sempre dobra-se, trabalhando com renovada energia. Mas o instrutor que tiver reprovações demais, poderá ter dificuldade em renovar sua licença. O fundamental para os instrutores de voo deve ser definido pela sua responsabilidade nos eventuais e futuros acidentes dos seus alunos. Um capítulo no seu treinamento, deveria prescrever a sua responsabilidade legal em relação à futura conduta dos seus alunos. Certamente é melhor perder um aluno ou mesmo um emprego, do que correr o risco de futura responsabilidade legal.

Os regulamentos federais para o mínimo de horas não ajudam, especialmente no treinamento primário. Os alunos veem os mínimos como um alvo realístico, enquanto em muitas partes do país, esses mínimos podem cair em até 30% abaixo das necessidades do aluno médio. Algumas escolas garantem a licença por um preço fixo, geralmente reduzido. Normalmente empregam o seu próprio examinador credenciado, que não pode estar imune às pressões econômicas de um emprego estável. É um problema difundido, que resulta em baixos padrões. E o instrutor que trabalha para um operador de preço fixo, está envolvido no meio.

Queixamo-nos da falta de dedicação entre os instrutores de voo, mas que incentivo proporcionamos? Eles são notoriamente subremunerados e estão no degrau inferior da escala profissional do piloto. Os proprietários das escolas de voo usam isso como desculpa pelas longas horas e baixos salários: "Você tem que pagar seus direitos neste jogo". Há uma certa apelação lógica a essa imagem do jovem e ansioso aprendiz, que se aplica aos que continuam visando os grandes salários das companhias aéreas. Mas é uma atitude que pouco contribui para a educação do piloto e que oferece pouco incentivo ao instrutor que honestamente, apreciase o ensino como carreira.

O salário está sempre ligado às horas voadas. A FAA proíbe os instrutores de voar mais de oito horas por dia, mas eles rotineiramente ajeitam as suas cadernetas de voo e continuam. Postas de lado as considerações financeiras, eles precisam das horas para se elevar a postos mais altos. Não admira que ao final do dia não mais tenham a energia necessária para ensinar bem. Nem que desanimem após alguns anos e procurem carreiras mais compensadoras. Todos concordam que o avião de treinamento seja uma péssima sala de aula e que os instrutores gastam muito pouco tempo no solo explicando sutilezas. Podemos culpá-los? Em todas, exceto as mais esclarecidas escolas de voo, os instrutores são pagos pelo tempo de voo e não pelo gasto em terra; isso é claramente o reflexo da necessidade do padrão de ter os aviões em voo.

Nos últimos anos o Governo e a indústria aeronáutica têm trabalhado juntos para regulamentar e padronizar o processo de ensino. Existe um bom argumento para isso: salvaguardará os alunos contra os piores abusos e é um esforço honesto para fechar as lacunas na educação dos nossos pilotos. Por outro lado, tende a estabelecer um nível de mediocridade, visto que ajuda os professores deficientes e reprime os bons, que de outra forma promovem a inovação, responsável por todo bom ensino. É um sistema anestésico, que contribui para o desgaste dos nossos melhores instrutores. Por um lado a regulamentação é imposta pelo processo de certificação do instrutor; por outro, pelos próprios alunos: uma vez que tenham visto o roteiro são tentados a colocá-lo acima do julgamento do instrutor e exigir estrita interpretação das lições oficiais. E as divergências são geralmente vistas como tentativas de lesar os alunos. Assim, os instrutores criativos estão em face de alunos preparados para rejeitar a improvisação.

O problema que enfrentamos com o treinamento de voo não é o de como atrair instrutores talentosos; eles já se encontram entre nós. O que temos de fazer é achar um meio de conservá-los. Naturalmente precisam de dinheiro. Correspondentemente, sua posição na comunidade da aviação deve ser elevada. E ao mesmo tempo, se a instrução de voo deve ser uma carreira atraente, temos que lhes dar a liberdade intelectual que qualquer profissional criativo precisa.

Fonte: FLYING, fevereiro de 1979.

# As reivindicações dos Aeronautas

Como é do conhecimento da classe, os empregadores se recusaram, nas Mesas Redondas realizadas sob a direção das Autoridades do Ministério do Trabalho, ao atendimento de um mínimo das reivindicações a eles formuladas, apesar dos mesmos ostentarem através dos seus balanços e pronunciamentos oficiais a mais auspiciosa situação financeira.

Num ponto, pelo menos, as empresas fazem justiça aos seus dedicados empregados, é quando solenemente agradecem a inestimável cooperação por eles prestada e sem a qual jamais atingiriam os belíssimos resultados obtidos (segundo suas dulcíssimas palavras).

Palavras, Palavras, Palavras, !...

Por isso mesmo, a classe compareceu com a maior vibração às Assembléias Gerais convocadas pela Diretoria do Sindicato para apreciar o assunto e autorizou a instauração de Dissídio Coletivo, com a finalidade de conseguir, através da Justiça do Trabalho, os benefícios que abaixo vão relacionados:

1º — Reajustamento salarial de sessenta por cento, levando-se em conta:

a) que quarenta e três por cento, já foram concedidos com suporte no aumento tarifário autorizado pelo Governo;

b) que sete por cento do índice acima já foram oferecidos pelas Empresas;

c) os dez por cento restantes seriam a título de reposição do valor aquisitivo;

2º — Ampliação das férias para quarenta dias, divididas em dois períodos de vinte dias cada um;

3º — A hora ou quilômetros voados, que excedam ao salário-garantia, terão o seu valor definido pelo resultado da divisão desse mesmo salário-garantia pela cota a que o tripulante está obrigado a voar, acrescidos de vinte por cento;

4º — Garantia de emprego a aeronauta gestante de acordo com o Prejudicado 56 do TST;

5º — Salário normativo para os Empregados admitidos após a vigência das novas condições de trabalho;

6º — Garantias ao empregado admitido em substituição de outro cujo contrato se rescindiu por iniciativa da empresa, de salário igual ao atribuído ao último;

7º — Fornecimento obrigatório pelas empresas de comprovantes de pagamento, com a designação das importâncias e descontos efetuados, contendo a identificação dos meses de competência bem como os valores referentes ao FGTS, PIS e PASEP;

8º — Fornecimento ao empregado demitido por *justa causa*, de documento indicativo do motivo de sua dispensa;

9º — Estabilidade provisória para os Delegados Sindicais Regionais, eleitos em Assembléia, considerando-se que o suscitante tem base nacional;

10 — Aumento de diária no exterior, na proporção da inflação da cada País e reajustável a primeiro de janeiro de cada ano;

11 — Além das Férias de quarenta dias, o piloto agrícola fará jus a um período de vinte dias consecutivos a título de recuperação;

12 — Manutenção das cláusulas dos acordos e dissídios anteriores que não tenham sido expressamente revogadas;

Como se vê, as reivindicações acima não causarão maiores problemas financeiros aos Srs. Empregadores que continuam galhardamente aumentando seus lucros, adquirindo maiores aeronaves (que trafegam, sempre lotadas), graças a leal e dedicada cooperação dos seus disciplinados e ordeiros empregados.

## NOTA

A Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeronautas está atenta às observações apresentadas pelos associados, colegas Comissários de Voo, no que tange ao assunto exame médico. A matéria está sendo estudada pelo Departamento Jurídico quanto às implicações do recente ato baixado pelo Exmo. Sr. Brigadeiro Diretor Geral de Aviação Civil, que cuida do credenciamento de médicos civis para o fim específico de proceder aos exames de capacidade física dos candidatos a Pilotos Privados, de Planador.

É claro que o ato vem sendo estudado sob os seus múltiplos aspectos e em função da legislação pertinente, estando previsto para breves dias, a orientação uniforme a ser seguida pelos associados e pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, se e quando necessária a defesa dos interesses individuais e (ou) coletivos.

### LUIZ GARCIA DO NASCIMENTO

É com profundo pesar que noticiamos a morte do nosso companheiro aposentado Luiz Garcia do Nascimento, ocorrida no dia 6 de abril passado. A família enlutada apresentamos as nossas condolências.

# Treinamento de emergência

## O QUE ESTAMOS FAZENDO AGORA?

Suzan Schoenberger, Editor

1978 foi um ano de grandes desafios e evolução para os instrutores de procedimentos de emergência, com novas regras e problemas inauditos. O treinamento de emergência da Tripulação de Cabine vem sofrendo um exame minucioso em muitas áreas. Isto começou depois de acidentes nos quais os tripulantes de cabine verificaram que os procedimentos estabelecidos não funcionaram, ou então que eles foram incapazes de usar bem o equipamento, devido ao conhecimento inadequado de seu comportamento.

Surgiram também questões acerca da adequação do treinamento de antes, mas agora dois novos fatores se apresentaram:

Primeiro, o movimento ativista do consumidor que gera um interesse em todos os pontos concernentes ao cliente-passageiro (e a sobrevivência numa emergência certamente diz respeito ao cliente das viagens aéreas), e, segundo, questões concernentes ao treinamento dos Comissários de Vôo.

Este segundo fator (proficiência) tem uma grande importância, é a considerável baliza que os Comissários de Vôo — pessoal e profissionalmente — têm em suas carreiras. Por estarem trabalhando já há muito tempo, mostram-se mais conhecedores do seu trabalho, mais interessados na imagem que ele carrega, e o que é mais importante, mais conscienciosos pelos instrumentos que eles têm que usar para fazer seu trabalho.

As questões iniciais acerca do treinamento de emergência tornaram-se numa sessão de uma Comissão Parlamentar de Inquérito, as quais causaram um grande rebuliço, com muitas propostas apertando drasticamente o controle de tal treinamento. Toda essa algazarra mostrou o que habitualmente é um lado obscuro das empresas aéreas — os departamentos de treinamento dos Comissários de Vôo.

No passado, as empresas aéreas evitavam mencionar o fato de que os seus Comissários de Vôo recebem treinamento de emergência. Serviço e hospitalidade, sempre, treinamento de emergência, jamais!

As empresas gostam de falar sobre o treinamento dos pilotos porque isso enfatiza o positivo — pilotos fazem todo aquele trabalho, portanto eles voarão melhor e com mais segurança. Mas o treinamento dos Comissários de Vôo tem sido outra história — se eles ensinam como salvar passageiros num acidente, então alguém nalgum lugar está admitindo a possibilidade de haver um, e os Relações Públicas das empresas aéreas têm uma violenta subida de pressão sanguínea ao pensarem na idéia de tal admissão. Transformando-se, mostrando grande bom senso, recentemente algumas empresas começaram a divulgar o seu treinamento de emergência, imprimindo os conhecimentos dos Comissários de Vôo sobre passageiros. É uma direção encorajante! Apesar de tudo, esta atenção pode ter vindo num mau momento.

Durante seus mais agitados anos, muitas empresas construíram caras instalações para treinamento, com sofisticados "mockups" e centros de ensino com tanto equipamento tão complexo como o próprio avião. Outras empresas com menos dinheiro fizeram o que puderam, construindo menos complicadas instalações para treinamento, ou ao menos criando uma boa equipe de instrutores. Então veio a crise econômica de 1972-73, com demissão de pessoal, reduções de equipamento, alugando, o que tornou inteiramente obsoletos seus departamentos de treinamento. Com efeito, alguns departamentos, com a venda de equipamentos, ficaram desmantelados.

Eis, pois, a situação de hoje — pessoal mínimo ou inexistente em alguns casos; equipamento também, e o governo federal quer ver alguma ação. Passageiros

querem sentir-se protegidos, e os Comissários de Vôo, por sua vez, querem sentir-se possuidores de todas as informações necessárias para levar a bom termo tal proteção.

Isto é, inútil que se diga, um tempo crítico — instrutores podem simplesmente remontar os departamentos que eles tiveram uma vez. Mas, tempos e regras evoluíram, portanto só isto não é suficiente.

O primeiro passo nesta transformação é definir as necessidades — quem precisa do quê. A FAA tem suas exigências importando numa nova elaboração de regras — um certo número de horas para isto, um outro para aquilo. Dentro destas horas, uma lista de tópicos deve ser coberta. E estes são os "espinhos" de qualquer programa.

Em seguida, considerem o que as empresas querem ao assinalarem as restrições. Algumas empresas deixam o treinamento inteiramente a cargo do Departamento; outras têm muitas idéias específicas sobre qual o material a ser apresentado e como. Algumas querem a realidade, mesmo se ela é sombria, assim os tripulantes não se surpreenderão quando o pior ocorrer. Outras desejam que o treinamento de emergência seja apresentado de maneira a não assustar os estudantes — eis uma maneira de treinamento bastante prosaica. Algumas, enfim, simplesmente não querem ouvir falar de emergências.

O próximo grupo a considerar, como não podia deixar de ser, é o dos Comissários de Vôo. Suas associações e seus sindicatos geralmente pedem, porque assim o querem, mais treinamento, apesar de parecer que eles têm as mesmas opiniões divergentes, como as da administração da empresa sobre o grau de realidade. Os Comissários de Vôo usualmente querem menos treino — alguns sentir-se-iam perfeitamente felizes se somente o recebessem uma vez ao ano, pelo correio, uma lembrança para reverem seus manuais de emergência. Não que eles sejam desinteressados, pelo contrário; eles estão vitalmente interessados, o que é um freqüente e despercebido fato — eles estão enfadados, isso sim! Depois de seis ou sete anos de "refreshments" anuais, o que resta ainda para aprender sobre um extintor de incêndio? Muitos Comissários de Vôo têm excelentes idéias sobre coisas que devem ser incorporadas, ou outras modificadas. E perguntar a eles é o mesmo que depositar dinheiro no banco. Afinal, quem melhor conhece suas fraquezas do que eles próprios? É menos pior gastar tempo recolhendo todas estas opiniões dos que têm funções na segurança da cabine.

Já o próximo passo move-se para o Departamento de Ensino, criando e firmando seu próprio "modus operandi". Parece haver duas filosofias básicas em operação. Uma, restringindo-se às bases, ensinando somente as ações críticas, sem complicar as soluções com um montão de "O que se...". O sentimento é de que o Comissário de Vôo deve absolutamente conhecer o que fazer, e treinamento no conhecimento até que seu comportamento seja reação, automático.

A segunda filosofia é bastante diferente: acredita que primeiro você ensina a ação e depois explica porque foi feito daquela maneira. A impressão, aqui, é que você compreende melhor o que está fazendo, quando sabe o porquê e o como.

Talvez o rumo certo seja o meio-termo, qual seja o de pegar um pouco de cada filosofia. Alguns Comissários de Vôo sentem uma sensação desconfortável com tantas e tantas opções — eles querem saber exatamente o que fazer. Aí, então, se não funcionar, eles pensarão numa outra atitude. Outros querem saber as opções antes do "tempo". Assim eles podem ir diretamente para o plano B se o plano A fracassou.

Ambas estas necessidades têm de ser encontradas no programa de treinamento que queira ter êxito. O melhor programa do mundo não é nada se as pessoas não o aprendem. E esta aproximação básica complica-se deveras quando atendida a individualidade das empresas aéreas — se voa somente para os grandes aeroportos, com ótimos recursos e equipamentos, tem-se uma só série de problemas para ensinar os Comissários de Vôo a solucioná-los. Uma outra série de problemas tem a empresa que voa para pequenos lugares, com a pista velha e gasta e dependendo dos bombeiros voluntários se alguma coisa sai errada. Se a frota é de dois ou três tipos de aviões trabalhar-se-á de um jeito diferente do da empresa que tem oito tipos diferentes de aparelhos. Enfim, o programa de treinamento dos Comissários de Vôo tem que responder a todas estas diferentes individualidades.

Uma vez delineada a filosofia e estabelecidos os programas básicos, o próximo item para debate é a maneira de se usar os equipamentos e instalações e qual o grau de segurança.

Positivamente, num passado recente a tecnologia facilitava o instrutor. Muitas empresas estavam confiando mais e mais nos "mockups" de vários graus de sofisticação, e numa apresentação visual bem cuidada — slides, filmes e video-tapes — assim como também no aprendizado programado.

Tudo isto substituiu, ao menos parcialmente, a palestra do instrutor. Substituiu também o tempo de trabalho nos aviões, algo que estava saindo caro. No todo, estes programas foram grandes saltos para a frente, mas eventualmente pareceram remover a atualização no aparelho. O que é muito importante — os Comissários de Vôo, eles próprios, sentiram a distância. O avião era aquilo onde eles trabalhavam e lá devia ser feito o treinamento. O treinamento de emergência feito numa sala dificilmente pode levar a experiência adquirida nela para o avião.

Os novos regulamentos da FAA, efetivos desde setembro de 1978, contudo, alteraram este estado de coisas, ao exigirem o uso do avião todos os dois anos. Interpretam, corretamente, também, o uso do "mockup" que simula acuradamente a importância de uma saída, especialmente uma porta com a escorregadeira presa.

O grande desafio ao qual os Departamentos de Treinamento fazem face é o de, justamente, conciliar estas exigências, necessidades e regulamentos. E é um grande trabalho, convenhamos. Há uma grande responsabilidade não somente para os Comissários de Vôo e para as empresas, como também para o público viajante. A mais nítida imagem que ora se nos reflete, é a de que o treinamento de procedimentos de emergência dos Comissários de Vôo está conseguindo muita atenção das empresas, algo que nem sempre aconteceu. E essa atenção está provocando o aparecimento de auxílios e dinheiro.

Também os Departamentos de Treinamento estão se comunicando entre eles, mais e mais, partilhando descobertas e idéias. Tal movimento beneficia a todos. Há muito que fazer para conciliar isto tudo, já o dissemos. Mas, é usando criatividade e imaginação, que têm sido muitas vezes olvidadas, que conseguiremos. Eis outro benefício.

O receptor de tudo isto, o Comissário de Vôo, individualmente, está agora numa posição chave. É a posição que traz novas responsabilidades. Responsabilidades essas que serão artigos de futuros "Cabin Crew Safety Bulletins".

Traduzido do "Cabin Crew Safety Bulletin jul/ago 1978", da FSF, por Jim Pereira, Comissário de Vôo.

# AEROPORTO DE CURITIBA EXEMPLO A SER IMITADO

Adalberto U. F. Dorneles

Já há alguns anos eu não pousava em Curitiba. Para nossa surpresa (minha e do copiloto Geraldo), logo após a saída do TMA São Paulo, sintonizamos o VOR CTB e a reação do instrumento foi imediata e precisa, indicando-nos que estávamos no eixo da aerovia. Autorizados pelo Sisdacta Brasília, pouco antes de penetrarmos na TMA Curitiba, chamamos o Controle e a resposta foi pronta e clara. Ao ligarmos o DME, somente a título de verificação, tivemos nova surpresa: a instantânea resposta da distância, 73 MN de CTB.

Em terra, mais surpresas: o piso das duas pistas é excelente, sendo a pista principal (15/33) em concreto asfáltico. A pista 15 está equipada com VASIS e ILS, a 10 somente com VASIS.

O estacionamento do avião para pernoite foi feito no mesmo local de desembarque dos passageiros, sem nenhuma sobretaxa horária. Todos nós, tripulantes e passageiros, ficamos impressionados com a beleza do jardim, que é o mais bonito que já vimos.

A estação de passageiros foi toda remodelada e conta-se atualmente entre as poucas que no Brasil merecem destaque. Além das instalações padrões dos demais aeroportos de categoria internacional, notamos que conta com uma sala de espera privativa para autoridades e uma sala de estar e repouso para tripu-

lantes. Para maior conforto, a sala dos tripulantes tem TV, jogos de damas e de xadrez.

Verifica-se em todas as pessoas que trabalham no aeroporto a boa educação. São todos, indistintamente, cumpridores rigorosos dos seus deveres, mas cortes para com os forasteiros, esmerando-se para que o visitante tenha boa impressão de sua cidade. Vale a pena o tripulante deixar o avião por cinco minutos e ir ao bar tomar um cafezinho servido pelas encantadoras loirinhas que lá trabalham.

A limpeza impecável da estação de passageiros, pátio de manobras e da pista foi comentada por todos nós, contrastando com o aeroporto de São Paulo, onde já assistimos um Boeing da Transbrasil ingerir um jornal que esvoaçava à sua frente ao iniciar o táxi, e com o Santos Dumont, onde, ultimamente, não tenho visto o carrinho da Arsa que percorria a área de estacionamento recolhendo o lixo dos aviões da Aviação Geral.

Fora do aeroporto outra surpresa: o preço da corrida de táxi do aeroporto ao hotel foi exatamente o mesmo nos dois sentidos. Para quem é explorado pelos motoristas de táxi em muitos aeroportos brasileiros, principalmente no Internacional do Rio de Janeiro (Galeão), é realmente confortador saber que ainda existem motoristas de táxi honestos.

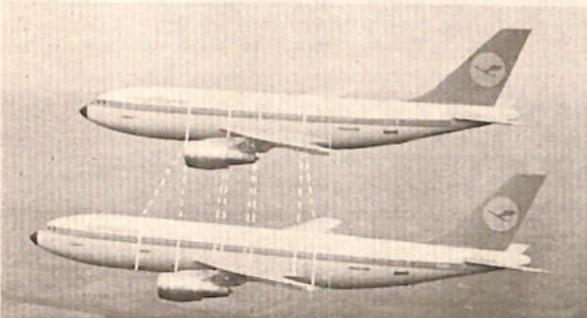
Os serviços de comunicação com as aeronaves são feitos na área de Curitiba pelo Controle de Aproximação e pela Torre de Curitiba, cuja eficiência nos impressionou favoravelmente. Além destes serviços fundamentais, o aeroporto de Curitiba dispõe das seguintes radiofacilidades para navegação e aproximação: NDB, VOR, ILS e DME.

Nota-se, em quase toda parte, a grande preocupação das autoridades em construir lindas estações de passageiros, mas se esquecem, de um modo geral, que o fundamental para a Segurança de Voo é a pista, os serviços de radiocomunicação e os auxílios para a navegação em rota e aproximação, sendo o ILS indispensável em todo aeroporto onde haja operação regular de aviões a jato e, pelo menos, radiocomunicação em VHF e rádio-farol para os das outras categorias operacionais, mas, felizmente, o aeroporto de Curitiba é uma exceção.

Pelo que nos foi possível observar durante a nossa pequena permanência no aeroporto de Curitiba, merecem os nossos aplausos todos os funcionários que nele servem, desde o seu administrador até o mais humilde trabalhador.

Adalberto U. F. Dorneles, PL.A, aposentado, comanda um Navajo da Minas, Máquinas

## O AIRBUS em versão menor



Considerando-se as experiências anteriores da história da aviação a mais recente criação da "Casa Indústria do Airbus" está fadada a ser um sucesso. Pelo menos até o momento, os aviões de maior sucesso neste mercado de tão difícil conquista foram justamente aqueles, para cujo desenvolvimento os fabricantes e os clientes em potencial trabalharam em cooperação estreita, desde o início do seu planejamento. O Boeing 737 é o exemplo ideal de uma cooperação bem sucedida. Há quase 15 anos a Lufthansa especificava os detalhes decisivos, transformando-se, por fim, no "launching customer", a companhia aérea cuja encomenda da o impulso inicial para a produção em série de um determinado avião.

O mais novo projeto do consórcio europeu de produtores (Aerospatiale, MBB, etc.) responsável pela fabricação do Airbus também é, antes de tudo, o resultado das exigências da Lufthansa, que também pode reclamar para si, com todo direito e orgulho, a honra de ter sido o "pai" do novo jato de grande porte para vôos de curta e média distância: o A 300.

Já há dois anos — os primeiros dados relacionados ao emprego diário dos três primeiros Airbus A 300 no serviço de linha alemão e europeu acabavam de ser avaliados — a Lufthansa não se esforçava para dissimular que, na verdade, preferiria um Airbus menor. A capacidade do avião, para 250 passageiros redondos, só era (e ainda o é) aproveitada economicamente em algumas poucas rotas.

O tamanho excessivo do A 300 deve-se às turbulências que agitam o tráfego aéreo internacional desde o início da década de 70. Os índices de crescimento que, desde o aparecimento dos primeiros jatos nos céus, haviam atingido cifras altíssimas ano após ano, diminuíram bruscamente em decorrência da recessão mundial, da crise do dólar e da energia, que resultou no aumento dos preços de combustíveis.

Quando, por fim, chegou a data da estréia do Airbus, o salto do jato de médio alcance, o Boeing 727 (146 passageiros), ao Airbus A 300 (249 passageiros) trouxe problemas de difícil solução à Lufthansa. Em algumas rotas, por certo, a capacidade do Boeing

727 tinha sido superada, como estava previsto — em regra, o limite para o emprego de um avião em determinada rota é alcançado quando a lotação média por viagem atinge 70 por cento — e o Airbus pôde ser bem utilizado. Em outras rotas porém, para as quais tinha sido previsto o emprego do Airbus 300, a procura não havia crescido tanto. A capacidade do Boeing 727 não bastava mais, mas o A 300 era grande demais. Porque, é claro, também um avião mais novo e maior deve atingir o mais breve possível o seu "break even point" o que não significa que traz lucros, mas que as despesas estão cobertas.

Reinhardt Abraham que, como membro da direção é responsável pelo departamento técnico e, conseqüentemente, pela escolha dos aviões, formulou as suas exigências sem rodeios: "Para a Lufthansa, é indispensável uma versão menor do A 300, com capacidade para 200 pessoas, para complementá-lo."

Os fabricantes não estavam dispostos a satisfazer prontamente o desejo de um de seus maiores clientes. Sua reação foi a oferta de encurtar a fuselagem para o comprimento desejado. Uma solução que, por sua vez, não agradou absolutamente aos peritos da Lufthansa. Estes fizeram um cálculo exato, demonstrando um "weight penalty" do Airbus encurtado: uma fuselagem mais curta é mais leve, e portanto precisa de asas menores e menos pesadas. A asa do A 300, como estava, seria grande e, portanto, pesada demais para o avião menor.

Estes eram argumentos que os fabricantes não podiam contradizer sem mais nem menos. Por outro lado, encontravam-se diante de um dilema: tinham que cuidar, antes de tudo, de vender o avião que poderia ser vendido somente após grandes investigações para o seu planejamento, e isto ainda se encontrassem um número suficiente de compradores.

Para companhia de aviação este, evidentemente, não é um argumento convincente. Enquanto regem os critérios da economia, ela deve exigir dos fabricantes os aviões correspondentes. Conseqüentemente, a Lufthansa não tardou a encontrar apoio para a sua exigência — um irmão menor para o Airbus. Um número crescente de companhias aéreas reconhecia as vantagens do Jumbo para rotas curtas e médias, e chegava à conclusão que, somente complementado por uma versão menor, o A 300 seria o avião ideal para vôos de curta e média distância.

Esta lógica acabou por convencer também os vendedores da indústria do Airbus, que por fim se declararam dispostos a fazer um compromisso: deram retoques e mais retoques na sua oferta inicial, a versão "minimum change" do Airbus, com a asa do A 300 B2/4. Apresentaram projetos e mais projetos às companhias aéreas. Por fim os argumentos da Lufthansa acabaram por convencê-los. Há um ano, nasceu o irmão menor do Airbus, o projeto de nome A 300 B 10 X 13. Num trabalho penoso e exato, os peritos da Lufthansa, em cooperação com a indústria do Airbus, tinham criado um novo avião.

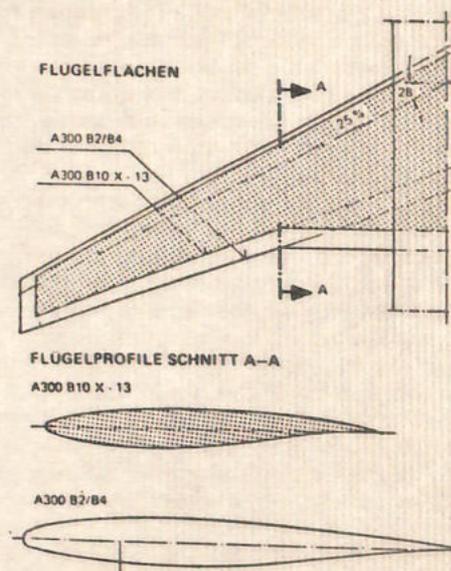
Entretanto o mistério do pequeno Airbus permanecerá desconhecido à maioria dos passageiros do irmãozinho do Airbus inicial, que passará a voar em 1983. A cabine mais curta tem seis fileiras de assentos a menos, mas de resto tudo ficará como no Airbus A 300 B2/4. Para reconhecer as demais modificações, é preciso olhos de lince. A asa diminuiu em exatamente 19,6 por cento, e o seu planejamento custou um bilhão de marcos redondos. Compa-

rada à asa do A 399 B2/4, a superfície é de 209 metros quadrados ao invés de 260, e a economia no peso é seis toneladas.

As excelentes qualidades da asa, no entanto, só podem ser reconhecidas e apreciadas por alguns poucos peritos, para os quais a grandeza da Física, como "aspect ratio", e perfil da asa contam mais do que o peso em si.

O "aspect ratio", ou alongamento, é decisivo para a eficiência da força ascensional. Quanto mais alto o valor, mais ele se aproxima do ideal. Em comparação com o A 300 B2/4, o "aspect ratio" é 16 por cento melhor. O perfil da asa, no entanto, é a chave do sucesso: quanto mais espessa a asa mais barata e simples é a sua construção, mas a resistência deve ser a mínima possível. Evidentemente, duas exigências que se contradizem, mas as leis da Física permitem a construção de uma asa espessa, que oferece pouca resistência ao fluxo de ar. Para tanto, porém, a construção da superfície superior e inferior da asa deve corresponder fórmulas matemáticas complicadíssimas. Para os conhecedores, a pequena asa do Airbus é a melhor já desenvolvida neste setor. Aos inúmeros testes no túnel aerodinâmico coube o papel mais importante. A base da nova asa é 43 por cento, a borda interna 19 por cento mais grossa do que a do Airbus A 300; mesmo assim, o valor da resistência fica 15,2 por cento aquém do da asa B2/4.

Este golpe de mestre já parece ter conseqüências de ordem político-econômica: a Grã-Bretanha quer voltar a participar do consórcio Airbus.



Breve o Airbus A 300 receberá companhia: uma versão para 200 passageiros, de fuselagem mais curta. Menos óbvio, porém bastante mais caro, é o novo desenho das asas

## 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  
Trabalhista e Cível  
Dr. SAMYR CURY TOBIA ATALAH  
Cível e Criminal  
Dr. PAULO SOUZA DOS SANTOS  
Trabalhista  
Dr. DARLY DACIA DE BRITTO  
Cível – Criminal e Previdência  
Dr. AMARO BARRETO DA SILVA  
Trabalhista  
OSMAR AVELINO FERREIRA  
Procurador Junto ao INPS – Assuntos de Previdência

#### EM SÃO PAULO

Delegacia do SNA – Av. Washington Luiz, 6817, sala 13  
Tel.: 61-7893  
Dr. JÚLIO VIEIRA BONFIM  
Rua Álvares Machado, 41, 9º andar, 2ª e 6ª feiras, 9 às 11 h.  
Independentemente do atendimento prestado na Delegacia, o advogado de São Paulo, atende também em seu escritório, de 9 às 18 horas, nos dias úteis no endereço citado abaixo do nome.

#### 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 BELÉM

Dr. WILSON ARAUJO SOUZA  
Av. Presidente Vargas – Edifício Importadora – Salas 301/303  
Tel.: 222-3202

#### EM BELO HORIZONTE

Dr. WILSON CARNEIRO VIDIGAL  
Rua Curitiba, 656, sala 125 – 2ª, 4ª e 6ª feiras, 9 às 11 h e 17 às 19 h  
Tel.: 201-2424  
Em casos 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, 32 – sala 501 –  
Tel.: 224-6301 – Rio de Janeiro

#### LABORATÓRIO DE ANÁLISES CLÍNICAS

Dr. CYRO GONÇALVES SIQUEIRA  
Diariamente das 8:30 às 18 h. Rua Buenos Aires, 268/sobrado –  
Tel.: 224-4356 e 256-3482 – Rio – Em Copacabana, das 8 às 12 h. Rua Santa Clara, 50 – sala 704 – Tel.: 256-0083.

#### SERVIÇO ODONTOLÓGICO

Dr. ARARI MARRON  
De segunda a sexta-feira das 15:30 às 20 h. Av. Washington Luiz, 6.817  
2º andar, sala 25 – São Paulo.

Além dos serviços mencionados acima os nossos sócios dispõem de  
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.

## Os Dez Mandamentos do trabalhador sindicalizado

- 1º – Pague pontualmente tua mensalidade.
- 2º – Procure conhecer os problemas do teu Sindicato e, dentro de tuas possibilidades, colabora com a Diretoria para resolvê-los.
- 3º – Zele no teu local de trabalho pelo bom nome do Sindicato procurando conquistar novos associados.
- 4º – Compareça regularmente às Assembléias Gerais, estudando antecipadamente as questões constantes da Ordem do Dia para poder prestar os esclarecimentos que julgar oportuno e votar com conhecimento de causa.
- 5º – Controle as atividades dos companheiros eleitos para a administração, zelando para que cumpram o mandato bem e honestamente.
- 6º – Prestigie e apoie o Sindicato nas campanhas em prol dos justos interesses da classe.
- 7º – Nunca deixes de comparecer às eleições, votando conscientemente nos candidatos que mereçam tua confiança.
- 8º – Jamais te recuses a ocupar posto de administração quanto eleito, mesmo que isso importe em sacrifícios pessoais.
- 9º – Apresente à Diretoria, honesta e desapassionadamente, as críticas e sugestões adequadas a uma ação mais eficiente e com ela colabora combativamente, sempre que solicitado.
- 10º – Estude permanentemente os problemas da tua profissão e do sindicalismo em geral, habilitando-te, assim, a tratá-los com autoridade e conhecimento de causa.

“O Guia” – revista do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários do Estado do Paraná.

## LIVROS

**O PROBLEMA DO SINDICATO ÚNICO NO BRASIL** – Evaristo de Moraes Filho (Editora Alfa-Omega)

Esta importante obra foi publicada pela primeira vez em 1952. Considerado “o primeiro grito de desmistificação da suposta outorga da legislação trabalhista de Getúlio”, a obra de Evaristo de Moraes Filho teve de esperar dez anos até que comessem a surgir novos livros e novas pesquisas com os mesmos propósitos de revisão histórica e de desmistificação.

O livro expõe uma vigorosa defesa da autonomia sindical, dentro da preservação da unidade sindical, compatível com a democracia

política, estando toda a discussão situada num quadro comparativo mais amplo, num contexto internacional. Diante da intensificação dos protestos das classes trabalhadoras contra o controle autoritário do movimento sindical e para atender ao desenvolvimento de pesquisas na área da História e da Sociologia do Trabalho, urgia o reaparecimento da obra de Evaristo de Moraes Filho que, segundo o prefaciador, “certamente contribuirá para as atuais discussões sobre a superação da legislação corporativista sejam aprofundadas com rigor”.

A Biblioteca do Sindicato acaba de receber um exemplar deste livro que está à disposição dos nossos sócios.

## CLASSIFICADOS

Livros – Rent Book – Edson Mozart Silvan – Rua Paula Freitas 62 casa 1 – Tel. Escr. 256-9396 Res. 246-7303 – Rio de Janeiro, RJ

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

Corretor de Imóveis – Alcir Geraldo Veloso – Araruama – Rua Álvaro Alvim 27 gr 502/505A – Tel.: 221-2240 e 221-5775 – Rio.

Assessoria e compra e venda de ações – W. Grasso. R. do Ouvidor, 91/5º andar, Tel.: 244-7577. Quando chegar em sua casa o certificado DL 157, avise-me que irei buscá-lo.

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. Apts, lotes, áreas e fazendas. Av. Franklin Roosevelt, 23 gr. 904 – Tels.: 252-6185 e (res.) 294-2711.

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

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 nº 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.

# O uso de lentes de contato pelo pessoal de vôo da Aviação Civil

No capítulo dos requisitos médicos das Normas e recomendações da OACI nada consta — ao ser abordado o exame oftalmológico — sobre o uso de lentes de contato.

Algumas empresas liberaram seu uso para comissários, desde que já as estejam usando há seis meses, no mínimo, e com óculos sobressalentes, a bordo.

Há a preocupação, ainda, de que os inconvenientes do uso das lentes de contato tragam problemas para a pilotagem. Apontaremos inicialmente quatro, capazes de causar intolerância aguda em vôo:

1 — Irritação por desprendimento gasoso, ou pelo fumo.

2 — Irritação aguda com dor que se instala, rapidamente, lacrimajamento, fotofobia, blefaroespasma devido a um ressecamento das lentes de contato hidrófilas.

Pode-se registrar no interior das cabines dos B-727 e DC-10 baixos graus higrométricos do ar (13 a 14%).

Também uma ventilação produzindo corrente de ar prolongada e forte vai participar do ressecamento, seguido de intolerância rápida e, até, a queda das lentes.

A diminuição da pressão parcial de O<sub>2</sub> e o hipobarismo facilitam o aparecimento de pequenas bolhas gasosas que comprimem a córnea, provocando edema e microulcerações do epitélio corneano.

Estudos em Câmaras de Baixa Pressão mostraram que estas últimas alterações são causadas por lentes duras e que podem ser evitadas com a instilação de gotas de *metilcelulose*, 20 minutos antes da decolagem.

As lentes de contato hidrófilas não provocam desprendimento gasoso.

3 — Perda de uma lente de contato em vôo: ou por queda fora do olho ou por deslocamento para fora da zona normal de aplicação.

Ocorre com muita freqüência com lentes duras, ao passo que com as lentes moles, hidrófilas, só se houver ressecamento. A perda das lentes de contato é facilitada pelas vibrações e trepidações da aeronave.

4 — Corpo estranho se inserindo entre a córnea e a lente.

Outros inconvenientes a apontar:

a) Proteção contra claridade demasiada, radiações ultravioletas e raios infravermelhos.

b) O tempo de recuperação da acuidade visual por óculos clássicos é mais demorado com lentes rígidas do que com lentes hidrófilas.

c) Há necessidade de uma manutenção e manipulação cuidadosas.

A assepsia é o problema crucial das lentes hidrófilas. Deve ser usado um antisséptico químico em banho de várias horas, o que é feito à noite; a manipulação com mãos limpas, sem traços de nicotina ou de substâncias gordurosas; com unhas cortadas e em local calmo e confortável.

"A obsessão da assepsia é a bíblia da segurança da lente de contato bem adaptada" (J. P. Bortheyru).

Para J. P. Boissin (Air France), a correção por lentes de contato não determina problemas, quando os períodos de utilização não ultrapassam 3 a 4 horas de vôo; quando os vôos são de longa duração os problemas de intolerância tornam-se mais freqüentes.

Se estes são fáceis de se resolver para o Pessoal do Serviço de Bordo, haveria reservas quanto a sua utilização sistemática por um piloto, em que os fenômenos de irritação determinam a retirada momentânea das lentes, o que poderia repercutir sobre a segurança do vôo, pois a passagem das lentes de contato para os óculos convencionais ocorre sempre com alguma dificuldade.

Ultimamente foram lançadas novas lentes de contato multifocais (sistema *Sohnnges*).

É uma geração de lentes de contato que, por ser ultrafina e flexível, permite uma centralização perfeita e imediata; minimizando os problemas de tolerância, a zona progressiva foi reduzida, resultando em dimensões bem maiores para as duas zonas fixas (longe e perto) apesar de a lente ser menor; devido ter uma espessura mínima, a profundidade do bisel periférico é muito menor, aumentando, assim, consideravelmente o campo ótico. Tem cor azulada com pigmentação cinza que absorve os reflexos, não interferindo na cor da íris e, devido à sua pequena espessura, é praticamente isocromática.

Devido ao sistema *Sohnnges* de aplanamento contínuo, sem frisos, a lente desliza suave e perfeitamente sobre a córnea.

Tem suas indicações na miopia sem limites de grau; hipermetropia sem limites de grau; afacia binocular e monocular; astigmatismo corneano (até 5 dioptrias) em qualquer eixo, e nos eixos oblíquos, só quando se consegue movimento regular da lente sobre a córnea (vertical/retilíneo).

Constituem as lentes de contato sistema *Sohnnges* um progresso para a correção visual com este tipo de prótese ocular.

Para a aviação, há possibilidade do uso multifocal; a diminuição dos reflexos de luminosidade demasiada; o aumento do campo visual, são importantes acréscimos solucionando inconveniências das lentes de contato convencionais.

Entretanto, persistem os problemas relacionados com o ressecamento da córnea, o desprendimento da gases ou fumo; perda ou deslocamento de lente em vôo; a inserção de um corpo estranho entre a lente e a córnea, capazes de determinar intolerância aguda em vôo.

Além disso, os cuidados de manutenção e manipulação continuam com os mesmos aspectos delicados e minuciosos.

Portanto, não pelas lentes de contato em si, que no sistema *Sohnnges* alcançam quase o ideal, mas sim pelas circunstâncias ambientais do vôo, ainda não pode ser dado o sinal verde para uma liberação total. Prosseguirá em fase de observações individuais (*Waiver clause*).

## Reajuste de diárias

O Tribunal Superior do Trabalho, atendendo reivindicação contida no nosso último Dissídio Coletivo, acolheu o ponto de vista manifestado por este Sindicato de que os índices de reajuste aplicados aos salários deverão ser estendidos aos pagamentos ou adiantamentos concedidos sob o título de diárias.

Para real efetivação dos efeitos legais da referida decisão, o Sindicato ingressou em Juízo com a devida Ação de Cumprimento contra as seguintes empresas:

- "NORDESTE"
- "RIO SUL" TAXI AEREO
- "SERVIÇOS AEROFOTOG. CRUZEL-RO DO SUL"
- "T A M" (TAXI AÉREO MARÍLIA)
- "VASP"

Embora as empresas "VARIG", "VOTEC" e "TRANSBRASIL" tenham baixado normas modificando os valores das diárias até então em vigor, foi intentada também contra elas a mesma Ação de Cumprimento para que se apure se essa atualização está de acordo com os índices anteriores nos quais a Empresa teria se apoiado para chegar ao resultado que indica.

Antecipadamente, podemos informar que esse tipo de Ação, quanto aos atrasados, quando houver, exigirá um levantamento de natureza contábil feito através de peritos indicados pela própria Justiça, coadjuvados por assistentes técnicos da nossa livre escolha.

Oportunamente, a medida que os processos forem se desenrolando, "A BÚSSOLA" dará conhecimento do respectivo andamento aos interessados.



DEVOLUÇÃO GARANTIDA  
CADASTRO Nº 084 DR/RIO

EMPRESA BRASILEIRA DE CORREIOS E TELEGRAFOS

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> MUDOU-SE              | <input type="checkbox"/> FALECIDO      |
| <input type="checkbox"/> DESCONHECIDO          | <input type="checkbox"/> AUSENTE       |
| <input type="checkbox"/> RECUSADO              | <input type="checkbox"/> NÃO PROCURADO |
| <input type="checkbox"/> ENDEREÇO INSUFICIENTE | <input type="checkbox"/>               |

REINTEGRADO AO SERVIÇO POSTAL EM...../...../.....

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS - Av. Franklin Roosevelt, 194 - 8º andar Rio de Janeiro. RJ