

A PANAIR DO BRASIL

comunica:

A propósito da nota do Ministério da Aeronáutica, divulgada ontem, a PANAIR DO BRASIL, na salvaguarda de seus interesses e de sua reputação, vem a público prestar os seguintes esclarecimentos:

1) — Não tem fundamento a alegação de que a situação econômica e financeira da Empresa afetasse de algum modo a segurança de voo;

2) — A manutenção de aeronaves e revisão de acessórios da PANAIR é assistida, permanentemente, por representantes técnicos das empresas construtoras, tais como DOUGLAS, SUD AVIATIONS, ROLLS-ROYCE, PRATT WHITNEY E HISPANO-SUIÇA, com escritórios em suas oficinas;

3) — A PANAIR DO BRASIL é a única empresa, no Brasil, autorizada e em condições de equipamento, apta a revisar toda a sorte de aviões a jato;

4) — Nas oficinas de sua subsidiária CELMA, nos últimos dois anos, foram revisados cerca de dois mil motores convencionais e a jato, não só da própria PANAIR e empresas congêneres, como também da Força Aérea Brasileira, que, neste momento, tem ali oito motores em processo de revisão;

5) — O relatório elaborado pela Subcomissão de Manutenção, constituída pelo aviso ministerial n.º 28, de 6-5-63, após metódica apreciação e análise do trabalho realizado pelo setor técnico desta empresa, chegou às seguintes conclusões:

a) — organização boa e adequada aos serviços que nos estão afetos;

b) — pessoal técnico, de forma geral, em número satisfatório e apolado por departamento de ensino aparelhado para satisfazer a todas as necessidades de manutenção, permitindo uma atualização contínua dos conhecimentos técnicos;

c) — sistema de manutenção adequado aos equipamentos operados;

d) — qualidade dos serviços de oficinas e pistas satisfatórios;

e) — controle de manutenção satisfatório;

f) — análise de manutenção — estatística adequada, permitindo um bom controle do desempenho da frota.

6) — A PANAIR DO BRASIL é a única empresa brasileira autorizada pela Federal Aviation Agency (FAA), para dar manutenção aos aviões de matrícula americana. Pela CELMA é a única empresa na América Latina capacitada a revisar turbinas instaladas em aviões comerciais, como já ocorreu com companhias européias:

7) — A PANAIR DO BRASIL assegura manutenção a cerca de doze companhias estrangeiras que tocam no território nacional;

8) — A PANAIR DO BRASIL sempre teve a máxima preocupação na segurança de voo, preferindo, muitas vezes, retirar aeronaves de tráfego, com consequente cancelamento ou atraso de horários para preservar o grau de segurança necessária. Com mais de oito mil travessias do Atlântico, registra, apenas, em dezessete anos, dois acidentes;

9) — Cremos, com isto, haver prestado os esclarecimentos que se impunham com referência à segurança de voo.

10) — Quanto à posição econômica e financeira da PANAIR não é ela diferente da situação das demais empresas de navegação aérea;

11) — Não é certo, igualmente, como diz a nota, que o grau de endividamento da PANAIR DO BRASIL seja superior ao total da subvenção e de todos os auxílios previstos para toda a indústria, em 1964. A esse respeito, para finalizar, queremos prestar os seguintes esclarecimentos: o total da subvenção e auxílios atribuídos à indústria, em 1964, foi de Cr\$ 18 bilhões e o débito da PANAIR nesse mesmo exercício monta, apenas, a menos de Cr\$ 2 bilhões.

A. DIRETORIA.