



By Figueroa

TRANSPORTE DE CARGA

Cargas perigosas. Porões perigosos. Você em perigo.

Imagine um B-747 voando sobre o Oceano Índico, próximo à Ilha de Madagascar, com destino à África do Sul. Tudo bem até que há um alarme de fogo em um dos porões. Os procedimentos são cumpridos, mas o fogo persiste. Sua intensidade aumenta até que o incidente se torna um terrível acidente fatal que destrói a aeronave, tripulantes e passageiros e faz com que o bonito azul oceano se torne o túmulo de todos, sem piedade.

Imagine agora um DC-9 decolando de Miami e que, sobre o grande pântano dos Everglades, haja um alarme de fogo nos porões seguido de intensa fumaça e calor. A decisão de retornar é imediata, mas o incêndio é mais rápido e forte, destruindo cabos e hastes de comando, derretendo o piso da cabine de Pax e cockpit, e levando à incapacitação e morte dos pilotos ainda em vôo precipitando a aeronave ao solo, em trajetória vertical, sem nenhuma chance de sobrevivência.

Imagine uma aeronave sofisticada, bem mantida e em perfeitas condições. Uma tripulação bem treinada, motivada e profissional. Uma empresa bem estruturada, sintonizada no mercado e com excelentes resultados. Uma carga inadequada, mal acondicionada, perigosa...

Os incidentes decorrentes de cargas perigosas - 'Dangerous Goods' - têm crescido até mais que a proporção do crescimento do tráfego. As causas são diversas, mas pode-se listar basicamente:

- Falta de política de segurança de 'Dangerous Goods'.
- Fiscalização deficiente: cuidado com a carga em seu recebimento, acondicionamento e transporte.
- Carregamento apressado e não orientado quanto à última oportunidade de check de seu conteúdo, compatibilidade, acondicionamento e liberação para aquele transporte.
- Deficiência na NOTOC ('Notice to Captain'), por falta de seu preenchimento, entrega ao comandante da aeronave e acuracidade da mesma quanto ao declarado / embarcado.
- Cuidado não adequado do comandante quanto à NOTOC e sua correlação com respectiva carga.

Os produtos perigosos são classificados como:

- Explosivos: munição em geral, TNT, pólvora, fogos de artifício, sinalizadores de emergência e etc.
- Gases Inflamáveis: butano, sprays inseticidas, hidrogênio, oxigênio e etc.
- Líquidos Inflamáveis: álcool, metanol, fluído para isqueiro, querosene e etc.
- Sólidos Inflamáveis: fósforo, carbureto, cânfora, lítio e etc.
- Óxidos-Comburentes e Peróxidos Orgânicos: permanganato de potássio, fertilizante à base de nitrato de amônia e etc.
- Infecciosos e Venenosos: material para exames de laboratório, vacinas, inseticidas e etc.
- Radioativos: aparelho de raios-X, para-raios, detectores de fumaça e etc.
- Corrosivos: cargas de extintores de incêndio, mercúrio e etc.
- Diversos: gelo seco, imas, artigos de toalete e etc.



By Figueroa

Qualquer substância dessas classes deve ser submetida a cuidados especiais para seu transporte em aeronave. O transporte de radioativos tem que obedecer a critérios rígidos de classificação e sua segregação. Sua proximidade produz acúmulo de radiação que potencializa o seu valor e produz o risco. Para cada produto há um índice chamado TI (Transport Index) que deve ser consultado em tabela de segregação e separação entre os mesmos.

Os 'Dangerous Goods' possuem sua classificação / segregação. Não é possível acondicionar em um mesmo porão certas classes, tais como:

- Gelo seco (ICE) e animais vivos (AVI).
- Restos mortais (HUM) e alimentos (EAT).

Alguns critérios são básicos e devem ser observados:

- Gelo seco: até 250 kg para refrigerar perecíveis não perigosos.
- Cilindro médico: para uso médico e fornecido pela empresa.
- Munição: até 5 kg/Pax, em caixa reforçada, para fins esportivos.
- Cadeira de rodas elétrica movida à bateria: em posição vertical, com terminais desligados e isolados.
- Cilindro de dióxido de carbono: acoplado ao colete salva-vidas.
- Bebidas alcoólicas: recipientes de menos de 5 litros.
- Remédios ou artigos de toalete: até 2 litros no máximo.
- Fósforos e isqueiros: à vista do pax, com recargas em fluidos proibidos.
- Gases paralisantes para defesa pessoal: proibidos.

A IATA produz um excelente manual sobre o assunto que regulamenta e detalha toda a questão.

O Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece que o comandante é responsável pela carga desde que tenha conhecimento da mesma. A NOTOC é o documento hábil para tal. É o mínimo de fiscalização a ser exercido pela tripulação. Contudo, em voos - cargueiros, não deixe de verificar o estado geral de seu porão de cargas. Tenha 'olhos clínicos' antes de fechar as portas.

Fique sempre alerta com o que vai a bordo de sua aeronave. Não deixe que a 'rapidez' da operação seja confundida com 'pressa'. Em caso de dúvida, verifique novamente e tome a medida mais adequada para uma carga perigosa: desembarque-a.

Imagine se você está voando e soa o alarme de fogo em um porão / cabine ou começa - e calor forte e... você não está perto de nenhum aeródromo disponível e adequado..