

Sindicato reunido com o Diretor de Rotas Aéreas

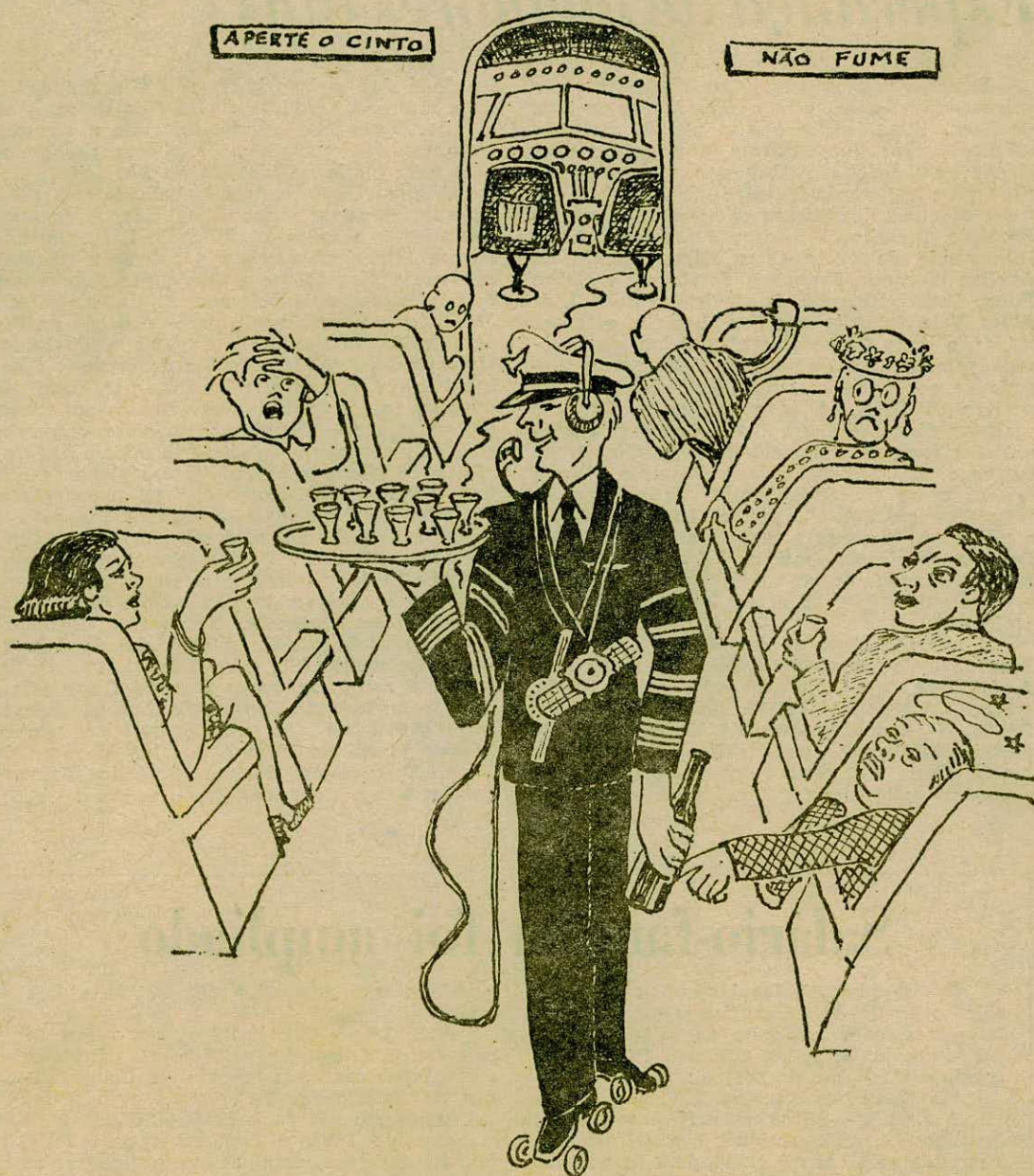
A BÚSSOLA

Órgão Oficial dos Aeronautas e Aeroviários

ANO XVII

JANEIRO DE 1969

N.º 67



Tripulação "Ideal" (ou Empresarial)

Cmte.	João da Silva	Navegador	João da Silva
1.º Of.	João da Silva	Rov.	João da Silva
2.º Of.	João da Silva	Comissário	João da Silva
Mec. Vôo	João da Silva	Aeromôco	João da Silva

O ACÔRDO SALARIAL

Os dirigentes dos quatro Sindicatos de Aeroviários que, juntos com o Sindicato Nacional dos Aeronautas formam a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, depois de devidamente autorizados por suas respectivas assembléias sindicais, assinaram com o Sindicato patronal o acôrdo de reajuste salarial que está vigorando desde 1.º de dezembro do ano recém findo e vai até 30 de novembro do ano corrente.

Em que pèse os esforços dos diretores dos Sindicatos de Aeroviários, Aeronautas e da Federação para que o acôrdo de reajuste salarial representasse efetivamente um **acôrdo**, a verdade é que já na primeira mesa-redonda, realizada no Departamento Nacional do Trabalho, em meados de novembro, ficou patente que pouco ou nada mais se conseguiria além do que seria mais tarde equacionado pelo Departamento Nacional de Política Salarial do Governo.

Mesmo entendendo as dificuldades e até mesmo a improbabilidade de se conseguir um reajuste mais aproximado do real aumento do custo de vida, os dirigentes de nossas entidades sindicais tudo fizeram de sua parte para que algumas pequenas reivindicações das duas categorias profissionais fôssem inseridas no Acôrdo. Entretanto, os dirigentes do Sindicato patronal não transigiram em nada, a não ser, aceitar o percentual determinado pelo Governo e outras cláusulas que são mera repetição do que vem sendo comum nos Acôrdos a partir de determinado tempo até os dias atuais.

O reajuste dos salários de aeronautas e aeroviários foi fixado em 26% (vinte e seis por cento), sobre os salários resultantes do Acôrdo de 1.º de dezembro de 1967, descontados os aumentos de caráter geral para as duas categorias profissionais. Isto significa que, na realidade, o reajuste foi de apenas 16% (dezesesseis por cento) sobre os salários vigentes em 1.º de dezembro p. passado (exceto para aqueles que tiveram abono menor que NCr\$ 43,00), por ter sido descontado o abono de 10% (dez por cento) decretado pelo Governo e que os aeronautas e aeroviários passaram a receber a partir de junho passado.

Para cobrir o percentual do reajuste salarial acima citado, as empresas de navegação aérea foram contempladas com um aumento de 22% (vinte e dois por cento) nas tarifas. Ainda não se sabe se este aumento tarifário (22%) foi salarial, o que seria um exagero, ou se também será aplicado para cobertura de outros encargos operacionais das empresas.

Os dirigentes do Sindicato dos Aeronautas ainda não assinaram o Acôrdo ora em questão. Mas, não o fizeram não porque tenham esperança de que algo mais poderiam conseguir para sua categoria profissional, e sim, porque ainda não tiveram autorização da Assembléia da classe para fazê-lo. Daí porque os dirigentes dos Aeronautas estão convocando uma Assembléia-Geral Extraordinária, marcada para o dia 13 de fevereiro, às 16,30 horas, na sede do Sindicato, ocasião em que serão debatidos vários aspectos do Acôrdo e a concessão da autorização da categoria para que a Diretoria do Sindicato possa firmar o documento em nome da classe.

Para essa Assembléia é necessário que todos os aeronautas, mesmo aqueles que já estão recebendo seus salários reajustados, façam um máximo de esforço a fim de mobilizar seus colegas mais céticos para que compareçam em grande número à sede do Sindicato, maneira esta de se fazer funcionar melhor a democracia sindical.

NOTA: Íntegra do Acôrdo Salarial dos Aeroviários, em outro local desta edição.

BOM SENSO NA TWA:

JUNTOS, PILOTOS E MECÂNICOS DE VÔO

NOVA YORK — Os pilotos e os mecânicos-de-vôo da Trans World Airlines, iniciaram, na semana passada, uma "operação tartaruga", num esforço para obrigar o reatamento das negociações com a empresa.

Conforme previsto no "Railway Labor Act" (Lei do Trabalho, similar à nossa Consolidação), as duas entidades de classe da TWA, de pilotos e mecânicos-de-vôo, não teriam condições legais para deflagrar uma greve antes do fim do verão.

SALÁRIOS E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Ambos os lados, em disputa sobre salários e condições de trabalho, apelaram ao Conselho Nacional de Mediação, mas o representante federal não foi ainda designado.

O comandante Wayne L. Haggard, presidente do Comitê de Negociações dos Pilotos e Mecânicos, informou que o programa do grupo chama-se W. O. E., *Withdraw of Enthusiasm* (Retirada do Entusiasmo). Disse que as tripulações se recusariam a apresentar-se mais cedo que o previsto para a preparação do vôo, bem como se dirigir aos passageiros durante a viagem, pelo sistema de auto-falante. Informou, ainda, que os pilotos têm que se apresentar uma hora antes da partida, mas que o trabalho a ser feito requer de uma e meia a duas horas, e que, de agora em diante, obedecerão estritamente à exigência de uma hora de antecipação.

"Isso resultará no rebaixamento dos padrões de pontualidade". Disse também que a recusa das tripulações em falar aos passageiros significa que "não faremos vendas" da empresa ao público.

Por outro lado, diz a TWA que "não há evidência de atrasos nem prevemos nenhum". Estamos prontos a reatar as negociações e disso cientificamos a "Associação de Pilotos de Linha Aérea".

O comandante Haggard contesta, dizendo que seu grupo não recebeu qualquer notificação da TWA quanto ao seu desejo de reabrir as conversações.

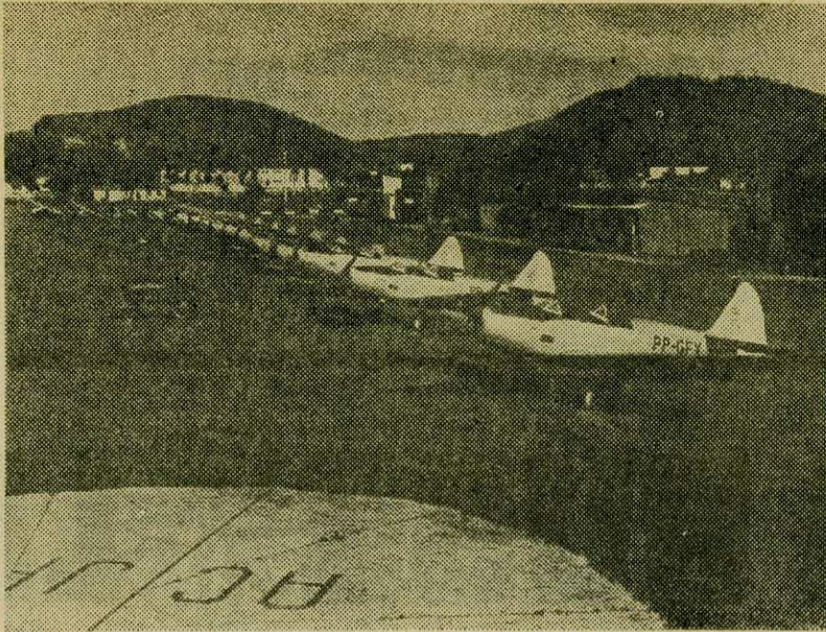
FUSÃO

As últimas negociações no contrato dos pilotos e que se tornaram efetivas a 1.º de março, tiveram lugar a 9 de fevereiro. O contrato dos mecânicos caducou no dia 1.º de janeiro. Estes, anteriormente representados pela Associação Internacional dos Mecânicos-de-Vôo, votaram pela fusão com a cédula da Associação dos Pilotos na TWA e esse ato foi homologado pelo Conselho Nacional das Relações do Trabalho.

A TWA informou que 2.600 pilotos e 1.300 mecânicos-de-vôo estão envolvidos na disputa, mas, segundo Haggard, um número total de 4.200 seria o correto. Declarou que a dissidência está concentrada no aumento de salários, despesas de viagem, seguros e aposentadoria, e, ainda, que o grupo pleiteia uma paridade com o que foi obtido pelos seus colegas da "American e Delta Airlines": "Eles estão 12% à nossa frente em salários", disse.

Declarou que o grupo informou à TWA que um contrato comparável seria aceito, mas que nenhuma resposta da empresa foi recebida.

(Fonte: Aviation Week).



Idealismo e trabalho no Aeroclube de Juiz de Fora — Esperança de melhores dias

Entre os poucos que restam dos muitos que existiram no Brasil, está o Aero-Clube de Juiz de Fora. Sua história é uma página cheia de acontecimentos que ilustram o nome de uma cidade. Fundado em 1938 por um grupo de abnegados homens da sociedade de Juiz de Fora, entre os quais destacamos os nomes de Antônio Procópio Teixeira, Francisco Álvares de Assis, Dilermando da Costa Cruz Filho, Ignacio de Avellar Werneck, Francisco de Carvalho Nobre Filho, Pedro Rezende de Andrade, João Luiz Alves Valadão, Floriano Boeschentein e tantos outros, o Aero Clube somente iniciou suas atividades aéreas a 5 de maio de 1940, com a chegada de seu primeiro avião, o "Porterfield" de prefixo PP-GAN. Após voar durante 28 anos e alguns dias, recebeu o GAN a merecida aposentadoria, agora, em maio de 1968, quando foi entregue ao Museu Mariano Procópio, que o exibirá como reliquia histórica da aviação na "Manchester Mineira". Ele, o GAN, representa a própria história da aviação em Juiz de Fora. De sua fabricação, era o único em vôo no Mundo. Formou dezenas de aviadores e competiu em muitas provas aéreas no início de sua trajetória.

A segunda etapa do Aero-Clube de Juiz de Fora assinalou a modernização de sua frota. A entidade tem hoje, em vôo, quatro P-56, quatro CAP-4, três PT-19, dois PA-18 e um PA-20. O seu Departamento de Vôo a Vela possui três planadores. O total de 17 aeronaves lhe dá a regalia de ser um dos maiores do Brasil e um dos mais bem organizados. A sua man-

tenção é das mais primorosas. É muito difícil pane em suas aeronaves. O índice de acidente é nulo. Tudo isso reunido, e mais a rigorosa disciplina dos seus alunos e pilotos, proporcionam uma glória na história da Entidade.

A atual Diretoria tem trabalhado com afinco, a fim de sanar sérias dificuldades financeiras que atingem a todos os clubes do País. Da Prefeitura Municipal recebeu a promessa de uma subvenção para 1969 e a cessão por empréstimo de duas salas para funcionamento da sede social. Já iniciou um movimento para fundação da Federação dos Aero-Clubes do Estado de Minas Gerais, cuja finalidade será a de garantir a sobrevivência de seus coirmãos, por meio de contatos com as autoridades. Dentro em breve, vai promover a primeira reunião dessa promoção, para a qual já solicitou subsídios à Federação do Rio Grande do Sul. Outro plano de que têm tratado os Diretores é o da transferência de suas atividades aéreas de Benfca para o Aeroporto da Serrinha, local que a Prefeitura deseja movimentar. Para esse empreendimento, não tem havido recursos, mas espera-se que uma união da Municipalidade, Exército e Aeronáutica consiga a transferência. Todos esses trabalhos de engrandecimento do Aero-Clube de Juiz de Fora vêm sendo pôsto em prática pela Diretoria, que está assim composta: General Oscar Silva, Presidente; Roberto Campos de Andrade Santo, Vice; Adail de Oliveira, Secretário; Ignacio Alberto Muzzi de Lima e Geraldo Marques da Silva, Tesoureiros; Aleides Scafutto, Diretor-Técnico-Desportivo; Instrutores de Vôo.

ATENÇÃO, NAVEGADORES: EMPRÉGO NO CANADÁ

FLIGHT NAVIGATORS

Required for January 1969.

Candidates require a minimum of 1,000 navigating hours.

Salary \$795.00 (CAN) during training thence \$885.00 monthly with annual increases.

Excellent employee benefit plans with air travel privileges.

Positions open to qualified personnel able to emigrate to Canada.

for further information apply to:

SUPERINTENDENT OF NAVIGATION AIR CANADA, MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT, DORVAL, QUEBEC, CANADA

AIR CANADA

(Fonte: International Association Navigators Council Review)

Salário-família foi ampliado

O Congresso Nacional aprovou e o Presidente da República sancionou o projeto de lei que estende o direito ao salário-família aos filhos inválidos de qualquer idade. É a seguinte a redação do projeto:

"O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º — Fica estendido aos filhos inválidos de qualquer idade o salário-família instituído pela Lei n.º 4.266, de 3 de outubro de 1963.

Art. 2.º — O empregado aposentado por invalidez ou por velhice pelo sistema geral da Previdência Social tem direito ao salário-família instituído pela Lei n.º 4.266, de 3 de outubro de 1963.

Parágrafo único — Aos demais empregados aposentados pelo sistema geral da Previdência Social, que já contem ou venham a completar 65 (sessenta e cinco) anos de idade, se do sexo masculino, ou 60 (sessenta) anos de idade, se do sexo feminino, é asse-

gurado o mesmo direito de que trata este artigo.

Art. 3.º — O salário-família a que se referem os artigos 1.º e 2.º e seu parágrafo correrá por conta do "Fundo de Compensação do Salário-Família", criado pelo artigo 3.º, parágrafo 2.º, da Lei n.º 4.266, de 3 de outubro de 1963, e será pago pelo INPS simultaneamente com as mensalidades de aposentadoria.

Art. 4.º — As cotas do salário-família não se incorporarão, para nenhum efeito, à aposentadoria.

Art. 5.º — Esta lei entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte ao de sua publicação, sem prejuízo das alterações a serem introduzidas no "Regulamento do Salário-Família do Trabalhador", para atender ao que nela se dispõe.

Art. 6.º — Revogam-se as disposições em contrário.

(Dos jornais de 29/XI/68)

Sindicato sugere normas de segurança

Em correspondência ao diretor geral de Aeronáutica Civil, o Sindicato apresentou várias questões de interesse geral, transmitindo a opinião e experiência de nossos companheiros de voo, e sobre as quais estamos aguardando resposta e as providências da DAC:

BEBIDAS ALCOÓLICAS

O uso de bebidas alcoólicas a bordo, se normalmente apresentam ou podem apresentar inconvenientes, em aeronaves de taxi-aéreo, em cabine comum (de pilotos e dos passageiros) e que não contam com o devido controle de um comissário de voo, certamente pode ocasionar consequências as mais graves.

Assim, diante de fatos desagradáveis que nos têm chegado ao conhecimento, podendo até mesmo ocasionar acidentes, sugerimos que em aeronaves de taxi-aéreo, que não contam com a presença do comissário do voo, seja proibido o fornecimento de quaisquer bebidas alcoólicas.

CHEFIAS E COMPETÊNCIA

Em serviços de taxi-aéreo e de aeronaves executivas, a sua chefia tem, em alguns casos, recaído em profissionais de nível técnico e credenciamento inferior ao dos profissionais sob suas ordens: até pilotos com **Licença Provisória** (do taxi-aéreo ou público administrativas) são chefes do serviço onde há pilotos comerciais e pilotos de linha aérea, donde, por motivos óbvios, advém uma série de problemas e distorções. E quanto aos serviços de manutenção, repete-se a situação.

Em face do exposto, com o fito de evitar o rebaixamento do nível operacional dos serviços aéreos, vimos sugerir que a DAC, após levantamento que proceder, determine aos operadores que:

a) as chefias dos setores, serviços ou divisões do transporte aéreo e os setores ou seções de operações devam recair em pessoal com credenciamento no mínimo igual ao dos pilotos em função de voo;

b) as chefias dos Serviços de Manutenção devam recair em pessoal devidamente credenciado.

PILOTOS IMPROVISADOS

Tem-se constatado a repetição de grave anomalia, quer nos taxi-aéreos, quer em aeronaves de serviços executivos: a ocupação por passageiro, do posto do copiloto, e até do comandante (ou 1.º piloto, conforme o caso), quer no voo de cruzeiro como nas operações de decolagem e de pouso.

Isto tem acontecido seja por omissão das empresas de taxi-aéreo, numa interpretação errônea do que seja "Relações Públicas" ou por imposição ou ascendência, sutil ou não, de chefes de serviço ou diretores de empresa, insinuando ou simplesmente ocupando o lugar dos pilotos, à hora do embarque; estes ficam em situação difícil, pois, ou aceitam tal ingerência, inclusive infringindo frontalmente o Código Brasileiro do Ar e outras normas, ou, de uma forma ou doutra, se indispõem funcionalmente.

Considerando tal anormalidade, é que vimos encarecer à DAC o envio de circulares de caráter geral a todos os operadores de transporte aéreo acima referidos, colocando-os a par da flagrante ilegalidade que tal procedimento representa perante o seguro e as repercussões técnicas negativas quando pessoas leigas se arvoram em profissionais de voo.

CONTRÔLE DE HORAS DE VOO

Finalmente, com o fito de evitar uma série de dificuldades para os aeronautas

que requerem certidões de horas de voo, ao mesmo tempo que evitando, quer nos parecer, acúmulo de serviço nas várias seções da DAC — e mais ainda — prestigiando e dando maior seriedade aos documentos de bordo das aeronaves, como sejam, os relatórios de voo e as cadernetas de célula e de motor, **vimos sugerir que:**

a) Os operadores enviem a relação de horas de voo de seus tripulantes até o dia 15 de cada mês seguinte ao que foram realizadas;

b) Os lançamentos nas Cadernetas de Célula e de Motor sejam feitos diariamente, devendo constar os nomes dos tripulantes que realizaram os voos.

MEMÓRIAS DE UM PILÔTO "SEM LINHA"

Cmte. Alceu Withers Hoffmann

lôto está cada vez mais tomando feições de impassível supervisor de laboratório automático...

Durante 20 anos como piloto de linha, Hoffman colheu com perspicácia, espírito e humanismo aspectos vários que a nossa profissão possibilita. Coletadas, essas observações estão se transformando em Voar, o livro de Hoffmann.

E esta introdução, diz bem do Homem e do Profissional que ele é, e, sem dúvida, desde já, recomenda a sua obra.

Aos poucos, encerra-se longa, atribulada e interessante fase da vida da maioria dos nossos pilotos de linha. Viveram momentos empolgantes, impregnados de umas tantas apreensões e de intensa polí-cromia.

Em muitas ocasiões, sua vida era por demais turbulenta, trabalhosa e desregrada. Voavam em excesso e, semanas a fio, trocavam as noites pelos dias.

Quase tudo era difícil, arriscado e incômodo. Não havia um sistema bem organizado de proteção ao voo. As aeronaves de menor porte expunham-se, em certas rotas e a certas horas, ao capricho dos elementos e à vulnerabilidade inerente, enquanto que os auxílios terrestres dos quais poderiam depender eram precários e escassos.

Tornava-se-lhes necessário, com frequência, agarrar-se à arte dos improvisos. Havia grande margem para peripécias de toda natureza. A imagem de uma ou outra viagem exibia matizes indistintamente de legítima aventura.

Atualmente, bom grado geral e de modo geral, está deixando, talvez, de ser assim. A grosso modo, já não mais se requer a intrepidez. (Não obstante, parece ainda haver algo dentro deles que sussurra: que pena!...). Agora, nos setores de avião superior, o pi-

A superioridade alcançada pelos modernos quadrimotores — sobretudo pelos jatos comerciais — e a proliferação de recursos e requintes relativos à segurança e à facilidade de operações, fizeram logo esquecer o que foi arduamente atravessado.

Pior do que tudo, não contava o piloto, até há pouco, com justa lei especial de aposentadoria e com adequada regulamentação da profissão. Era-lhe inquietante, pois, anexar às suas vicissitudes o então significativo da palavra futuro. (*)

Mas... tudo encontra alguma compensação. As duas preocupações clamavam subconscientemente por lenitivos e assim, entre estes, amíúde vinha à tona a revelação de uma índole travessa e brincalhona. Cabe-nos, entretanto, lembrar que, se as vezes se mostravam como homens-crianças é porque, outras vezes, tinham que portar-se como homens demais...

Ora saúdo aquele espírito — que era qual sobremesa de densa e condimentada refeição — com o leve conjunto dos aspectos cômicos que me perduram na memória e que aqui singelamente apresento.

Entretanto, dei por bem intercalar, à guisa de referência, elucidação ou contrapêso, algumas modalidades do citado "condimento", tornando, *propositadamente*, certas partes do livro às vezes muito contrastantes entre si. Isto poderá melhor retratar a trilha focalizada, pois, não só em decorrência do seu constante e obrigatório subir e baixar — o que era (e em muitos sentidos e setores ainda o é) a própria vida do aeronauta, senão longa e palpante seqüência de altos e baixos?

(*) A época, ainda estavam em vigor as Leis de Aposentadoria e a Regulamentação Profissional do aeronauta, posteriormente canceladas pelos Decretos números 158 e 18, respectivamente.

redação dada pelo Decreto-lei n.º 17, de 22 de agosto de 1966.

Parágrafo único — Considera-se reajustamento de caráter geral, aquele que atingiu, numa mesma empresa, indistintamente, todos os seus funcionários da categoria de aeroviário.

3.º — São abrangidos pelo presente acordo todos aqueles que percebem seus vencimentos pelas folhas de pagamento das empresas de navegação aérea nacionais e estrangeiras, que operam no território nacional.

4.º — Os empregados admitidos após 1.º de dezembro de 1967 receberão um percentual de 1/12 do aumento concedido, para cada mês de trabalho.

5.º — As empresas se comprometem a descontar de seus empregados, em favor do sindicato respectivo, as importâncias de seus salários que forem pelos mesmos autorizados.

6.º — Um mês antes do término do presente acordo, as partes contratantes darão início aos entendimentos, tendo em vista futura revisão salarial.

7.º — Durante a vigência do presente acordo serão constituídas Comissões Paritárias de representantes do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias com os do Sindicato Nacional dos Aeroviários e com os demais Sindicatos signatários do presente, para estudo e fixação de Contratos Coletivos de Trabalho de aeroviários.

8.º — Nenhum empregado poderá ser admitido após a vigência do presente acordo com salário inferior ao mínimo dele resultante.

9.º — O presente acordo terá a vigência de doze (12) meses, a contar de 1.º de dezembro de 1968 e terminando em 30 de novembro de 1969, para todos os seus efeitos de direito, salvo resolução legal que determine ao contrário.

Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1969. — Ass.) Jonas de Oliveira — p/Sindicato Nacional dos Aeroviários; Murillo Pinheiro — p/Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo; Daniel Ariosto Portela — Pelos Sindicatos dos Aeroviários de Recife, Sindicato dos Aeroviários de Belo Horizonte e Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos; José Bento Ribeiro Dantas — p/Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; Sylvio Garcia de Mattos — p/Diretor Geral do D.N.T.

Acôrd Salarial dos Aeroviários

O Sindicato Nacional dos Aeroviários, o Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo, o Sindicato dos Aeroviários de Recife, o Sindicato dos Aeroviários de Belo Horizonte, de um lado, e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, de outro, por seus representantes infra-assinados, tendo em vista o término do acordo anterior, pelo presente documento acordam o seguinte:

1.º — As empresas de navegação aérea concederão a todos os seus funcionários da categoria de aeroviários, a partir de 1.º de dezembro de 1968, reajustamento salarial de 26% (vinte e seis por cento), de acordo com o índice estabelecido e autorizado pelo Conselho Nacional de Política Salarial, em reunião de 10 de dezembro de 1968.

2.º — O índice de aumento do parágrafo anterior será aplicado sobre os salários de 1.º de dezembro de 1967, compensados, destarte, eventuais reajustamentos de caráter geral, concedidos depois daquele mês, nos termos do art. 8.º do Decreto-lei n.º 15, com a nova

APOSENTADORIA DO AERONAUTA:

— EXPLICAÇÃO —

Desde o momento em que entrou em vigor o Decreto 158, tornando sem efeito as Leis 350, 4.262 e 4.263, o Sindicato voltou a estudar com desvelo o assunto, pois se trata de questão de vital importância para a classe.

Examinado o Decreto 158, cuidou-se de tentar a sua reformulação, e o caminho mais lógico foi tomado pela Diretoria de então, sendo apresentada ao ministro do Trabalho longa "Exposição de Motivos", a 15 de maio de 1967.

Nesse estudo, partindo da história da aviação comercial e das condições de trabalho do aeronauta através dos tempos, e particularmente do marginalismo a que sempre fôra relegado no terreno previdenciário, abordou-se alguns dos aspectos da aposentadoria, que o Decreto 158 simplesmente ignorou ou a que deu tratamento absolutamente inadequado, se considerarmos o voo como profissão e não como atividade ocasional ou acessória.

Assim, sugeriu-se cuidado especial com a Aposentadoria das Aeromoças, lastreando nossa proposição com o ponto de vista da Medicina especializada; defendeu-se um critério justo para o problema do afastamento da profissão por invalidez, no sentido de evitar-se situações angustiosas e vexatórias; do mesmo modo, nada mais razoável de que os valores da aposentadoria sejam o reflexo dos ganhos durante a vida ativa, não se concebendo é que venham a representar a metade ou até mesmo um terço dos salários normais do aeronauta — sobre os quais incidem suas contribuições e que refletem a sua produtividade para a empresa e para a Nação; e quanto à idade, dizíamos na referida Exposição de Motivos, não seria ela obstáculo ao entendimento desejado e necessário. Finalmente, afirmávamos: "Se a Lei 3.501, com as alterações que lhe foram feitas pelas leis 4262 e 4263, apresentava defeitos, a solução era corrigi-los, mas não, como se fez, extirpar vantagens que se impunham tendo em mira a atividade singular e especial do aeronauta".

"E propondo, então, como fórmula ampla e democrática, a constituição de Comissão Paritária, com a presença das autoridades dos Ministérios da Aeronáutica e do Trabalho, da Previdência Social, da Medicina Especializada de Aviação e do Sindicato.

Este o encaminhamento dado à questão, e que, apesar da melhor receptividade que teve, inicialmente, no Ministério do Trabalho, não logrou o resultado final que era de esperar, não sendo constituída a Comissão Paritária.

Diante desse insucesso, companheiros nossos, iniciaram um trabalho próprio junto a quem tinham acesso, os parlamentares, conseguindo a apresentação de projetos que restituíam à classe os seus justos e legítimos direitos. Um desses projetos é o de autoria do senador Lino de Matos (MDB-SP), que após ser aprovado na Comissão de Constituição e Justiça foi rejeitado pela Comissão de Legislação Social, cujo relator, senador José Leite, louvou-se nos pronunciamentos dos Ministérios da Aeronáutica e do Trabalho.

É da tramitação do projeto Lino de Matos que damos conhecimento à classe; assim, inteirar-se-ão os companheiros da realidade dos fatos, das dificuldades que temos de vencer para na época própria, conseguirmos reaver o tempo perdido.

A rejeição do projeto Lino de Matos, por outro lado, é um desafio à classe para que se penetre na necessidade de um trabalho persistente, uno, consciencioso, a fim de que — dentro do que é justo e razoável — conseguir a reformulação das atuais condições de trabalho, quanto à Regulamentação profissional, e previdenciária, quanto à Aposentadoria.

Passamos, então, à transcrição, *ipsis literis*,

dos pareceres ao projeto Lino de Matos, recomendando aos companheiros a análise acurada dos argumentos apresentados, e o envio, ao Sindicato, do ponto de vista de cada um. Acrescentamos, apenas, que esta análise se processe com o conhecimento da Lei Orgânica e da Lei de Insalubridade, sendo que esta vai publicada à página sete dessa edição de A BÚSSOLA.

O Parecer da Comissão de Justiça Relator: Sr. Nogueira da Gama

De iniciativa do ilustre Senador Lino de Matos, o presente, em seus quinze (15) artigos, dispõe sobre a aposentadoria do aeronauta, de forma especial, praticamente restabelecendo disposições anteriores ao Decreto-Lei nº 158, de 1967, que deu novos rumos e orientação à matéria.

2. O Autor, justificando a proposição, assim se expressa:

"Devido às funções especializadas que exercem, os aeronautas devem ter um regime especial de aposentadoria, como sempre, aliás, aconteceu.

Assim, a aposentadoria era regulada pela Lei nº 3.501, de 21 de dezembro de 1958, com as modificações constantes da Lei nº 4.262, de 12 de setembro de 1963 e Lei nº 4.263 da mesma data. A 19 de fevereiro do corrente ano de 1967, o então Presidente da República, Marechal Castelo Branco, baixou o Decreto-Lei nº 158, que alterou, em parte, o disposto na Lei nº 3.501, o que veio agravar uma situação já difícil. Nada mais justo, sr. Presidente e srs. Senadores, do que a apresentação deste projeto de lei, que tomando por base os dispositivos da Lei nº 3.501, reformula toda a aposentadoria dos aeronautas e inclui a volta do "seguro especial ao aeronauta", através do artigo 12.

Assim sendo, espero que os membros do Congresso Nacional acolham os termos desta proposição para restabelecer uma situação existente antes da vigência do Decreto-Lei nº 158."

3. Em pronunciamento preliminar, esta Comissão solicitou a audiência do Ministro da Aeronáutica e do Trabalho e Previdência Social.

Em anexo, encontram-se as informações de ambos os Ministros, de caráter eminentemente técnico, totalmente contrários às disposições contidas no projeto.

4. No que diz respeito à juridicidade e constitucionalidade da proposição, no entanto, nada encontramos que possa ser argüido contra a mesma, uma vez que, praticamente, restabelece legislação anteriormente em vigor e, majorando novamente determinados benefícios, indica a correspondente fonte de custeio total (art. 9º), atendendo, assim, ao disposto no § 1º do artigo 158 da Constituição.

5. A Comissão de Legislação Social, incumbida do exame do mérito específico da matéria, melhor dirá sobre a conveniência e oportunidade do projeto, face às abalizadas e pormenorizadas informações técnicas prestadas pelos órgãos do Poder Executivo.

6. Dessa forma, sendo o projeto, no nosso entender, jurídico e constitucional, nada obsta a sua tramitação.

Sala das Comissões, em 5 de novembro de 1968 — Aloysio de Carvalho, Presidente em exercício — Nogueira da Gama, Relator — Clodomir Millet — Eurico Rezende — Benedicto Valladares — Carlos Lindenberg — Menezes Pimentel — Bezerra Neto.

O Parecer da Comissão de Legislação Social

Relator: Sr. José Leite

O presente projeto, apresentado pelo ilustre Senador Lino de Matos, dispõe sobre a aposentadoria do aeronauta que, nos termos do art. 2º, é "aquele que, em caráter permanente, exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional".

De acordo com o disposto no art. 4º, a aposentadoria do aeronauta será:

a) por invalidez, com uma renda mensal correspondente a 70% do salário-benefício acrescido, de mais 1% desse salário, para cada grupo de 12 contribuições mensais realizadas pelo segurado até o máximo de 30% consideradas como uma única todas as contribuições realizadas em um mesmo mês;

b) ordinária ao que contar com mais de 25 anos de serviço com proventos equivalentes a tantas trigésimas partes do salário, até 30, quantos forem os anos de serviço;

c) aplicam-se ao regime de aposentadoria do aeronauta os preceitos da Lei nº 3.801, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social), salvo quanto ao que dispõe de modo especial esta Lei".

2. Justificando a proposição que, praticamente, restabelece a legislação em vigor antes da promulgação do Decreto-Lei nº 158, de 1967, o autor assim se expressa:

"Devido às funções especializadas que exercem, os aeronautas devem ter um regime especial de aposentadoria, como sempre, aliás, aconteceu.

Assim, a aposentadoria era regulada pela Lei nº 3.501, de 21 de dezembro de 1958, com as modificações constantes da Lei número 4.262, de 12 de setembro de 1963, e Lei nº 4.263, da mesma data. A 19 de fevereiro do corrente ano de 1967, o então Presidente da República, Marechal Castelo Branco, baixou o Decreto-Lei número 158, que alterou, em parte, o disposto na Lei nº 3.501, o que veio agravar uma situação já difícil."

Concluindo, afirma o autor que o projeto, "tomando por base os dispositivos da Lei nº 3.501, reformula toda a aposentadoria dos aeronautas e inclui a volta do "seguro especial do aeronauta", através do art. 12."

3. A Comissão de Constituição e Justiça, após a audiência dos Ministérios da Aeronáutica e do Trabalho e Previdência Social, opinou pela tramitação do projeto que, não obstante serem essas informações técnicas totalmente contrárias, entendeu ser jurídico e constitucional.

Pronunciamento do Ministro Márcio Souza Mello

4. O Ministério da Aeronáutica, em seu abalizado pronunciamento, ressalta:

"Para analisar a lei de aposentadoria do aeronauta é essencial, primeiramente, considerar as peculiaridades do seu trabalho cujo conhecimento, em profundidade, é básico para aquilatar suas necessidades e para fixar seus direitos e obrigações. Essa filosofia foi usada na elaboração da legislação baixada em 1966 e 1967, que, atualmente, dispõem sobre o trabalho e sobre a aposentadoria desses profissionais.

É sabido que o exercício continuado do voo causa no organismo do homem um desgaste maior do que o provocado por grande parte dos trabalhos executados em terra. Esse desgaste traria, como consequência, o envelhecimento prematuro do profissional, se não lhe fossem asseguradas as condições adequadas de recuperação.

Regulamentação Profissional

A legislação vigente contém dispositivos capazes de proporcionar a pronta restauração física do aeronauta, ao lhe criar condições especiais de trabalho, as quais incluem o repouso obrigatório, após cada jornada, e as folgas semanais exatamente para interromper o processo de acumulação de cansaço que antecederia à fadiga. Para isso são fixados limites máximos de tempo de trabalho e de voo, os quais na realidade representam a quantidade de trabalho que esses

Continua na página seguinte

"O desenvolvimento não se reduz ao simples crescimento econômico: para ser autêntico, deve ser integral, isto é, promover todo Homem e todo o Homem (...) A tecnocracia do amanhã pode engendrar males mais ou menos temíveis que os do liberalismo de ontem. Economia e técnica não têm sentido a não ser para o Homem, a quem devem servir".

PAPA PAULO VI. ENCÍCLICA
POPULORUM PROGRESSIO".

APOSENTADORIA DO AERONAUTA:

Continuação da página anterior

profissionais devem produzir, uma vez, em terra nenhuma outra tarefa lhes é cometida.

Esses limites são adotados internacionalmente, após pesquisados pela medicina de aviação. A generosidade da legislação vigente (Decreto-Lei n.º 18, de 24-8-66, alterado pelo Decreto-Lei n.º 78, de 8-12-66) dá aos aeronautas brasileiros condições privilegiadas, ao lhes fixar limites abaixo dos comumente usados por outros países, conforme se pode constatar pela relação abaixo transcrita:

Limite de tempo de voo para tripulantes (horas máximas permitidas por período de 28 dias).

a) Aviões a Jato

Brasil	79 horas p/mês*
U.S.A.	93 horas p/mês**
Austrália	93 horas p/mês

* Valores corrigidos para 28 dias, para fins de comparação com os demais países.

** U.S.A. — 93 horas por mês com 1 ou 2 pilotos e 112 horas por mês com 3 ou mais pilotos. Não é feita distinção entre "jato" e "hélice".

Inglaterra	100 horas p/mês
Japão	103 horas p/mês
Alemanha	103 horas p/mês
Nova Zelândia	112 horas p/mês
Canadá	112
Índia	116
Bélgica	121
Itália	130
b) Aviões de hélice	
Brasil	93
U.S.A.	93
Inglaterra	100
Alemanha	112
Japão	112

Apesar disso, nossos aeronautas voam mensalmente, em média, nas linhas domésticas 70 horas e, nas linhas internacionais 50 horas.

Trabalho e Desgaste

Essa é a produção desses profissionais, pela qual são adequadamente remunerados. O resto de seu tempo é dispendido em terra, nos intervalos entre os voos ou nos descansos em hotéis ou em casa, onde o desgaste orgânico é normal ou nenhum. Considerando que um mês, de 30 dias, tem 720 horas, constata-se que a influência do voo sobre o organismo é bastante pequena e apenas da ordem de 9% do período considerado.

Esse valor mostra haver a descontinuidade dos fatores que afetam o organismo, assegurada exatamente pela legislação citada. Essas precauções e mais o aprimoramento técnico atingido pelos equipamentos de bordo e de terra (pilotos automáticos, radares, etc.) eliminam a tensão continuada dos tripulantes técnicos, proporcionando-lhes condições brandas de trabalho o qual já se limita, na maioria dos voos longos, aos períodos próximos às operações de pouso e decolagem. Podemos afirmar, portanto, que a legislação em vigor, que diz respeito diretamente à segurança do voo, é adequada, não havendo como responsabilizá-la por eventuais indícios de fadiga ou sintomas de esgotamento físico dos aeronautas."

Idade e Tempo de Serviço

Logo a seguir, analisando o projeto, após afirmar ser justa a aposentadoria ordinária aos 25 anos de serviço e 45 de idade, esclarece:

"Entretanto, não é isso que o projeto de lei está pretendendo. O artifício estabelecido pela contagem de 1,5 anos sempre que for executada metade dos limites máximos de horas de voo fixados pela legislação não se justifica e deve ser repudiado. Como já foi dito antes, esses limites representam a quantidade de trabalho, considerada razoável, pela medicina de aviação. A produção de apenas metade desse trabalho não deve ser premiada com o acréscimo de 50% na contagem do tempo de serviço. O dispositivo é absurdo e na realidade tem como objetivo modificar o limite da aposentadoria para 16 anos e 8 meses de serviço, ao invés dos 25 anos.

Os efeitos nocivos de tal liberalidade já se fizeram sentir, no passado, quando, em consequência da força sindical então vigorante no País, foram promulgadas, no mesmo dia e ano (12-9-63), duas leis, as de números 4.263 e 4.262, a primeira destas eliminando o limite de 45 anos de idade. Assim o aeronauta passou a aposentar-se com os 16 anos e 8 meses de serviço, sem limite de idade. Considerando que a licença de piloto comercial pode ser obtida com 18 anos de idade vemos que a aposentadoria poderia ocorrer com 35 anos, de idade.

Tínhamos, então, aeronautas jovens, com boas experiências e maturidade e ótima estabilidade

emocional aposentando-se para usufruir, por um lado, dos benefícios da Previdência Social e, por outro, de uma nova remuneração oriunda do emprego seu, na mesma empresa, exercendo a mesma atividade. Uma outra parte desses emigrava para as empresas de aviação estrangeiras onde, facilmente, era aceita. O Brasil depois de gastar, em média, 15 anos e vultosas somas na formação do profissional, perdia-o exatamente na fase em que o mesmo atingia os níveis mais elevados de técnica e segurança. Ainda hoje temos o reflexo do que ocorreu no passado. Duas das mais representativas empresas, de transporte aéreo regular, mantêm em seus quadros, 118 pilotos aposentados e reempregados na mesma função".

Realidade Brasileira

Concluindo, após tecer comentários sobre a Lei nº 4.262, de 1963, que aumentou de 10 para 17 salários-mínimos o teto de contribuição dos aeronautas para a aposentadoria, afirma:

"Considerando que a grande maioria dos trabalhadores brasileiros (comerciantes, industriários, bancários, etc.) aposenta-se com vencimentos em torno de 1 salário-mínimo, após 35 anos de serviço, vemos que, na realidade, estes contribuem para custear as regalias daqueles. Para se ter uma idéia da injustiça social provocada basta que se diga que a Previdência Social gastou em 1966, NCR\$ 1.392.710,00 com a aposentadoria, por velhice, de 9.851 trabalhadores, e NCR\$ 1.945.954,00 com a de apenas 205 aeronautas. Essa injustiça era ainda mais chocante quando se considerava a extensão do recebimento do benefício em relação à vida média do brasileiro (em torno de 55 anos). O aeronauta contribuía durante 16 anos e 8 meses para usufruir da aposentadoria por 20 anos, enquanto nas classes citadas a proporção é de 35 para 5.

Se o aeronauta julga insuficiente o teto de 10 salários-mínimos porque não o complementa através de seguros privados? Se esse teto é baixo para eles, com maior razão será para os presidentes e diretores, engenheiros, médicos, etc., das empresas que os empregam e de inúmeras outras classes economicamente situadas acima de 10 salários-mínimos.

Por tudo isso, não vemos como se poderá justificar esse aumento de teto nem tampouco a volta da taxa especial de 2%.

No mais, o projeto de lei dispõe sobre matéria previdenciária, pertinente ao Ministério do Trabalho."

Pronunciamento do Ministro Jarbas Passarinho

5. O Ministro do Trabalho e Previdência Social, endossando o pronunciamento do Ministro da Aeronáutica, encaminhou as informações prestadas pelo INPS, das quais salientamos os seguintes tópicos:

"1) a unificação da previdência social, em termos de IGUALDADE DE PLANOS DE BENEFÍCIOS, é política geral que desde 1941 vem sendo tentada, infelizmente sem êxito durante muitos anos. Houve desvios lamentáveis, alguns ainda por corrigir, outros já corrigidos pelo atual Governo, que se mantém firme nessa política de eliminação de privilégios.

Desde a expedição do Decreto nº 59.119, de 24-8-66, que fixou as normas básicas precursoras da unificação da Previdência Social, tem o Governo, encaminhado a sua política previdenciária no rumo certo da igualdade de tratamento entre todos os seus segurados.

A Portaria Ministerial número MTPS-583, de 24-8-66, que regulamentou o cumprimento das disposições daquele Decreto, incluiu entre os seus fundamentos o seguinte considerando:

"Considerando que com a realização desse programa será atingido o objetivo da previdência social, qual seja o de bem atender aos seus beneficiários e usuários em geral, de forma igual, sem PRIVILÉGIOS PARA DETERMINADAS CLASSES."

Distorções

Coerente com a diretriz que se traçou, vem o Governo, com persistência e corajosamente, pautando todos os seus atos no sentido de afastar e neutralizar as distorções antes criadas, desfiguradoras dos altos ideais de justiça social, que não se entende possa coexistir com o regime de privilégios concedidos a pequenos grupos.

A Previdência é um Seguro Social. Daí surge uma primeira peculiaridade muito importante: o

de ser OBRIGATÓRIO para todos os componentes das categorias abrangidas.

Mas, além dessa obrigatoriedade, há uma outra característica da maior importância — nunca presente no seguro privado — qual seja o de CABER A TODA A COLETIVIDADE uma grande parte do ônus do custeio dos benefícios que são devidos tão somente aos segurados. De fato, os segurados — únicos beneficiários — contribuem somente com uma fração do custo das vantagens que recebem em troca, enquanto que a maior parte da população excluída daquelas vantagens — contribui com outra parte igual sob a forma de contribuição das empresas. Não é necessário muita sagacidade para se entender que as empresas descarregam sobre os ombros da coletividade inteira os encargos sociais que nominalmente são tidos como seus."

Salários Supérfluos

2) Dêsse modo, compreende-se por que o amparo que a Previdência se compromete a dar aos seus segurados deve ser graduado quanto ao valor dentro da estrita necessidade social, com parcimônia, portanto, para não cometermos a INJUSTIÇA de fazer a coletividade inteira (no geral pobre) custear para alguns segurados altamente remunerados benefícios em níveis *socialmente* superfluos.

Ora, o teto do salário de contribuições, hoje de 10 salários-mínimos, pelo exposto, pode ser julgado até excessivo. De fato, mais de 99% da massa segurada tem salário muito abaixo do teto.

Logo, para essa quase totalidade a Previdência praticamente não tem teto algum, eis que a está segurando na plenitude de seus salários. A exceção, no sentido da elevação do teto do salário de contribuição além de 10 salários-mínimos, que só atinge às minorias (os de melhores salários), constitui medida altamente injusta porque significa assegurar a esses poucos a manutenção plena de seus supersalários (em termos nacionais) a custa de indivíduos muito mais necessitados, como são os homens do campo, por exemplo."

Teto

3) Por tudo isso, quando da unificação da Previdência Social foi reexaminado o problema do TETO do salário de contribuição de todos os segurados, que já apresentava três diferentes limites: 17 salários-mínimos para os aeronautas, 10 salários-mínimos para os segurados oriundos da antiga CAPFESP e apenas 5 salários-mínimos para a maior massa, constituída pelos comerciantes, industriários, bancários etc. Ora, tal disparidade de critério não poderia encontrar abrigo dentro de um programa de *seguro social*, que, pelo seu próprio caráter, não permite tratamento diferente entre os seus segurados.

13 — Corrigindo, pois, a aberração antes existente, o Decreto-Lei nº 66, de 21-11-66, uniformizou o teto do salário-de-contribuição, para todos os segurados, em 10 salários-mínimos, medida que se completou com a sua extensão aos aeronautas, pelo Decreto-Lei nº 158 de 10-2-67, que reduziu de 17 para 10 salários-mínimos o teto de seu salário de contribuição.

Os Reajustes

14 — Outra desigualdade marcante se verificava, também, quanto aos critérios de reajustamento dos benefícios. Enquanto um pequeno grupo privilegiado tinha suas aposentadorias reajustadas simultaneamente com o reajuste dos salários dos ativos, e com a aplicação dos mesmos índices, já os benefícios da grande massa de segurados (99%) eram reajustados apenas de 2 em anos, e assim mesmo sob o condicionamento de que os índices dos salários de contribuição dos ativos housem ultrapassado, em mais de 15%, os do ano em que tivesse sido realizado o último reajustamento desses benefícios. As aposentadorias dos aeronautas, por outro lado, eram reajustadas sempre que houvesse elevação dos níveis de salário-mínimo, e obedecendo ao critério proporção entre o valor do benefício e o do salário-mínimo em vigor.

15 — Também esse aspecto de injustificada diversidade de tratamento foi objeto de atenção e estudos especiais pelo Governo, coerente, aliás, com os princípios que nortearam a sua política econômico-financeira, voltada para o combate à inflação.

Política Salarial

16 — Dêsse modo, traçada a política salarial através das disposições do Decreto-Lei nº 15, de 29 de julho de 1966, não se poderia proceder, em

Conclui na página seguinte

SEGURANÇA DE VÔO, INTERESSE NACIONAL

Em nota oficial, publicada em diversos jornais do Rio e de São Paulo, o Sindicato Nacional dos Aeronautas dirigiu-se ao povo brasileiro, explicando os motivos que periodicamente têm determinado campanhas pela dispensa dos Radioperadores-de-Vôo, e, por outro lado, as razões que contra-indicam a pretensão (comercial) das empresas. Trata-se de documento da maior importância, e, assim, aqui a publicamos, para que fique bem marcada a posição dos aeronautas a respeito desse importante problema de Segurança de Vôo:

O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, dentro de sua tradicional linha de defesa dos princípios de Segurança de Vôo, em respeito à opinião pública e ao usuário do transporte aéreo, e cioso das responsabilidades que tem perante a Nação, vem esclarecer sua posição diante da tentativa de mutilação das tripulações das aeronaves civis nacionais:

1.º) O SINDICATO desde há vinte anos, quando se empenhou pela melhoria das condições da operação noturna na rota Rio-São Paulo, tem mantido como ponto de honra e na pauta de permanente trabalho de suas diversas Direções, sem qualquer exceção, sua preocupação em torno dos problemas de Segurança de Vôo, como verdadeira causa pública em que já se transformou, manifestando em documentos públicos seu ponto de vista a respeito, o último dos quais, publicado em nosso órgão oficial "A Bússola" e entregue à Diretoria de Aeronáutica Civil em julho de 1967, trata, de forma global, do problema de Composição de Tripulações, sob o título "Racionalização do Trabalho e Segurança de Vôo";

2.º) O SINDICATO considera que a matéria transcende ao âmbito classista, como também ao âmbito ministerial ou empresarial, pois que de seu correto equacionamento depende o próprio desenvolvimento da aviação civil em nossa Pátria;

3.º) O SINDICATO, dentro dessa ordem de idéias, por diversas vezes tem expendido sua opinião de que tal assunto seja tratado por todos os interessados, sugerindo, reiteradamente, à Diretoria de Aeronáutica Civil, a constituição de Comissão Paritária ou Grupo de Trabalho Permanente, com a participação de representantes do Ministério da Aeronáutica, das Empresas Aeroaviárias e dos Sindicatos dos Aeroaviários e dos Aeronautas;

4.º) Em relação ao problema atual — "dispensa dos Radioperadores-de-Vôo" —, informa ter solicitado ao Diretor-Geral da Aeronáutica Civil, Tenente-Brigadeiro Martinho Cândido dos Santos: a — a revogação do Memorandum 020/GDC3/68; b — a constituição de uma Comissão Paritária Permanente que cuide da análise dos problemas concernentes à Segurança de Vôo, levando em consideração sempre, e em primeiríssimo lugar, e acima de quaisquer outros interesses, o seu aprimoramento;

5.º) O SINDICATO esclarece que seu pedido de revogação do Memorandum 020 se fundamenta em que:

a — há flagrante incoerência entre o Memorandum atual e o anterior, de n.º 045/GDC3/67, de apenas treze meses atrás, que ratificava a manutenção dos Radioperadores-de-Vôo, pois que, inclusive, nesse lapso de tempo não houve qualquer substancial melhoria na infra-estrutura de proteção ao vôo no Brasil que justifique a substituição do duplo sistema de comunicações — telegrafia e fonia — unicamente pela fonia; b — a experiência ora em execução já vem sendo feita naturalmente desde há muitos anos, no cotidiano dos vôos, bastando compulsar as estatísticas da Diretoria de Rotas, onde se verificarão as centenas de registros de falhas e atrasos de mensagens de tráfego, em fonia, que a telegrafia sempre corrige; c — apoiando, como apoiamos, as novas técnicas e sistemas, o SINDICATO afirma não ser admissível qualquer experiência em transporte regular de passageiros, somando-se aos riscos calculados, inerentes ao transporte aéreo — mas controláveis e limitados a quaisquer outros, perfeitamente evitáveis; d — ademais, há evidente distorção quanto às finalidades da experiência, pois o que está em pauta é o sistema de comunicações, devendo ser testada a viabilidade da fonia, nunca a eliminação do "Homem de Comunicações"; o SINDICATO afirma com absoluta convicção que não será sensato desprezar qualquer parcela de Segurança, mínima que seja elas assim, aos modernos recursos da tecnologia devem ser acrescentados os recursos humanos, pois, sem estes, serão aqueles reduzidos, sendo anulados; e — a citação dos maus exemplos do exterior não podem ter guarida onde o bom-senso, e o respeito à vida humana deve prevalecer: note-se que é justamente pela falta de recur-

sos humanos que o índice de acidentes aéreos, no exterior, é sensivelmente igual ao do Brasil, apesar do contraste da infra-estrutura; a "posição brasileira" da racional composição das tripulações é a correta, e não será por acaso que os pilotos de outras partes do mundo, reunidos no seu órgão representativo — a IFALPA — começaram agora a clamar por um terceiro membro nas tripulações que se encarregue, particularmente, das comunicações; f — será um contra-senso que um piloto, altamente qualificado, como os 1.ºs Oficiais — credenciados nos equipamentos que voam, Comandantes dos equipamentos anteriores e com experiência similar a dos seus próprios Comandantes —, seja transformado de verdadeiro imediato em telefonista de bordo, relegando a segundo plano suas atribuições específicas; g — O SINDICATO — diante da insistência em se reduzir o problema da mutilação das tripulações a mera superação da telegrafia, tenta a dizer que não aceita seja a matéria colocada, nesses termos: o problema é, fundamentalmente, o da acumulação indevida de tarefas sobre os pilotos, aos quais exigimos sejam remunerados de tarefas transferíveis. É que a moderna tecnologia exige, também dos pilotos, o máximo de rigor e precisão, não podendo desviar sua atenção para atribuições acessórias, relegando o essencial; h — a série de ocorrências em que a falha parcial ou quase total das comunicações, em fonia, nesses poucos dias de "experiência", culminando com uma "quase-collisão" sobre o Rio de Janeiro, vem confirmar tudo o que se disse acima, e a absoluta inoportunidade da mutilação das tripulações; i — o "argumento tecnológico" das empresas

peca pela base, pois já em 1952 citava a tecnologia de hoje", isto é, de 1952...; j — quanto a referência ao ICAO cabe esclarecer que somente é válido o uso exclusivo de telefonia para os países-membros que possuam a infra-estrutura adequada, unipridas, no todo, as recomendações, daquele organismo", como também não determina o ICAO o afastamento do "Homem de Comunicações". Deste modo, chega a ser risível a meia citação feita, na tentativa de confundir, e partir — justamente de quem — como as empresas — têm ouvidos moucos a tais Recomendações e, principalmente, são useiras na burla à Legislação Brasileira pertinente à Segurança de Vôo, não poucas vezes colocando mal e de gastando a Autoridade Fiscalizadora;

6.º) O SINDICATO declara que, ao invés dos Irisórios 1% ou 1,5% de redução de gastos — "às custas da segurança" —, terão as empresas, de fato, melhor índice de ganhos se diminuírem a exagerada concorrência, ruínoza a todas elas; como também se, ao invés dos diversos tipos de aeronaves, decidirem-se, de fato, e patrioticamente, pela padronização de equipamento, inclusive dos que tenham reais condições de servir ao hinterland de nossa terra, e não como acontece com as últimas aquisições efetuadas; e, ainda, eliminando das "despesas indiretas" o desnecessário e até o supérfluo pois o usuário, acima de tudo, é ávido pelo "gênero de primeira necessidade que é a Segurança do Vôo";

7.º) O SINDICATO afirma que a pretensão ora tentada pelas empresas repete tantas outras do mesmo jaez, em que o lucro imediato se sobrepõe, sempre, ao valor mais alto da Segurança. E afirma, também, que não se justifica

ainda, porquanto contraria os preceitos e fundamentos da Medicina do Trabalho e de Aviação; não tem justificativa do ponto de vista técnico e no senso comum; é ridícula quanto ao aspecto econômico, diante do significado maior e prioritário da Segurança do Vôo e respeito à vida humana; e é até amoral, ao atentar contra os princípios de solidariedade, aguçando o problema social e, principalmente, desnecessária e deliberadamente, aumentando os riscos.

É inconcebível, ainda, que tudo isto parta de empresas aéreas que apesar de privadas tudo recebem da Coletividade, através dos impostos; tudo recebem do Poder Público, na forma da infra-estrutura de Proteção ao Vôo, não tendo qualquer ônus com a construção de aeroportos, serviços de radiocomunicações etc. ao contrário do que sucede com os transportes ferroviários e marítimos; é inconcebível, ainda, quando recebem toda sorte de facilidades e, além de um serviço concedido, se lhes garante avais, parcelamente de dívidas à Previdência Social, formação de pessoal, subvenções etc.;

8.º) O SINDICATO, ao prestar este esclarecimento público, está certo de mais uma vez bem cumprir seu Dever, cónscio de suas responsabilidades perante a Nação. E às empresas aéreas conclama a que, ao invés de iludirem o País e embair as Autoridades, aceitem, sob os auspícios da Diretoria de Aeronáutica Civil, a constituição de um Grupo de Trabalho Permanente, incumbido da análise e estudo dos problemas de Segurança, onde serão fixados, sem injunções ou outros interesses meramente mercantilistas, os princípios de uma DOUTRINA DE SEGURANÇA DE VÔO. A DIRETORIA

APOSENTADORIA DO AERONAUTA:

Conclusão da página anterior

relação aos inativos, de modo diferente de como se procede em relação aos ativos. Estabeleceu, pois, o Decreto-Lei nº 66, de 21-11-66, um critério único de reajustamento de benefícios, para todos os segurados em geral, o qual é realizado sempre que houver elevação dos níveis de salário-mínimo, e será feito mediante a aplicação dos mesmos índices da política salarial.

Privilégios

17 — Com as providências assim adotadas, caía por terra todo um anterior acervo de privilégios. É conveniente ressaltar, que, ao determinar a uniformidade de reajustamento dos benefícios, não suprimiu o Decreto-Lei nº 66, de 1966, a vantagem que fora antes nas mesmas bases dos aumentos concedida apenas a alguns poucos — aumento dos benefícios salariais dos ativos — e sim estendeu-se a todos os segurados, extinguindo assim o regime de favorecimento antes existente".

Regalias

4) 26 — Referida legislação que se pretende restaurar concedera inegavelmente, aos aeronautas especial soma de regalias no sistema geral da previdência social, muito além até mesmo daquele cuidado especial que o legislador, fiel a uma orientação universal, deferiu aos que exercem atividades penosas, insalubres ou perigosas (art. 31 da Lei número 3.807/60).

27 — O critério próprio e exclusivo na apuração do tempo de serviço, com a multiplicação, por 1,5 (um e meio), dos anos em que fossem realizadas mais da metade das horas de vôo permitidas pela Diretoria de Aeronáutica Civil, o que possibilitava ao aeronauta aposentar-se aos 16 anos e 8 meses de serviço; a inclusão de tempo de serviço público (prestado às Forças da Aeronáutica), para efeito de um seguro baseado, normalmente, no exercício de atividade de caráter privado, o reajustamento da aposentadoria obedecendo a sistema especial, enquanto o dos demais benefícios se vinculava aos índices da política salarial traçada pelo Governo; a franquia para elevar o teto do "salário-de-contribuição" e, conseqüentemente, o valor do benefício — até o limite de 17 vezes o maior salário-mínimo vigente no País (quando, para as demais categorias profissionais, esse teto nunca ultrapassou de 10 salários-mínimos), foram as características dessa posição peculiar de que os aeronautas passaram a desfrutar, a partir da vigência da Lei nº 3.501/58, com as alterações introduzidas pelas Leis nºs 4.262 e 4.263, de 1963.

A Lei Geral

28 — A expedição do Decreto-Lei nº 158, de 10 de fevereiro de 1967, que enquadrou a aposentadoria dos segurados aeronautas no sistema geral

da Lei Orgânica da Previdência Social, não representou, de modo algum, como vimos na primeira parte deste trabalho, ato isolado e impensado, ou apressado, de parte do Governo, significando, ao contrário, mais um passo na consolidação de uma política de supressão de privilégios de grupos, afastando os gritantes aspectos de injustiça social contidos na legislação revogada."

Ainda os Privilégios

33 — Quanto à elevação do teto do salário-de-contribuição para 17 vezes o maior salário-mínimo, constitui injustificado privilégio a determinada classe, ferindo frontalmente o dispositivo constitucional contido no art. 150, § 1º, da Carta Magna, abaixo transcrita:

§ 1º — Todos são iguais perante a lei, sem distinção de sexo, raça, trabalho, credo religioso e convicções políticas. O preconceito de raça será punido pela lei". (O grifo é nosso).

34 — Ora, existem inúmeras outras classes economicamente situadas acima do teto de 10 salários-mínimos, e dificilmente poder-se-ia recusar a extensão dessa medida às que também o pleiteassem com a veemência com que o fazem os aeronautas. Dissemos "inúmeras outras classes" embora tenhamos que fazer a ressalva de que numericamente representam uma parcela infinitesimal da massa segurada. Sabendo-se que a quase totalidade dos segurados se situa na faixa do salário-mínimo, a conclusão lógica seria a de que este é que viriam a custear os benefícios concedidos aos segurados de situação econômica mais forte."

Conclusão

6. Como se verifica do exposto, não há a menor justificativa, nos dias atuais, para que se restaure a legislação anteriormente vigente para os aeronautas, os quais são, sem dúvida, mercedores de proteção especial, como muitas outras classes — e a possuem.

As informações técnicas acima mencionadas esgotam, com profundidade, a matéria, provando, tecnicamente, o desacerto da restauração pretendida.

A Lei Orgânica da Previdência Social, conforme salientado, vem sendo, através dos anos, dentro de uma programática, modificada a melhorada constantemente, de forma a englobar, em seu contexto, corretamente, de maneira humana e justa, o conjunto ou a totalidade dos segurados, dando-lhes tratamento adequado, caso a caso.

Não mais se justifica, portanto, essa discriminação em favor de uma classe, em detrimento da grande maioria.

7. Diante do exposto, opinamos pela rejeição do projeto.

Sala das Comissões, em 26 de novembro de 1968 — Mello Braga, Vice-Presidente, no exercício da Presidência — José Leite, Relator — Argeniro de Figueiredo — Duarte Filho — Josaphat Marinho

O Decreto n.º 367

Art. 1º Os funcionários públicos civis da União e das Autarquias que, a partir da vigência deste Decreto-lei, se afastarem dos seus cargos por motivo de exoneração, terão os respectivos tempos de serviço computados para fins de aposentadoria por tempo de serviço, regulada pela Lei número 3.807, de 26 de agosto de 1960 e legislação subsequente.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, é vedado o cômputo de serviço público simultâneo com o de atividade privada, bem como tempo em dóbros e em outras condições especiais.

Art. 2º O ônus financeiro da aposentadoria concedida em decorrência deste Decreto-lei será repartido entre o Instituto Nacional da Previdência Social (INPS) e o Tesouro Nacional ou as Autarquias referidas no artigo 22, § 1º, da Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960, na proporção do tempo de serviço público e da atividade privada.

§ 1º Anualmente, serão apurados pelo INPS os ônus do Tesouro Nacional e das Autarquias, referido no caput do artigo, para efeito do competente reembolso ao INPS.

§ 2º A parcela correspondente ao débito do Tesouro Nacional para com o INPS, apurada na forma deste artigo, será incluída no orçamento anual da União, à conta de pessoal inativo e, sob esse título, será transferida diretamente para o INPS.

Art. 3º O presente Decreto-lei, que entrará em vigor na data de sua publicação, será regulamentado pelo Poder Executivo no prazo de 30 (trinta) dias, ficando revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 1968; 147º da Independência e 80ª da República.

A. Costa e Silva
Antônio Delfim Netto
Jarbas G. Passarinho
Hélio Beltrão

(D.O. de 20 XII 68, Pág. .. 11.019).

Somas de tempo de serviço:

Presidente vota projeto de Lei e baixa Decreto-lei

O VETO

O presidente Costa e Silva vetou integralmente o projeto de lei que dispõe sobre a soma, para fins de aposentadoria, dos tempos de serviço público federal e de atividade abrangida pela Previdência Social.

O projeto foi julgado inconstitucional porque, de acordo com o artigo 67 da Constituição, é da competência exclusiva do presidente da República a iniciativa das leis que, de qualquer modo, autorizem, criem ou aumentem a despesa pública.

RAZÕES DO VETO

O presidente Costa e Silva alinhou as seguintes razões para vetar integralmente o projeto:

"A Constituição Federal dispõe no artigo 60, inciso II combinado com o artigo 67, que é da competência exclusiva do Presidente da República a iniciativa das leis que de qualquer modo autorizem, criem ou aumentem a despesa pública.

"Trata-se de norma constitucional imperativa, de ordem pública, com imediata aplicação à sua vigência.

"O projeto, apesar do seu alto alcance social e do sentido de justiça que o informa, atenta contra o texto expresso da Carta Magna. O aumento de despesa que adviria de sua transformação em lei é evidente, tendo em vista a possibilidade que cria de os funcionários passarem à inatividade com tempo de serviço público inferior ao firmado em lei.

"Acresce que a responsabilidade da União, no tocante aos encargos financeiros, beneficiária, inclusive, os servidores demitidos e exonerados. A ampliação do campo incidental da medida concessiva, nesse particular, descaracterizaria, por inteiro, nos seus efeitos, os atos de demissão e exoneratórios, ao dar nascimento à obrigação de o Tesouro Nacional arcar com o pagamento dessas aposentadorias, dever este que cessa com a assinatura dos respectivos atos de exclusão.

"No que diz respeito à aposentadoria da mulher, exorbita a proposição em tela, pois, ao fixar o limite de idade em 50 anos, vinculando-o ao tempo de serviço, estabelece condição não prevista no texto da lei maior.

"De fato, o estatuto fundamental, no artigo 100, parágrafo 1º, combinado com o art. 158, inciso XX, assegura à mulher a aposentadoria voluntária, após trinta anos de trabalho, com salário integral.

"O escopo visado pelo texto, como medida de proteção à mulher, é insofismável.

"A Lei Suprema do País, ao definir as circunstâncias em que um direito pode ser exercido, veda, implicitamente, qualquer interferência do legislador ordinário, para sujeitar o exercício desse direito a novas exigências.

"Destaque-se a circunstância de que a Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960, foi alterada, em suas disposições, precisamente para atender a reivindicações dos trabalhadores, no sentido da supressão de quaisquer vinculações de idade, quando da aposentadoria especial, voluntária e por invalidez, conquistada que o projeto viria tornar nula.

Considera-se, finalmente, que a consubstanciação em lei das medidas previstas comprometeria todos os esforços do Governante no sentido de conter as despesas de pessoal, dentro dos limites estabelecidos

no Artigo 66, parágrafo 4º da Constituição.

"São estes os motivos que me levaram a negar sanção ao projeto em causa, os quais ora submeto à elevada apreciação dos senhores membros do Congresso Nacional".

LEGISLAÇÃO

Com o intuito de orientar os aeroviários e os aeronautas, publicamos, no seu inteiro teor, a Lei Especial que trata das atividades insalubres, penosas ou perigosas, e do Decreto nº 53.831, de 23 de março de 1964.

Esclarecemos que os aeronautas, como os aeroviários, objeto de lei complementar, estão enquadrados no tempo de serviço de 25 anos.

INSALUBRIDADE

(Decreto nº 63.230, de 10/09/68 — D.O. de 17/09/68).

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1º A aposentadoria especial de que trata o artigo 31 da Lei número 3.807, de 26 de agosto de 1960, com a alteração introduzida pelo artigo 1º da Lei nº 5.440-A, de 23 de maio de 1968, será devida ao segurado que haja prestado no mínimo cento e oitenta contribuições mensais e tenha, conforme a atividade, pelo menos, quinze, vinte ou vinte e cinco anos de trabalho em serviços considerados penosos, insalubres ou perigosos nos termos deste decreto.

Art. 2º Serão consideradas penosas, insalubres ou perigosas as atividades arroladas nos Quadros anexos, ns. I e II, nos quais se fixa, igualmente, o tempo de trabalho mínimo necessário, com relação a cada uma delas, para aquisição do direito ao benefício.

Art. 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional de Previdência Social, na forma do artigo 53 do Regulamento Geral da Previdência Social (Decreto nº 60.501, de 14 de março de 1967), do tempo de trabalho permanente e habitualmente prestado em atividade ou atividades a que se refere o artigo anterior, durante o período mínimo fixado, computados, também, os períodos em que o segurado tenha estado em gozo de auxílio-doença ou aposentadoria por invalidez decorrentes do exercício daquelas atividades.

§ 1º Quando o segurado houver trabalhado sucessivamente em duas ou mais atividades penosas, insalubres ou perigosas sem ter completado em qualquer delas o prazo mínimo que lhe corresponde, os respectivos tempos de trabalho serão somados, após, quando for o caso, a respectiva convenção, sa-

gundo critério de equivalência a ser estabelecido pelos órgãos técnicos competentes do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

§ 2º Os períodos de trabalho em que comprovadamente se verificar a total eliminação das condições de penosidade, insalubridade ou periculosidade, ou em que não tiver sido efetivamente exercida atividade penosa insalubre ou perigosa, não serão considerados para efeito da aposentadoria especial, ouvido na primeira hipótese o Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho e na segunda o INPS.

Art. 4º Quando o segurado exercer atividade penosa insalubre ou perigosa, na forma da classificação constante dos Quadros anexos, a empresa deverá anotar em sua carteira profissional bem como no livro de registro de que trata o artigo 41 da Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto-lei número 5.452, de 1º de maio de 1943), a atividade profissional exercida, de modo a caracterizá-la devidamente.

Parágrafo único. Caberá ao INPS fi calizar o cumprimento do disposto neste artigo.

Art. 5º O INPS enviará semestralmente ao Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho na forma do modelo por este aprovado, relação das empresas que empregavam os segurados a quem tenha sido concedida aposentadoria especial.

Art. 6º As alterações dos Quadros de atividades profissionais penosas, insalubres ou perigosas, para efeito de aposentadoria especial, serão feitas por Decreto Executivo, por proposta do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

Art. 7º Fica ressalvado o direito à aposentadoria especial, na forma do Decreto nº 53.831, de 25 de março de 1964, aos segurados que até 22 de maio de 1968 hajam completado o tempo de trabalho previsto para a respectiva atividade profissional do Quadro anexo àquele Decreto.

Art. 8º As dúvidas suscitadas na aplicação deste Decreto serão dirimidas pelo Departamento Nacional de Previdência Social, ouvido sempre o Departamento Nacional de Segurança e Higiene do Trabalho, no âmbito de sua competência.

Art. 9º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1968; 147º da Independência e 80ª da República.
A. COSTA E SILVA
Jarbas G. Passarinho

IMPÔSTO DE RENDA

Por sugestão de representantes do Ministério da Fazenda, que nos fizeram uma visita e trocaram idéias gerais com as diretorias sobre o problema de declaração de Impôsto de Renda, apresentamos a publicação que se segue:

Atendendo ao propósito de esclarecer e orientar no que se refere a assuntos relacionados com o pagamento de impostos, vimos lembrar que o Ministério da Fazenda está presentemente empreendendo a chamada "Operação Arastão", através da qual pretende identificar os contribuintes omissos do Impôsto de Renda para, em seguida, aplicar-lhes as sanções legais cabíveis.

Os contribuintes em dia com suas obrigações fiscais nada têm a temer, encontrando-se, no entanto, sujeitos a serios inconvenientes aqueles que declararam ao Fisco apenas parte de seus rendimentos, ou que nada declararam, uma vez que as autoridades daquele Ministério puseram em funcionamento uma série de dispositivos e dispõem de diversos meios que lhes permitem o levantamento da situação de cada um, com a utilização, inclusive, de aparelhagem eletrônica.

Solicitamos especial atenção para o fato de que a aquisição de patrimônio de renda não declarada pode resultar numa das três hipóteses seguintes:

1) se esse patrimônio houver sido incluído na declaração de bens, será facilmente detectado pelo computador eletrônico, que assinalará a incompatibilidade existente entre a renda líquida de,

clarada e a variação patrimonial verificada;

2) se houver sido dissimulado, isto é, inscrito em nome de parentes ou amigos, estes serão obrigados a justificar a origem dos rendimentos que possibilitaram sua aquisição, sem contar a insegurança de que se reveste tal artifício;

3) a simples omissão do patrimônio representará, para seu possuidor, motivo de permanente intranquilidade.

— 0 —

Quando a não declaração de rendimentos, o contribuinte que nela incorrer será taxado em face dos inais exteriores de riqueza (patrimônio que possui, padrão de vida, viagens realizadas, etc.).

É oportuno esclarecer que somente estão desobrigados de apresentar declarações as pessoas físicas que no ano de 1967:

a) receberam exclusivamente rendimentos do trabalho assalariado, com desconto do impôsto nas fontes, inferiores a NCr\$ 13.097,00;

b) receberam rendimentos de qualquer natureza inferiores ao total de NCr\$ 2.599,00;

c) receberam rendimentos do trabalho assalariado e de outras categorias (juros, aluguéis, lucros, serviços médicos, etc.), inferiores ao total de NCr\$ 13.097,00, desde que os de outras categorias não excedam a 3% do assalariado.

— 0 —

Os associados encontrarão nos seus Sindicatos modelos de formulários de retificação.

A BÚSSOLA

Órgão Oficial dos Aeronautas e Aeroviários



Diretor: Ariosto Portela



Fundadores:

Eduardo Nilor de Souza Mendes
Ernesto da Costa Fonseca
Ivan Alkmin
Osmar Avelino Ferreira
Orival de Carvalho



Redação:

AV. ROOSEVELT, 194/802
Fones: 32-5778 e 22-2246
Rio de Janeiro — Guanabara



Composto e Impresso nas Oficinas do CORREIO DA MANHÃ — Av. Gomes Freire, 471 — Rio de Janeiro — Guanabara

A BÚSSOLA

ROVS: Entrevista com o Diretor de Rotas Aéreas

Em audiência mantida com o presidente do Sindicato, comandante Damiel Portela e o diretor de Relações Públicas, José Xavier, o brigadeiro Mário Paglioli de Lucena, diretor-geral de Rotas Aéreas, esclareceu que a prorrogação do "período experimental" sem a presença dos radioperadores nas tripulações foi devido ao fato de não ter recebido, no devido tempo, os elementos necessários ao julgamento final e decidir sobre a manutenção ou dispensa daqueles tripulantes de bordo das aeronaves.

Os nossos companheiros de diretoria fizeram ver ao titular de Rotas Aéreas dos inconvenientes da efetivação da medida pretendida pelas empresas comerciais, quando o problema é, prioritariamente, de segurança; e adiantaram que não se opõe o Sindicato à adoção de outro Sistema de Comunicações (telefonia), mas sim à sobrecarga que virá afetar os pilotos, em prejuízo da operação, ponto de vista que é o da maioria esmagadora dos pilotos brasileiros, conforme tivemos ocasião de comprovar a S. Exa., apresentando-lhe respostas escritas aos formulários de consulta feita à classe.

A troca de pontos de vista se estendeu longamente, sendo abordados todos os aspectos da questão, reiterando o Sindicato os pontos abordados anteriormente na Nota Oficial e nas publicações que fez publicar. O brigadeiro Lucena declarou, finalmente, que até a segunda quinzena de janeiro, de posse dos elementos necessários, seria feito o levantamento das ocorrências em comunicações, no período de novembro a janeiro, e tomada a resolução quanto à permanência dos radioperadores-de-vôo.

Aguardaria, por outro lado, os subsídios que o Sindicato lhe remeteria e que, seriam levados na devida conta nos trabalhos da Comissão.

No dia 16 do corrente mês de janeiro, enviamos os elementos colhidos por nossos companheiros de vôo, anexando-os ao ofício entregue ao brigadeiro Lucena:

"Conforme ficou entendido na entrevista que mantivemos com V. Exa., quando tratamos do problema da dispensa dos radioperadores e suas implicações com a Segurança de Vôo, estamos levando ao seu conhecimento centenas de ocorrências em viagens regulares, extraídas, *ipsis literis*, de cinquenta e nove (59) "Diários de Rádio".

Estamos certos de que essa amostragem do cotidiano dos vôos orientará devidamente a Comissão encarregada de analisar os efeitos do Memorandum 020, da DAC. E esperamos, então, que — com isenção e acima de quaisquer interesses, mas tendo em vista acima de tudo o fato maior e prioritário da Segurança — haverá concordância com o ponto de vista dos aeronautas, isto é, da necessidade da presença daqueles profissionais a bordo dos aviões comerciais.

É que, reiterando o que pessoalmente tivemos ocasião de dizer a V. Exa., além de ser a telegrafia — ainda — um complemento muitas vezes precioso para as comunicações (corrigindo falhas da telefonia), deve ser evitado de todo o modo o *workload*, a sobrecarga de trabalho sobre os pilotos, reivindicação em que não estão sòzinhos os aeronautas brasileiros.

Hoje — *diante de fatos reais do vôo, da experiência funesta em várias ocasiões, no exterior, da Europa aos Estados Unidos, os pilotos de todo o mundo clamam pela presença de um homem que se dedique, exclusivamente, às tarefas complementares* — dando ênfase às comunicações — deixando os pilotos — comandante e seu imediato — a dedicar-se por inteiro à operação propriamente dita: é o conceito de racionalização do trabalho, com vistas ao seu aprimoramento e à segurança cada vez maior, que a tecnologia exige, que os sofisticados instrumentos e o rigor da moderna aviação impõem aos pilotos: sem isto, cai o rendimento comercial e os acidentes se reproduzem — *como tem acontecido, a miúdo, em países onde a infra-estrutura de proteção ao vôo é, praticamente, perfeita.*

Assim, ao fornecermos mais estes subsídios, damos como em boas mãos o material anexo, confiando no bom senso, na avaliação justa e no alcance que a decisão final de V. Exa. e de sua Assessoria representará".

AERONAUTAS!

A Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeronautas convoca os aeronautas para uma Assembléia Geral Extraordinária a realizar-se dia 13 de fevereiro, às 16h30min, na Sede do Sindicato, para deliberar sobre o Acôrdo de reajuste salarial da classe.

NATAL

"Quod scripsi, scripsi", João XIX — 22
— Luiz Moreira —

O Tetrarca Herodes ordenara a matança de vinte mil inocentes, após a caminhada dos Reis Magos, através dos desertos, guiados pela grande luz da Nova Estrela...

Do tóscico estábulo de Belém, Aquê que no futuro seria o carpinteiro de Nazareth, o filósofo duma Nova Doutrina, o Amigo dos humildes, o verbo arrasador de tôdas as injustiças, crimes, vícios, paixões e hipocrisias, já havia partido rumo às férteis terras do caudaloso Nilo, cumprindo assim os escritos dos seus profetas.

Anos depois, El-lo, criança ainda, discordando dos sábios da lei, forjando o começo da Grande Vida voltada unicamente para o Bem.

Ressurge mais tarde o pescador de Tibérias (diziam Dêle; não é este o filho de Maria e de José, o carpinteiro, tendo por irmãos a José, Simão e Judas?), o Amigo das crianças, porque nelas está o futuro e, em seus pequeninos mundos, o mal ainda não habita; o Conductor dos pobres de espírito; o Defensor dos humildes; o Protetor das viúvas e órfãos; o Batalhador do direito à vida; o grande Guia que, com a palavra, enfrenta e derrota os poderosos, sequiosos de vinganças, intolerantes na defesa dos seus privilégios.

Magro e alto, o Galileu de longos braços, rosto de traços firmes com tez alva, olhos mansos e meigos, cabelos e barbas longos e castanhos, de voz calma e caminhar lento, eis o Homem, o insigne tribuno do Sermão da Montanha:

"Raça de víboras, sois como os túmulos, alvos por fora e podres por dentro!"

"...Escribas e fariseus, hipócritas que escolheis os melhores lugares nos banquetes e devorais a casa das viúvas..."

"...Ai de vós, condutores cegos! coals um mosquito e engolis um camelo..."

"...Serpentes raças de víboras, como escapareis da condenação..."

"...Todo sangue derramado sobre a terra, desde Caím, é justo..."

"Amai-vos uns aos outros".

"Não façais a outrem aquilo que não quereis que vos façam".

"Ecce Homo", brada o executor do Império do Crime. Ele tem'Idéias! Entrega-O à justiça da época.

A caminho do suplicio final, eis que um filho do povo ajuda-O a carregar o pesado lenho, cumprindo assim as escrituras: "todos os perseguidos, humilhados e ofendidos terão a glorificação dos homens simples".

Surgiram grandes clamores. Relâmpagos e terremotos fenderam a terra...

No seu madeiro, o Mestre expirava cercado por ladrões, cumprindo as palavras dos antigos: "os poderosos vilipendiarão os justos, portadores da verdade e da justiça, colocando-os entre bandidos e ladrões no intuito de quebrar-lhes o ânimo". Mesmo assim, o Semeador, na sua infinita bondade, dignificando a condição humana, disse-lhes: "hoje mesmo estareis comigo".

Na passagem do Natal, todos os homens de boa-vontade têm o dever de refletir sobre os nobres ensinamentos do Messias, dando um balanço dos erros e crimes cometidos, voltando ao menos um dia seus pensamentos para a solidariedade e grandezas humanas.

"Não ajusteis tesouros sobre a terra onde a traça e a ferrugem tudo consomem".