

A BÚSSOLA

Nº 111 – JAN/FEV – 1975
ÓRGÃO OFICIAL DO SINDICATO NACIONAL
DOS AERONAUTAS

SER OU NÃO SER

ERA UMA VEZ UM HOMEM. TODOS OS DIAS ELE FAZIA CONCESSÕES. ATÉ QUE CERTA MANHÃ, AO OLHAR-SE NO ESPELHO, HAVIA SE TRANSFORMADO NUM INSETO.

CRISE NA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

FUSÃO

Editorial e reportagem completa (pags. 2, 3, 4 e 5)

Análise da situação jurídica dos aeronautas e aeroviários (pags. 12 e 13)

EDITORIAL

CRUZEIRO - TRANSBRASIL**FUSÃO - TRANSFUSÃO
OU SOLUÇÃO?**

O ano que se inicia veio comprovar o agravamento da crise já existente na Aviação Comercial Brasileira o que também ocorre noutros países. Companhias como a Pan American, JAL e a Olympic Airways, esta com o suporte do armador grego Aristóteles Onassis, atravessam um duro período, sendo que a última empresa citada foi entregue ao governo grego pois deu um prejuízo de 35 milhões de dólares em 1974.

A materialização dessa crise no Brasil veio a público com a projetada e já em fase primária de execução, **FUSÃO - CRUZEIRO - TRANSBRASIL**. Vão unir-se essas Companhias para formar uma nova Empresa de Aviação de Primeiro Nível. Vão juntar as aeronaves e linhas aéreas, fundir alguns serviços burocráticos, administrativos e de suporte técnico de vôos, com a consequente demissão de centenas de trabalhadores. Com base nessa economia, buscam tornar a nova empresa mais pujante e "competitiva" no setor do Transporte Aéreo.

Mas, arrastarão consigo, inexoravelmente, os erros e vícios que marcam o Serviço Público de Navegação Aérea Brasileira desde sua criação e através de toda a sua história.

Parece evidente que a sobrevivência da nova empresa resultante dessa fusão, bem como das demais existentes no Brasil, dada a sua crise estrutural bem como pelos inevitáveis reflexos da política imposta pelos principais países produtores do petróleo, necessitará de forte respaldo financeiro por parte do governo federal.

Na tentativa de minimizar os efeitos que fatalmente recairão sobre os trabalhadores das empresas em questão, pedimos uma entrevista com o Diretor Geral da DAC Ten. Brig. Deoclécio Lima de Siqueira, e na ocasião expusemos a S. Excia, a nossa apreensão com o problema. Por sugestão daquela autoridade deverá ser formada uma Comissão INTER-MINISTERIAL que deverá ser composta de representantes do Ministério da Aeronáutica, Ministério do Trabalho e Ministério da Previdência Social e ainda de 1 representante do SNA, 1 representante dos aeroviários, e 1 representante do Sindicato das Empresas. Terá essa comissão a finalidade de examinar em profundidade o assunto, bem como atualizar a Regulamentação Profissional dos Aeronautas e Aeroviários e estudar a reformulação da Aposentadoria do Aeronauta, analisando a atual crise na Aviação Civil Brasileira.

Os órgãos de representação sindical dos aeronau-

tas, e aeroviários, Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sindicato Nacional dos Aeroviários, Sindicato dos Aeroviários do Estado de São Paulo e Sindicato dos Aeroviários do Estado de Pernambuco, dirigiram-se ao Sr. Ministro do Trabalho para manifestar suas preocupações com relação à sorte das categorias trabalhadoras que representam.

Desde longa data, com os frutos e conseqüências da crise ou das crises por que passa a Aviação Comercial Brasileira, têm vivido aeronautas e aeroviários em estado de permanente instabilidade quanto a seus empregos, o futuro de cada um e de suas famílias, uma vez que como consequência de cada etapa da crise, vencida ou adiada, maior tem sido a restrição ao campo de trabalho e ao exercício da profissão.

Neste momento, com a **FUSÃO CRUZEIRO - TRANSBRASIL** os aeronautas e aeroviários se defrontam com uma nova situação de expectativa e de ansiedade. A ser o fato consumado nos termos em que está sendo conduzido, afetados em profundidade estarão os interesses e direitos dos integrantes da classe que mais uma vez se verão na contingência do desemprego e de prejuízos nas suas carreiras profissionais, situação aflitiva advinda da já referida ausência de quaisquer considerações quanto ao destino dos empregados que trabalham naquelas empresas aéreas.

Os Trabalhadores da Aviação Civil Brasileira lembram ao Governo que o trauma de ordem social provocado no seio das categorias aeronautas e aeroviários pela fusão **CRUZEIRO - TRANSBRASIL**, nos moldes em que se pretende processar, por certo causará prejuízos não somente aos trabalhadores, mas ao próprio país e mais particularmente à aviação brasileira no seu todo, visto que o desestímulo gerado pelas dificuldades de continuidade no exercício da profissão, acabará por determinar o perecimento de mão-de-obra tão altamente qualificada, como normalmente é todo o pessoal da aviação. Como tem ocorrido com freqüência, muitos dos prejudicados concluem pelo desligamento da profissão, tentando engajar-se em setores os mais diversos, marginalizados da produção direta. Dessa forma vai a aviação esvaziando e desfalcando-se de substancial parte de sua reserva técnica e patrimonial.

Sabemos que não é do interesse nacional a perda de aeronautas, técnicos ou não, e de aeroviários, especialistas detentores de anos e anos de conhecimentos e experiências, nos quais, às vezes, foram investidas

grandes verbas traduzidas em horas e dias de instrução, objetivando-se a que tais profissionais alcançassem os melhores padrões técnicos compatíveis com a moderna aviação mundial. Portanto, deve ser registrado, nas questões que envolvam o Transporte Aéreo Brasileiro, suas crises, suas transformações, associações ou fusões, como a que se tem em vista, a par do problema social que o fato possa gerar, que existe também, o assunto concernente à preservação da reserva técnica representada por aeronautas e aeroviários especializados, assunto sem nenhuma dúvida vinculado ao interesse nacional.

Os aeronautas e aeroviários, apelam para o Governo no sentido de que na medida em que apoié e incentive a associação daquelas empresas, no mesmo passo, determine o estabelecimento de critérios e normas quanto ao aproveitamento do pessoal, respeitando os interesses de cada um que no caso se traduz precipuamente no simples direito de continuar trabalhando na aviação.

Os trabalhadores em transportes aéreos estão convencidos, se de fato for imprescindível a fusão daquelas Companhias para atenuar a situação crítica pela qual passa o Aero Transporte, que será perfeitamente viável a fixação de critérios e diretrizes que possam evitar danos aos direitos da classe. Para tanto, bastaria que por um lado o Governo procurasse compreender a questão e, por outro lado, o setor empresarial se dispusesse a acatar as recomendações oficiais.

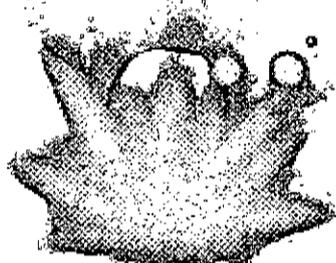
Com essa tomada de posição ante os fatos, os órgãos classistas dos aeronautas e aeroviários colocam-se à disposição das autoridades constituídas oferecendo sua valiosa experiência e colaboração.

Voltaremos ao assunto, no próximo número oferecendo um estudo amplo sobre a questão, abordando-a não simplesmente sob o aspecto **FUSÃO** — que é puro **EFEITO** e não **CAUSA** — mas englobando a crise da **AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA** em seu aspecto global e sugerindo os **CAMINHOS** que poderão conduzir à tão almejada **SOLUÇÃO** e as alternativas válidas para minimizar os graves problemas Trabalhistas e Sociais que se avizinham.

CONVOCAREMOS ASSEMBLÉIAS.

ASCLTAREMOS A CLASSE.

QUAIS OS RUMOS DA AVIAÇÃO CIVIL?



- AVIAÇÃO É UM TRANSPORTE DE MASSA?
- APENAS 5% DA POPULAÇÃO BRASILEIRA USA O AERO-TRANSPORTE.
- COMO MINIMIZAR OS CUSTOS DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA E MAXIMIZAR A SUA PRODUTIVIDADE, TIRANDO-LHE A FALSA CONCEITUAÇÃO DE "INDÚSTRIA" E DANDO-LHE A VERDADEIRA DE TRANSPORTE ÁEREO?
- AVIAÇÃO CIVIL É UM SERVIÇO DE UTILIDADE PÚBLICA. COMO, POIS, PRIVATIZÁ-LA?
- AS FUSÕES NÃO PODEM TRAZER NOVOS PROBLEMAS SOCIAIS E TRABALHISTAS AOS TRABALHADORES DO AR.
- QUE A FUSÃO DE EMPRESAS AÉREAS SEJA UM ATO MAIS PROFUNDO DE DIAGNOSE E DE BUSCA DA SOLUÇÃO VERDADEIRA PARA O TRABALHADOR E PARA O HOMEM A QUEM SE DESTINA O SEU TRABALHO. E QUE NÃO
- SEJA NUNCA UM MERO ATO DE ESPECULAÇÃO LUCRATIVA ONDE O VERDADEIRO OBJETIVO NUNCA É ALCANÇADO.
- QUAL A SOLUÇÃO PARA A AVIAÇÃO CIVIL TRANSPOR A CRISE?
- SUA UTILIZAÇÃO, SEUS MÉTODOS, SUA ADMINISTRAÇÃO, TRANSFORMÁ-LA EM SERVIÇO PÚBLICO E NÃO EM EMPREENDIMENTO PARA FINS LUCRATIVOS.
- O HOMEM EM PRIMEIRO LUGAR.

Nota oficial do governo

Reproduzida em toda a imprensa.

O Palácio do Planalto divulgou nota oficial confirmando a fusão das empresas aéreas Cruzeiro do Sul e Transbrasil, "com o objetivo de fortalecer a participação de capitais privados no setor".

A fusão foi proposta, às duas empresas, pelo próprio Governo, "em face das dificuldades que a aviação comercial vem enfrentando em todo o mundo, particularmente devido à crise de combustíveis".

A Transbrasil e a Cruzeiro já deverão estar operando de forma integrada dentro de 60 dias, contando com 44 aeronaves (a Varig possui 54 e a Vasp 31). A nova empresa deterá 37% do mercado e em breve sua frota será ampliada, com a compra de mais dois Boeing 727 e seis Boeing 737.

A Transbrasil (ex-Sadia) opera apenas em vôos domésticos, mas a Cruzeiro atua em rotas internacionais, acreditando-se, por isso, que a nova empresa apresente uma boa linha de atendimentos.

A íntegra da nota distribuída pela Assessoria de Imprensa da Presidência da República em Brasília é a seguinte:

1 - Diante das dificuldades que, particularmente em face da crise de combustível, vem enfrentando a aviação comercial, internacionalmente, o Governo achou necessário reforçar a estrutura empresarial do setor, no País. Para esse efeito, os estudos técnicos realizados sob a coordenação do Ministério da Aeronáutica, com participação dos ministérios da área econômica, levaram à conclusão da conveniência, entre outras alternativas sugeridas, de uma associação entre a Cruzeiro do Sul e a Transbrasil.

2 - As duas empresas, consultadas, manifestaram ao Ministro da Aeronáutica a sua disposição de associar-se, reconhecendo as vantagens técnicas e econômicas de tal integração, em etapas, e concluindo pela viabilidade.

3 - A referida associação é entendida pelo Governo como uma solução privada, para o fortalecimento de setor confiado, principalmente, à iniciativa particular e no qual o Governo Federal não deseja ter participação direta.

4 - Desta forma, será dado o necessário apoio à viabilização da citada associação, mas deixando as decisões a cargo das duas empresas. A cooperação financeira que, para tal fim, possa vir a ser dada por agente financeiro oficial, deverá ter lugar mediante simples empréstimo, sem participação acionária".

Ministro da Aeronáutica apoia fusão da Cruzeiro e Transbrasil

O Globo (16/01/75) - O Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Araripe Macedo, anunciou em entrevista coletiva, que apoia a fusão da Cruzeiro do Sul e a Transbrasil, "porque no transporte aéreo brasileiro só há mercado para três empresas, divisão que o Governo sempre indicou como a melhor".

- No caso de haver a fusão - explicou - o papel do Governo será o de ajudar financeiramente a mobilização de novos capitais, que terão de ser aplicados nesta fase difícil que atravessa a Cruzeiro e também, de certo modo, a Transbrasil, dadas as suas limitações no mercado.

Ele assinalou que "o Governo vê com bons olhos uma fusão entre a Cruzeiro e a Transbrasil, porque, se ela ocorrer, o mercado do transporte aéreo no Brasil, ficará melhor distribuído e cada uma das três empresas - a que nascer da fusão, a Vasp e a Varig - vai deter praticamente um terço do mercado".

- Há possibilidade, em primeiro lugar, de

haver um convênio operacional entre as duas empresas, o que propiciaria uma economia de manutenção, uma padronização da frota e consequentemente, uma redução relevante de despesas. Se essa fase preliminar der certo, poderão então as duas empresas caminhar para uma fusão definitiva.

O Ministro se pronunciou contra qualquer tipo de estatização no transporte aéreo:

- O Governo não participará, acionariamente, da nova empresa, nem através de subsidiária, pois isso seria o primeiro passo para uma estatização, que, aliás, não apoiamos. Há, entre outros aspectos, um importante: uma empresa cujo capital é estatal, mesmo minoritariamente, não pode sofrer uma falência.

Esclareceu que "dentro do atual regime de concorrência controlada mantido através do Departamento de Aviação Civil, há limitações na concorrência para se evitar uma disputa ruinosa no mercado do transporte aéreo".

Fusão D.A.C. - pela competição controlada

Declarações à Imprensa - A Diretoria de Aeronáutica Civil, órgão do Ministério da Aeronáutica responsável por todo o trabalho normativo da aviação comercial, assim definiu a posição do órgão sobre o problema da Fusão Cruzeiro - Transbrasil, pela palavra do Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira:

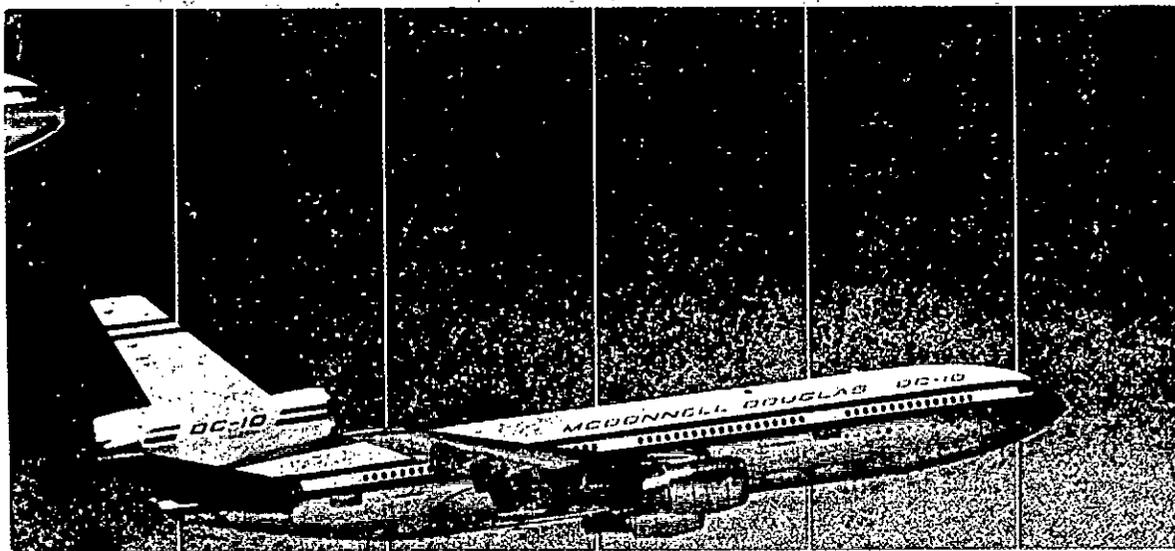
Como está bem explícito na política econômica do governo, a aviação comercial no Brasil se baseia na livre empresa e na competição controlada. O DAC acha prejudicial aumentar o número de empresas por causa do problema de escala. Mas em tese não vê nenhum problema em novas fusões, embora medidas nesse sentido, por força da própria filosofia do governo, devam partir das companhias. Foi exatamente o que ocorreu no caso específico da Cruzeiro do Sul e da Transbrasil.

Algumas semanas atrás, fui procurado pelos presidentes das duas empresas que me comunicaram a intenção de realizar a associação. Apresentaram uma série de razões técnicas, econômicas e financeiras a favor da operação. O DAC, por força da sua própria filosofia de trabalho, disse não ter nada contra. Mas só vai dar um parecer final após receber um projeto detalhado da associação.

O DAC não tem qualquer interferência direta na gestão das companhias. Ela é responsabilidade exclusiva das empresas. Mas sabe, pelas estatísticas recebidas das empresas, que a aviação

comercial brasileira não passou incólume à crise do petróleo como a aviação no mundo todo. Ano passado, por exemplo, a rentabilidade geral do setor foi de apenas 5,45%, enquanto no mesmo período do ano anterior chegou a 11,86%. Considerando apenas o mercado interno, onde tanto o Cruzeiro como a Transbrasil obtêm o grosso dos resultados, a situação ainda foi pior. A rentabilidade média de janeiro a setembro foi de 4,33%, contra 10,5% de igual período do ano anterior.

O ano de 1974 foi difícil para todas as companhias de aviação. O problema começou com a demanda que ficou aquém das expectativas: todos esperavam 25% de crescimento, quando na realidade houve 20%, ou seja, a capacidade de oferta das companhias ficou aquém da procura prevista. Além disso, os custos operacionais das companhias subiram violentamente, empurrados principalmente pelo aumento de combustível. Este, que tinha uma participação de 10% no custo geral do passageiro-quilômetro transportado em fins de 1973, passou a ter uma participação de 30% em fins de 1974. Tudo somando, surgiram grandes dificuldades para as companhias, em maior grau para umas, e menor para outras. Por isso, se chegarmos à conclusão (através do estudo de um projeto específico) de que a associação Cruzeiro - Transbrasil é favorável à aviação comercial brasileira, ela será aprovada sem maiores transtornos.



A fusão Cruzeiro - Transbrasil no Congresso Nacional

Brasília — Câmara dos Deputados — Especial — A fusão da Cruzeiro do Sul com a Transbrasil seria o primeiro passo para a constituição em futuro não muito remoto da Aerobrás, Empresa de Serviços Aéreos Brasil S/A.

Essa é a opinião de parlamentares, que lembram haver sido essa ideia formulada por um grupo de congressistas que estudou o problema dos transportes aéreos no Brasil. Houve, inclusive, projeto de lei com esse objetivo apresentado à Câmara, a 18 de julho de 1963, pelo então deputado Marco Antonio Coelho da Guanabara.

De 1955 a 1963, quatro Comissões Parlamentares de Inquérito foram constituídas na Câmara dos Deputados para investigar problemas, irregularidades e dificuldades das diversas companhias de aviação que operam no Brasil. Por diversas razões, porém, somente duas delas concluíram seus trabalhos com a apresentação de denúncias sobre irregularidades e de sugestões para a melhoria do setor.

INQUÉRITOS

Em decorrência de projeto subscrito pelos então deputados Aliomar Baleiro, Carlos Lacerda, Batista Ramos, Virgílio Tavora e outros, era aprovada a 3 de março de 1955 a constituição de uma CPI para investigar causas e consequências da crise da Panair, que afetava a segurança social e o sistema de transporte aeroviário no País.

A referida comissão, integrada por Armando Falção, Wagner Estelita, Carlos Lacerda, Cesar Prieto e Neiva Moreira, não chegou a concluir seus trabalhos.

Outra CPI foi instituída a 18 do mesmo mês e ano, a pedido dos deputados José Bonifácio, José Maria Alkimin, e outros, para investigar a aplicação de subvenção concedida pela União a Panair e a conveniência de sua renovação. Composta pelos deputados Armando Falção, Barcelos Feio, Carlos Lacerda, Cesar Prieto e Neiva Moreira, também não chegou a concluir seus trabalhos, apesar da polémica que acendeu em todo o País.

A 19 de março de 1959 era constituída uma CPI para investigar as condições de segurança de voo e pouso dos aviões civis de alimentação e

regime de trabalho dos tripulantes de aeronaves e dos empregados nos serviços de manutenção.

A mesma comissão deveria também verificar as condições do Serviço de Busca e Salvamento e a atual situação de oferta de transporte aéreo superior à procura, problemas de ordem tarifária que estavam originando crise na aviação comercial brasileira e, bem assim, a questão do zoneamento ou da conveniência do monopólio estatal. O requerimento de constituição da CPI foi encabeçado por Vasconcelos Torres, José Joffily e Nelson Carneiro, sendo designados para integrá-la, além dos dois primeiros, os deputados Armando Carneiro, Pedro Aleixo, Adauto Cardoso, Aarão Steinbruch e Deodoro de Mendonça, sendo escolhido relator o deputado José Joffily.

Com base em dados fornecidos pelo Banco do Brasil, a CPI apurou que o total de câmbio de custo fornecido pelas empresas de aviação comercial no quinquênio 1955-1959 foi de 43 milhões, 676 mil, 401 dólares e 36 centavos dos quais 40 por cento foram utilizados imediatamente pelas companhias, principalmente mediante superfaturamento das importações. Segundo estudo elaborado para a Câmara pelo inspetor geral da Fiscalização Bancária do Banco do Brasil (Fibab), as fraudes cambiais praticadas pelas companhias somavam anualmente cinco milhões de dólares. O deputado Vasconcelos Torres propôs a criação de um Tribunal Aeronáutico, enquanto o relator José Joffily sugeriu a instituição de um órgão colegiado de alto nível, o Conselho Nacional de Aeronáutica.

ESTATIZAÇÃO

A 18 de julho de 1963 o deputado carioca Marco Antonio Coelho propôs a socialização do transporte aéreo no País e a consequente criação da Aerobrás, mas o projeto foi declarado inconstitucional a 13 de outubro de 1964. Para defendê-lo, a não se encontrava em plenário seu autor. Agora, no entanto, segundo parlamentares, a estatização está sendo de novo cogitada e dessa vez pelo próprio Governo.

O que diz a Cruzeiro

O Globo (23/01/75) — O presidente da Cruzeiro do Sul, engenheiro Leopoldino Cardoso do Amorim Filho, informou que a fusão da sua companhia com a Transbrasil, formando uma nova empresa, será implantada de forma progressiva possivelmente a partir da criação de uma holding, que planificará todo o processo.

De início — esclareceu ainda — haverá a fusão das agências no país e no exterior e dos serviços de manutenção, racionalizando atividades e reduzindo os custos operacionais. A nova empresa terá uma frota de 44 aeronaves até julho.

O engº Leopoldino Amorim disse que a associação da Cruzeiro com a Transbrasil tem o mérito de permitir um maior equilíbrio de forças entre as empresas aéreas brasileiras, criando condições iguais de competitividade.

— Daí porque a consulta feita pelo Governo às duas companhias pouco antes do Natal, encontrou total guarida da parte de seus responsáveis, que vêem na fusão o corolário natural para os problemas de baixa rentabilidade do setor, ainda mais agravado pela crise do petróleo.

O que diz a Transbrasil

JB(28/12/74) — O Comte. Omar Fontana, Presidente da Transbrasil declarou que uma "holding" realizará a fusão integral das Empresas — Cruzeiro e Transbrasil e que a formação desse holding que administraria as duas empresas, teria além desse objetivo, outros como a adição de aviões moderníssimos na frota da Cruzeiro e da Transbrasil e a imediata desativação de aviões antigos e obsoletos com sua respectiva reexportação.

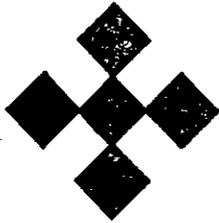
— O objetivo final da associação da Cruzeiro com a Transbrasil, praticamente consolidada pelo Governo federal, será buscar o equilíbrio competitivo enfrentando o excesso de oferta. E, além disso, sujeitando-se ao regime de competição controlada pelo Governo, preservar a iniciativa privada como fator preponderante no desenvolvimento do transporte aéreo regular.

Explicou o Comandante Omar Fontana que "a holding sugerida para o controle da Cruzeiro e Transbrasil teria a participação acionária majoritária das duas empresas e também do Governo federal através do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, garantindo-se, por sugestão nossa, a posição dos acionistas minoritários de ambas as empresas na composição dessa holding.

— A diretoria da holding será constituída por delegação dos acionistas majoritários da Transbrasil e da Cruzeiro, respeitada a identidade das duas empresas até que se realize por inteiro a associação de ambas numa só companhia com os objetivos já identificados como padronização de frota, manutenção, redistribuição de linhas para racionalização, visando minimização de custo e maximização de resultados para o usuário", concluiu o Comandante Omar Fontana.



CRUZEIRO


 TRANSBRAZIL S/A LINHAS AÉREAS
TRANS BRASIL

PRIVATIZAÇÃO

JB-30-1-75 — A VASP está ultimando os preparativos que deslocam inteiramente o controle de seu capital para o setor privado.

O Banco do Estado de São Paulo, principal acionista da companhia, deverá ou desligar-se de todo ou permanecer numa posição minoritária.

A orientação governamental dada ao caso é a mesma que a da fusão Transbrasil/Cruzeiro do Sul, onde não haverá participação de qualquer entidade do Governo.

Nota da Redação: A Privatização do Transporte Aéreo, Serviço de Utilidade Pública, não é a tese do S. N. A.

PRIVATIZAÇÃO DA VASP

Condensado de varios jornais — O ministro da Aeronáutica, Araripe Macedo, disse, que a privatização da Vasp — única empresa aérea estatal do Brasil — é um dos objetivos do Governo Federal no setor de aviação comercial. Acrescentou, sem entrar em detalhes que tudo dependerá da política do Governo do Estado de São Paulo nos próximos meses.

VASP

A VASP formalizou a opção de compra das 5 (cinco) primeiras unidades do EMB-120 Bandeirante Pressurizado a serem fabricadas pela indústria aeronáutica brasileira a partir de 1975-76, Embraer.

O EMB-120 Bandeirante Pressurizado, além da pressurização a bordo, oferecerá uma série de outras vantagens aos seus usuários, entre as quais maior velocidade de cruzeiro (500 km/hora) e maior número de lugares a bordo (24).

Modernas hélices pentapás, girando a 1.400 rpm, irão determinar uma sensível redução de ruído no interior do aparelho que irá também dispor do mais avançado instrumental eletrônico disponível para aviões dessa classe.

Nota da Redação: "BOLA BRANCA" para a Indústria Aeronáutica Brasileira — EMBRAER —

CRUZEIRO INTERNACIONAL

A Cruzeiro do Sul liberou para a imprensa os seguintes dados:

Cerca de 400 mil pessoas foram transportadas, pelas linhas internacionais da Cruzeiro do Sul, que cobrem seis países da América Latina. O maior contingente foi transportado entre o Brasil e a Argentina, num total de quase 130 mil pessoas, o que representou um acréscimo de 13,9% em relação aos resultados do ano anterior.

VASP — MUITA COMIDA

A VASP vem dando atenção particular ao seu serviço de bordo, realizando cursos especiais de treinamento para proporcionar aos passageiros tratamento ainda mais refinado. A VASP mantém, nesse campo, um dos mais sofisticados padrões em todo o Brasil.

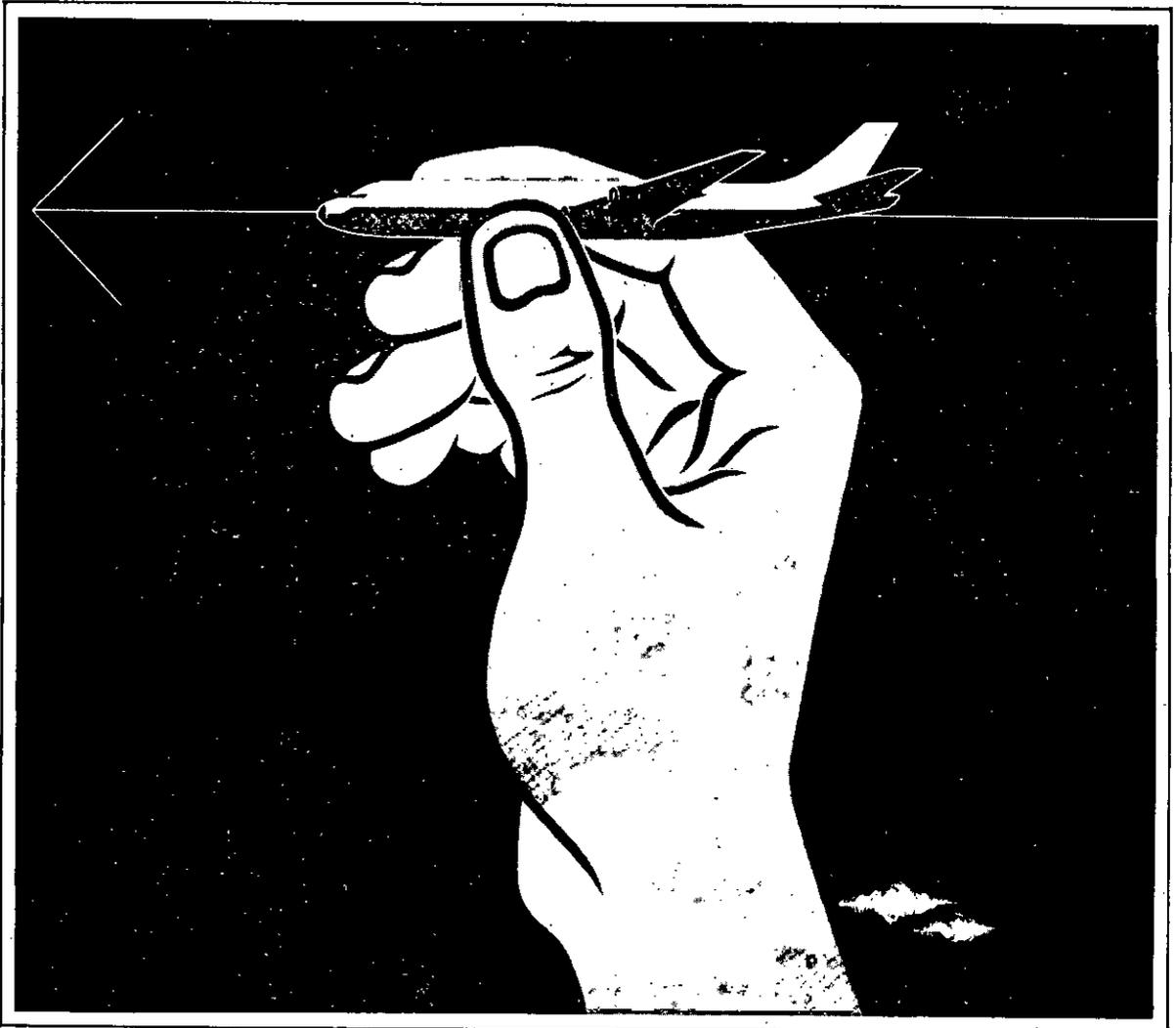
Para que se tenha idéia do consumo de alimentação nos aviões da empresa, basta assinalar os seguintes dados: só durante um mês foram servidos 9.381 breakfast, 8.432 refeições completas, 9.321 pratos

VARIG REGISTRA EXPANSÃO

O Globo (23/01/75) — Apesar da grave crise do petróleo que afetou intensamente as empresas de aviação do mundo inteiro, a Varig conseguiu manter, em 1974, uma razoável expansão do seu tráfego. As estatísticas preliminares daquele período mostram que o número de passageiros transportados cresceu de 2.306.324, em 1973, para 2.602.000, assinalando 12,8% a mais. No comparativo passageiros — quilômetro — geralmente usado em aviação — o aumento foi de 14,8% passando de 4.775.674.000, em 1973, para 5.483.000.000 em 1974. No transporte de carga, traduzido em toneladas-quilômetro utilizadas, foi atingida a cifra de 21% de crescimento sobre 1974.

VASP INSTANT - CAR

O Globo (23/1/75) — De agora em diante, os passageiros da Vasp poderão usar um serviço inédito no Brasil — o do sistema integrado avião-carro. Ou seja: o cidadão, ao comprar a sua passagem (ou mesmo durante o voo) para o Rio, São Paulo, Salvador ou Belo Horizonte, reserva um automóvel, que estará esperando no aeroporto de destino. Futuramente, o "Instant-Car" será estendido a outras cidades brasileiras. **Nota da Redação:** Insistimos que a situação da Aviação Comercial brasileira não comporta quaisquer sofisticções mais em seus serviços que venham onerar os seus custos já tão agravados.



frios, 10.322 canapés, 13.522 sanduiches decorados, 9.546 salgadinhos, 15.456 litros de café e 4.592 litros de leite. (Dados liberados pela Empresa a toda imprensa).

Nota da Redação: Restaurante no Ar ou Transporte de Massas?

TRANSBRAZIL COMEMORA VINTE ANOS COM FESTAS

A TRANSBRAZIL S/A LINHAS AÉREAS está comemorando o 20º aniversário de sua fundação e início de atividades e programou várias festividades para assinalar a data.

Nota da Redação: Tendo em vista a Fusão Cruzeiro — Transbrasil este deverá ser o último aniversário.

EMPRÉSTIMOS PARA AVIÕES DA VASP

WASHINGTON — O Brasil adquirirá nos Estados Unidos seis aviões e sobressalentes, por 50.948.000 dólares, mediante empréstimos de quase 46 milhões de dólares de fontes oficiais e privadas, anunciou-se aqui.

Um deles por 15.284.400 dólares, foi concedido pelo Banco de Exportação e Importação do Governo dos Estados Unidos, outro de 8.568.800 dólares procede de fontes privadas ainda não designadas.

As duas operações financiarão 90 por cento das aquisições brasileiras que consistem em três aviões de linha e três aviões de carga da Cia. Boeing. Os aviões serão entregues à Viação Aérea São Paulo S/A (VASP), entre maio e dezembro do ano em curso.

DAC ESTUDA DEFINIÇÃO DO MERCADO CONSUMIDOR DE TRANSPORTE AÉREO

Condensado de varios jornais — O Departamento de Aviação Civil iniciou estudos para definir o mercado consumidor do transporte aéreo brasileiro, o qual, segundo suas conclusões, é influenciado decisivamente pelo preço da passagem do avião, a situação econômica do País e a qualidade do serviço oferecido.

Com o objetivo de melhorar os serviços e manter o índice de segurança dos táxis-aéreos, o DAC também está estudando a composição da tripulação necessária para o seu funcionamento. Essas pesquisas darão subsídios para o plano de transporte aéreo a ser cumprido nos próximos cinco anos.

O DAC pretende estimular o desenvolvimento da mentalidade aeroespacial a fim de motivar a juventude para participar nos projetos aeronáuticos, facilitando também o acesso das classes pobres. A formação de mão-de-obra especializada é outra meta do Departamento, com o objetivo de evitar carência ou excesso de recursos humanos, impedindo o desequilíbrio do mercado de trabalho.

Para isso, o DAC dará flexibilidade aos métodos de ensino, facilitando a diversificação de conhecimentos, além de procurar fixar a mão-de-obra especializada na Força Aérea Brasileira, por meio de medidas que impeçam o exódo para outros campos de trabalho, como ocorreu nos últimos anos, com grande prejuízo para a aviação civil.

vil, considerando o resultado favorável da experiência realizada pelas empresas executantes dos serviços da "Ponte-Aérea Rio-São Paulo" e a conclusão dos estu-

PONTE AÉREA RIO-SÃO PAULO TERÁ APENAS QUADRIMOTORES

Liberada à imprensa — O diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, confirmou que dentro em breve a Ponte-Aérea Rio-São Paulo só operará com aviões quadrimotores (Electra e Viscount). Os Avro, Hirondelle e Samurai, de dois motores, serão deslocados para outras linhas.

Essa inovação na Ponte Aérea será possível com a entrada em operação de dez Boeing-737 Super-Advanced comprados pela Varig nos Estados Unidos. Os boeing substituirão os Electra e Viscount que fazem rotas mais longas, e estes, por sua vez, serão deslocados todos para a Ponte.

O diretor do DAC afastou a possibilidade de jatos puros operarem na Ponte-Aérea Rio-São Paulo, porque o Aeroporto Santos Dumont não é adaptado para isso; suas pistas, inclusive, não comportam aviões do tipo Boeing-737.

Para que a Ponte Aérea Rio-São Paulo utilize jatos, seria necessário deslocar o tráfego Santos-Dumont-Congonhas para o Galeão, mas o Brigadeiro Deoclécio observa que a maioria dos passageiros dessa rota prefere o Santos Dumont, porque ele está no centro da cidade.



DAC APROVA SERVIÇO DE BORDO DA PONTE AÉREA

Brasília — Sanduíches, café, refrigerantes, água, jornais e revistas — este foi o serviço de bordo aprovado oficialmente pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), do Ministério da Aeronáutica, para a ponte aérea Rio-São Paulo.

Segundo a portaria nº 329 do diretor-geral do DAC, publicada no Diário Oficial que circulou em 16-1-75, a resolução se baseia no "resultado favorável da experiência realizada pelas empresas executantes dos serviços" e na "conclusão dos estudos realizados pelo Subdepartamento" (do DAC).

Eis a íntegra da Portaria do DAC:

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
Departamento de Aviação Civil
Portaria de 6 de Dezembro
de 1974

O Diretor-Geral do Departamento de Aviação Ci-

dos realizados pelo Subdepartamento de Planejamento, resolve:

Nº 329 — Art. 1º — Nos serviços de bordo dos vôos da "Ponte-Aérea Rio-São Paulo" deverão ser oferecidos sanduíches, café, refrigerantes, água, jornais e revistas.

Art. 2º — Permanecem em vigor as demais disposições da Portaria nº 078, de 17 de julho de 1969.

MOVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL DIMINUIU 5%

O Globo (29/12/74) — O diretor-geral do Departamento de Aviação Civil, Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, informou ao Globo que a demanda da aviação civil em 1974 caiu cinco por cento em relação a 1973, quando o crescimento registrado foi de 25 por cento.

DAC QUER SUPERAR ATRASO DE 20 ANOS

O Globo (5/01/75) — "O Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica está desenvolvendo estudos para a modernização da rede aeroportuária brasileira cujo atraso, em relação ao atual estágio da tecnologia aeronáutica, é de vinte anos", disse o seu diretor, Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira.

ANÁLISE DOS AEROPORTOS

Introdução

Apreciados do ponto de vista dos Profissionais de vôo, os principais Aeroportos do Brasil são aqui focalizados de maneira ligeira, apontando as mais gritantes deficiências e algumas das correções que se fazem necessárias. Nosso intuito é colaborar emprestando o nosso conhecimento de experimentados e atuantes profissionais do vôo na aviação de primeiro nível e cumprindo, destarte, nossa obrigação de resguardar a segurança do vôo no presente, com vistas a um Futuro melhor para Nossa Aviação Civil.

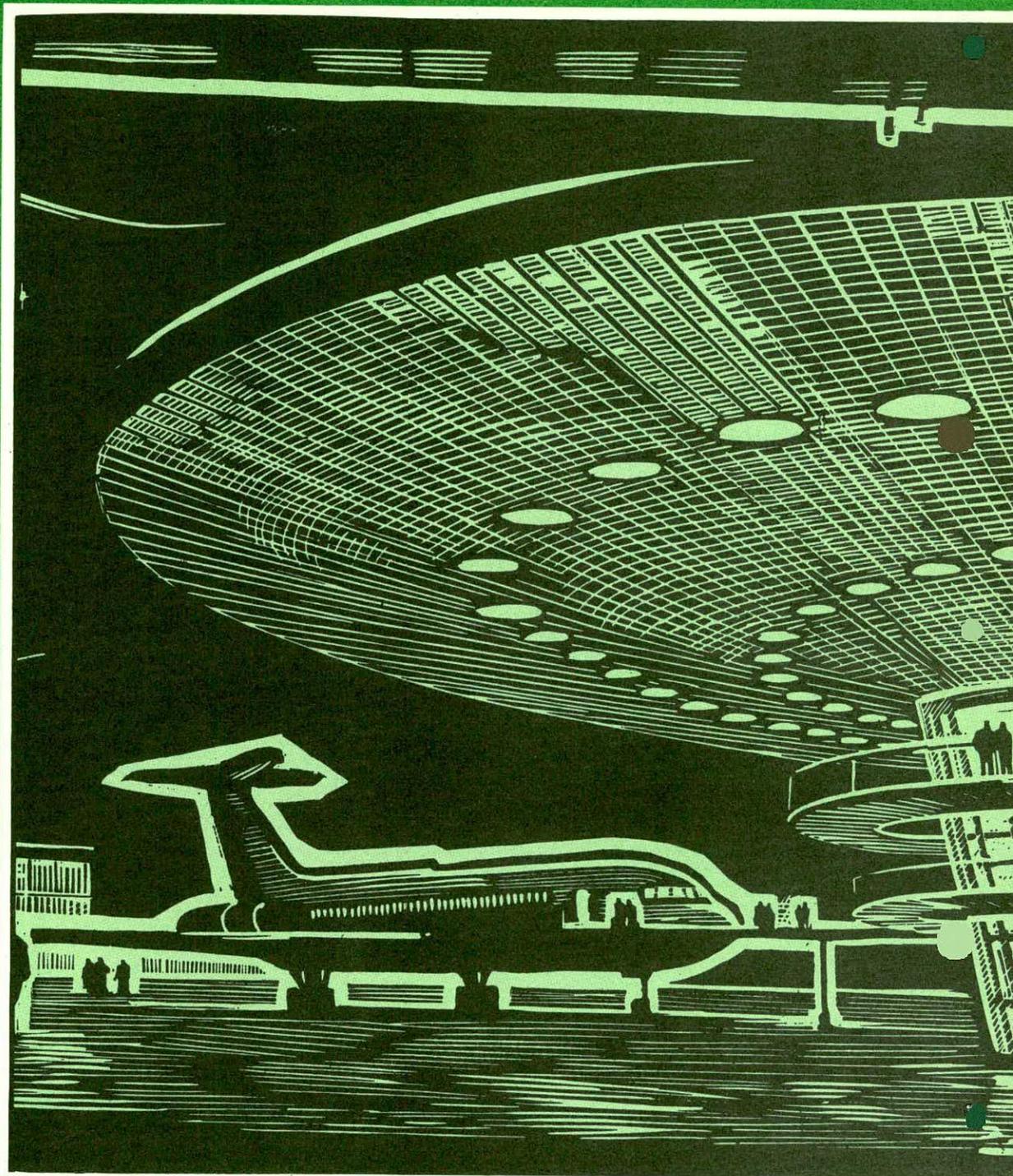
AEROPORTO INTERNACIONAL SALGADO FILHO

Único aeroporto da capital gaúcha. Fica localizado nos limites da área urbana de Porto Alegre e atende a ponderável e variadíssimo Tráfego Aéreo que compreende desde os grandes jatos comerciais até o mais singelo monomotor.

Esse volumoso Tráfego de aeronaves que liga a capital dos pampas aos países vizinhos, a todo o Brasil e aos numerosos aeródromos e campos de pouso do interior do Estado, opera na única pista existente (10-28) cuja pavimentação está tão ruim que até já foi oficialmente condenado, mas, que continua em utilização normal. Esta é realmente a maior deficiência do Aeroporto não só de Porto Alegre mas da grande maioria dos aeroportos brasileiros: não dispor de outra pista de idênticas condições operacionais — preferencialmente paralelas e suficientemente distanciadas — que permitam a utilização simultânea. As pistas duplas, além de facilitar o Tráfego aéreo, propiciam substancial economia de combustível e evitam outro grave inconveniente. Nos aeroportos de pista única, quando se faz mister interditar a pista (emergência de aeronave, pouso forçado, acidente na pista ou próximo a uma cabeceira, balizamento noturno inoperante, reparos na pista, etc. etc.) fica interdito todo o Aeroporto.

Nos últimos anos foi instalado um ultrapassado Sistema de Radar para controle do Tráfego Aéreo de chegada. (Um dos pouquíssimos existentes no Brasil).

Apesar de obsoleto — tem alcance de apenas cem quilômetros — não dispõe de controle imediato de identificação de aeronaves (ATC TRANSPONDER), nem tão pouco de controle de altitude das aeronaves sinalizadas na pantalha do Radar, não dispõe de sequer um só quadro eletrônico para o registro das aeronaves que voam na área terminal (as anotações são feitas a lapis em pedaços de papel). O maior defeito do Sistema Radar do Aeroporto é seu horário de funcionamento: opera esporadicamente em horário estritamente comercial. Quando em noites de mau tempo poderia prestar valioso auxílio, não o faz pois seu horário de operação encerra-se à 18,00 horas. O aeródromo Salgado Filho tem horário contínuo de funcionamento.



A pista de rolagem para acesso à cabeceira 28 há mais de um ano está sem balizamento noturno, ficando inoperante a noite.

O patio de estacionamento e manobras é exíguo, não tem qualquer sinalização e nenhuma iluminação noturna.

As aproximações para pouso na pista 10 são boas, o mesmo não ocorrendo para a 28 cujas instalações estão incompletas.

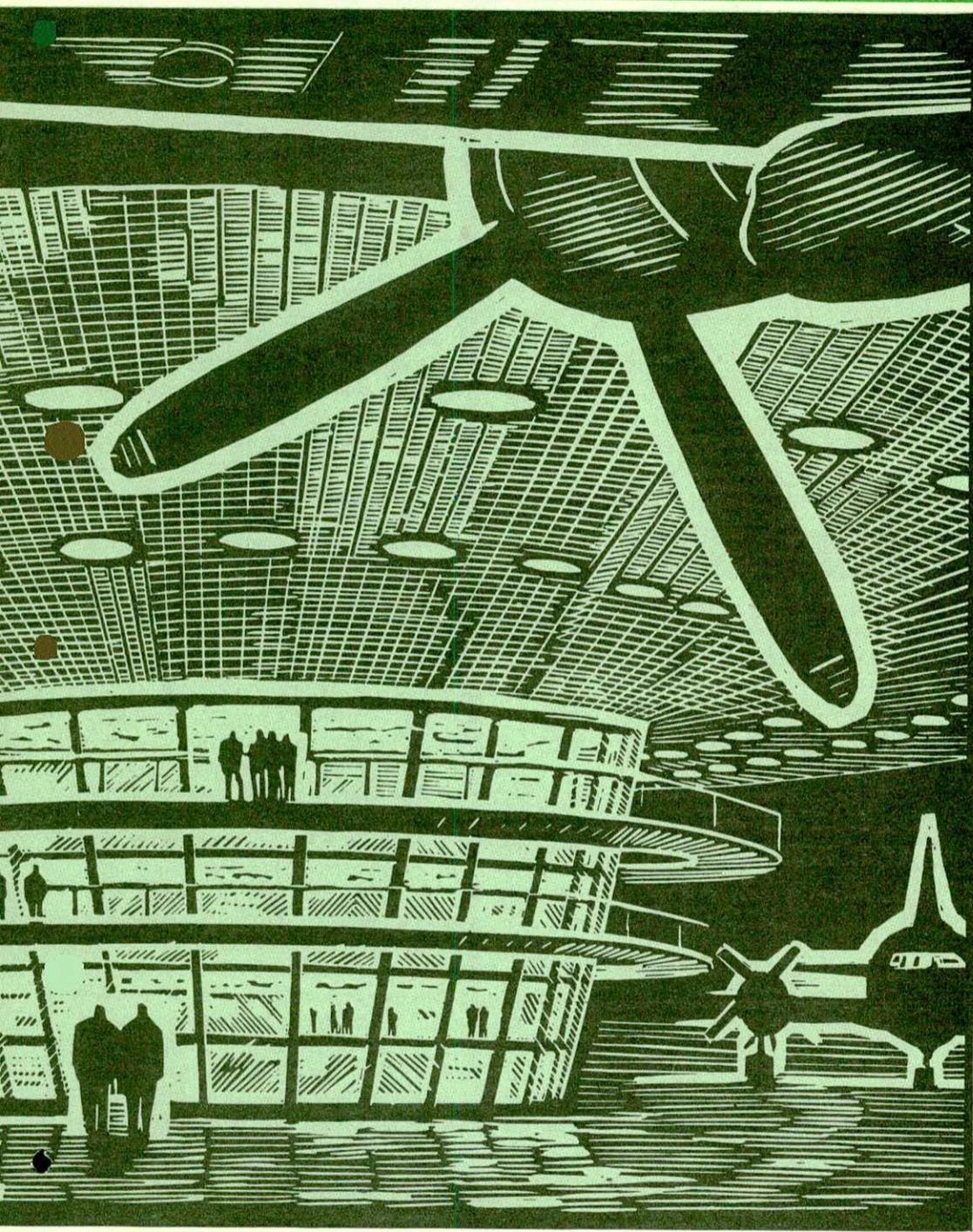
O único VOR está mal situado e faltam balizadores nos fixos de entrada e saída da Terminal.

O Aeroporto de Porto Alegre não conta com nenhum aeródromo de alternativa dentro do Estado ou mesmo nos Estados vizinhos para os jatos comerciais.

Recomendações urgentes para POA

- restauração imediata da pista de pouso e decolagem, tornando-a conveniente para tais operações.
- instalação imediata de balizamento noturno na pista de rolagem.
- ampliação, sinalização e iluminação do pátio de estacionamento.
- construção imediata de pista paralela (os setores de aproximação e decolagem são favoráveis) res-

OS BRASILEIROS (IV)



deitado o gabarito de distanciamento (o que não ocorre em Congonhas e Santos Dumont) devidamente equipada para operação simultânea, inclusive IFR.

PRAZO:

transferência da velha Base Aérea de Gravataí (cujo tráfego se conflita com o de POA) para área estrategicamente melhor situada de acordo com a conceituação moderna.

pavimentação e modernização do aeródromo de GRANOAS para o recebimento do tráfego de aeronaves de pequeno porte, exceto as das empresas de taxi-aéreo (esportivos, executivos, treinamentos, etc).

c) Instalação de balizadores nos fixos limites da área terminal.

A MÉDIO PRAZO:

1) Construção de novo e moderno aeroporto, preferencialmente na outra margem do Guaíba, com diversas pistas adequadamente pavimentadas e devidamente equipadas para todas as operações, inclusive moderno sistema de Radar.

2) Equipar adequadamente o aeródromo de Pelotas para ser utilizado como alternativa para qualquer tipo de aeronave.

Apesar da importância de numerosas cidades interiores do Rio Grande do Sul os aeródromos que as servem estão abaixo de qualquer crítica, não merecendo sequer o nome de aeroportos.

AEROPORTO DE PORTO ALEGRE MOVIMENTO EM 1973 – FONTE: DAC

EMPRESAS REGULARES

Vôos Domésticos – 9.259 pousos
Vôos Internacionais – 2.475 pousos
Demais Vôos – 25.281 pousos
Total – 37.015 pousos

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS

Vôos Domésticos – 406.433
Vôos Internacionais – 36.015
Demais Vôos – 69.793
Total – 512.241

MOVIMENTO DE CARGA

Vôos Domésticos – 7.880.985 kg.
Vôos Internacionais – 7.630.433 kg.
Demais Vôos – 1.125.463 kg.
Total – 9.006.448 kg.

CORREIO TRANSPORTADO

Total – 436.336 kg.

Finalizando

Estas são as Críticas construtivas sobre as necessidades básicas, indispensáveis ao Aeroporto de Porto Alegre, com a finalidade de dotá-lo de uma infra-estrutura que atenda aos requisitos mínimos para o desenvolvimento de Serviços Aéreos Regulares eficientes, dentro dos modernos padrões da segurança de vôo do transporte aéreo.

É o Mínimo, como dissemos, é a base, o alicerce para estratificar um real, moderno e Técnico Serviço Aero-Portuário condizente com a avançada Tecnologia da Aviação Atual, bem como, com as necessidades de integração, comunicação e Transporte da importante Região focalizada.

É um estudo, uma análise, uma contribuição dos Aeronautas Brasileiros através do seu Sindicato.

É a Conscientização de uma categoria Profissional dos Problemas Laborais, Técnicos e Estruturais.

É um esforço de um Órgão de Classe para sanar deficiências algumas bem graves num setor de transcendental importância como o do Transporte de Massas para acelerar o Processo Desenvolvimento Material, Técnico e Humano Brasileiro.

A necessidade de ser rígido

(Tradução do Times)

Traduzido do Times (23/12/74) — Pelas estatísticas, um passageiro de voo regular comercial nos EUA tem 99.99992% de chance de chegar seguro a seu destino. Realmente, pelos cálculos da Lloyds de Londres, uma pessoa tem a possibilidade de riscos 24% a mais viajando em automóvel do que em avião. Assim mesmo, até o presente momento 24/12/74, quatrocentos e sessenta e uma pessoas morreram em acidentes com aeronaves americanas este ano. É o pior índice de fatalidades desde 1960. Na maioria das vezes, a causa tem sido uma simples falha mecânica ou, o que é mais assustador, um erro elementar cometido por um tripulante. Em consequência, as dúvidas se levantam com frequência em relação ao desempenho do departamento do governo, cuja responsabilidade fundamental é a segurança do passageiro aéreo: a FAA.

O homem em questão na FAA é o administrador, o coronel reformado da força aérea e que iniciou no governo Nixon com adido (1969). Em 1973, Butterfield foi quem deu uma nova dimensão ao caso Watergate ao revelar a membros do comitê do senador Sam Erwin e ao mundo, a existência das fitas presidenciais. Na ocasião, Butterfield era chefe da FAA há quatro meses, posto obtido como recompensa pelo seu eficiente serviço na Casa Branca. (Ele não foi envolvido pelo caso Watergate), e já estava lutando contra problemas estruturais, os quais são parcialmente responsáveis pela ineficiência da agência em exercer controle mais severo no que diz respeito à segurança de voo.

Quando foi criada em 1958, a FAA era um departamento autônomo, com poder de ação independente. Porém, em 1967, a FAA foi incorporada ao recentemente criado Departamento de Transportes, o qual está mais afeito aos problemas concernentes a trens e automóveis do que a aviões. Butterfield tem encontrado dificuldades em obter aprovação para um plano de reorganização para a sua operação respeitável — envolve 55.000 pessoas e um orçamento de US\$ 1.5 bilhão — e tem enfrentado problemas até em preencher os pontos-chaves da organização. "Eu estou frustrado por não poder colocar as pessoas que eu quero no lugar em que eu as quero", disse Butterfield ao correspondente do Time, Jerry Hannifin. "Nós somos muito institucionalizados e necessitamos de pessoas com a mentalidade mais avançada.

Há muito a ser feito, mas não se tem liberdade de ação. Pensei que como diretor da agência eu teria poder. Não tive e isto me surpreendeu".

A acusação mais séria contra Butterfield é que a FAA tem sido morosa em atender às recomendações da Divisão de Segurança do Departamento Nacional de Transportes (National Transportation Safety Board). Esta é uma divisão independente que tem na hierarquia federal a responsabilidade de promover a segurança em todos os tipos de transportes. A NTSB tomou para si, também, a tarefa de investigação de acidentes aeronáuticos, que era da alçada da Civil Aeronautics Board.

VOZ GRAVADA

Por lei, a NTSB não pode ordenar a FAA a tomar qualquer atitude, mas pode tornar difícil as coisas. Em 8 de outubro, o diretor da NTSB, Sr. John H. Reed, enviou para a FAA uma carta oficial a Butterfield se queixando da conduta "não profissional" demonstrada por alguns tripulantes americanos. Para ilustrar tal conceito, Reed citou um número assombroso de incidentes, resultantes de vôos negligentes

ocorridos em anos recentes. Um DC-9 tocando na água antes de pousar em Martha Vineyard; aeronaves batendo em árvores, casas e em um quebra-mar durante as aproximações; um DC-9 batendo com tanta força na pista que se partiu em dois, em Port Lauderdale, Fla.

"Eu diria que 99% dos pilotos são absolutamente disciplinados e conscienciosos", afirma um investigador sobre segurança. "Mas, o 1% restante está matando gente e a si próprios". Profundamente ciosos de sua imagem, os pilotos frequentemente reagem violentamente a qualquer sugestão do erro do piloto e são particularmente sensíveis à liberação ao público das gravações que revelam erros de cabine. Suas reclamações são ouvidas. A Associação dos Pilotos de Linhas Aéreas (ALPA) é uma das mais ricas e fortes associações de classe na América.

Muito antes da carta de Reed, Butterfield já estava prometendo tornar mais rígidos os regulamentos da FAA com relação a tripulantes. ("Nós suspenderemos algumas licenças", afirmava ele no verão passado) e apertaremos mais o treinamento dos pilotos.

PILOTOS CHECADORES

Em abril, após uma série de quatro acidentes envolvendo aeronaves da Panam no exterior, a FAA iniciou uma investigação intensiva sobre a eficiência e o treinamento dos pilotos daquela companhia. Com a cooperação total da companhia, pilotos da FAA estão viajando na cabine em vôos regulares. Em complemento, os checkadores da FAA estão ocupados, em tempo integral, monitorando o desempenho dos pilotos de outras companhias. A FAA está também entabulando conversações com as empresas e a ALPA a fim de descobrir meios de melhorar o treinamento dos pilotos.

Butterfield está devendo, ainda, uma ação à recomendação da NTSB com relação ao acidente do B-707 da Panam durante uma aproximação instrumental em Pago-Pago no dia 31 de novembro de 1974. No acidente morreram 97 pessoas. A NTSB descobriu que o piloto tinha voltado ao serviço a apenas quinze dias, após quatro meses e meio de afastamento. Apesar dele ter passado pelos testes de readaptação requeridos, na ocasião do acidente em que a aeronave caiu ao mar, próximo a ilha, ele não fazia uma aproximação por instrumentos a vários meses. A NTSB incitou a FAA a efetuar testes mais rigorosos aos pilotos voltando de longo afastamento. Pela atual regulamentação, a qual está sendo revista por Butterfield, o piloto necessita efetuar apenas três decolagens e poucos para se requalificar a determinado tipo de avião.

As companhias aéreas e os fabricantes de aviões estão bastante interessados na segurança, não só por motivos humanitários, mas também por motivos comerciais. Entretanto, por vezes eles se mostram relutantes em efetuar modificações caras em procedimentos ou equipamentos até que a utilidade destes fique demonstrada e sua performance totalmente testada. Isto deixa, às vezes, uma área de controvérsias onde especialistas honestos e bem intencionados diferem de opiniões e a FAA é acusada muitas vezes de tomar partido em favor das companhias e fabricantes em detrimento da segurança. Butterfield afirma com franqueza: "Não acredito que nós tenhamos agido assim de propósito. Mas, nós temos favorecido os governantes. Nós cedemos demais. Nós temos que ser razoáveis mas não ao ponto de deixarmos de corresponder às nossas obrigações para com o público."

Em retribuição, responde um porta-voz da indús-

tria, aeronáutica: "Nós não temos a FAA na palma das mãos. Pelo contrário, até que a FAA não nos dá a atenção que desejamos. Não importa o que as pessoas possam pensar do relacionamento FAA/INDÚSTRIAS. Elas tem que compreender que seria insano comprometer a segurança pelo dinheiro".

Um exemplo da falta de ação imediata da FAA, foi a sua falha em não insistir que a McDonnell Douglas modificasse de imediato o travamento da porta de um dos compartimentos de carga do DC-10, após uma ter aberto em vôo. Ao invés disso, a FAA chegou a um acordo de cavalheiros com a companhia, permitindo que a mesma fizesse a modificação por conta própria, sem a supervisão da FAA. De algum modo, um DC-10 saiu da linha de montagem sem a devida modificação e foi comprado pela Turkish Air Lines. Em 3 de outubro de 1974, o aparelho não modificado aproximava-se de Paris quando a citada porta abriu, causando uma severa descompressão e a perda de controle da aeronave. O desastre matou 346 pessoas, o maior número de vítimas já registrado em acidente com um único aparelho na história da aviação. Só então, a FAA enviou uma ordem para que os tripulantes de todos os DC-10 examinassem a porta do porão antes da partida.

ARREMETIDA

O desastre com um B-727 da TWA em Washington D.C. ocorrido em 01 de dezembro de 1974, com a morte de 92 pessoas, deixou a FAA em má situação novamente. O avião poderia ter sido salvo se tivesse a bordo um sistema de advertência de proximidade do solo. Este é um sistema que a NTSB e um comitê do senado para assuntos comerciais interestaduais e internacionais tem incitado a FAA a tornar obrigatório em todas as aeronaves comerciais americanas. Mas, a FAA tem estado ao lado da indústria aeronáutica, a qual tem resistido à inovação há anos, sob a alegação de que a mesma é onerosa e desnecessária.

Na semana passada, Butterfield anunciou a existência de planos para que todas as aeronaves tenham em uso, a partir de 01 de dezembro de 1975, um sistema de aviso de proximidade de solo, o qual já foi comprado pela PANAM. Este dispositivo, fabricado pela Sunstrand Corp. e cujo valor é de US\$ 10.000, avverte o piloto quando ele se aproxima perigosamente do solo, piscando uma luz vermelha, soando uma buzina e tocando uma gravação que diz: arremeta, arremeta.

Em complemento, Butterfield tomou medidas para que em 1975 as companhias adotem um dispositivo em que soe um aviso quando os "leading edges e flaps" do B-747 não se distenderem totalmente. Aparentemente, esta foi a causa do acidente do Lufthansa em Nairobi, Kenia, em 21 de novembro e que matou 59 pessoas. Novamente, Butterfield está sendo criticado por não ter tomado a iniciativa antes. Houve tantos casos destes flaps não se distenderem nos 747, que a British Airways instalou o tal dispositivo de aviso 1972, apesar de que esta falha não tinha causado nenhum acidente.

Sendo um homem consciencioso e enérgico, Butterfield é respeitado pelos seus pares no NTSB e pelos pilotos, pelas suas tentativas de trazer nova alma à preguiçosa e monótona burocracia que ele herdou. Ele afirma: "se nós conseguirmos endurecer e não favorecermos a nenhuma corrente da comunidade aviatória, então nós ganharemos o devido respeito". Neste ponto, Butterfield tem, claramente, o firme apoio de quase meio milhão de americanos — o número dos que diariamente apertam os cintos de segurança em aeronaves americanas.

Eleições na federação

Foram realizadas eleições na FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES AÉREOS, para renovação de membros da Diretoria, Conselho Fiscal e Delegados Representantes junto à Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos e respectivos suplentes para o triênio 1975-1977.

Foi eleito como Presidente da Federação o Comandante MANOEL PEDRO ROSA, Companheiro dos mais conceituados no seio da classe e qualificado para o exercício da missão de que foi investido, por um passado de lutas e definições em prol das legítimas causas dos Trabalhadores do Ar.

Ao ser empossado como Presidente do órgão de cúpula dos Aeronautas e Aeroviários, o Companheiro MANOEL PEDRO ROSA pronunciou as seguintes palavras:

Exmas. Autoridades
Companheiros Aeronautas e
Aeroviários:

Empossados na Diretoria da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, onde, após muitas dificuldades, conseguimos, num esforço conjunto, não digo o máximo, mas pelo menos o possível, no sentido da união das duas categorias, para a formação da chapa vitoriosa, que englobou, acreditamos, o que há de melhor em nossas lideranças sindicais.

É uma hora difícil para todos nós, se bem que todas as horas são difíceis para os trabalhadores.

O que nos espera, de imediato, são os problemas por nós já de longa data conhecidos, a crise cada vez maior da aviação comercial brasileira.

Dizíamos, há alguns anos, que a tendência da aviação comercial brasileira e também mundial, era no sentido da eliminação gradual do número de empresas, até chegarmos a uma única.

Hoje, de cerca de quarenta e tantas empresas fundadas após a segunda guerra, estamos reduzidos a praticamente três, apenas. Aqui cabe uma pergunta. E a situação delas é boa?

E os números responderão: As dívidas das empresas aéreas somam mais de meio bilhão de dólares, somente no exterior.

Eis a situação.

Acontece que vivemos esta crise há muitos anos e, nas falências e fusões sempre o maior ônus recai sobre nós, trabalhadores, em forma de desemprego e prejuízo nos direitos adquiridos que nem sempre são saldados pelas massas falidas.

Hoje nos defrontamos com mais um caso de fusão de duas empresas, o que provocará demissões de muitos companheiros.

Dentro de pouco tempo teremos o problema de excesso de pilotos, agravado pelas normas adotadas pelo DAC, permitindo a utilização do piloto senior em aeronaves a jato, o que duplicará o número de pilotos em atividade.

Estes são apenas alguns dos problemas imediatos que teremos que enfrentar.

E neste sentido já podemos informar que dentro de quinze dias aproximadamente teremos uma audiência com o Sr. Ministro do Trabalho onde exporemos nossos pontos-de-vista a fim de evitar uma grave crise social. E para isto serão convocados todos os presidentes de nossos sindicatos.

Temos ainda as regulamentações profissionais ina-

dequadas e mesmo assim não cumpridas e nem fiscalizadas pelas autoridades competentes.

Também as aposentadorias deverão ter caráter mais humano e não, como agora, ser instrumento de preocupação, pois em determinados casos corresponde quase ao desemprego.

Temos ainda a privatização de uma empresa, já anunciada.

Enfim, meus Companheiros, os problemas são muitos.

Proponho neste momento que, irmanados em um só espírito, nossa Federação e todos os Sindicatos, venhamos a analisar, discutir e procurar as soluções para tão numerosos problemas, no interesse maior de nossos companheiros que aqui representamos e que nos confiaram este mandato.



Aeroviários querem "A Bússola"

Noventa Companheiros Aeroviários da Cruzeiro do Sul — prestando serviços no Caju — pediram assinatura do órgão de imprensa dos Aeronautas "A BÚSSOLA", no que foram pronta e prazerosamente atendidos pela Redação. Seus nomes já constam do nosso fichário e, doravante, receberão a nossa publicação regularmente, em seus locais de trabalho, sem qualquer ônus.

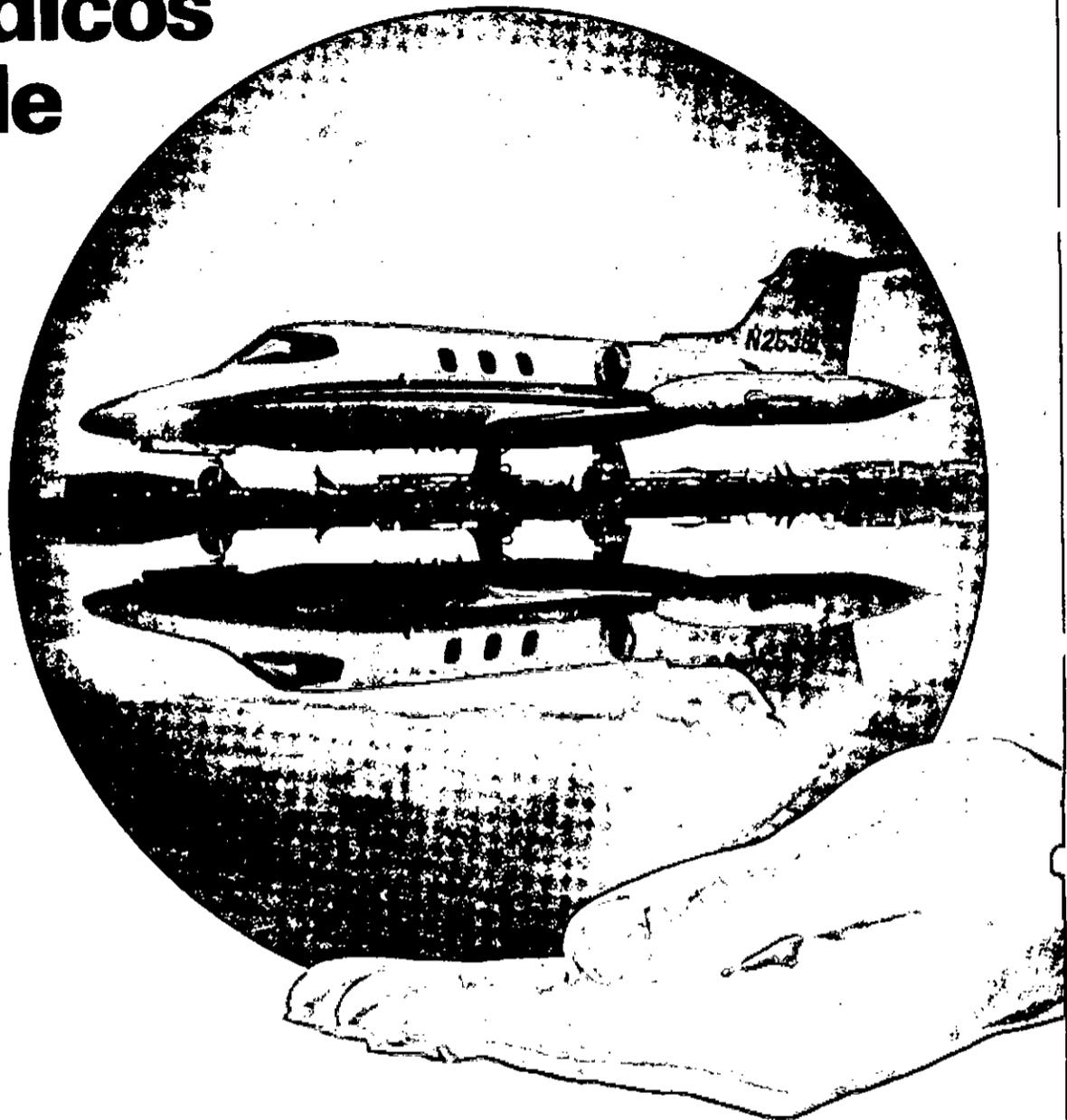
Aproveitamos a oportunidade para avisar a todos os Companheiros Aeroviários, dada a grande interpenetração de suas funções com a dos Aeronautas — todos trabalham para a Aviação Civil — que estaremos sempre ao dispor de todos os Aeroviários que se interessarem por "A BÚSSOLA".

Receberemos pois, aqui na Redação, com a maior satisfação, todos os contactos que desejarem fazer.

É PIOR DESTRUIR OU DEIXAR DESTRUIR? CABE BEM, ONTEM E HOJE, A RESPOSTA DE MEDEIA A JASÃO:
JASÃO: NÃO FOI A MINHA MÃO QUE OS MATOU. MEDEIA: A MÃO ERA MINHA O GESTO ERA TEU.

Aspectos jurídicos da condição de aeronauta e aeroviário

Comte. Pedro Luiz Leão Velloso Ebert
Ministro do Tribunal Superior do Trabalho.
Delegado Brasileiro à Primeira Reunião
Preparatória da Aviação Civil na OIT.
Vice-Presidente da Confederação Nacional de
Trabalhadores em Transportes Marítimos Fluviais
e Aéreos.



1 — Já havia, de muito, idealizado a elaboração de um trabalho desta natureza, que abrangesse, em análise global e em todas as suas particularidades, os diversos aspectos jurídicos que envolvem a condição de aeronauta e aeroviário, seja no que se refere a situação desses trabalhadores frente às normas do Código Brasileiro do Ar e que regem, de maneira imperativa, certos semblantes da conduta nas atividades funcionais, como no que tange ao cumprimento puro e simples das obrigações do contrato de Trabalho. Abrangente o direito positivo brasileiro no que diz respeito à regulamentação da atividade aérea, eis que o Código Brasileiro do Ar, instrumento legal específico, traz, previstas em seu bojo, as responsabilidades de natureza penal e civil, com expressa referência subsidiária aos Códigos Penal Brasileiro e Civil, bem como às Convenções Internacionais, há, contudo, que se atentar para os múltiplos problemas situacionais do aeronauta, ou aeroviário, nos casos em que possa incidir responsabilidade, tornando-se imprescindível a incursão, quando tal se verificar, nos ramos do ordenamento jurídico positivo abrangentes em busca do irrecusável socorro subsidiário.

2 — O direito é instrumento de controle social que rege os relacionamentos inter-humanos e inter-grupos na sociedade, bem como a conduta de seus membros. Destarte, ao se avaliar o comportamento, e seus reflexos, dentro de normas pré-estabelecidas, dos componentes de dado grupo social, não se poderá ater, exclusivamente, ao complexo normativo previsto para a atividade específica desse grupo, porque a conduta verificada em seu meio poderá, muitas vezes, atingir o interesse global da sociedade em que se circunscreve. Forçoso, pois, o reconhecimento das implicações de ordem jurídica geral existentes no exercício da atividade aeronáutica civil.

3 — Iniciaremos a análise proposta pela situação do aeronauta, procurando, primeiramente, sua configuração legal dentro dos conceitos que o definem no complexo jurídico específico. E o primeiro aparece no artigo 29 do Código Brasileiro do Ar, em seu Título III — Dos Tripulantes, lendo-se, ali, o preceito:

Art. 29 — Consideram-se tripulantes, para os efeitos deste Código, as pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronave.

O eminente jurista Eurico Paulo Valle em sua obra "Comentários ao Novo Código Brasileiro do Ar" diz que "o atual Código, no setor dos tripulantes, adotou uma sistemática muito mais técnica que o de 1938, que aludia a aeronautas no Capítulo VII do Título I, e a pessoal navegante no Capítulo XI do Título II.

Juntou num só Título os tripulantes, e em três Capítulos a composição das tripulações, as licenças e certificados, e o comandante de aeronave".

Esse aprimoramento técnico-legislativo, em que pese a conceituação tradicional para a hierarquia dos modelos jurídicos positivos, deve-se, sem dúvida, ao melhor ajustamento à situação real da aviação civil brasileira, no que se refere à conceitos técnicos e sociais na área operacional do setor, da Regulamentação Profissional do Aeronauta, que precedeu de vários anos o Código Brasileiro do Ar de 1938, e antecedeu o novo diploma legal regulador da atividade aérea no Brasil.

O Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966, que dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta, é diploma legal complementar que veio disciplinar a atividade da categoria profissional da Aviação Civil Brasileira; daí, naturalmente, a simples referência no atual Código Brasileiro do Ar a tripulantes, "pessoas devidamente habilitadas que exercem função a bordo de aeronave", modificando-se a redação anterior em que se consignava "pessoas devidamente habilitadas que exercem função remunerada ou não, a bordo de aeronave não militar". Assim, passou o Código, de maneira geral, a regular a atividade operacional, abrangendo a remunerada ou não, enquanto o diploma complementar — Regulamentação Profissional do Aeronauta — trata, exclusivamente, das normas

reguladoras da categoria profissional diferenciada e serviço na aviação civil brasileira. Por isto que nos interessaremos mais pelos conceitos aí emitidos, já que estudaremos as implicações jurídicas no exercício das atividades dos aeronautas — os profissionais de voo.

4 — O artigo 1º, do Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966 — Regulamentação Profissional do Aeronauta — prescreve que o "exercício da profissão do aeronauta é definido e sistematizado" pelos preceitos do referido diploma legal. E, em seu art. 2º, define:

"Aeronauta é o profissional que, habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função remunerada a bordo de aeronave civil nacional".

Pela norma inserta no preceito legal, no que se refere à habilitação técnica, infere-se que a licença fornecida ao tripulante, na situação de aeronauta, deve ser de qualificação profissional, já que a definição da lei se reporta ao exercício de função remunerada em aeronave civil nacional. O confronto da lei especial complementar com o Código Brasileiro do Ar deixa claro o entendimento de que aeronauta é espécie de gênero tripulante na atual sistemática jurídica -conceitual, em face da definição genérica do Código que se refere ao "exercício da função a bordo de aeronave" sem a anterior distinção "remunerada ou não". De fato, veio o Decreto-Lei 18/66 a regulamentar o exercício das atividades da categoria profissional diferenciada a que se refere, no mapa de enquadra-

mento sindical — art. 577 da CLT, o segundo grupo da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos Fluviais e Aéreos, e somente ao tripulante profissional se dirige, de maneira imperativa, a sistemática normativa no mesmo inserida.

5 — Reza o artigo 3º do Decreto-Lei 18/66 que "somente brasileiros, portadores de licença e respectivos certificados, poderão exercer a profissão de aeronauta, ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar.

Comentando o artigo 30 do Código do Ar assevera Eurico Paulo Valle: — "O Código de 1938, na redação primitiva do artigo 147, só permitia a brasileiros natos o exercício de função a bordo de aeronave nacional. Esse critério foi modificado pelo Decreto-Lei nº 9867, de 13 de setembro de 1946, que passou a admitir brasileiros naturalizados. O atual Código falando "brasileiros", permite serem tripulantes os natos e naturalizados".

A Regulamentação, especificando a condição do exercício profissional, aplica a norma generalizada no Código deferindo-o aos "brasileiros" — natos ou naturalizados — portadores de licença e respectivo certificado. Porém, estendeu o diploma complementar o direito a estrangeiros para certa categoria de atividade a bordo de aeronaves, em determinada situação e condição. É o que vem expressamente estipulado no parágrafo único do artigo 3º "verbis":

"Nas linhas internacionais poderão ser admitidos comissários estrangeiros, cujo número não poderá exceder a um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave".

Vê-se, pois, que a lei, em face da situação de linha internacional, permite a inclusão de comissários estrangeiros, sob a condição de que não exceda, o número, a um terço dos comissários que compoem a tripulação de serviço, isto é, não técnica.

Por sua vez, a ressalva que se contem na conclusão do "caput" do artigo 3º do Decreto-Lei 18/66 refere-se ao parágrafo 2º do artigo 30 do Código Brasileiro do Ar ao prescrever a norma aí contida que "a juízo da autoridade aeronáutica competente, poderão ser admitidos como tripulantes em caráter provisório, pelo prazo máximo de 180 dias, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros habilitados". É facilidade que outorga a lei no sentido de permitir, inclusive, a melhor adaptação do tripulante brasileiro ao equipamento importado, adquirindo experiência mais eficaz sob a orientação de estrangeiro já habilitado, e que deve atuar na exclusiva condição de instrutor. Tem-se discutido, pelo menos foi o que pude verificar em caso concreto, sobre a possibilidade, ou não, de prorrogação do período permissivo para permanência do estrangeiro na qualidade de tripulante instrutor. Entendo que a categórica afirmação da lei — "pelo prazo máximo de 180 dias" — não permite outra interpretação que não aquela concluindo pela negativa de possibilidade de prorrogação. Esta exegese suporta-se no fato notório de que esse prazo é mais que suficiente para perfeita adaptação de qualquer tripulante de assimilação e desempenho técnico normais a qualquer tipo de equipamento aéreo, justificando-se, ainda, com apoio no direito positivo, a preservação de irrecusáveis interesses dos tripulantes nacionais.

O Título XIII do Código Brasileiro do Ar, de natureza penal porque define as infrações e comina as sanções concernentes, em seu artigo 156, letra "O", estipula que "será aplicada a pena de multa, concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, no caso de utilização da aeronave com estrangeiro como tripulante, em desacordo com o estabelecido no Código".

6 — Ao definir o aeronauta como profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, ou quando estabelece a exigência do artigo 3º ao enunciar "portadores de licença e respectivos certificados", regulamenta o Decreto-Lei 18/66, especificamente, para os profissionais de voo, a norma que se insere no artigo 31 do Código Brasileiro do Ar, "verbis":

"De acordo com as exigências operacionais e a regulamentação nacional a composição da tripulação das aeronaves brasileiras constituir-se-á de titulares de licença e de certificados de habilitação técnica que os credenciem ao exercício das funções a bordo".

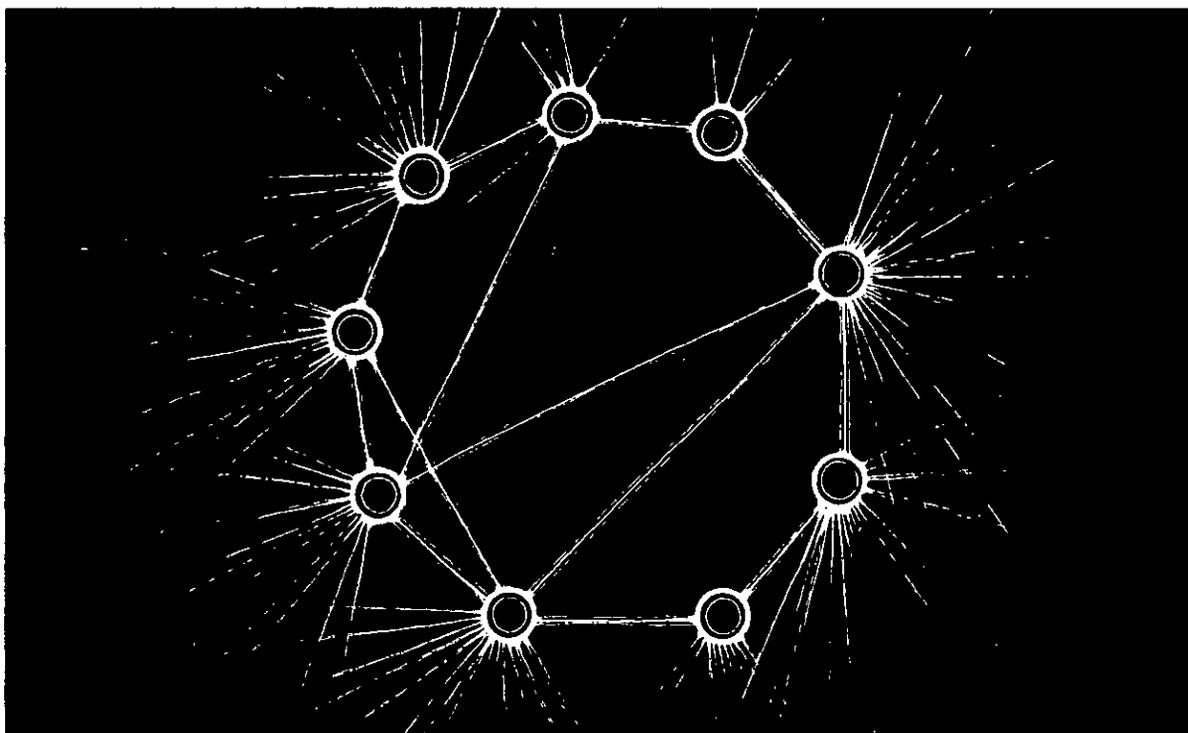
A não observância do preceito normativo que exige o licenciamento e habilitação técnica, bem como capacidade física, para o exercício das correspondentes funções a bordo de aeronave importa em apuração de responsabilidade do aeronauta já que esta lhe é imputada, como expressamente previsto no artigo 23 da Regulamentação Profissional a fim de "man-

a validade de qualquer certificado, o titular da licença ficará privado do exercício das funções nela especificadas, se o certificado não tiver sido ou não vier a ser revalidado".

No caso de aeronauta piloto de aeronave que exerça suas funções, isto é, piloto sem a devida habilitação técnica ou física, incide consequência penal, pois, esta conduta anti-jurídica está tipificada no Decreto-Lei nº 3688, de 02 de outubro de 1941 — Lei das Contravenções Penais — em seu artigo 33, "verbis":

"Direção não licenciada de aeronave" "Dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado: Pena — prisão simples, de 15 dias a 3 meses, e multa de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) a Cr\$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros)".

Dir-se-á que tal conduta, isto é, voar o piloto sem certificado de habilitação técnica ou física não se ajusta ao tipo contravençional descrito, já que se refere o dispositivo à condição de licenciado e não habilitado. Ora, já vimos que o certificado de habilitação técnica ou física é que realmente produz a eficácia da



ter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física determinado pela legislação em vigor". Prescreve o artigo 156, inciso I, alínea "j", que será aplicada a pena de multa concomitantemente ou não com a suspensão dos certificados, no caso de alguém "tripular aeronave quando os prazos dos respectivos certificados de habilitação técnica e de capacidade física estejam vencidos, ou exerça função a bordo para a qual não esteja qualificado pela sua licença e respectivo certificado de habilitação técnica".

Entende o jurista especializado, e com justeza, Eurico Paulo Valle, que o Código Brasileiro do Ar "distingue a licença de tripulante de aeronave, dos certificados de habilitação técnica e de capacidade física". "Aquele", assevera o autor dos Comentários ao Código do Ar, "de caráter permanente, confere o título ao tripulante: estas permitem que o tripulante exerça efetivamente a função. Na verdade, torna-se fora de dúvida que a falta de habilitação técnica ou física suspende os efeitos do licenciamento, isto, pelo que deflui do parágrafo 2º, do artigo 33 do Código Brasileiro do Ar, pois, a falta de qualquer desses requisitos impede o exercício das prerrogativas implícitas na licença, eis que esta confere ao seu titular as que lhe são inerentes pelo prazo em que forem válidos os certificados de habilitação física e técnica. E como prescreve o supra mencionado dispositivo legal — "cessada

licença concedendo ao portador as prerrogativas que lhe são inerentes, e ao descrever no tipo legal "licenciado" quis o legislador referir-se a habilitado. A situação irregular cuja conduta provocadora deve merecer sanção penal é exatamente de pilotar o aeronauta sem o credenciamento que o habilita à operação segura da aeronave, protegendo-se penalmente bem jurídico exterior que poderia vir a ser atingido em consequência da inabilidade do agente. Atente-se, ainda, para os múltiplos resultados de relevância jurídica o-penal que se poderiam verificar na consumação de uma relação de causalidade material de tal natureza, em face de maior gravidade em que poderiam ser atingidos os bens jurídicos penalmente tutelados. Queremos nos referir à possibilidade de incidência do concurso de crimes, o que muito dependeria da análise profunda do elemento subjetivo da relação de causalidade psíquica, bem como da circunstancialidade casuística cujos elementos poderiam minorar ou piorar a situação penal do agente. Como exemplo podemos citar o caso de um piloto não habilitado em certo equipamento, e que decolando com o mesmo, em face de sua inabilidade, não o consegue controlar, caindo sobre área populacional e causando morte e lesões de toda natureza em terceiros, atingindo, ainda, outros bens jurídicos penalmente tutelados.

Continua no Próximo Número

A AVIAÇÃO COMERCIAL MUNDIAL EM 1974

OACI - Boletim - USA - A OACI, Organização de Aviação Civil Internacional, com sede em Montreal, Canadá, acaba de divulgar as "estimativas" do tráfego mundial de aviação comercial havido em 1974, nas empresas de seus 121 Estados-membros.

E, por estas "estimativas", feitas em 15 de dezembro, (1974), fica-se sabendo que, embora 8.900 aviões comerciais (dos quais 6.700 são jatos ou turbo-hélices) tenham transportado, em 1974, mais passageiros que nos anos anteriores, o aumento foi, em relação à 1973, de apenas 5%.

Assim, para 520.000.000 de passageiros transportados em 1973 (excluída a URSS), foram 539 milhões, idem, os de 1974. Com a U.R.S.S. que hoje faz parte da OACI, este número, que foi de 619 milhões em 1973, passou para 642 milhões em 1974.

Um maior número de grandes aviões à jato puro, como os DC-10, os Lockheed Tristar 1011, ambos para 280 passageiros, além de mais 58 novos BOEINGS 747 (para 367 passageiros cada), postos em tráfego em 74, e mais de 200 Boeings 737 e 727, além de modelos russos para 120-160 e 220 passageiros, e modelos ingleses e franceses também de média e grande capacidade, portanto, elevado número de assentos a mais, oferecidos em 1974, o aumento foi pequeno, menor do que o esperado. Também a carga aérea paga, encomendas e correio, foi apenas em 1974, 5% superior à verificada em 1973.

Numa análise da situação, os técnicos atribuem a crise, especialmente, a dois fatores: a alta dos carburantes e a diminuição da demanda. O querosene passou a custar, em 1974, quatro vezes mais caro que em 1973, representando, hoje, 25% das despesas das companhias, contra 8 a 10% antes; depois de 10 anos, o tráfego aumentava numa média de 14,5% ao ano, mas, em 1973, a ascensão chegou a apenas 11% e, em 1974, caiu para 5%.

A mais prestigiosa das companhias aéreas do mundo, a Pan Am, com 34.570 empregados, 38 milhões de km-passageiros em 1973, acusou um déficit espantoso de 3 bilhões e 300 milhões de cruzeiros (aproximado) em 1974.

Os problemas da Pan Am começaram em 1969, com a aquisição de nada menos de 25 Boeing 747, o gigante dos ares. De 1969 a 1973, apesar de acusar um aumento de negócios na base de 37%, ela perde 174 milhões de dólares. No decorrer do primeiro semestre de 1974, por cada passageiro transportado, a Pan Am tem o prejuízo de 5 dólares. Diante dessa situação, a maior empresa aérea do mundo recorre ao Presidente Gerald Ford, solicitando um empréstimo. O presidente nega. Como saída, a Pan Am procura um acordo com a TWA (também em dificuldades). É feito dia 16 de outubro.

Para fazer face à crise, as grandes companhias aéreas resolveram abandonar certas linhas deficitárias. A

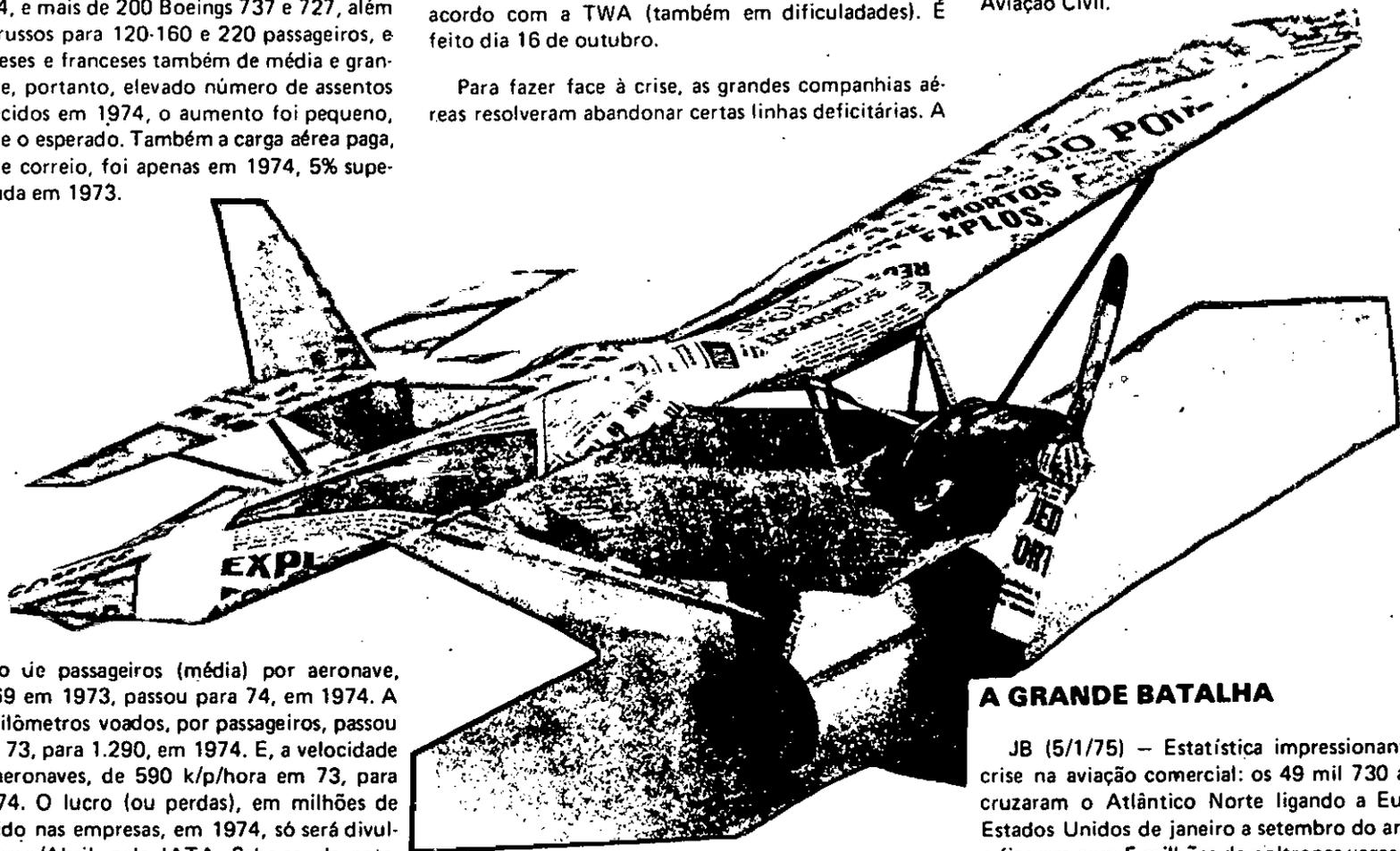
pode minorar as dificuldades das duas grandes empresas. Outra medida adotada: o Civil Aeronautic Board está pressionando as 19 companhias aéreas européias que voam para os Estados Unidos para que elas diminuam suas frequências.

Nota da Redação: Este quadro, nada otimista, da Aviação Civil Mundial, deverá provocar um reexame profundo no sistema e estrutura do Transporte Aéreo Brasileiro, já de longa data comprometido com uma crise estrutural e operacional.

CRISE

AFP - Também as companhias aéreas norte-americanas começam a sentir seriamente as repercussões da crise econômica e seu tráfego de passageiros registrou em novembro nítida redução, segundo despacho de Nova York da Agência France Press. Até o momento, porém, a atividade da indústria aeronáutica se manteve a um nível aceitável, mas a situação poderá piorar rapidamente se persistir a crise no tráfego, diz o despacho.

Nota da Redação: Crise, crise, crise. É a tônica na Aviação Civil.



O número de passageiros (média) por aeronave, que era de 69 em 1973, passou para 74, em 1974. A média de quilômetros voados, por passageiros, passou de 1.285 em 73, para 1.290, em 1974. E, a velocidade média das aeronaves, de 590 k/p/hora em 73, para 595 em 1974. O lucro (ou perdas), em milhões de dólares, havido nas empresas, em 1974, só será divulgado em Março/Abril, pela IATA. Sabe-se, de antemão, que 1974 não foi ano muito "lucrativo" para a aviação comercial mundial. Muitas grandes empresas tiveram imensos prejuízos, embora tenham aumentado substancialmente seu patrimônio, na aquisição (a médio e longo prazo) de aeronaves custosas. Por exemplo, um Boeing 747 custa hoje quase 38 milhões de dólares, e um supersônico "CONCORDE" (já foram encomendados 21) custarão entre 55 e 67 milhões de dólares, cada um!

A CRISE DO TRANSPORTE AÉREO

France-Press - Um impressionante quadro divulgado, à semana passada, na Europa, revela a situação alarmante da maioria das grandes companhias aéreas.

Alitalia abandonou 17 linhas, a British Caledonian deixou de voar para os Estados Unidos, a Pan Am tirou Paris de sua rota, a British Airways, Lufthansa e Air France reduziram seus vôos.

A situação é extremamente grave. Knut Hammar-skjold, diretor geral da IATA, adverte: "No decorrer de 1974/75 as companhias aéreas, como os governos, devem, urgentemente, organizar-se e racionalizar seus serviços, senão..."

A brutal crise econômica tem feito as empresas apelarem para os mais variados recursos, a fim de escapar do dilúvio. Um deles, foi conseguido através do governo dos Estados Unidos. A administração Gerald Ford lançou um slogan: "Flight American", visando forçar as sociedades privadas e os organismos públicos norte-americanos a utilizarem apenas os aviões da Pan Am e da TWA. Como os cidadãos norte-americanos representam 60% do tráfego mundial, a campanha

A GRANDE BATALHA

JB (5/1/75) - Estatística impressionante sobre a crise na aviação comercial: os 49 mil 730 aviões que cruzaram o Atlântico Norte ligando a Europa e os Estados Unidos de janeiro a setembro do ano passado o fizeram com 5 milhões de poltronas vagas.

Em decorrência da crise, está sendo travada no momento uma das mais gigantescas batalhas econômicas do nosso tempo, contrapondo, de um lado os EUA e do outro 18 companhias aéreas - 16 européias e mais a EL AL e a Air Indian. Como cenário, os céus do Atlântico Norte.

O Grande perdedor até agora vem sendo os Estados Unidos, representado por suas empresas aéreas, que há 10 anos detinham 65% daquele tráfego e agora sua fatia não vai além dos 34,5%, depois de ter sido 50% ainda no ano passado.

Nota da Redação: A crise é nítida, indissfarçável e está provocando o reexame dos métodos operacionais.

POSITIVO

"BÚSSOLA" O MELHOR JORNAL SINDICAL

"A BÚSSOLA" foi agraciada pelo 2º ano consecutivo com o título de "O MELHOR JORNAL SINDICAL", por comissão integrada por representantes da imprensa, parlamentares, técnicos do Poder Legislativo e representantes do corpo diplomático nacional e estrangeiro sediado em Brasília.

Agradecemos, sensibilizados, a comunicação que nos foi feita pela Mesa da Câmara, bem como todos os telegramas que nos foram enviados pelo Poder Executivo, Legislativo e Imprensa.

Recebemos a honrosa escolha com toda a humildade. Sentimos que todos os nossos esforços para aperfeiçoar os nossos trabalhos jornalísticos não foram em vão e isso nos conscientiza da grande responsabilidade que temos com o nosso instrumento de Comunicação.

Vamos nos esforçar para, cada vez melhor, atingir os reais objetivos de um jornal classista:

Comunicar — Informar — e Defender a classe aeronauta, as causas sociais e trabalhistas, penetrando e fazendo intercâmbio com todas as camadas da opinião pública.

Assim, poderemos dizer:

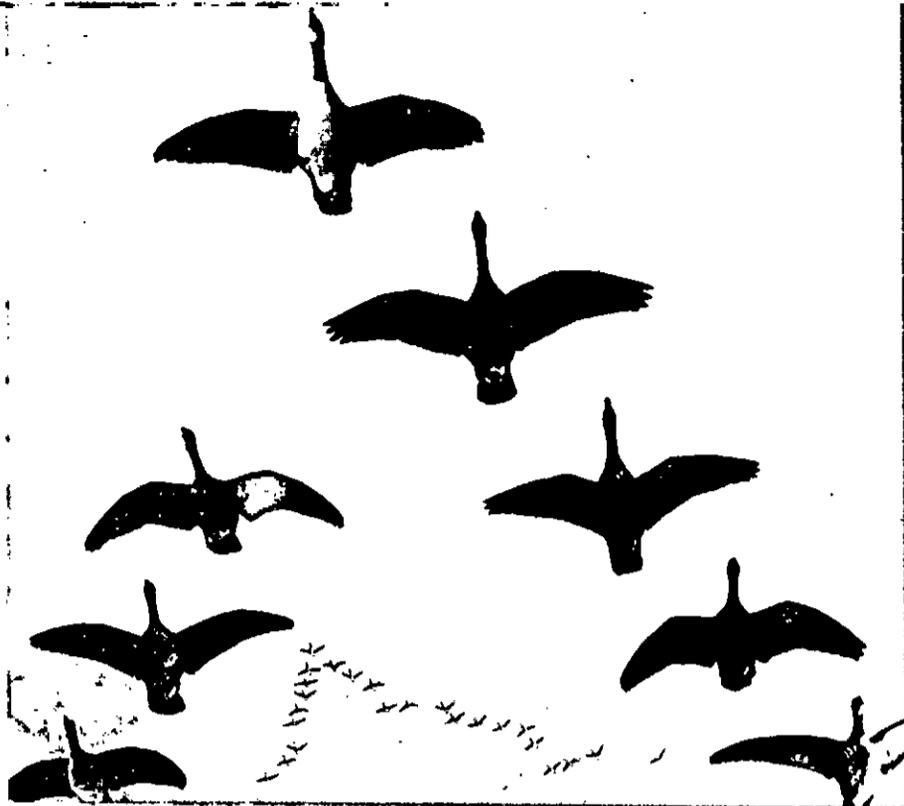
Missão Cumprida!

Nota da Redação: Nosso agradecimento especial ao Jornal do Brasil pelas referências elogiosas à "Bússola" em sua edição de 16/1/75.

REAJUSTE SALARIAL

A Diretoria do S.N.A. em sua última reunião, tendo em vista os reajustes salariais concedidos a outras categorias profissionais superiores aos 32,72% concedidos aos aeronautas, deliberou manter entendimentos junto ao Conselho Nacional de Política Salarial no sentido de conseguir para os Trabalhadores do AR um abono de Emergência de 10%, de conformidade com a Lei 6.147, de 29/11/74.

Ofício, a esse respeito, está sendo elaborado para ser encaminhado aquele órgão federal.



Tão logo, haja resposta, será convocada uma ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA para dar ciência à classe e tomar deliberações a respeito.

200a. AERONAVE DA EMBRAER

O "Bandeirante" EMB-110, prefixo PT-KOK, saído da linha de produção no último dia 22, é a 200a. aeronave fabricada pela Embraer, em São José dos Campos. Isto ocorre exatamente um ano após ter sido entregue o seu centésimo aparelho, um "Ipanema" EMB-200 adquirido na ocasião pela empresa gaúcha Serviços Agro-Aéreos do Sul Ltda., de Porto Alegre.

Dessa forma, em doze meses de trabalho, a Embraer entrega ao mercado brasileiro de aviões mais cem unidades, demonstração evidente de sua acele-

rada expansão.

A Embraer acaba de adquirir da Atkins-Merrill Inc. um simulador de voo, para oferecer melhores condições treinamento aos operadores dos aviões "Bandeirantes".

Com equipamento semelhante ao usado nas aeronaves EMB-110, incluindo piloto automático e todo um complexo instrumental de aferição de dados, o novo sistema possibilitará treinamento mais apurado aos pilotos que operam esses aviões.

Nota da Redação: Registramos, com entusiasmo, a evolução da Indústria Aeronáutica Brasileira.

NEGATIVO

**ECONOMISTA NORTE-AMERICANO
ANALISA O BRASIL**

Condensado art: JB:14/01/75) — Washington — Um economista norte-americano afirma, em livro que é best seller nos Estados Unidos, que o Brasil segue um "caminho suicida" em matéria de industrialização, população e ecologia, o que poderá levar o país ao colapso "talvez antes de 1985".

Segundo Paul R. Ehrlich em seu livro The End of Affluence (O Fim do Bem-Estar), a atual política do Brasil "leva claramente ao desastre" e qualifica o país de "gigante que desperta e que poderia morrer prematuramente".

RICOS E POBRES

Outra das chaves da situação "pode encontrarse na disparidade entre ricos e pobres, uma brecha que aumenta no Brasil nas últimas décadas". ("Processos similares de iniquidade na distribuição do bem estar têm lugar em outros países subdesenvolvidos, como México, Paquistão, Filipinas e Gana").

"Enquanto um setor da sociedade brasileira parece seguir o Japão no superdesenvolvimento equivocado, o outro não parece ir a nenhuma parte, destinado que está à privação perpétua". Ehrlich reconhece que os brasileiros são "um povo independente, culto e sensível" e que muitos se preocupam com essa situação. Para esse fim se es-

colheu a região amazônica, com a esperança de "convertê-la em uma rica região agrícola".

**A PONTA DE CIGARRO
NO TOALETE DO AVIÃO**

Extraído de notícia da UH — 9/01/75 — A tragédia de Orly, em que morreu, entre dezenas de outras pessoas, o Senador Filinto Müller, quase se repete anteontem à noite, com outro Boeing e nas mesmas circunstâncias. O fato ocorreu durante o voo 283, da VASP, que sai de Belém, com escalas em São Luís, Teresina, Brasília, e Rio.

O jantar já tinha sido servido e faltava meio hora para o avião pousar em Brasília. Um imbecil qualquer foi ao toailete e jogou uma ponta de cigarro no chão. Em poucos minutos, uma fumaça negra e densa começou a penetrar no salão da nave, quando foi dado o alarme. Aberta a porta do banheiro, as labaredas já eram visíveis e o pânico tomou conta dos passageiros. O fantasma de Orly passou pela mente de todo mundo e o Governador Nunes Freire, sentado junto a uma porta de emergência, preparou-se para abri-la a qualquer momento. O comandante do avião, cujo nome não conseguiu apurar, deixou a cabine e veio ajudar sua tripulação a debelar as chamas. Extintores foram acionados, e o incêndio foi finalmente apagado. Para que os leitores tenham uma idéia da proporção do sinistro, basta dizer que dois tripulantes do

avião ficaram com a roupa queimada, e um deles feriu-se bastante.

Nota da Redação: O SNA não vê relação entre este e o desastre de Orly cujas causas *estranhas* não vieram à público ainda.

**O ALCOOL PÔE AS
CABEÇAS VOANDO**

— O problema teve início quando a Delta Airlines, dos Estados Unidos, começou a servir champagne grátis aos passageiros da classe turística. Em represália, a National e a Eastern passaram a oferecer uísque bourbon. Mas os custos deste serviço extra voaram muito alto. A National e a Eastern voltaram atrás. Com isto os passageiros da Delta se multiplicaram por mil, tomando sua champagne grátis. Agora a National anuncia a volta ao uísque e a Eastern poderá fazer o mesmo. Enquanto isto os executivos das linhas estrangeiras batem na madeira, temerosos de que a guerra do álcool tome o rumo do Atlântico Norte e acrescente um item a mais a seus já carregados orçamentos de serviço.

Afinal, tem gente assim com medo de andar de avião, que afoga no álcool, principalmente se ele é de graça, os seus temores. A "viagem" é outra.

Nota da Redação: Há muito que o S.N.A. vem debatendo a tese de que o disciplinamento rígido de oferecimento de bebidas a bordo é necessidade suprema.

DEVEMOS TER FORÇA PARA ACEITAR COM SERENIDADE TUDO O QUE NÃO PODE SER MUDADO;
DEVEMOS TER CORAGEM PARA MUDAR O QUE PODE E DEVE SER MUDADO;
E DEVEMOS TER SABEDORIA PARA DISTINGUIR UMA COISA DA OUTRA.



A UNIÃO FAZ A FORÇA

A BÚSSOLA

ÓRGÃO OFICIAL DOS
AERONAUTAS

FUNDADORES:

Eduardo Nilor de S. Mendes
Ernesto da Costa Fonseca
Ivan Alkmin — Osmar Avelino
Ferreira — Orival de Carvalho

ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Comte. Daniel Barbosa Bomfim
Diretor de Relações Públicas
Comte. Milton Emilio de Paula

Redatora-Chefe

Celuta Cardoso Ramalho
Av. Franklin Roosevelt, 194
Grupos 802/805
Tels. 222-2246 e 232-5778

Arte e Diagramação

I.R. Bispo

Fotolito:

Roberto Mendes Fotolitografia

Composição: Studio Alfa

Impressão: Gráfica Mila

AERONAUTA: SINDICALIZE-SE!

Recorte e preencha o quadro e remeta para: Av. Franklin Roosevelt, 194 - 8º
Rio de Janeiro — GB — que nos providenciamos tudo:

Nome

Endereço

Empresa

Função Licença Nº

JORNAL DO AERONAUTA PARA