

Órgão Oficial
dos
Aeronautas
e Aeroviários

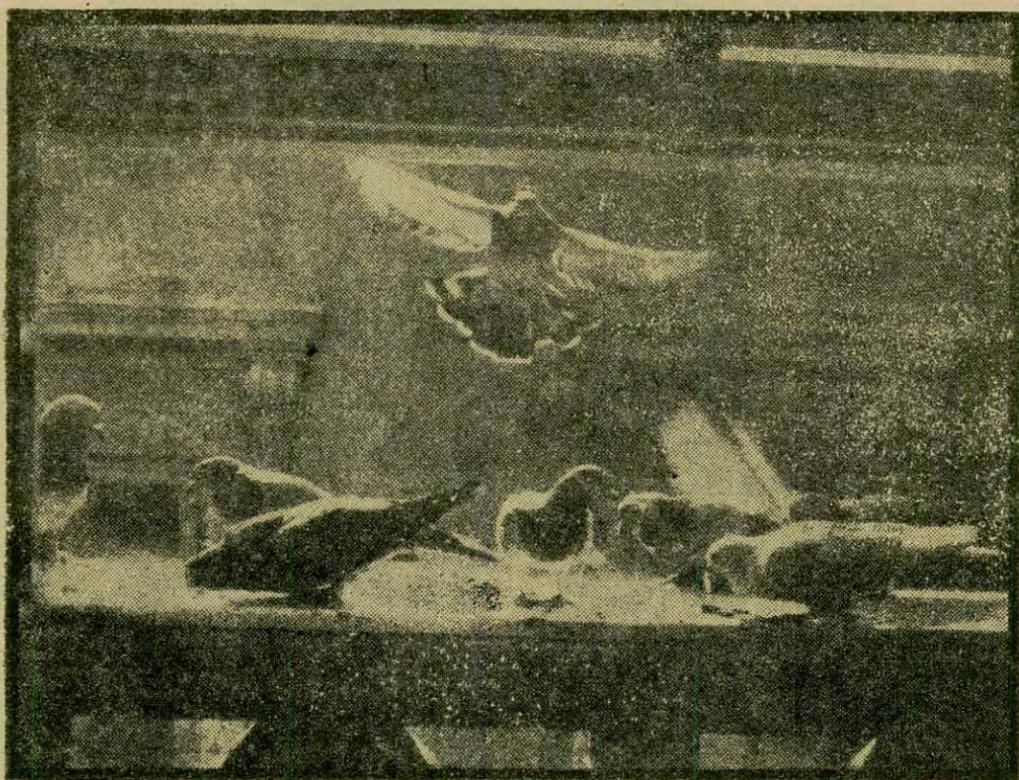
A BÚSSOLA

ANO XVII

Janeiro de 1970

N.º 74

Prêmio Nobel da Paz concedido à OIT ao completar 50 anos de existência



Documentos dos trabalhadores da Panair sob guarda do S. N. A.

Foi autorizada, pelo Dr. Juiz de Direito da 7ª Vara Cível, a guarda dos documentos referentes à vida funcional dos tripulantes da PANAIR DO BRASIL S/A, pelo SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS. A transferência, tratada e acordada entre o S. N. A. e a Massa Falida da PANAIR, após a decisão judicial, foi efetivada em 31 de janeiro p. passado, tendo sido entregues ao presidente da entidade, Comandante Daniel Ariosto Portela, as pastas e organizações originais daqueles servidores, num total de 11 arquivos com centenas de processos.

Com essa transferência, automaticamente foram avocados ao Sindicato Nacional dos Aeronautas todos os deveres relativos à guarda de documentos, inclusive quanto às providências referentes ao Empréstimo Compulsório daqueles trabalhadores que se encontram encadernados em 41 volumes.

Tendo em vista a decisão governamental recentemente adotada pela Portaria GB-463 de devolver aos contribuintes o total das importâncias recolhidas sob esse título, dispondo providências e dando o prazo de cumprimento das exigências até 7 de fevereiro p.

passado, o S. N. A. na impossibilidade total de cumprir o referido prazo pela razão de somente lhe terem sido entregues os documentos a 31 de janeiro p. passado, dirigiu-se à autoridade competente do Ministério da Fazenda, onde está mantendo contactos, a fim de conseguir a dilatação do prazo por mais 30 dias.

Todos os esforços estão sendo envidados pela Administração do S. N. A. para acautelar os interesses dos trabalhadores da PANAIR no que concerne à devolução do Empréstimo Compulsório.

Com relação aos processos funcionais desses servidores, serão devidamente relacionados e entregues aos interessados logo após o término dos trabalhos do Empréstimo Compulsório que têm, por motivos óbvios, caráter eminentemente prioritário.

Aos ex-servidores da PANAIR DO BRASIL, aeronautas e aeroviários, levamos, pois, a palavra de tranquilidade e segurança pela responsabilidade que assumiu o Sindicato Nacional dos Aeronautas com relação aos documentos originais que representam as suas vidas funcionais durante o período em que serviram àquela empresa.

O Comitê formado por membros do Parlamento norueguês outorgou à OIT — Organização Internacional do Trabalho, com sede em Genebra, o Prêmio Nobel da Paz, correspondente ao ano de 1969. O Presidente do Comitê declarou que não somente quis pôr em relevo a estreita relação entre o progresso social e a paz, como também expressar a sua gratidão pelo meritório trabalho que a OIT realizou durante seus cinquenta anos de existência.

David A. Morse, Diretor-Geral da OIT, declarou que o Prêmio Nobel da Paz, concedido à Organização Internacional do Trabalho (OIT) é uma homenagem ao homem comum, em todo o Mundo, pelo seu interesse e pela sua contribuição para a paz. Esse galardão — disse Morse — alentará enormemente a OIT, para que possa trabalhar ainda mais, sobre os sólidos fundamentos construídos através de 50 anos de incessantes esforços, para os quais contribuíram plenamente os governos, empresários e trabalhadores do Mundo inteiro.

A Organização Internacional do Trabalho, desde a primeira Guerra Mundial vem desempenhando seus esforços em benefício da Paz e foi premiada, coincidentemente, quando completava meio século de existência.

A OIT conta com o apoio de 121 países-membros, cuja união e intercâmbio sindical e empresarial contribuem, de maneira decisiva, para que sejam alcançados os seus elevados objetivos. A instituição apoia o seu programa de ação no sistema tripartite, onde participam os sindicatos, as classes empresariais e o Governo.

O fato é inédito, pois é a primeira vez que, em todo o Mundo, uma organização trabalhista ganha o Prêmio Nobel da Paz. E é este um sinal alentador de que estão sendo devidamente enfatizados os problemas relacionados com o Trabalho e que o Trabalhador, vê reconhecida a sua importância no contexto mundial.

Trabalhadores, ganhamos o Prêmio Nobel da Paz!

O terceiro homem

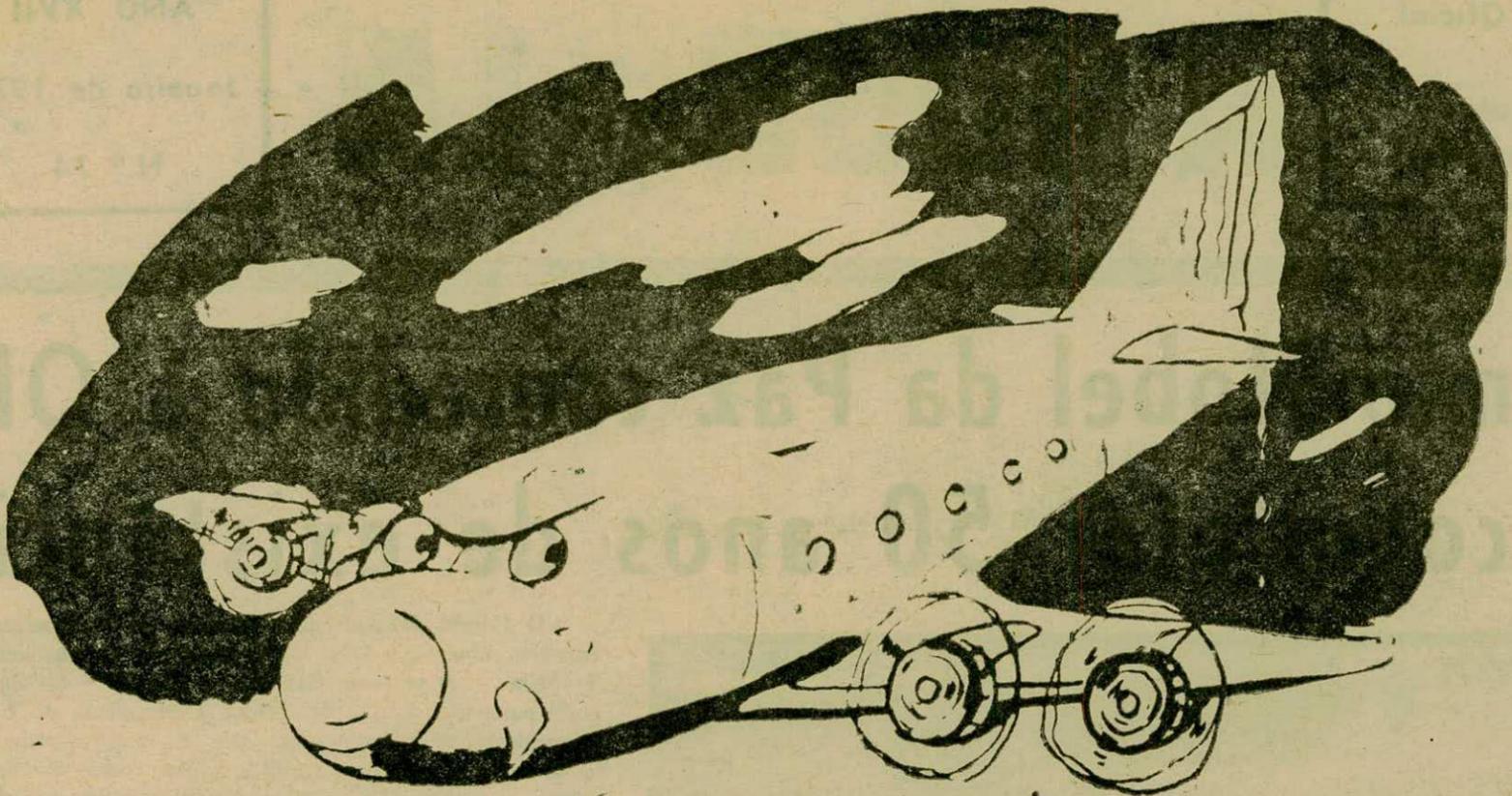
PÁGINAS 6 e 7

Aproveitando a oportunidade — P. 3

TV — ESCOLA DE VIOLÊNCIA

PÁGINA FEMININA

Palavras à um companheiro não sindicalizado — Página 5



Comunicação do Departamento Jurídico do Sindicato Nacional dos Aeroviários:

Comunicamos aos companheiros que requereram APOSENTADORIA, de acordo com o Decreto nº 63.230 de 10 de setembro de 1968 e que tiveram indeferidos os seus apelos, que já estamos ultimando perícia para esses casos, conforme se lê abaixo, publicações que se seguem:

Temos a grata satisfação de tornar cientes os companheiros, de que entre esses, encontra-se o companheiro ADAYL SOARES CORREIA e que, de acordo com o LAUDO PERICIAL, já está com o desligamento marcado para o dia 28 de fevereiro próximo vindouro, o que vem demonstrar que evamos conseguindo os nossos objetivos.

Ministério do Trabalho e Previdência Social

DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO

(Departamento de Higiene e Segurança do Trabalho)

O SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, órgão representativo da Classe Aeroviária, com sede na Av. Presidente Wilson, 210 — 5º andar, nesta cidade, por seu Diretor Vice-Presidente, vem requerer que se digne mandar fazer sindicância para se constatar se a atividade é insalubre no local de trabalho de JAIR VANZO, aeroaviário, com setor de trabalho no Aeroporto Santos Dumont, desempenhando as funções de Auxiliar de Almoarifado, em horário de revezamento diurno e noturno, trabalhou e trabalha nos almoarifados, em contacto e manutenção de produtos químicos e inflamáveis, bem como, executava serviços como trabalhador de pista, nas tur-

mas de tanqueio e manobra das aeronaves, os despachos das mesmas, em horário de revezamento, sujeito às intempéries e ao ruído dos motores dos aviões, no recinto do aeroporto, para fins de aposentadoria, cujo processo nº NB-46/11.595463, está atualmente paralizado no BSMC (SUB GRUPO DE CONVÊNIO COM EMPRESAS), aguardando cumprimento dessa exigência.

Nestes Termos

Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 28 de Dezembro de 1969.

JOSÉ ALVES LIMA
Vice-Presidente

O SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, órgão representativo da Classe Aeroviária, com sede Av. Presidente Wilson, 210 — 5º and., nesta cidade, por seu Diretor Vice-Presidente, vem requerer, que se digne mandar fazer sindicância para se constatar se a atividade é insalubre no local de trabalho de VANOR CÂMARA SETTE, aeroaviário, com setor de trabalho no Galeão, desempenhando as funções de Auxiliar de Almoarifado, em horário de revezamento diurno e noturno, trabalhou e trabalha nos almoarifados em contacto e manuseio de produtos químicos e inflamáveis, para fins de aposentadoria, cujo processo nº NB/46.11595626, está atualmente paralizado no BCMC — (SUB-GRUPO DE CONVÊNIO COM EMPRESAS), aguardando o cumprimento dessa exigência.

Testes Termos

Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 29 de dezembro de 1969.

JOSÉ ALVES LIMA
V. Presidente

O SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, órgão representativo da Classe Aeroviária, com sede na Av. Presidente Wilson, 210 — 5º andar, nesta cidade, por seu Diretor Vice-Presidente, vem requerer que se digne mandar fazer sindicância, para se constatar se a atividade é insalubre no local de trabalho de ADAYL

SOARES CORRÊA, aeroaviário, com setor de trabalho no Galeão, desempenhando as funções de Operador de Máquinas Pneumáticas, rebatedor com martelete pneumático e cortador de chapa de oxiacetileno, para fins de aposentadoria, cujo processo número 46/6185658, está atualmente paralizado na rua Uruguaiana, 70 — no BSCC (SUB-GRUPO DE CONCESSÃO), aguardando o cumprimento dessa exigência.

Nestes Termos

Pede Deferimento

Rio de Janeiro, 18 de Novembro de 1969.

JOSÉ ALVES LIMA
V. Presidente

Sindicato Nacional dos Aeroviários

e Sindicato Nacional dos Aeronautas

EDITAL

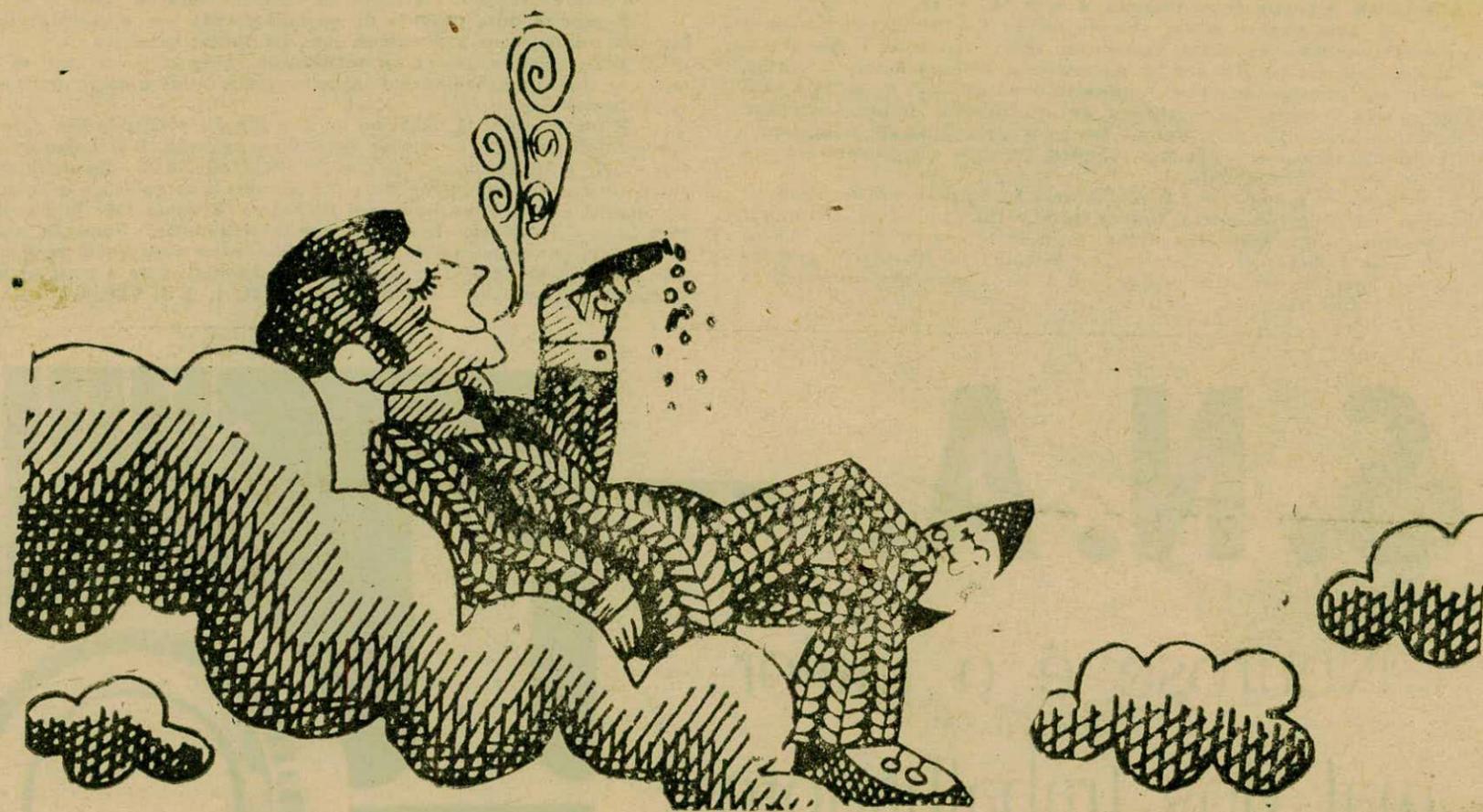
Contribuição sindical

A Diretoria do SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, comunica aos senhores Empregadores da categoria, bem como aos enquadrados pela resolução da Comissão de Enquadramento Sindical do Ministério do Trabalho e Previdência Social nº 208.014/62, de 30 de abril de 1943, com despacho favorável do Exmo. Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, publicado no "DIÁRIO OFICIAL" da União, página 6024, de 11 de junho de 1963, que de acordo com o disposto na Consolidação das Leis do Trabalho e ainda o parágrafo único do decreto nº 1252/62 — Regulamentação Profissional dos Aeroviários, deverá ser efetuada a cobrança neste mês de março da **contribuição sindical**, referente ao exercício de 1970.

Os interessados que por qualquer motivo não tenham recebido as guias para recolhimento da referida contribuição, deverão procurá-las na sede deste Sindicato, sito na Av. Presidente Wilson, 210 — 5º andar, diariamente, das 10 às 17 horas, exceto aos sábados e domingos.

Comunica, outrossim, que o recolhimento das importâncias resultantes da cobrança da **CONTRIBUIÇÃO SINDICAL** deverá ser feito no Banco do Brasil S/A., até o dia 30 de abril próximo vindouro.

Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1970.



Aproveitando a oportunidade

Comte. Pedro Luiz L. V. Ebert

Apesar dos constantes pronunciamentos do Sindicato Nacional dos Aeronautas, procurando alertar o DAC para os abusos que poderiam se verificar na aplicação da Portaria nº 53/GM5, de 11/7/69, aproveitaram-se da oportunidade algumas empresas de táxi aéreo, para, numa flagrante distorção de seu texto legal, admitirem portadores da licença de piloto privado, que são incluídos como co-pilotos a bordo de suas aeronaves.

A prática é, acima de tudo, aviltante do ponto de vista profissional, pois relega a plano secundário a importante e indispensável função; caracterizando uma situação amadorista inaceitável, ao se inserir no posto, como auxiliar imediato do comandante, um estagiário inexperiente, que se coloca ali objetivando precipuamente a complementação das horas de voo exigidas para a obtenção da licença de piloto comercial, nada mais que um observador acéfalo, totalmente desambientado, em um tipo de voo que desconhece totalmente.

As conseqüências disto: — em primeiro lugar, essas empresas, numa situação privilegiada, quando deixam de pagar a um profissional competente, economizando assim o seu salário e as suas obrigações trabalhistas e previdenciárias; e, em segundo lugar, baixar ao mínimo, com o risco da vida dos usuários, os níveis de segurança de voo, ao se introduzir um amador inadaptado, que deverá auxiliar o comandante na manipulação dos complexos sistemas das modernas aeronaves, na navegação por instrumentos, na emissão de mensagens de tráfego aéreo e principalmente na ajuda da varredura visual, que poderá impedir possíveis abalroamentos em áreas congestionadas durante os procedimentos de subida e descida.

Todos nós estamos perfeitamente lembrados ainda, das primeiras vezes que tripulamos aeronaves de transporte de passa-

geiros, na qualidade de "co-pilotos" e nas empresas regulares de transporte aéreo comercial; sempre devidamente acompanhados de um piloto-instrutor — além do comandante — e com a completa assistência de organizados departamentos de Instrução Paulatinamente, iam-nos sendo administrados a instrução e o treinamento indispensáveis à adaptação completa e satisfatória na função e, note-se, já éramos portadores da licença profissional. Mesmo assim, a impressão que tínhamos inicialmente, era de nos encontrarmos perdidos naquele emaranhado de instrumentos, mensagens de fonia, navegação e confecção do livro de bordo. Somente com o tempo mínimo indispensável de treinamento, é que nos podíamos considerar perfeitamente aptos para o desempenho, a contento, da função de co-piloto.

No entanto, hoje em dia, com o tráfego aéreo mais congestionado de aeronaves velozes, exigindo sempre maior número de olhos e mais vigilantes atenções nas cabinas de comando, aproveitam-se as empresas de táxi aéreo, da oportunidade de flexibilidade de uma portaria — publicada, evidentemente, com boas intenções — para incluírem nelas amadores inexperientes, ocupando o lugar destinado a um profissional, técnico gabaritado pelas exigências do próprio DAC e que deve estar acobertado pelas regalias concedidas pela Licença de Piloto Comercial.

Alega-se que a medida foi tomada objetivando suprir-se uma possível escassez de mão-de-obra no mercado de trabalho, o que, evidentemente, não corresponde à realidade pois a situação verdadeira é de um incremento inflacionário cada vez maior desta mão-de-obra; tanto por aqueles que são constantemente marginalizados pelo desemprego, quanto pelos novos licenciamentos concedidos. Atente-se para o fato de que nos últimos exames realizados pelo DAC, em novembro de 1969, foram aprovados trinta e

seis candidatos à Licença de Piloto Comercial, além de outros tantos que ficaram dependendo apenas de exames de segunda época.

Disciplina a referida portaria que a concessão só será fornecida quando a empresa interessada tiver devidamente organizado um Departamento de Instrução. Pelo que sabemos, somente uma empresa de táxi aéreo no Brasil possui condições de ter uma instrução perfeitamente estruturada nos gabaritos recomendados. Sabemos também que o oferecimento de uma instrução adequada de voo, moldada em altos índices de perfeição, é o que menos convém a certas empresas de táxi aéreo, que objetivam apenas a dilatação de seus lucros crescentes, com um mínimo de despesas.

Além de tudo, é fácil perceber que esses pilotos privados serão os maiores prejudicados, pois serão sempre substituídos por novos estagiários ao obterem as suas licenças de piloto comercial, num rodízio interminável, que vem de encontro aos anseios daquelas empresas que não se interessam absolutamente pelo aprimoramento profissional de seus empregados. Mais ainda, estarão, como futuros profissionais, perigosamente expostos à assimilação de práticas condenáveis, tão nossas conhecidas e que infestam a operação de táxi aéreo no Brasil, como sejam: — transgressão das normas e regulamentos de tráfego aéreo, transporte de superexcesso de peso a bordo das aeronaves de malotes e o constante desrespeito à Regulamentação Profissional do Aeronauta.

Fica mais uma vez aqui o nosso apelo no sentido de que o DAC cerceie essas investidas meserupulosas, permitidas em princípio, pela oportunidade oferecida em conseqüência da elasticidade dos textos legais.

LANÇAMOS, a partir deste número, o S. N. A. — 10.

É uma página nova, através da qual o Sindicato Nacional dos Aeronautas procurará apresentar temas sindicais e trabalhistas da mais alta atualidade, nacionais e internacionais — fatos, notícias, pronunciamentos, empreendimentos — e o fará em forma de estudo, de pesquisa conclusiva, de informação. Lançará o leitor na vertigem dos assuntos grau dez — positivos ou negativos — mas importantes, procurando integrá-lo nos mesmos, gerando o fenômeno de sua participação pelo Conhecimento.

.....S. N. A. — 10 é impacto. É realidade. Jornalismo novo. Produto de consumo comunicação direta, ampla, total. Integração do aeronauta e do aeroviário no seu meio, no mundo hoje sem fronteiras com os modernos métodos e meios de comunicação. Batalha de idéias em que todos compartilham eis que o pensamento é a força geradora de todas as realizações e transformações.

Certo ou errado? A favor ou contra? Sim ou Não?

É preciso uma tomada de posição frente aos problemas trabalhistas, não somente os específicos, mas de forma genérica.

Pois é, leitor, leia e vá meditando sobre o pouco que se diz aqui mas que não é mera opinião. Apresentamos fatos e os comentamos conclusivamente.

É um desafio. Lembre-se de que o grau atribuído aos fatos e teses apresentados é DEZ. — Se for favorável, aplauda. É importante. Se não for, vai. É igualmente importante. SIM ou NÃO? De qualquer forma tome conhecimento, forme uma consciência das questões e acontecimentos que agitam o seu mundo e o de todos. E basta fazê-lo mentalmente. Isso já é o bastante. E o faça construtivamente. Somente assim você estará engajado no grande esforço atual para o desenvolvimento do seu país e estará, integrando a comunidade mundial, apto a gerir os bens inalienáveis de todos os cidadãos: o DIREITO E A JUSTIÇA.

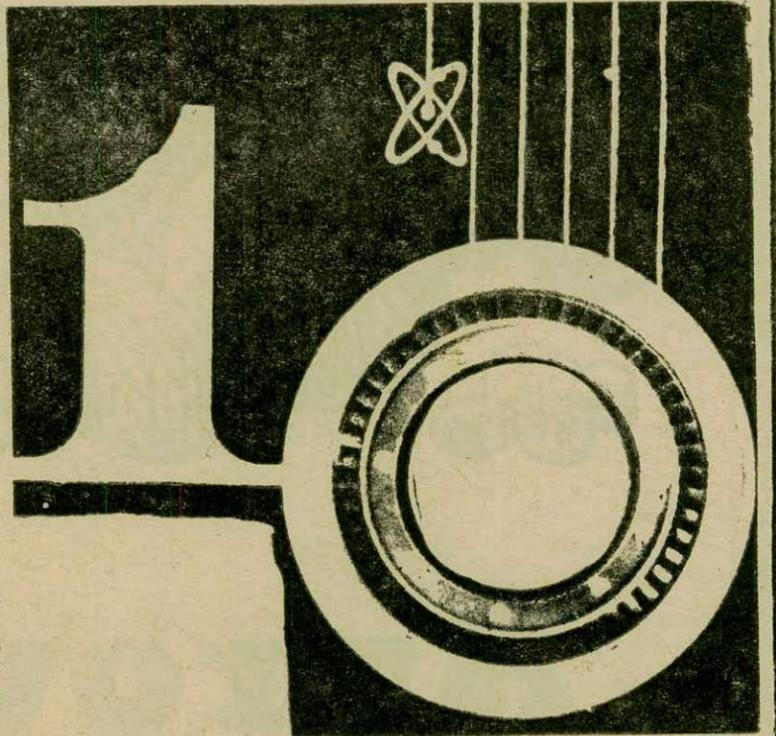
S. N. A. —

Neurose é o maior mal dos trabalhadores

O INPS mantém, atualmente, cerca de 800 mil segurados incapacitados para o trabalho, e entre 150 mil casos, 12.356 sofrem de psicose, doença que mais incide sobre o trabalhador.

Esta estatística foi fornecida pelo

Grupo de Perícias Médicas do INPS, cujos exames apontam, ainda, doenças de estômago e duodeno, com preponderância da úlcera péptica, que tem incidência bastante elevada entre os segurados da Previdência.



A Justiça do Trabalho

Pela sua dimensão social e humana, a Justiça do Trabalho deve ter um caráter sumário. Isto é, os conflitos entre o Capital e o Trabalho não de reclamar, sempre, um nível de velocidade, que aliás — interessa tanto aos empresários como aos assalariados. Mas, essa — Justiça especializada, que muito contribuiu para fortalecer fé e confiança do operariado no sistema democrático, já não apresenta a celeridade desejável. Incontáveis litígios trabalhistas chegam a prolongar-se até 14 anos. Ritos e expedientes proletários alimentam cada vez mais uma carga de morosidade ausente tanto no espírito da legislação como na conveniências das partes.

Evidenciadas as falhas estruturais e funcionais da nossa Justiça do Trabalho, impõe-se que elas sejam corrigidas. A implantação, pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social, de uma comissão interministerial para estudar e propor medidas de dinamização da Justiça trabalhista — prevendo inclusive a criação de novas juntas de conciliação e julgamento — mostra o empenho do atual governo na dinamização da Justiça do Trabalho que, segundo o chefe da Nação, é a "Justiça dos pobres", e a "justiça dos pobres" não comporta delongas.

Memorial sindical sobre o Plano Nacional de Saúde

O Plano Nacional de Saúde, será revisto e reformulado por decisão do Ministro Rocha Lagoa, em decorrência da constatação, no Ministério, da falta de recursos para o seu cumprimento, abrirá caminho para um exame, em profundidade, da questão, porque, tanto os meios, sindicais como as representações classistas, hospitais e associações médicas querem retificar os erros e aspectos negativos do PNS.

RESTRIÇÕES

No que toca à liderança sindical as restrições ao Plano Nacional de Saúde estão contidas em vários pronunciamentos, destacando-se o memorial formulado por 20 fe-

derações de trabalhadores, 12 delas de âmbito nacional, que congregam sindicatos rurais e urbanos, da indústria, do comércio, dos bancos, dos transportes e de uma série de outras atividades. O memorial salienta que o Plano Nacional de Saúde não estabelece qualquer participação dos trabalhadores, por intermédio das entidades de classe, na fiscalização e controle da assistência médica, bem como os recursos que lhe são destinados, beneficiando-se, assim somente as clínicas, casas de saúde e hospitais, "sem favorecer os atuais usuários dos serviços médicos da Previdência Social".

"Aeroporos do Mundo — tema de conferência em Londres

LONDRES (BNS) — O investimento mundial em aeroportos durante a próxima década poderá atingir a cifra de 350 bilhões de libras esterlinas. A tecnologia de aeroportos já é de capital

importância. O Instituto Britânico de Engenheiros Civis, junto com outras instituições profissionais britânicas, patrocinaram uma conferência, de três dias em Londres, sobre aeroportos.

Acidentes de trabalho no Brasil ferem num ano mais que a guerra

Das ocorrências verificadas no Brasil, surgem índices de frequência de acidentes que, comparados com o dos americanos, por exemplo, são de 10 a 100 vezes maiores. E note-se que os americanos são em alguns setores, de 30 a 50 vezes maiores do que os correspondentes, europeus.

Assim, vemos atualmente nos Estados Unidos para uma massa trabalhadora de 82.000.000 de operários, em um ano, um número de mortes igual a 14.000 e cerca de 7.000.000 de feridos. A partir de 1963 nesse mesmo país, com as medidas de prevenção, não houve aumento do número de mortes, mas os acidentes incapacitantes aumentaram. A consciência do povo americano, porém, continuamente alertada para os benefícios trazidos por um bom serviço de prevenção, permitiu congregação em associação de classe, como engenheiros de prevenção, cerca de 10.000, membros, que trabalham para reduzir os seus índices, hoje ainda superiores, em dobro da Inglaterra, relativamente à indústria.

Na construção, o número de mortes nos Estados Unidos, é 30 vezes maior que na Bélgica, e Holanda, e 50 vezes maior do que na Polônia. Por outro lado, vemos que bons programas de prevenção, conduzem a reduções grandes, como no caso do Japão que em dois anos reduziu os seus índices de 11%.

Com essa curta descrição do que ocorre em outras partes do mundo, podemos agora detalhar o panorama brasileiro. Um contingente de 3.000.000 de brasileiros, compõe a nossa nascente indústria, e, praticamente nada existe de estruturado no setor de pre-

venção de acidentes, a não ser algumas leis bem feitas, mas não cumpridas ou burladas, ou algumas iniciativas isoladas de indústrias evoluídas.

Chegamos assim a essa situação:

Considerada uma folha de pagamento total da indústria, em 1968, de..... NCr\$ 6.137.133.300,00 na área do INPS a um custo apurado, de NCr\$ 313,95, por acidente, tivemos um custo direto de..... NCr\$ 124.591.371,45 que, acrescido ao custo indireto, nos dará um total estimado de NCr\$ 622.956.857,25.

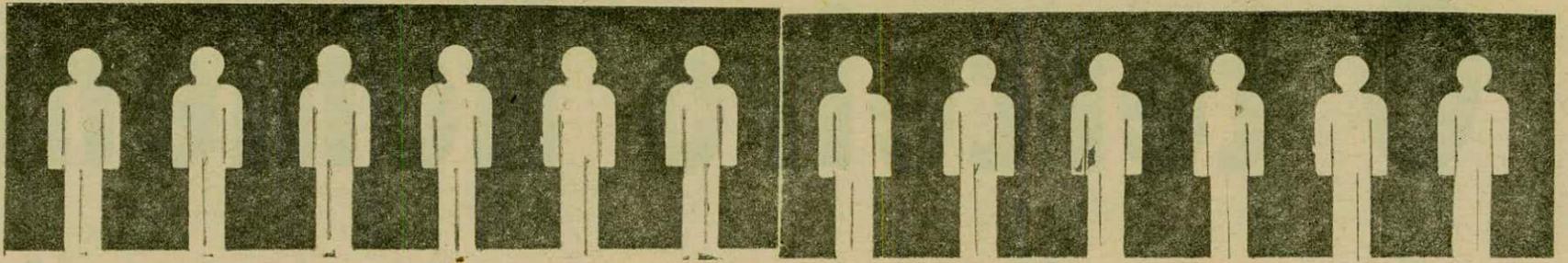
O custo do acidente, no Brasil, representa, então, importância correspondente em moeda de 10,15% sobre as folhas de pagamento sem incluir o acidente de trajeto.

O número de acidentes do trabalho, em nosso país, tem aumentado a cada ano: em 1968, chegaram a 500 mil e a previsão do INPS é de 800 mil, com uma perda média de 14 dias de trabalho. Com acidentes de trabalho, o Brasil gastou no ano de 1969 cerca de 100 mil cruzeiros novos, ou seja, NCr\$ 200,00 por acidente.

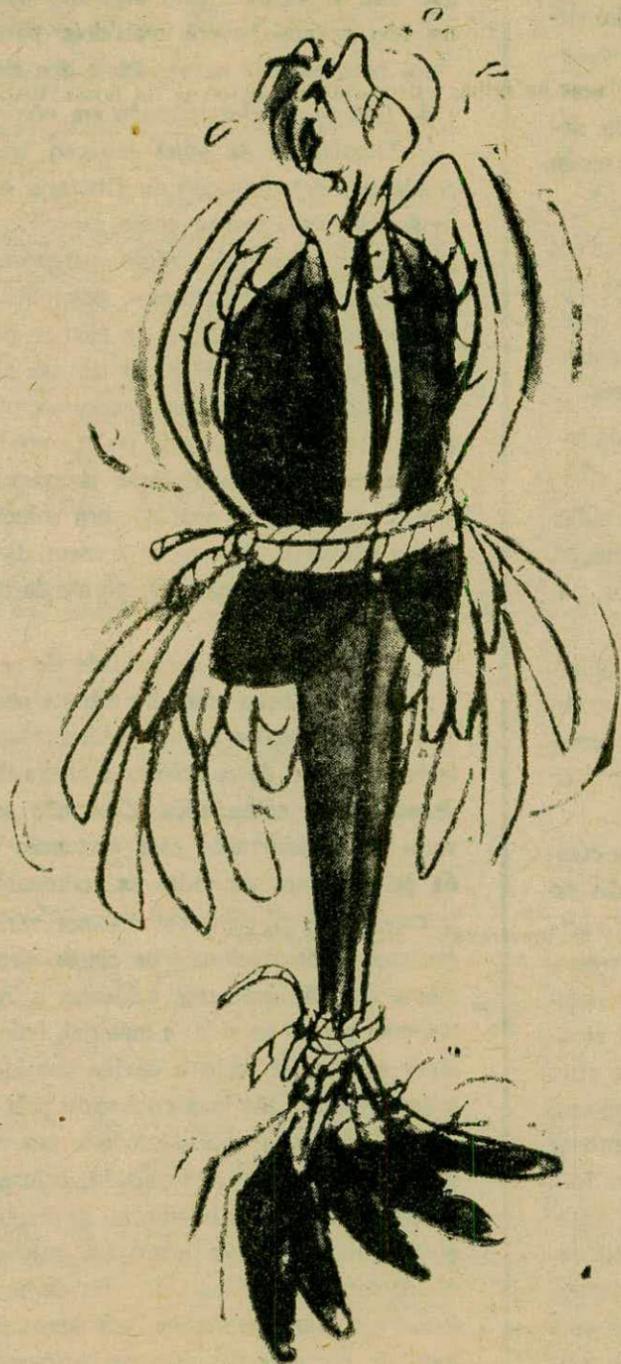
Considerado o número de feridos na Guerra da Coreia, já terminada, de 103.000, a nossa indústria feriu, em 1 ano, 4 vezes mais.

Um no mínimo, em cada seis operários, se acidenta em 1 ano.

Depreende-se, então, que a Prevenção no Brasil ainda se encontra de forma incipiente e deverá ser realmente implantada eis que medidas de prevenção de acidentes trazem segurança para o trabalhador, aumento de produtividade e bem-estar social.



Palavras a um companheiro não sindicalizado



Edmundo Ribeiro Santos

A presente comunicação visa colocá-lo a par das atividades do SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS, que é o Órgão de Classe de sua Categoria, muito embora você não seja associado. Neste caso, não é um companheiro sindicalizado. Pertence à classe dos aeroviários de fato, mas não de direito.

Os companheiros sindicalizados sabem muito bem que o Sindicato Nacional dos Aeroviários é a única Entidade Sindical da Categoria e sua existência é regida pela Constituição Federal. A nossa Carta Magna de 1969, título III, "Da Ordem Econômica Social", no artigo 166: "É livre a Associação Profissional ou Sindical; a sua Constituição, a representação legal nas Convenções Coletivas de Trabalho e funções. Delegados de poder público serão regulados por lei:

§ 1º — Entre as funções delegadas a que se refere este artigo, compreende-se a de arrecadador, na forma da lei, contribuições para o custeio da atividade dos Órgãos Sindicais e Profissionais e para a execução de programas de interesse das categorias por eles representadas.

§ 2º — É obrigatório o voto nas eleições sindicais.

A sindicalização, entretanto, é espontânea. Convenhamos, por outro lado, que ela é necessária, pois além dos benefícios ministrados como consequência da lei, ao seu quadro social, o Sindicato oferece ainda tantos outros benefícios como os que adiante mencionaremos, exclusivos aos seus associados, além de outros em estudo. Por aí se vê a necessidade de se associar ao Sindicato para usufruir esses benefícios.

O nosso Sindicato, como todos os outros existentes, é a CASA na qual todos os associados da categoria deverão entrar, participar, prestigiar e defender, para o bem-estar da classe considerada. Tomemos como 1º exemplo a Cooperativa Habitacional, que é dirigida por trabalhadores sindicalizados e bem assim como todos os cooperativados são; num segundo exemplo, podemos contemplar o progresso do Programa da Bolsa de Estudo, onde através do qual os trabalhadores se beneficiam. E o Sindicato, como via de comunicação do PEBE, distribui e fiscaliza as bolsas oferecidas aos associa-

dos, seguindo critérios honestos e democráticos.

Proporcionamos assistência jurídica Cível e Trabalhista. Mantemos 2 consultórios dentários, funcionando dia e noite, com dois dentistas para atendimento pela manhã e dois dentistas para atendimento à tarde. Oferecemos ainda serviços de dentaduras, por preços módicos. Possuímos ainda uma Colônia de Férias em Vera Cruz, município de Miguel Pereira, onde o clima é um dos melhores do Brasil. Mantemos vários cursos de extensão cultural. Entre eles, curso de Matemática, Português e Inglês, totalmente gratuitos. Quanto ao curso do Artigo 99, 1º e 2º ciclos, cobramos uma pequena taxa, para pagamento das despesas. Oferecemos auxílio funeral no valor de 50% do salário do associado e 25% para o dependente. Oferecemos auxílio natalidade, no valor de 10% do salário do associado. O prazo de carência para adquirir esse direito é de 12 meses de sindicalizado até a data do nascimento ou falecimento. Depois de tantos benefícios, verifica-se que é no Sindicato onde se homologam as rescisões de contratos, as quitações e onde se realizam as campanhas para aumento de salários, firmando os acordos salariais. É no Sindicato onde se obtém o Atestado de Desemprego, que possibilita movimentar os depósitos no FGTS. É no Sindicato onde se obtém as orientações corretas, para que seus contratos de trabalho sejam depositados. É no Sindicato onde as dúvidas suscitadas ficam esclarecidas e muitos companheiros não correm o risco de perder o emprego. Vê-se, por aí, que o Sindicato nos é uma necessidade, decorrente dos tempos modernos, onde as inúmeras leis, a complexidade da vida, nos tornam incapazes de resolver um grande número de problemas pessoais. Por isso é que devemos confiar em um Órgão prestimoso e competente que está à altura de resolver nossos problemas de imediato. Tudo isso depende de você, companheiro. E sem você de nada vale a nossa existência como Órgão de Classe, pois você é parte integral de um todo, que é o nosso Sindicato.

Visite-nos imediatamente e ingresse no nosso quadro social, mediante a seguinte formalidade: 2 fotos 3x4 para a carteira social. A mensalidade corresponde a 1% (um por cento) do salário e é descontada em folha de pagamento.

O terceiro homem

Comte. Luiz Coriolano Tenan

É fato conhecido que o avanço tecnológico do transporte aéreo superou todas as previsões, deixando sua infra-estrutura e respectiva legislação num estágio bastante retardado. Assim é que hoje se vêem aeroportos ridiculamente inadaptados às necessidades modernas, acesso lento e difícil aos mesmos, em grande contraste com as velocidades altíssimas das atuais aeronaves, e também uma legislação trabalhista inadequada à complexidade dos requisitos técnicos exigidos dos tripulantes das empresas de aviação.

A solução da maioria dos problemas relacionados com o transporte aéreo está vinculada a quatro fontes de informações, isto é, do construtor, empresário, operador e usuário. Cada uma dessas classificações apresenta seu ponto de vista especial a respeito dos problemas existentes, com distorções provocadas por fatores alheios ou pouco conhecidos dos demais.

O construtor tem seus pontos de vista sempre influenciados pela competição de outras firmas congêneres.

O empresário não pode se eximir da pressão oriunda da competição comercial e da discriminação dos gastos, atendendo ao alto custo operacional das aeronaves modernas.

O operador, embora em terceiro plano sob aspecto de influência decisiva, tem seu modo de julgar altamente comprometido pela segurança geral e regime de trabalho.

O usuário, embora raramente consultado, é exigente em matéria de segurança, pontualidade, rapidez e conforto.

Nas questões relacionadas mais diretamente com as tripulações das aeronaves, houve em toda parte grande deficiência e insuficiência na solução de questões referentes à composição, regulamentação e compreensão. Talvez se possa atribuir esse estado de coisas ao fato de não ter sido devidamente consultada a parte interessada.

A composição das tripulações desde os primórdios da aviação vêm sofrendo alterações influenciadas pelos fatores mais variados.

No início, quando as viagens eram diurnas, utilizavam-se tripulações simples, em que, às vezes, o co-piloto acumulava as funções de rádio-operador, sendo por isso denominado "combinação" (combination).

Mais tarde e com a introdução do vôo noturno desapareceu o "combinação", mas sendo os percursos relativamente curtos, as tripulações continuaram simples, procurando-se compensar monetariamente o desgaste decorrente do maior cansaço. Havia mais flexibilidade operacional, devido serem as aeronaves máquinas relativamente simples. A fadiga era física e mental, principalmente nas jornadas de muitos pousos.

Posteriormente, com os vôos de longo percurso transoceânico e intercontinentais, foram utilizadas tripulações com maior número de componentes, imprópriamente denominadas "duplas", a fim de permitir revezamento para descanso a bordo. Com o aumento de horas de trabalho e permanência a bordo, cresceu o cansaço físico e mental, surgindo regulamentações de trabalho aeronáuticos para evitar abusos tanto da parte do empresário como do operador.

Com a introdução das aeronaves a jato, com maior complexidade de equipamento e maior velocidade, a carga mental aumentou mais, acrescida de certos fatores como o de "efeito de fuso/tempo" e outros pouco conhecidos. Houve, então, o recurso da redução do horário de trabalho, que veio atenuar de alguma forma a situação existente.

A competição das firmas construtoras de aviões e a influência empresarial vieram no decorrer do tempo, baseadas nos progressos tecnológicos, introduzir modificações importantes na composição das tripulações, vantagens sob certos aspectos, mas também acarretando conseqüências não previstas que devem ser levadas em consideração visto serem de interesse geral.

A composição das tripulações baseia-se na existência de quatro funções técnicas primordiais a bordo de uma aeronave, as quais podem ser exercidas isoladas ou integradamente, conforme certas combinações de fatores.

A pilotagem é executada pelo comandante e pilotos a ele subordinados.

As combinações são mantidas pelo rádio-operador e, nas manobras de aproximação, pouso e decolagem, pelos próprios pilotos, para maior rapidez.

A navegação é realizada pelo navegador.

A supervisão e operação dos vários sistemas, como o hidráulico, de vácuo, de combustível, elétrico etc, são feitos pelo mecânico ou "engenheiro de bordo".

A primeira alteração introduzida na composição das tripulações foi a substituição do mecânico cujas funções passaram a ser exercidas cumulativamente por um piloto (segundo oficial). Não há dúvida de que essa medida veio reduzir as despesas de operação. Houve até contentamento em certos círculos visto dar emprego a um maior número de pilotos. Mas a experiência se encarregou de provar que milhares de horas de vôo adquiridas fora da pilotagem não trouxeram nenhuma vantagem à sua verdadeira carreira profissional, redundando mais tarde, quando já comandantes, em uma série de acidentes e incidentes cuja causa não era mais do que falta de amadurecimento técnico.

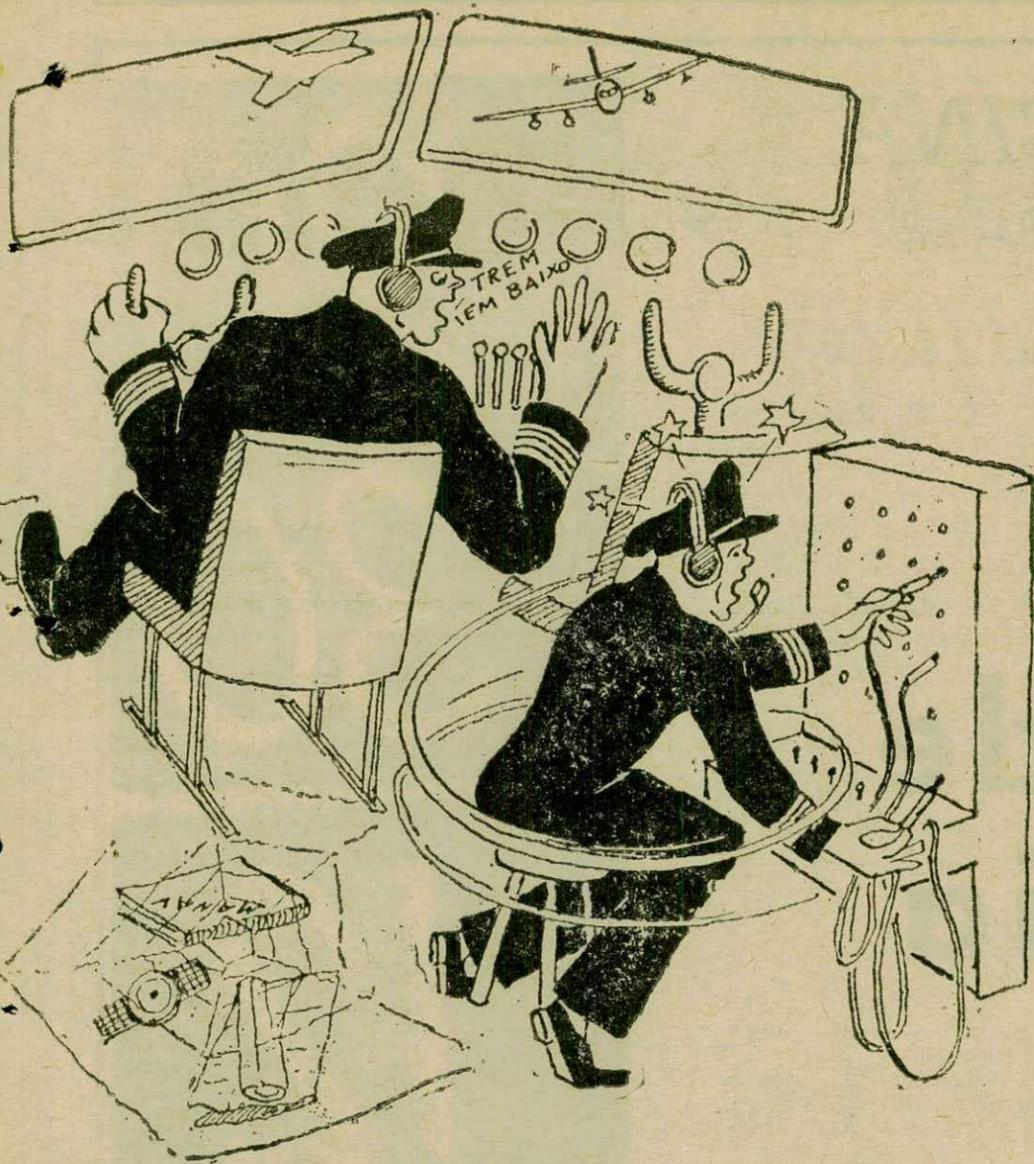
A segunda substituição foi a do navegador cuja tarefa passou a ser anexada a do rá-

dio-operador, tornando-se este, rádio-navegador. A solução foi boa e trouxe resultados econômicos, não impondo nenhuma carga ou prejuízo sobre a pilotagem.

A alteração seguinte foi a retirada do rádio-operador de bordo dos birretores de pequeno curso, de tripulação simples. Esta medida veio lançar sobre o comandante e o primeiro oficial, já responsáveis pela pilotagem, operações dos sistemas e navegação, a tarefa das comunicações. A complexidade das modernas aeronaves, sua alta velocidade e o acúmulo de funções vêm reduzir muito a flexibilidade profissional criando um clima de insegurança que não pode ser compensado nem pelo aumento de salário e nem pela redução do horário de trabalho, mas só pela introdução do terceiro homem, isto é, reforçando a tripulação com mais um piloto. Assim sendo, em caso de emergência ou necessidade, como já tem acontecido, o comandante terá um substituto na pessoa do primeiro oficial e este será substituído pelo segundo oficial. E no vôo normal haverá mais dois pares de olhos para auxiliar na vigilância dos sistemas e do tráfego exterior, quando em vôo visual.

Tratando-se da atual situação brasileira criada por determinação da Diretoria de Aeronáutica Civil, tem-se como especificamente acertada a retirada dos rádio-operadores uma vez que a técnica moderna o possibilita. Mas há necessidade imperiosa de atentar para as conseqüências que isso possa ter nas aeronaves birreteras de pequeno percurso, utilizando-se só dois pilotos, onde poderá produzir o agravamento de uma situação já existente de pouca segurança, a qual só será solucionada com a adição de um terceiro homem, de preferência piloto, como parte integrante da tripulação.

Todos sentem a necessidade de se rever a arcaica legislação brasileira sobre a composição das tripulações e sua regulamentação de trabalho, a fim de se colocar à altura da moderna técnica aeronáutica. Caso não seja levado em consideração essa pretensão apoiada pelos pilotos de todas as companhias de transporte aéreo, representados por várias organizações internacionais de classe, provavelmente surgirão inúmeros acidentes e incidentes, com perdas de vidas e material, unicamente por não se ter dado a devida consideração a um problema tão bem conhecido pela classe "operadora", mas pouco estudado por empresários e construtores preocupados com as economias da cabine de pilotagem, as displicentes quanto aos gastos suntuosos em outros setores. Como medida sensata, seria de interesse social e técnico manter nas aeronaves birreteras de pequeno percurso os rádio-operadores, até que sejam substituídos gradativamente por segundos oficiais, elementos mais indicados para o caso em questão.



Tripulações e tripulantes

Dr. Edgard Tostes

Autores como WACHTER, MISSENER, RUSSEL, DAVIS, STERNINGER, RASMUNSEN, referindo-se aos fatores de personalidade envolvidos nas tarefas de vôo, consideram que em certos casos, não se deu ainda uma apreciação adequada às tripulações e às suas tarefas que ficam assim, de um certo modo, prejudicadas. A proporção que as performances de vôo alcançam um nível mais alto, torna-se necessário conhecer as condições nas quais os homens do ar podem operar. Sob esse ponto de vista a cabine de pilotagem torna-se cada vez mais um laboratório psicológico pelo fato de seus ocupantes serem chamados a executar muitas tarefas de importância acústica. Esse aspecto da aviação é grandemente responsável pelo seu apelo aos psicólogos que encontram um desafio nos novos problemas a enfrentar e nos dados resultantes postos à sua disposição.

Em 1967, a aeronáutica civil alterou o regulamento que se refere à composição das tripulações de vôo como, também, as horas de trabalho dos tripulantes.

Isso naturalmente por sugestão da ICAO, acompanhando outros países a ela filiados.

Já são passados três anos e a experiência adquirida já permite algumas considerações, que certas ou erradas, começam a ser ventiladas nos meios aeronáuticos. Um grande número de pilotos está convencido que a cooperação dos rádio-operadores nos aviões a jato é de importância vital, contribuindo sobremaneira para a segurança do vôo em qualquer linha aérea, dando plena cooperação bilateral, nas comunicações a terra, em caso de emergência. Em caso de pane de sua estação, por exemplo, só ele está habilitado a solucionar o problema em vôo.

Ele simplifica muitas vezes as tarefas do piloto oferecendo isso uma margem de segurança em relação com a fadiga operacional em situações por vezes cruciais que ocorrem nas aproximações por instrumentos, no fim de um vôo longo, acidentado e cansativo. "Se determinada coisa pode ser feita errada, seja ela qual for, algum dia alguém a fará, e, se desejarmos efetivamente desenvolver a prevenção do acidente aeronáutico, devemos enfatizar, em todos os integrantes da nossa comunidade aeronáutica, a preocupação de observar os pequenos detalhes".

Hoje dá-se maior importância aos fatores humanos que desencadeiam dificuldades psicológicas e fisiológicas nas tripulações. Está provado que o crescente número de tarefas e sua complexidade nos transportes modernos requerem uma diversificação de responsabilidades no interesse da segurança e da eficiência operacional. Embora a média dos pilotos possa atender a um maior número de instrumentos do que o comum, essas observações ficam prejudicadas, nas emergências, quando são exigidos movimentos rápidos e precisos. Os tempos de reação são afetados pela fadiga, pelas reações emocionais, ou por ambas. Há uma idéia da possibilidade de que com o avanço da tecnologia aeronáutica, se poderá eliminar muitos instrumentos e reduzir o número de tripulantes. Os aviões, entretanto, vão se tornando mais complicados e suas operações aéreas altamente técnicas e complexas. Há, pois, como se verifica, pouca chance de que essa tendência reverta num futuro próximo. Essa tendência para tripulações completas, padronizadas, nos aviões de grande porte, vai se firmando pela necessidade da divisão de responsabilidades na navegação, nas comunicações e na mecânica dos vôos.

É recomendável, como se faz em outros países, inclusive nos EUA a presença do rádio-operador a bordo, em áreas pouco desenvolvidas, e sem a devida proteção aérea.

Para maior segurança em vôo, as cabines devem ser confortáveis, a fim de que cada tripulante possa trabalhar com toda capacidade, sem fadiga e sem cometer erros.

"É importante que todos estejam convencidos de que a prevenção do acidente se integra na atividade aeronáutica, contribuindo para aumentar o padrão técnico-profissional dos navegantes e do pessoal de apoio, propiciando às organizações maior eficiência".

"Atualmente, na era dos jatos, exigindo características especiais sob o ponto de vista psicossomático individual, torna-se indispensável uma análise mais aprimorada e uma pesquisa mais profunda do fator humano, tanto na área de antes, quanto na de depois do acidente". Apesar de tudo, o piloto de jato será o mesmo homem; somente as técnicas diferirão, lhes fornecendo cada dia um pouco mais de trabalho, um pouco mais de tensão, um pouco mais de responsabilidade. Cada acidente, dá lugar a uma pesquisa aprofundada.

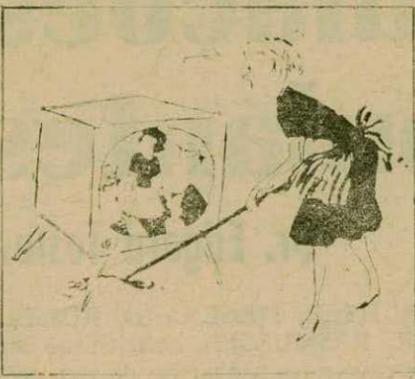
As conclusões da investigação se traduzem logo por uma nova regra de segurança.

Fevereiro de 1970
DR. EDGARD TOSTES
Brigadeiro-Médico

AEROVIÁRIO —

AERONAUTA

Se Você tem qualquer problema pendente no INPS — processo de auxílio-doença, auxílio-natalidade etc. — procure seu Sindicato, que fará os contatos necessários junto ao INSTITUTO.



PÁGINA DA MULHER

C. C. Ramalho

TV: escola de violência

Mulher do aeronauta e do aeroviário:

Estamos retemperadas pelo período de férias (?) Foi na verdade um biato. E então podemos retomar o nosso diálogo que reproduz a nossa preocupação com os nossos problemas que são os problemas comuns de toda a coletividade.

A maior preocupação de todas as mulheres são os filhos. E como não? Esta não é a nossa maior e mais nobre missão? Mas, vejamos como é elástica essa missão. Não somos apenas responsáveis pelos nossos filhos como se estivéssemos num circuito fechado. Não, pois fazemos parte de uma comunidade. Somos nós quem preparamos a nova geração que irá viver num mundo tremendamente modificado pela tecnologia e marcado pelas transições. Mulher do aeronauta e do aeroviário: quando você está educando, criando, plasmando o seu filho está preparando o dirigente ou o artífice do futuro — não importa — mas é com esse elemento humano junto às demais classes, que se fará o amanhã.

Você pode até sorrir, mulher, com o seu aventalzinho, e não ligar a mínima importância para você mesma. Mas nós sabemos o peso que você tem hoje e terá amanhã em todos os acontecimentos através dos atos e pensamentos dos seus filhos, nós, que daqui lhe espreitamos e nem queira saber com que respeito.

Nada será tão decisivo para o Brasil de amanhã quanto o seu desempenho no seu lar, no seu meio, no seu País.

Então desculpe, mas largue o avental, a costura, o livro ou qualquer que seja o instrumento que esteja nas suas mãos; largue, sacuda os pensamentos alegres ou amargos e vamos nos sentar, novamente, no nosso banquinho de meditações (deixando de lado o obsoleto muro de lamentações que este já não se usa mais há muito tempo).

Falemos sobre um instrumento que há em sua casa e que, ora desabridamente, ora subliminarmente, condiciona os seus hábitos familiares e infui (muito mais do que você pensa) na formação e educação dos seus descendentes.

Quando você, após um dia de fatigantes deveres domésticos, senta-se com seus familiares para assistir aos costumeiros programas, buscando um entretenimento, lembre-se que está diante de um poderoso e dinâmico instrumento de educação ou... deseducação, que poderá modificar a feição cultural de sua casa e de seu País. Por favor, não brigue conosco, mas não olhe a sua televisão como um móvel a mais em sua casa. Você que não está com os olhos vendados poderá olhá-lo e vê-lo tal como é. É entre os instrumentos que empregam as técnicas da informação massiva como o cinema, a imprensa, o rádio e a fotografia. O mais poderoso — de alta valia ou periculosidade — por aliar as qualidades audiovisuais, dentro do nosso lar, com o mais alto poder de penetração até então não suficientemente avaliado pela maioria dos pais, e educadores. Invade o recesso do seu lar, penetra em sua intimidade, faz parte do seu dia a dia. Através dele, aliena-se ou conscientiza-se. E, infelizmente, parece que diante desta opção, foi feita a pior escolha, em nosso País, como em outros

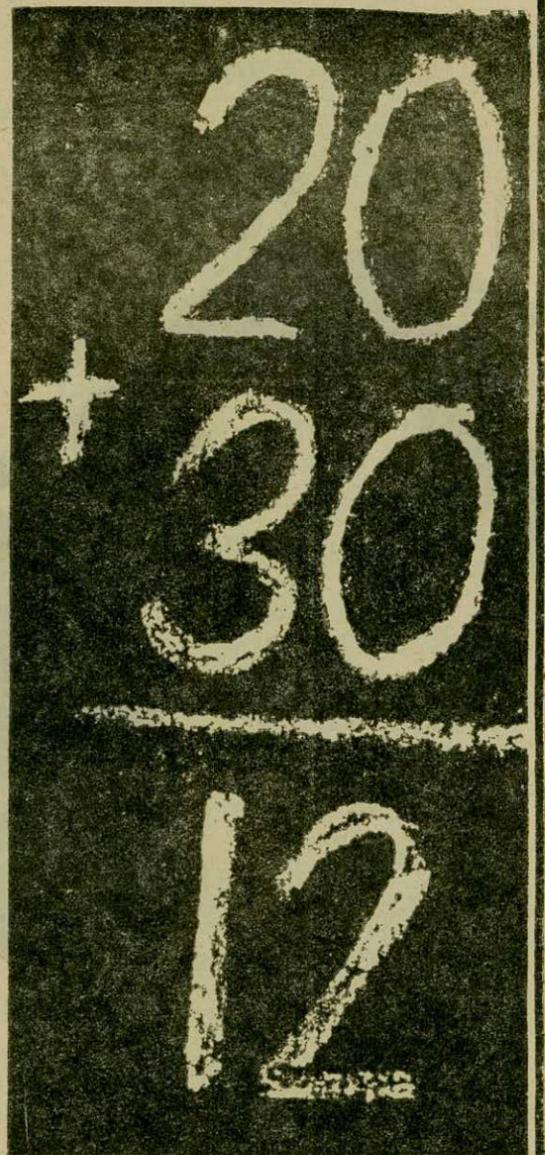
pois a televisão brasileira tem sido larga e abusivamente usada como fonte de subcultura e alienação, com a predominância dos componentes da violência e desagregação moral.

Ressalvados, alguns (muito poucos) programas de gabarito e a iniciativa em fase ainda incipiente da TV-Educativa de São Paulo, o que vemos com total constrangimento, é a predominância da violência, a tônica sendo sempre a mesma, agressão, sexualismo deturpado e aberrante e a exploração ridícula das deficiências humanas num pseudo-humorismo.

Não há a menor intenção de educar ou orientar nessas mensagens negativas. Passam da violência temática à violência física, sem nenhuma outra alternativa, buscando sempre impor uma imagem deturpada de todos os fatos da vida, ou explorar apenas os deprimentes, os negativos. A violência, o crime, a ilicitude, as formas de desagregação moral passam, assim, a constituir — note bem — fatos corriqueiros, dentro das comunidades, dos lares, que, dessa forma ficam condicionadas, passam a aceitá-los, dentro do conjunto social contemporâneo. O uso da violência não é encarado como conduta ilícita, é um produto de consumo diário, usufruído na desinibição do pijama e do "pegnoir", e pode então tornar-se parte do estilo de vida, o meio de resolver situações problemáticas. Como estranhar então, diante de tais exemplos e do hábito de oferecer às crianças e jovens rações diárias de violência e de desagregação, que eles não sejam violentos, não sejam insatisfeitos e não tentem substituir pelos mesmos métodos, ou seja a violência, as estruturas que julgam superadas e, de fato muitas o são?

Existe nesse processo uma reação em cadeia. E os resultados são matemáticos.

Quais os apelos mais comumente existentes em todas as programações? São a ostentação, a fantasia, o erotismo, a violência e o grotesco-chocante. Que se pode esperar disto? Citamos apenas um dado, entre as centenas existentes, que poderá dimensionar o quadro que ora demonstramos. Em recente pesquisa realizada por jornalistas, universitários e etc. ficou patenteado que a violência ocupa uma percentagem de 60% nos programas infantis e que nos programas importados, especialmente, a extensão da violência ocupa 74,60% do tempo total. Assim, está provado, que a televisão longe de ser um objeto doméstico é um monstro que altera todos os horários familiares, até o das refeições, e condiciona e hipnotiza, com suas mensagens, negativas, adultos, e deforma as mentes infantis. A bem da verdade, devemos dizer que esse, infelizmente não é um mal do nosso subdesenvolvimento, pois, nos Estados Unidos, nação altamente desenvolvida, segundo pesquisa, 60% da programação infantil é preenchida com atos de violência. E naquele País já existe a conscientização do problema tanto assim que a "Comissão Nacional para as Causas e Prevenção Contra a Violência", dirigida por Milton S. Eisenhower, durante toda uma semana, em sessões diárias, discutiam os seguintes pontos: A televisão provoca a agitação? As crianças estão se tornando insensíveis à brutalidade devido aos programas sobre crimes? Discutiu ainda essa Comissão se "A TV era o espelho ou o molde da sociedade".



Aqui, no Brasil, segundo estatísticas, quase seis milhões de pessoas assistem novelas, o que representa 30% dos telespectadores do país. E os sociólogos acreditam que os anti-heróis seguidamente apresentados pelas novelas e adorados em histeria coletiva, são os responsáveis pela atual desagregação familiar. Depreende-se então que, salvo honrosas exceções, a televisão brasileira é um instrumento de subcultura a serviço da alienação. E, ainda, segundo os psicanalistas, psiquiatras, é a televisão uma fábrica de psicopatas, onde tudo é transformado em objeto de consumo. Como vêem, não falam bem dela...

Mas como você está séria, amiga. E, além de tudo silenciosa, e agora é que reparamos que não nos interrompeu nem uma só vez. E nos seus olhos estamos lendo a interrogação: Por que a televisão brasileira é assim? E o que fazer? Nós tentaremos lhe responder.

Em primeiro lugar, porque a televisão brasileira que poderia ser um dos maiores recursos a serem usados para a alfabetização, a orientação, a educação, a politização e o aperfeiçoamento cultural e artístico, está sendo desperdiçada porque é eminentemente comercial, quando a sua conotação principal deveria ser a educativa, em sentido amplo.

Em segundo lugar, poderíamos chegar lá, isto é, atingir ao objetivo cívico e humanístico de aprimoramento da população com a elevação dos níveis dos programas que seriam infra-estruturados por pesquisas que determinassem as formas de se chegar ao povo através de novas imagens, de novos processos de comunicação e com o estabelecimento de programas didáticos, culturais e artísticos apresentados de forma dinâmica, mas em caráter obrigatório, em todas as estações, com patrocínio livre ou não.

Em suma, a televisão teria que dirigir a preferência do público para o bom, o sadio, o positivo e não para o oposto como o tem feito até agora, porque, não se iluda, não é o povo quem prefere. Ao povo são impingidas as programações mediocres e a sua preferência não é quem as determina. A preferência popular é dirigida pelos veículos de comunicação de massas dos quais a televisão é o mais poderoso. A eles, somente a eles, cabe a responsabilidade pela má qualidade que apresentam, premiados e dirigidos por uma poderosa cadeia comercial e por uma mentalidade, infelizmente ainda predominante, de que o público não aceita os bons programas, o que é absolutamente falso.

Pronto! Você já está sensibilizada, desperdiçada para o problema. Nunca mais val ignorá-lo e, você mesma, val descobrir novos ângulos e sentirá, inapelavelmente, as deficiências aqui conversadas. Não val mais se livrar dos apelos da conscientização.

E agora, click, desligue o monstro. E vá descansar.

Amanhã ligue de novo, mas amanhã já será outro dia.

“Casa de ferreiro, espêto de pau”

Antônio Aluizio
Gondim de Oliveira

Um tanto encabulado, procurava ignorar bem próximo à mim, um conhecido que também tirava uma passagem aérea, numa conhecida pioneira companhia. No balcão, mais algumas pessoas, por certo ouviam a pergunta que o conhecido me fazia, tão logo desse de cara comigo.

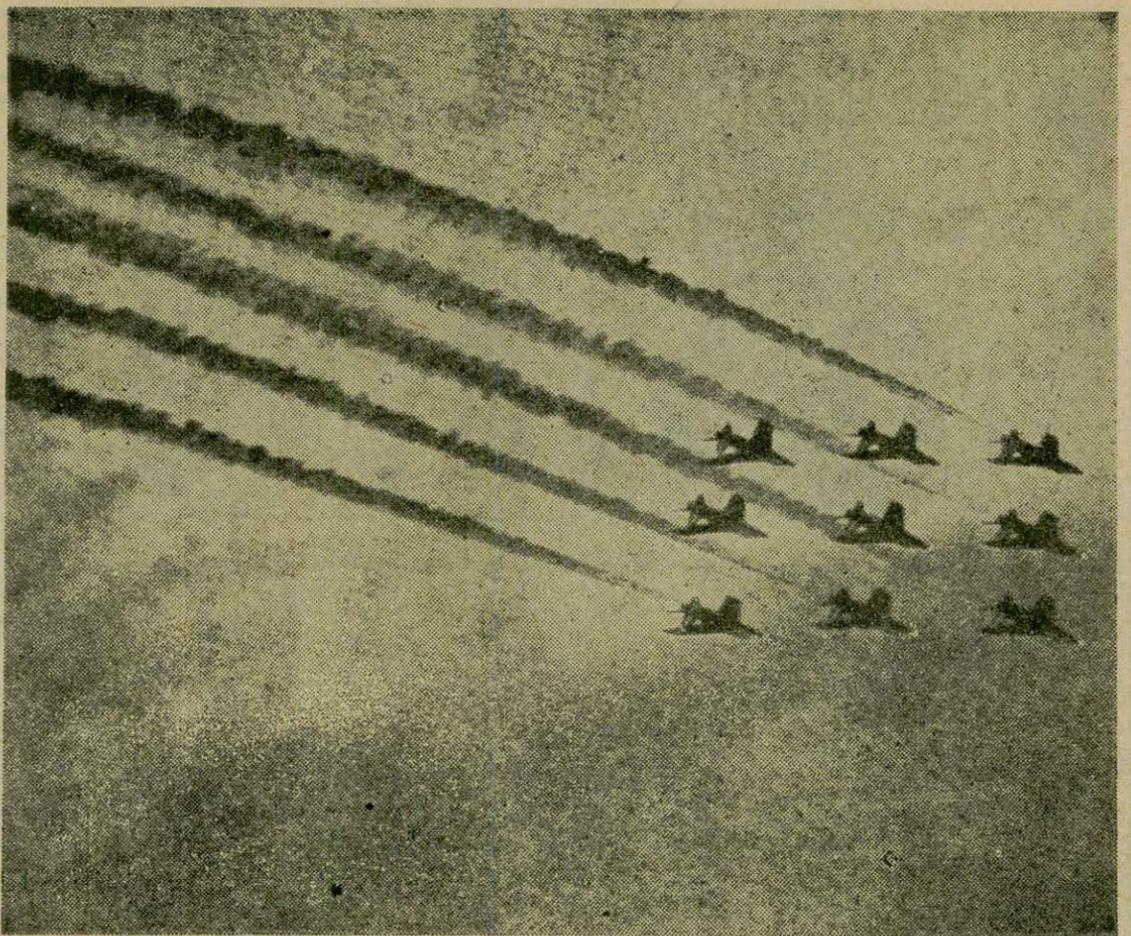
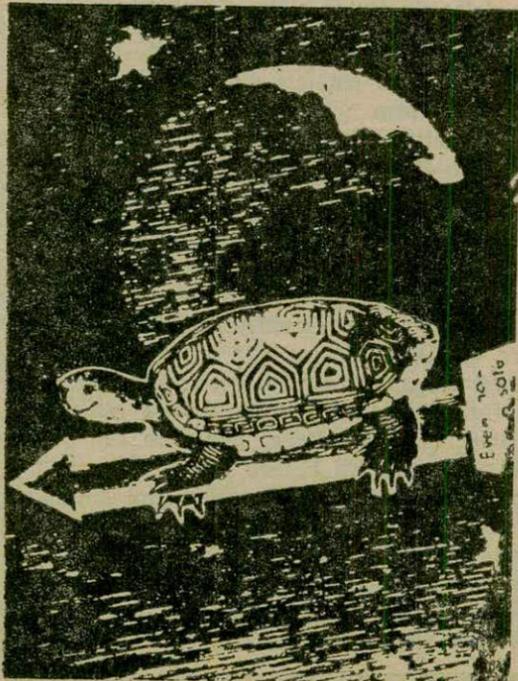
E era isto o que me fazia esconder, para evitar que fosse pôsto à público, quão infeliz me faria a tal pergunta que acabou sendo feita: “como? você? veterano aeronauta, velho conhecido em inúmeras viagens de Penedo ao Rio e diversas outras rotas — quando feliz coincidência o fazia encontrar à bordo dando-me a sensação de segurança e, noutras vèzes, esperando a sua volta de Recife, para sentir aquela confiança na viagem? Como? Pergunto-lhe, pagando passagem? Integral Não acredito — pelo menos devia ter u mabatimento. Olhe: — sinto com você esta amargura, pois bem sei dos desgastes sofridos nas noites de tempestades, no imprevisto das emergências e na velada submissão às cooperações, voando além do limite, estafando-se — para que, no final? Nem o pequeno reconhecimento de uma passagem? Esta, não meu amigo. É mesmo casa de ferreiro, espêto de pau! Agora, veja — estão aí, exuberantes de riqueza, as companhias que vocês agora aposentados ajudaram a crescer e que nem sequer, têm para vocês, uma atitude de consideração e gratidão! É muita miserabilidade!”

Aqui no Rio, eu não tenho carro. Ando de ônibus e reparo sempre em pequenos detalhes, que deixam transparecer qualidades da alma humana; como me entenece de ver a camaradagem dos motoristas de ônibus para com os seus colegas! Agora, diante desta estória, quão mais felizes eles são que vocês! Apesar de menos ilustrados, honram as mãos que põem em movimento o seu veículo e respeitam, no seu companheiro, a sua própria pessoa, sendo o seu maior luxo receberem um colega.”

“Interpretam exatamente o que diz Antoine de Saint-Exupery em “Terra dos Homens”: em todas as profissões, o maior luxo é o das relações humanas!”

É de fato, uma boa lição que os motoristas nos dão. Mas já tentamos por inúmeras vèzes, comover os insensíveis donos das companhias aéreas e às autoridades, no sentido de que fosse estabelecido um mínimo pelo menos de uma passagem por ano com desconto, para o aposentado que necessitasse viajar. Mas não deram importância — culpam o Governo de ter restringido essas passagens; e no entanto sabemos que elas são dadas ao bel prazer do chefe, que as controla! E não se pode apelar para ninguém. Isto, é que é “justiça social”! Elite da melhor! As companhias estrangeiras respeitam os seus aposentados. Não lhes negam esses pequenos favores. As nacionais são madrastas mesquinhas. Só nos resta, bater a poeira das nossas sandálias, lançando o nosso anátema aos responsáveis por esta desconsideração, por esse desrespeito!

Antonio Aluizio Gondim de Abreu



IN MEMORIAM

Mais dois baluartes da ex-Panair, também prematura e inesperadamente, sumiram, com pesar, aos nossos olhos: Comandantes Mário Borges e Edberto Vasconcelos Guimarães.

E... pronto! — Sem esta e mais aquela, no auge do bailar existencial, derruem mais dois indivíduos invólucros humanos. Mas assim, quem sabe, a sua vida imperecível superou as limitações que as separavam de maior realidade. Sobretudo, quando o substrato de qualidade superior que foi nelas contido aprendeu de antemão a desenvolver e consolidar características próprias, convenientes e dignamente perduráveis. E, como gotas do oceano que ora são gotas e ora oceano — e por já haverem sido gotas conscientes e meritórias — assim permanecerão com distinção assegurada, enquanto que, ao mesmo tempo, não só passarão a abrilhantar o grande oceano que retornaram a integrar, como que, em retribuição, melhor beneficiar-se-ão também da consciência suprema do infável oceano.

Foram eles pingos que, quando destacados, souberam não deixar-se mentalmente por nada poluir e, individualmente, souberam aqui ser insígnias embaixadores daquele infinito do qual, pela experiência atravessada, são hoje ainda mais valiosos componentes.

É verdade: não há lógica terrena que possa pre-comprovar os reais desígnios de Deus. Mas, por certo, pelos predicados de Mário e Edberto, ora estão eles mais próximos a Ele, estão enriquecendo o lado de lá, enquanto que aqui deixaram sacramentados em nossos corações os mais amplos e profundos reconhecimentos. E é isto, afinal, só o que tem valor definitivo.

Devem haver partido com as consciências bem tranqüilas. Com missões muito mais do que suficientemente bem cumpridas, havendo voado, cada qual, cberca de um vintênio de milhares de horas de vôo para a Grandiosa Organização cuja memória, como a deles, será também eternamente cintilante — e depois ainda, para outras — souberam, além disto, fazer-se a todo o tempo e por todos muitíssimo benquistos. Produtividade e admiração. É o que mais conta.

E, basicamente inspirados na essência de palavras de John Masfield, de cada um deles, oxalá, seria lícito ouvir:

Que possa ser real o que graves para mim,

No incógnito final de sinfônico festim:

“Aqui jaz o piloto, volvido lá do ar;

Da luz rebuscador — marinheiro em vasto mar!

Da vida apreciador, a despeito de amarguras

Que dão força ao saber, e realçam tudo, enfim;

Fiel desbravador, quer de abismos ou de alturas,

Ao mundo grato está, por havê-lo visto assim.

Então que bem prossiga o que Deus diligenciar:

Aqui o desassombrado, de volta a firme lar —

Mero trabalhador, também pronto a descansar”.

Cte. A. W. Hoffmann

Triste pensão... ... para uma família triste

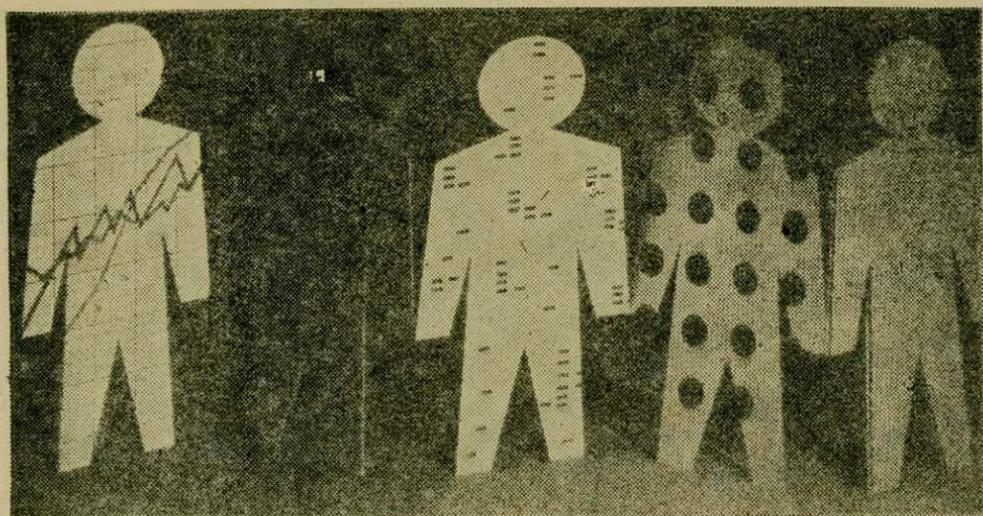
Tôda vez que prematuramente desaparece um dos nossos companheiros, uma das primeiras coisas que nos vêm à mente, além da dor que isso nos traz, é o sentimento da imensa injustiça da Lei de Aposentadoria que nos foi imposta no seu último mês de governo, pelo Marechal Castelo Branco.

É justamente no caso da morte de um aeronauta, mormente quando prematura, que essa injustiça aparece em toda a sua plenitude. Quando mais necessário, quando ainda está a meio caminho na sublime tarefa de educar e de cuidar da formação moral de seus filhos, aquele homem, aquele líder, que com o seu labor e o seu sacrifício, com os incontornáveis e a mais das vèzes prolongados afastamentos do convívio dos seus, trazia-lhes o necessário conforto e segurança, representados por um padrão salarial médio de 15 a 25 salários-mínimos, deixava-lhes como legado, além de sua irreparável ausência, uma insatisfatória pensão que, se ultrapassar a média de 5 salários-mínimos, não o será por muito.

Com esta Lei de Aposentadoria, o aeronauta que ainda tem filhos para cuidar está proibido de morrer antes do tempo!

O trágico desaparecimento do Comandante Waldyr Baífo de Andrade, junto com a dor que trouxe aos seus familiares, aos seus amigos e companheiros, aos quais o SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS se solidariza e se associa, é que faz emergir estas reflexões.

Lícita é a revolta contra a INJUSTIÇA. Principalmente quando ela nos atinge.



Filiação sindical nos EUA atinge a 20,2 milhões

WASHINGTON, DC — A filiação dos sindicatos nacionais com sede nos Estados Unidos, atingiu a casa dos 20,2 milhões em 1968, um aumento de quase um milhão de membros desde 1966, informou o Departamento de Estatísticas Trabalhistas do Departamento de Trabalho dos EUA.

A filiação total nos Estados Unidos — isto é, excluindo-se a filiação canadense — elevou-se para 18.843.000 em 1968 — um aumento de 903.000, ou seja, cinco por cento desde 1966, segundo indicam os resultados preliminares da pesquisa realizada cada dois anos sobre filiação sindical.

Expressivos aumentos foram registrados por alguns dos sindicatos mais

importantes e por aqueles que congregam funcionários governamentais.

Cerca de 2,2 milhões de funcionários públicos federais, estaduais e municipais são agora sindicalizados, o que representa um aumento de 436.000, desde 1966. Durante a década de 1958-1968, a filiação nesta categoria cresceu em cerca de 1,1 milhão, o que representa mais da metade do total no aumento verificado durante este período.

A filiação de funcionários burocráticos, atualmente da ordem de 3,2 milhões, aumentou em aproximadamente 434.000 sobre o ano de 1966. O número das mulheres sindicalizadas aumentou de 251.000 para 3,9 milhões.

Sindicato Nacional dos Aeronautas

Evolução do salário-mínimo no Estado da Guanabara
Período de 1940 a 1968 — (NCR\$)

SALÁRIO-MÍNIMO	DATA INICIAL DA VIGÊNCIA	DISPOSITIVO LEGAL
0,24	4-07-1940	Decreto-Lei nº 2.162, de 1-5-1940 (Publicado no D.O. de 4-5-1940)
25,00%	0,30	1-01-1943
		Portaria 36, de 8-1-1943, do Coordenador da Mobilização Econômica, e Decreto-Lei nº 5.670, de 15-7-1943 (Publicado no D.O. de 31-7-1943)
26,67%	0,38	1-12-1943
		Decreto-Lei nº 5.977, de 10-11-1943 (Publicado no D.O. de 22-11-1943)
215,79%	1,20	1-01-1952
		Decreto nº 30.342, de 24-12-1951 (Publicado no D.O. de 26-12-1951)
100,00%	2,40	4-07-1954
		Decreto nº 35.450, de 1-5-1954 (Publicado no D.O. de 4-5-1954)
58,33%	3,80	1-08-1956
		Decreto nº 39.604-A, de 14-7-1956 (Publicado no D.O. de 27-12-1958)
57,89%	6,00	1-01-1959
		Decreto nº 45.106-A, de 24-12-1958 (Publicado no D.O. de 27-12-1958)
60,00%	9,60	18-10-1960
		Decreto nº 49.119-A, de 15-10-1960 (Publicado no D.O. de 18-10-1960)
40,00%	13,44	16-10-1961
		Decreto nº 51.336, de 13-10-1961 (Publicado no D.O. de 13-10-1961)
56,25%	21,00	1-01-1963
		Decreto nº 51.613, de 3-12-1962 (Publicado no D.O. de 4-12-1962)
100,00%	42,00	24-02-1964
		Decreto nº 53.578, de 21-2-1964 (Publicado no D.O. de 24-2-1964)
57,20%	66,00	1-03-1965
		Decreto nº 55.803, de 26-2-1965 (Publicado no D.O. de 26-2-1965)
27,27%	84,00	1-03-1966
		Decreto nº 57.900, de 2-3-1966 (Publicado no D.O. de 3-3-1966)
25,00%	105,00	1-03-1967
		Decreto nº 60.231, de 16-2-1967 (Publicado no D.O. de 17-2-1967)
23,45%	129,60	26-03-1968
		Decreto nº 62.461, de 25-3-1968 (Publicado no D.O. de 26-3-1968)
20,35%	156,00	1-05-1969
		Decreto nº 64.442, de 1-5-1969 (Publicado no D.O. de 2-5-1969)

CARTAS

Do: Diretor do Instituto Nacional do Livro
Ao: Diretor de Vendas da VARIG
Assunto: Elogio de Funcionários — apresenta
Senhor Diretor:

Apraz-me vir pelo presente informar a V. Sa. que este Instituto requisitou, por intermédio dessa Empresa (Agência Rio Branco), uma passagem para o Sr. Prof. Fernando Camacho percorrer vários Estados do país, em missão cultural, o que importou na emissão de 9 (nove) bilhetes conjugados. Esse trabalho foi atendido pelos Srs. Ademir Vieira Branco e Aires Roberto de Siqueira, os quais realizaram com extrema solicitude e eficiência, pelo que tomo a liberdade de enaltecer perante V. Sa. os méritos funcionais de cada um.

Valho-me desta oportunidade para apresentar a V. Sa. os protestos de elevada estima e consideração.

a) UMBERTO PEREGRINO
Diretor do IML

Ilmo. Senhor
Dr. Raphael Benchimol
Largo de São Francisco, 26 — Grupo 415
N E S T A

Acusamos o recebimento de sua proposta de prestação de serviços profissionais de oftalmologia, sob o regime de credenciamento, aos associados deste Sindicato.

Interessa-nos o atendimento diário e nas bases propostas por V. Sa.:

Diariamente, de 14 às 18,30

Preço da consulta: NCR\$ 30,00 (50% de abatimento no preço atual de NCR\$ 60,00).

Cirurgia ocular de acordo com a Tabela publicada pela Associação Médica Brasileira.

A fim de que possamos instruir o processo de credenciamento, solicitamos nos envie a tabela de preços cirúrgicos acima referida.

Outrossim, esclarecemos que os serviços a serem prestados por V. Sa. não terão nenhum caráter de exclusividade, bem como não haverá qualquer vínculo contratual empregatício ou de qualquer natureza.

Atenciosamente,

DANIEL ARIOSTO PORTELA
Presidente

Meany: "A pobreza em qualquer parte ameaça a liberdade em toda parte"

WASHINGTON, D. C. — A perda da liberdade sindical em alguma parte do mundo atinge de maneira adversa a liberdade dos trabalhadores de todo mundo, declarou o sr. George Meany, presidente da Federação Americana de Trabalho-Congresso de Organizações Industriais (AFL-CIO) ao dirigir-se a um grupo de líderes trabalhistas do Brasil e das Caraíbas.

"Este o motivo pelo qual a AFL-CIO ingressou no campo da educação sindical na América Latina", explicou ele. "A pobreza, em qualquer parte do mundo, ameaça a prosperidade geral e a existência de qualquer tipo de escravidão ameaça a liberdade de todos".

Essas palavras foram pronunciadas pelo sr. Meany por ocasião da cerimônia de formatura de 20 sindicalistas brasileiros e 16 da região das Caraíbas, que terminaram, recentemente, o 28º curso patrocinado pelo Instituto Americano para o Desenvolvimento do Sindicalismo Livre (IADESIL), em seu centro de treinamento, em Fort Royal, no Estado de Virgínia. São os seguintes os formandos brasileiros: Alberto Bettamio, Rubens de Biasi, Osvaldo Borba, Plínio de Carvalho, Alvaro David, João Edgard Fausto Kacz, Edgar Anselmo Franco, Manoel Parada Garrido, José Antônio Gomes, Antônio Gonçalves, Francisco Fernandes Maricato, Adilson Monteiro, José Félix Neto, Ageu Cavalcanti Lemos, Nelson Pereira, Elias Rodrigues, Arnaldo Luís de Sant'Ana, Durval Domingos dos Santos, José Gonçalves da Silva e Irio Suchini.

Geraldo Lima aos seus companheiros que se aposentaram no dia 31 de dezembro de 1969

Você, que neste trinta e um de dezembro, despede-se da Cruzeiro do Sul, onde pelo menos há um quarto de século, você colaborou com empenho, dedicação, amor e luta pelo bom nome desta organização.

Você que no interior das oficinas, nos escritórios, nas pistas ou em qualquer outro setor de trabalho, esteve sempre presente as vinte e quatro horas de um dia, para que as aeronaves não parassem.

Você, que tantas vezes deixou de participar de festividades em obediência a escala de plantões, saiba de uma única e grande verdade:

Você é uma criatura feliz.

Sim, você é feliz, porque soube cumprir com dignidade e honradez a missão que lhe foi confiada.

Você é feliz, porque soube superar incompreensões.

Você é feliz, porque a nova geração desta casa, que é bem "avançada", há de reconhecer que graças a você, ela desfrutará de um ambiente de trabalho mais moderno, mais sadio e muito mais humano.

Geraldo Lima

Sindicato Nacional dos Aeronautas ABONO PERMANÊNCIA

Temos a grata satisfação de comunicar aos nossos associados que o Departamento Jurídico deste Sindicato, obteve solução favorável no MANDADO DE SEGURANÇA impetrado por ANTONIO DE ALMEIDA JUNIOR E OUTROS contra o I.N.P.S.. Como resultado, o Instituto decidiu iniciar o cumprimento da decisão judicial do Juiz da 3ª Vara Federal, que concedeu a segurança requerida contra ato daquele órgão que negará a revisão do ABONO DE PERMANÊNCIA EM SERVIÇO QUE VINHAM recebendo e deferido anteriormente ao Decreto nº 66/66, cujo pagamento será retroativo à data da sentença, outubro de 1969.

Liberdade sindical

Uma das resoluções aprovadas na recente Conferência de Ministros do Trabalho dos países membros da OEA por iniciativa da delegação dos Estados Unidos condiciona a efetivação da ajuda econômica da Aliança para o Progresso à existência, no país, da mais absoluta liberdade sindical.

Detalha o documento as condições em que se deve configurar a liberdade sindical, entendendo como contrária a mesma a prática, da intervenção governamental nas entidades, prisão de dirigentes e inúmeras outras situações que, ao ver da delegação proponente seriam considerados atos atentatórios àquele princípio.

Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos divulga para os seus associados:

Decreto-Lei n.º 771, de 19 de agosto de 1969

Altera a redação do artigo 515, letra b, e do artigo 538, §§ 1º e 4º, da Consolidação das Leis do Trabalho e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, DECRETA:

Art. 1º — O artigo 515, letra b, e o artigo 538, § 1º e § 4º, da Consolidação das Leis do Trabalho, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 515

b) duração de três anos para o mandato da diretoria;

"Art. 538

§ 1º — A diretoria será constituída no mínimo de 3 (três) membros se comporá o Conselho Fiscal, os quais serão eleitos pelo Conselho de Representantes com mandato por 3 (três) anos.

§ 4º — O Conselho de Representantes será formado pelas delegações dos sindicatos ou das federações filiadas, constituída cada delegação de 2 (dois) membros com mandato por 3 (três) anos, cabendo um voto a cada delegação".

Art. 2º — Nas entidades em que não se tenham realizado eleições até esta data, ficam prorrogados para 3 (três) anos os mandatos referidos nos artigos 515, letra b, e 538, § 1º e § 4º.

Art. 3º — A redução das delegações previstas no artigo 538, § 4º, só terá vigência depois de cumpridos os mandatos dos atuais delegados

Art. 4º — O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 19 de agosto de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

(aa.) A. Costa e Silva

Jarbas G. Passarinho

Decreto-Lei n.º 766, de 15 de agosto de 1969

Altera o artigo 477 da Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 2º, § 1º, do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968,

DECRETA:

Art. 1º — É alterada a redação do § 1º do artigo 477 da Consolidação das Leis do Trabalho, acrescentando-se ao mesmo artigo, na redação dada pela Lei nº 5.562, de 12 de dezembro de 1968, dois parágrafos como segue:

§ 1º — O pedido de demissão ou recibo de quitação de rescisão do contrato de trabalho firmado por empregado com mais de um ano de serviço só será válido quando feito com a assistência do respectivo sindicato ou perante a autoridade do Ministério do Trabalho e Previ-

dência Social ou da Justiça do Trabalho.

§ 4º — O pagamento a que fizer jus o empregado será efetuado no ato da homologação da rescisão do contrato de trabalho, em dinheiro ou em cheque visado, conforme acordem as partes, salvo se o empregado for analfabeto, quando o pagamento somente poderá ser feito em dinheiro.

§ 5º — Qualquer compensação no pagamento de que trata o § 4º não poderá exceder o equivalente a um mês de remuneração do empregado".

Art. 2º — Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 15 de agosto de 1969; da Independência e 81º da República.

(aa.) A. COSTA E SILVA

Jarbas Passarinho

Sindicato Nacional dos Aeronautas

Departamento Jurídico

Horário dos advogados — De 2.ª a 6.ª-feira

- TRABALHISTA — Dr. RAUL PIMENTA — 16 às 18 horas
- PREVIDÊNCIA — Dr. S I Z E N A N D O SANTOS LACERDA — 16 às 17 horas
- CÍVEL — Dr. AFONSO FLÁVIO P. GOMES — 17 às 18 horas

Associados que têm documentos no Departamento Jurídico

solicitamos que venham apanhá-los.

O Departamento Jurídico do Sindicato

Nacional dos Aeronautas informa:

— O I.N.P.S. decidiu iniciar o cumprimento da decisão judicial do Juiz da 3ª Vara Federal que concedeu a segurança requerida por ANTONIO DE ALMEIDA LEITE JUNIOR e OUTROS, contra ato daquele órgão que negara a revisão do Abono de Permanência em Serviço que vinham recebendo e deferido anteriormente ao Decreto nº 66/66, cujo pagamento será retroativo à data da sentença — outubro de 1969.

Delegação brasileira no México

Patrocinada pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes, está se realizando no México a Primeira Conferência Latino-Americana de Trabalhadores da Aviação Civil.

Foram convidados a participar desse conclave todas as organizações de trabalhadores da Aviação Civil do nosso país e, pela impossibilidade da obtenção de passagens,

por se tornar onerosa a viagem de uma Delegação mais numerosa, a diretoria da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos indicou como seu representante o 1º Secretário.

O Sindicato Nacional dos Aeroviários, em sua Assembléia Geral realizada no dia 30 de janeiro de 1970, convocada para tratar de vários assuntos, aprovou por unanimidade a indicação da Diretoria daquela en-

tidade, de que seu representante fosse o Presidente do órgão.

Auguramos aos nossos companheiros José Ferreira Nobre e Jonas de Oliveira que sua viagem ao México seja de pleno êxito na missão a que foram incumbidos e que nas questões que estão sendo discutidas nesse conclave surjam resoluções que possam ser aplicadas para benefício das categorias de trabalhadores em transportes aéreos e, em particular, para nós brasileiros.

Térmo de acordo inter-sindical

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

1º) As empresas de navegação aérea e de serviços auxiliares concederão a todos os seus funcionários da categoria de aeroviários, a partir de 1º de dezembro de 1969, reajustamento salarial de 27% (vinte e sete por cento), de acordo com o índice estabelecido e autorizado pelo Conselho Nacional de Política Salarial, em reunião de 17 de dezembro de 1959.

2º) O índice de aumento do parágrafo anterior será aplicado sobre os salários de 1º de dezembro de 1968, compensados, destarte, eventuais reajustamentos de caráter geral, concedidos depois daquele mês, nos termos do art. 5º do Decreto-lei nº 15, com a nova redação dada pelo Decreto-lei número 17, de 22 de agosto de 1966.

§ Único — Considera-se reajustamento de caráter geral, aquele que atingiu, numa mesma empresa, indistintamente, todos os seus funcionários da categoria de aeroaviário.

3º) São abrangidos pelo presente acordo todos aqueles que percebem seus vencimentos pelas folhas de pagamento das empresas de navegação aérea nacionais, es-



trangeiras e de serviços auxiliares que operam no território nacional.

4º) Os empregados admitidos após 1º de dezembro de 1968 receberão um percentual de 1/2 avos do aumento concedido, para cada mês de trabalho.

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

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

7º) Durante a vigência do presente acordo serão constituídos. Comissões Paritárias de representantes do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias com os do Sindicato Nacional dos Aeroviários e com os demais Sindicatos signatários do presente, para estudo e fixação de Contratos Co-

letivos de Trabalho de aeroaviários.

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

9º) As empresas aeroaviárias nacionais, estrangeiras e de serviço auxiliares reconhecem o dia 23 de outubro como data comemorativa do aeroaviário e de aeronauta e, assim, sem prejuízo dos serviços normais das empresas, permitirão, quando previamente solicitadas, o comparecimento de delegações às comemorações oficiais que se realizarem nesta data, o que deverá ser comprovado sempre que solicitado.

10) O presente acordo terá a vigência de doze (12) meses, a contar de 1º dezembro de 1969 e terminando em 30 de novembro de 1970, para todos os seus efeitos de direito, salvo resolução legal que determine ao contrário.

Rio de Janeiro, 14 de janeiro, de 1970.

A BÚSSULA

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. F. ROOSEVELT, 194/802
Fones: 232-5778 e 222-2246
Rio de Janeiro - Guanabara

★
Composto e Impresso
nas Oficinas da
TRIBUNA DA IMPRENSA
- Rua do Lavradio, 98 -
Rio de Janeiro - Guanabara

Sindicato Nacional dos Aeronautas

Av. Franklin Roosevelt, nº 194 — 8º Sala 803
FONE 232-5778 — RIO DE JANEIRO

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES
EM TRANSPORTES AÉREOS

E

SINDICATO NACIONAL DOS AEROVIÁRIOS
AV. PRESIDENTE WILSON, 210 — 5º ANDAR
FONE 252-4602 — RIO DE JANEIRO