

# a bússola

Órgão oficial do Sindicato Nacional dos Aeronautas

Ano IX

Dezembro 1962

N.º 58

Diretor: Telyo C. de Carvalho

60



## Bôas Festas

Ao terminar êste ano de 1962 trazemos aos leitores de A BÚSSOLA e muito particularmente aos companheiros aeronautas os votos de Bôas Festas.

Depois de doze meses de trabalho e de luta, queremos desejar a todos um Ano Novo mais feliz. Não será um ano sem luta.

Ela virá, por certo, e nós a esperamos.

Mas será, e disto não duvidamos, um ano de novas vitórias, que delas necessitamos, como as necessitam também e há muito as esperam aqueles que dependem de nós e para quem se voltam, nestes dias especialmente, os nossos pensamentos mais carinhosos.

Aguardemos com tranquilidade os dias do ano próximo. Aquêles que se passaram, particularmente os do ano que termina, dão-nos o direito de aguardar o futuro com coragem e confiança.

E nossa saudação de Natal também para todos os trabalhadores dêste país, nossa palavra de solidariedade e de conforto.

Que 1963 seja o ano do início da redenção, sem a fome que nesta terra de fartura ainda mata homens que trabalham.

Que 1963 seja um ano com menos analfabetos e menos tuberculosos.

Que o Ano Novo traga menos lágrimas aos olhos de mães que choram o sofrimento de filhos desnutridos.

Que o Ano Novo diminua o egoísmo e a ganância êsse é o nosso voto maior — a cada trabalhador do Brasil o conhecimento da Verdade, que só ela poderá trazer a paz e a alegria.

Boas Festas, aeronauta.

Feliz Ano Novo, companheiro trabalhador.

## Antes do desencanto, os sorrisos.

Assim elas começam a voar. Jovens e cheias de esperança. São a alegria do vôo e a tranquilidade dos passageiros. Amáveis, eficientes e dedicadas a uma profissão que delas muito exige, profissão cheia de encantos mas também de riscos e sobressaltos. Êstes elas sabem enfrentar e os aceitam com serenidade. Mas, como enfrentar, com a mesma serenidade, a insensibilidade das empresas que não lhes permite a estabilidade no emprego?

É êste o drama das aeromoças que queremos e podemos eliminar, todos unidos dentro do Sindicato, para que continue esta alegria com que nos acostumamos, para que êstes sorrisos não desapareçam.

Na última página, reportagem sôbre o assunto.





## Vitória dos co-pilotos

Sensível a tôdas as aspirações da classe, o Sindicato mais uma vez se fez intérprete dos aeronautas, ao encaminhar à DAC justas pretensões de numerosos co-pilotos. Isto noticiávamos em número de "A BÚSSOLA" do mês de novembro último.

Agora podemos transmitir o pleno êxito dos entendimentos, através a transcrição de aviso da DAC nesse sentido:

"O EXMO. SR. DIRETOR GERAL, POR DESPACHO DE 13 DO CORRENTE, RESOLVEU CONCEDER A VALIDADE DOS EXAMES DE CONHECIMENTOS PRESTADOS PARA OBTENÇÃO DA LICENÇA DE PILOTO DE LINHA AÉREA AOS CANDIDATOS QUE FORAM APROVADOS APÓS A VIGÊNCIA DA NS-DC3-007 (15-12-56) E QUE TENHAM PERMANECIDO CONTINUAMENTE EM FUNÇÃO DE PILOTAGEM EM UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO (EMPRESA DE LINHA AÉREA REGULAR).

PARA ISSO OS INTERESSADOS DEVERÃO:

a) REQUERER A DAC (MODELO ANEXO) INDIVIDUALMENTE;

b) APROVAR A CONTINUIDADE NO EXERCÍCIO DA FUNÇÃO DE PILOTAGEM EM LINHA AÉREA REGULAR;

c) PRESTAR EXAME, ISTO É, FAZER PROVA DE ATUALIZAÇÃO PROFISSIONAL, A SEMELHANÇA DO QUE PRESTAM OS TITULARES DAS LICENÇAS DE LINHA AÉREA PARA REVALIDAÇÃO DOS CERTIFICADOS IFR, E SER APROVADO COM APROVEITAMENTO IGUAL OU SUPERIOR A 70%".

Sem dúvida uma vitória a mais que se consolida, graças ao prestígio dado ao Sindicato pelos aeronautas.

## Investida contra os

## ROV'S

## Número de comissários a bordo

Mais uma vez volta à baila a retirada dos radioperadores de bordo das aeronaves. Desta feita, a pretensão de atenderem um requerimento da antiga NAB, corre pelos gabinetes do Ministério da Aeronáutica um volumoso processo que visa a extinção daqueles profissionais de bordo. Adiante-se que dito processo já tem até pareceres favoráveis tanto do Sr. Ministro, quanto do Sr. Diretor da D.A.C., Brigadeiro Dario Azambuja. Neste momento, a questão se acha na Comissão Permanente de Estudos Técnicos de Aeronáutica Civil para estudos e decisão, e os representantes do nosso Sindicato pediram vista do processo.

Como das vezes anteriores, os argumentos são os mesmos, isto é, fracos e maliciosos, visto que os juristas e técnicos do M. da Aeronáutica, teimam em não levar em consideração a situação precária da segurança de voo no vasto território nacional, onde às vezes voa-se horas e horas, sem sequer conseguir uma simples aprovação de FLN, devido ao sistema de comunicação da Diretoria de Rotas que é falho e insuficiente, como todos sabemos.

Por vezes, no processo, é invocado o fato de decreto 21.111, que obriga a manutenção do radioperador das aeronaves, ser muito antigo, portanto, — dizem eles — estaria obsoleto. Todavia se esquecem que há poucos anos, em 1955, a Câmara dos Deputados, quase por unanimidade houve por bem rejeitar o projeto de lei do Deputado Brig. Cunha Machado, que modificava o decreto 21.111 e autorizava a retirada do radiotelegrafista de voo. Portanto, esse argumento de que se trata de lei velha, absolutamente não pode prevalecer, pois a resolução da Câmara no sentido da manutenção do ROV é nova.

No entanto, o que vale é a realidade. Perguntamos: no Brasil os aviões podem voar sem o radiotelegrafista a bordo? Só responderão positivamente os aeronautas de birô, que voam IFR nas nuvens de fumaça dos seus cigarros. Porque, aqueles que de fato voam pelas aerovias brasileiras, que bem conhecem a precariedade das nossas comunicações, jamais optariam pela supressão desse seu tão prestimoso auxiliar.

Porém, nessa nova investida das autoridades mancomunadas com os empregadores, contra os radioperadores de voo, no fundo de toda a trama, como se fosse pouco os bilhões que o governo entrega de mão beijada às empresas de aviação, o que se nota é o desejo das companhias ganharem mais e mais dinheiro, ainda que seja afetando profundamente a segurança de voo. Elas sabem que o seguro aeronáutico paga religiosamente os aviões acidentados, de forma que, isto de segurança de voo, que vá às bréças.

É claro que as empresas só agem dessa maneira, devido a conivência das autoridades do Ministério da Aeronáutica, que ao invés de exigirem que elas cumpram com os seus deveres, como concessionárias de serviço público que são, ao contrário, disso se esquecem e passam a agir como perpétuo advogados dos interesses delas.

Cabe a categoria dos aeronautas ficar vigilante em torno do assunto, aguardando a decisão da CPETAC e ao mesmo tempo ir se preparando para desenvolver, como das outras investidas, uma vasta campanha junto ao público, às autoridades mais conscientes, à Câmara dos Deputados e ao Senado da República e, finalmente, junto ao próprio Presidente da República, que é quem de-

verá dar a última palavra sobre a importante questão. E esta palavra será a favor da segurança de voo, se nossa mobilização for grande e conscienciosa.

A propósito da investida contra os ROV'S, o Sindicato dirigiu ao Presidente da República o seguinte telegrama:

DIGNÍSSIMO PRESIDENTE REPÚBLICA.

PALÁCIO PLANALTO BRASÍLIA DF  
AERONAUTAS REUNIDOS  
GRANDE ASSEMBLEIA ESTA  
DATA VG DETERMINARAM DIRETORIA SINDICATO DIRIGIR-SE VOSSÊNCIA SENTIDO NÃO SEJA ASSINADO NENHUM ATO MINISTÉRIO AERONÁUTICA VENHA SUPRIMIR RADIOPERADOR BORDO AVIÕES COMERCIAIS PT ALERTAMOS VOSSÊNCIA PRESENTE MANOBRERA ENVOLVE SEGURANÇA VOO PT SOBRE ASSUNTO SOLICITAMOS AUDIÊNCIA URGENTE PT SAUDAÇÕES

PÁULO DESANT'ANNA MACHADO

PRESIDENTE SINDICATO AERONAUTAS

Em ofício datado de 28-9-62 Sindicato se dirigiu à DAC solicitando fosse coibido o desrespeito aos dispositivos constantes no Art. 8.º da Portaria 521/GM5, de 24 de maio de 1962 (Composição de Tripulações).

Em resposta o Diretor da Divisão de Operações enviou ao Presidente do nosso sindicato uma cópia do Memorando-Circular n.º 515, remetido a todos os Administradores de Aeronaves com o fim de eliminar definitivamente as dúvidas sobre o assunto. A certa altura diz: "esclareço-vos que o número mínimo de aeromoços a bordo das aeronaves foi fixado no Art. 8.º da Portaria n.º 521/GM5, de 24 de maio de 1962". E adiante: "apenas nos vãos de aeronaves de 3.ª categoria tarifária (DC-4 e C-46) efetuando serviços de característica popular é permitida a redução de até 50% no número básico mínimo de aeromoços, previsto no aludido Art. 8.º". Finalizando: "Em reunião realizada nesta Diretoria com os Srs. Administradores, foi esse procedimento ratificado, com a recomendação de que, a falta de aeromoços a bordo, no número mínimo exigido, não acarretaria a interrupção do voo devendo o fato ser comunicado a esta Divisão, para a abertura de processo de irregularidade contra a empresa infratora".

"Solicito dessa Administração a rigorosa observância"... etc.

# "Acabemos com as pistas curtas"

Vimos há poucos dias, nos jornais, a notícia da chegada dos novos aviões de transporte da FAB, os AVRO 748, onde se lia que estas aeronaves deveriam substituir os DC-3, pois sua operação requeria os mesmos comprimentos de pistas, para pouso e decolagem, que os necessários para aqueles velhos aviões da Douglas.

Está a Força Aérea com seus problemas de transporte resolvidos, com dezenas e dezenas de campos de pouso por este Brasil afora, capazes de permitir o pouso e a decolagem de seus novos turbo-hélices.

E a Aviação Comercial? Quem irá resolver seus problemas. Se não todos, o que não seria aliás nenhum favor, pe-

lo menos aquele mais elementar, o de pistas capazes de proporcionar uma operação normal dos aviões que formam a frota atual das empresas comerciais.

Quando duas companhias possuem o SE 210, o já famoso e lindíssimo Caravelle, e duas outras se preparam para recebê-lo, não seria justo que

não mais existissem problemas de pistas nos aeroportos a serem operados ou que já o são por aquelas aeronaves?

Não pedimos muito, senhores responsáveis pela nossa infraestrutura. Não estamos aqui falando de VOR e ILS e GCA, muito embora qualquer país da Europa e qualquer aeroporto regular da América do Norte possuam tais equipamentos e há muito tempo.

Queremos apenas que nos dêem pistas. Pistas onde se possa operar normalmente, sem receio, a cada passo, de vazar a pista ou, a cada decolagem de quebrarmos a aeronave se ocorrer uma pane próxima à VI.

Um DC-6B decolando de RJ com o peso máximo permitido e perdendo um motor nas condições que acabamos de citar, quase certamente irá parar dentro d'água. E todo mundo sabe disto. Se chove no Calabouço, os L-49 são aconselhados a pousar no Galeão. E todos sabem também porque.

Em pistas como a de Belém, São Paulo, Salvador, o peso máximo de decolagem é função, entre outras variantes, da direção e intensidade do vento. E se um vento de proa, que permitiu um peso de decolagem tal, deixar de soprar no momento mesmo em que o avião iniciou sua corrida para decolagem? O que aconteceria para uma aeronave Caravelle se uma das turbinas falhassem a poucas milhas da VI?

Este é o nosso drama. Não se tem, em certos aeroportos, o direito de se fazer uma aproximação que não seja perfeita, pois grande seria a possibilidade de se deixar o trem de pouso na cabeceira ou, na melhor das hipóteses, se estourar os pneus da aeronave.

Não achamos justo, nem para com os que têm a responsabilidade de conduzir os aviões comerciais deste País, nem para o público que deles se utiliza, que se autorize a operação de aeronaves sem nenhuma margem de "tolerância", em que fosse prevista a influência do imponderável e, por que não dizer, dos possíveis erros humanos.

Não ignoramos o que se faz por estes aeroportos a fora. Não desconhecemos a insuficiência das verbas destinadas ao Ministério da Aeronáutica para o melhoramento de nossa infraestrutura. Há mais uma infinidade de desculpas que poderiam ser apresentadas e que não ignoramos também. Mas o que sabemos muito bem é que é nosso dever lutar pela segurança do voo prejudicada por uma infinidade de fatores, entre os quais a existência de pistas criminosamente curtas e onde somos obrigados a operar.

Vimos pacientemente denunciando irregularidades que no Brasil se chama de proteção ao voo. Estamos cansados de desculpas e promessas.



Caravelle VI R decolando de Salvador. Arrassaram a duna de areia, mas quando irão aumentar o comprimento da pista?



# Vitória e Lição

Não faz muito, ao iniciarmos a campanha do aumento salarial, escreviamos aqui sobre a necessidade da união de todos os aeronautas em torno da Diretoria do Sindicato, como única maneira de vermos atendidas nossas pretensões.

A experiência sindical nos ensinara que nenhuma reivindicação, por justa que fosse, poderia ser alcançada se em sua defesa não formassem, com disposição e unidade, Diretoria e associados todos do Sindicato.

Vimos o que foi o aumento de salário no ano passado.

Diante da omissão de parte dos aeronautas, ainda que pequena, de pouco valeu o esforço enorme da Diretoria e um teto limitou, acentuadamente, uma conquista que poderia ter sido total.

Mas esta derrota parcial, que tivemos de aceitar, foi uma grande lição, que todos aprenderam.

Doze meses depois, em nova campanha por aumento de salários, vimos toda a categoria unida e disposta a defender com intransigência aquilo que era justo e deveria ser obtido imediatamente.

Vimos o clima em que transcorreu a Assembléia do dia 7 de Novembro, que determinou a reivindicação dos aeronautas, e onde se deliberou que seria pleiteado aumento sem nenhuma incidência de teto.

Veio a primeira resposta dos empregadores, onde se encontrava a cláusula de um teto inaceitável. E numa demonstração admirável de unidade e determinação, viu-se a Assembléia rejeitá-la unânimemente e manter-se firme em defesa de sua primeira resolução.

O resultado de tal unidade e tal determinação todos já o conhecem: foi firmado o acordo praticamente nas bases propostas pelos aeronautas.

Não chegou a haver ameaças de paralização de trabalho. A firmeza e unidade, demonstradas de modo inequívoco, foram suficientes para que obtivéssemos a vitória que acabamos de alcançar.

Foi a última conquista deste ano de 1962 e não foi pequena.

Mas poderá ser muito maior se, como esperamos, ampliar a lição de 61 e nos levar, cada vez mais unidos e conscientes, à obtenção da padronização salarial, da aposentadoria móvel e do aumento do seguro de vida que, para se tornarem realidade, dependem apenas da mesma coragem e consciência de classe que soubemos, há pouco, demonstrar.

## 13.º salário

O 13.º salário foi uma conquista que muito custou aos trabalhadores. O Congresso Nacional a transformou em lei em face de grandes manifestações dirigidas pelos sindicatos e que culminaram com a memorável greve de 1961 em S. Paulo, durante a qual foram presos quase três mil dirigentes classistas.

Segundo a regulamentação da Lei 4.090, seu cumprimento tem prazo previsto até 31 de dezembro do corrente. Qualquer infringência do que a mesma prescreve acarretará consequências cuja responsabilidade recai exclusivamente sobre os donos das empresas.

Entendemos que o "respeito às autoridades constituídas e ao arcabouço jurídico da República" não é dever apenas dos trabalhadores. As empresas não podem se furtar à obediência do dispositivo legal levantando qualquer pretexto. Contudo, se tal acontecer, cabe aos trabalhadores recorrerem às armas de que dispõem para fazer valer o cumprimento da Lei.

Lutar pelo recebimento do 13.º salário não é, a esta altura, apenas um direito, mas sobretudo uma obrigação, pois muitos gananciosos em face da medida, aproveitaram-se para elevar os preços das utilidades.

Estamos convencidos de que não procede nenhuma das objeções levantadas contra a gratificação natalina, pois quando visam combater a criação da AEROBRÁS declaram que as empresas são prósperas; entretanto, no momento de se atender a uma medida justa e humana de outra natureza, apontam-se "deficits" comprometedores.

Na realidade tudo não passa da avidez de se utilizar mais uma oportunidade para nova sangria ao Banco do Brasil, o que significa nós mesmos pagarmos o 13.º salário, permanecendo intocáveis os lucros acumulados.

# Um oligopólio explora (mal) a aeronavegação doméstica no Brasil

Com o título acima a conceituada revista CAMBIO, especializada em economia e finanças, em seu último número publicado, como editorial um fundamentado artigo no qual é retratado com muita fidelidade a verdadeira situação em que se encontra a nossa aviação comercial. De há muito temos ciência dessa situação calamitosa e por todos os meios temos procurado levá-la ao conhecimento do público e das autoridades mais responsáveis. Desta forma é com satisfação que vemos, finalmente, as denúncias começarem a ganhar as publicações conservadoras, que nas suas páginas, passam a esposar nossa tese.

Ontem foi a revista PN. Hoje é a revista CAMBIO. Amanhã, certamente, outras publicações. E assim, iremos ganhando a opinião pública e, com a opinião pública, a consecução final dos nossos objetivos.

A seguir, a transcrição do editorial citado.

As estatísticas — acentuou — mostram que é um mal negócio a exploração, por empresas privadas, dos transportes aéreos comerciais, porém essas empresas deficitárias, como se dizem, foram transacionadas ainda há pouco para o grupo oligopolista de, ETAOIN SHRDLUETAOINN por quantias astronômicas.

Passando às estatísticas, mostrou que, em função de passageiro-quilômetros, o Brasil ocupa o sétimo lugar no mundo. Eis a relação dos países que lideram o transporte aéreo comercial, em milhões de passageiros-quilômetros:

1.º - Estados Unidos	63.105
2.º - Inglaterra	8.175
3.º - França	5.676
4.º - Canadá	5.116
5.º - Holanda	3.003
6.º - Austrália	3.000
7.º - BRASIL	2.698

Esse número, entretanto, que se expressara em 2,8 bilhões de passageiros-quilômetros em 1959, declinou de 1,4% em 1960 e de 4,5% no ano passado.

No referente a passageiros transportados, nas linhas domésticas e internacionais operantes no País, o decurso de 1961 sobre 1960 foi de 14,6%, como se observa:

1958	4.066.030 passageiros
1959	4.017.305 — 1,2%
1960	4.480.496 + 11%
1961	3.826.975 — 14,6%

No ano passado foram transportados 3.639.505 passageiros nas linhas domésticas e 196.810 nas linhas internacionais, essa cifra apresentando uma redução de 21% sobre o ano anterior.

A rubrica quilômetros percorridos é a que apresenta, pelos motivos expostos (drástica redução nas linhas domésticas) maior oscilação decrescente: em milhões de quilômetros:

1958	153,0 —
1959	133,9 — 13,2%
1960	121,3 — 9,7%
1961	108,1 — 10,8%

Em 1961, o perverso em linhas domésticas apresentou um total de 94.075 mil quilômetros arredondadamente.

Apenas as rubricas referentes a carga e a correspondência postal mostraram acentuado acréscimo essa, com 32% de aumento sobre o ano anterior, e pequena oscilação para mais (1%) aquela.

Cingindo o seu raciocínio, disse o sr. Othon Sidou que a exploração do transporte aéreo por apenas quatro empresas oferece desvantagem dupla: elimina a concorrência benéfica para o usuário, e determina que o poder público ocorra com sempre mais crescentes subsídios financeiros. Previsões levantadas pela DAC com base nos elementos fornecidos pelas empresas, indicam que, no cor-

rente ano, a receita dessas empresas será de 22 bilhões de cruzeiros para uma despesa de 24 bilhões. Observa-se um "deficit" de 2 bilhões, que é tão somente nominal, porque na realidade é imensamente maior, se tivermos em conta que as companhias de aviação dispõem de tratamento cambial privilegiado (Cr\$ 200,00 por dólar), que, a despeito desse tratamento, com cruzeiros por dólar ficam congelados para pagamento em razão das subvenções que vão receber; que compram gasolina a crédito para pagamento também em decorrência dessas subvenções, com garantia do governo; e que é fabuloso o seu débito para com a previdência social. É para obviar a esse formidável "deficit" que o poder público arcará com uma subvenção que, no corrente ano, se expressará em doze bilhões de cruzeiros, ou seja, uma subvenção que vai a mais de metade da receita propiciada pelo negócio!

Está claro, aduziu o sr. Sidou, que essas empresas não podem arcar com a responsabilidade de oferecer ao público um serviço condizente com a projeção do Brasil na aeronavegação comercial no mundo, e que a exploração desse serviço não pode subsistir com o aspecto privado. A Constituição Federal, no seu art. 4.º, XII, afeta a União, ou explorar diretamente, ou mediante concessão, a navegação aérea. Transluz de dispositivo que há uma tônica ou dominante, a exploração direta, e uma consequente ou subsidiária, que é a concessão. Focada essa via, como está sobeiramente exposto pelo rigor dos números, compete ao poder público retomar a exploração direta, através, no caso específico, da AEROBRÁS.

Não há mais aqui lugar para discutir as vantagens da livre empresa sobre o estatismo, porque o que se observa, na aeronavegação comercial do País, não é a concorrência benéfica para o usuário, mas o benefício em favor de um pequeno número de empresas tradicionalmente unidas num monopólio particular, — concluiu a sua exposição o sr. Othon Sidou, amiudamente apertado por quase todos os membros da SBDA presentes em plenário. Os que divergiam de suas conclusões não deixaram de reconhecer, porém que representa, sem dúvida, um grave problema a situação da aeronavegação comercial no País; tanto assim que, imediatamente, passou a constituir o primeiro tema a ser apreciado no Congresso Nacional de Direito Aeronáutico, a realizar-se em São Paulo no começo do próximo ano, sob o título "A empresa privada e a estatização dos transportes aéreos".



# Sindicato, defensor das legítimas aspirações

Este ano de 1962 que se encerra, revelou, em sua mais alta expressão, o que pode fazer uma equipe de autênticos representantes da classe trabalhadora.

Com efeito, a atual Diretoria do Sindicato Nacional dos Aeronautas, apoiada por uma equipe de excelentes companheiros, realizou no ano que agora finda, um trabalho que a consagrará perante a história das lutas de nossa classe e do movimento sindical brasileiro.

Desprovidos de qualquer interesse de natureza personalista, imbuídos dos sagrados princípios de luta em defesa da coletividade que representam, os dirigentes do nosso Sindicato desenvolveram suas atividades em todos os setores da vida sindical e, dessa maneira, concretizaram várias aspirações do conjunto de nossa classe que há alguns anos vinham sendo perseguidas de perto.

É certo que não foram poucas as vezes que na caminhada percorrida encontraram atropelos vários. Mas a dedicação e o desprendimento, aliados ao senso da grande responsabilidade do mandato outorgado pela classe, fizeram superar os entraves que apareciam.

A equipe de A BÚSSOLA, que contribuiu com sua pequena parcela de atividade, fazendo chegar a todos os aeronautas, nos mais distantes pontos do Brasil, as notícias sobre a vida e a ação do nosso Sindicato, encerra o 1963 apresentando aos nossos leitores e amigos aeronautas, um breve retrospecto de algumas importantes conquistas de nossa classe, através da ação sindical. Ao fazê-lo, inicia, enviando a todos seus leitores e suas famílias, efusivos votos de Boas Festas e Feliz Ano Novo.

## 13<sup>o</sup> mês de salário

A Lei do 13.º Salário, sancionada a 13 de Junho, pelo Presidente João Goulart, foi a culminância de uma luta que os trabalhadores brasileiros vinham sustentando desde há vários anos.

Durante o ano de 1961, todas as categorias profissionais, ao reajustarem seus salários, premiados pela alta do custo de vida, que por sua vez é impulsionada pela espiral inflacionária galopante, vinham tentando introduzir em seus acordos salariais, cláusulas, que estabeleceriam o pagamento correspondente a um mês de salário, como abono de Natal.

Ainda assim, a luta não foi amena. Os dirigentes sindicais, entre eles a delegação do nosso Sindicato e dos Aeroviários, tiveram que enfrentar as mais torpes provocações policiais, que visavam impedir a qualquer custo, a que os líderes sindicais chegassem à Brasília.

Os políticos divorciados dos anseios das classes trabalhadoras, chegaram a pedir tropas federais a fim de impedir a presença dos Sindicatos nas galerias do Senado, porque segundo eles, não iriam votar o Projeto do 13.º sa-

lário sob pressão dos dirigentes sindicais.

Mas, vencendo todas as barreiras que se lhe antepunham, os dirigentes das classes trabalhadoras puderam cumprir sua missão, honrando os mandatos de que são investidos.

A Diretoria do nosso Sindicato, que já na campanha de aumento salarial de 1961, levantava para nossa classe a necessidade de se lutar pela obtenção do abono de Natal, participou de todos os lances da campanha pelo 13.º mês, lutando do lado dos dirigentes sindicais de todas as outras categorias profissionais, desenvol-

endo entendimentos com próceres da política nacional, cujos êxitos foram alcançados plenamente com a assinatura, sem veto, pelo Presidente João Goulart, no dia 13 de junho.

Esse grande triunfo da classe trabalhadora é irreversível porque foi obtido através da luta. Outras reivindicações gerais estão na ordem do dia, destacando-se, entre elas, o salário família. Na oportunidade de sua obtenção, estamos certos, os aeronautas estarão de corpo presente na luta para a consecução final.

A falta de um bom entrosamento com o movimento sindical de outros Estados, levou a gloriosa greve dos trabalhadores paulistas a uma aparente derrota. Mais de 3 mil operários grevistas foram encarcerados e espancados



De Santana, presidente do Sindicato (sentado) e Gilberto Moraes, responsável pelas finanças do Sindicato.



Fernando Fonseca, responsável pela sala da Diretoria do Sindicato.

## Validade do exame de linha aérea

A partir de julho de 1961, a Diretoria do Sindicato e uma comissão de Co-Pilotos vinham tentando junto à Diretoria da Aeronáutica Civil, eliminar o limite arbitrário da validade de um ano dos exames de conhecimentos para licença de Pilotos de Linha Aérea e certificado de voo IFR.

Depois de vários entendimentos da Diretoria do Sindicato com as autoridades da DAC, durante os quais foram apresentadas incontestáveis argumentações de natureza técnica, social e econômica, nossos companheiros que eram até então prejudicados pelas limitações impostas, tiveram, finalmente, a partir de 1.º de janeiro, a vigência da nova NOSEER estabelecendo normas para a realização dos exames exigidos.

A partir de então o prazo de validade do exame de conhecimento para Piloto de Linha Aérea passou a ser de um ano e "o candidato que, desde a realização do exame de conhecimento, permanecer continuamente em função de pilotagem em uma Empresa de Transporte Aéreo, e que participar de um programa de treinamento, não perderá a validade de seu exame de conhecimentos enquanto permanecer nessa situação. Deverá, no entanto, submeter-se, anualmente, à prova de atualização profissional exigida para a revalidação do certificado IFR".

Os Co-Pilotos, viram, assim, atendida essa reivindicação que, havia tempo, vinham lutando junto com o Sindicato, por conseguí-la.

## Regulamentação da profissão

A grande conquista de nossa classe, a Regulamentação da Profissão, exigiu da Diretoria do Sindicato tenaz vigilância. Logo nos primeiros meses do ano que se finda, a Comissão Permanente de Estudos Técnicos da Aviação Civil (C.P.E.T.A.C.) — depois de exaustivos trabalhos, elaborou projetos de Portaria regulamentando o Decreto 50.660. Esse Projeto de Portaria era de fundamental importância para a consolidação de nossa Regulamentação, pois tratava da composição de tripulações, delineava o que era infração e estabelecia penalidades aos infratores.

A DAC, entretanto, encaminhou a homologação do Minis-

tro da Aeronáutica um outro texto, com modificações profundas, alterando consideravelmente o espírito do Decreto 50.660.

Nosso Sindicato, vigilante que estava, protestou imediatamente perante às autoridades da República, particularmente ao Ministro da Aeronáutica e do Trabalho, no sen-

Aeronáutica Civil. Mas se a Diretoria do Sindicato, de um lado se empenhava junto ao Ministro da Aeronáutica e do Trabalho, no sentido de ser assinado o Projeto de Portaria oriundo da CPETAC, de outro lado, o que mais influu para que fosse



Josias Nunes, um dos responsáveis pela Bússola e Secretário em exercício do Sindicato



## Campanha Salarial

O fator que mais contribuiu para o sucesso da campanha salarial deste ano foi, sem dúvida alguma, o apoio maciço dado por todos os aeronautas e aeroviários a seus respectivos sindicatos.

Não se repetiram os erros do ano passado e isto se deve à criação da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos que, coordenando esforços de ambas categorias, provocou e mereceu aquele apoio, fator primordial da vitória que vimos de conquistar.

Para os que ainda tinham dúvidas, ela veio demonstrar que somente a união, dentro de cada Sindicato, e todos coordenados pela Federação, poderá consolidar as conquistas obtidas e levar-nos a outras de que precisamos.

Pela sua importância entre todas as vitórias deste ano de 1962, transcreveremos no próximo número, na íntegra, o Acórdão Salarial assinado a 3 de dezembro, e em vigor desde o dia 1.º.



Stella de Mello Gameiro, 1.º Secretária do Sindicato, responsável pelos serviços da secretaria.



Wanderlyr, do Conselho Fiscal, do qual fazem parte ainda Mello Bastos e Milton Machado Fagundes.

## Vitória dos Comissários

Até a assinatura do Decreto 660 (Regulamentação), as empresas não davam a devida importância ao comissário/a de bordo, uma vez que sua falta podia ser suprida por um despachante ou uma recepcionista.

Nosso Sindicato sempre se indignou contra o tratamento e a discriminação imposta ao comissário/a, particularmente pelo fato de mesmo não ser considerado aeronauta, embora seu trabalho fosse exercido efetivamente a bordo de um avião.

Quando da luta pela conquista da regulamentação, o Sindicato não descuidou um instante dos interesses fundamentais dos comissários em questão. Com efeito, diz o artigo primeiro do decreto citado: "Considera-se aeronauta, para os efeitos deste Regulamento, o profissional que, contratado pelo Ministério da Aeronáutica, exerce função remunerada a bordo de aeronave".

O comissário exerce função remun-

nerada a bordo — por conseguinte, é aeronauta. Mas para evitar dúvida o artigo segundo liquida a questão: "Somente brasileiro, munido da licença e respectivo certificado de habilitação técnica, poderá exercer a profissão de aeronauta"... etc.

É com satisfação que hoje podemos dizer que graças à união da classe, foi possível conseguir através do Sindicato, mais esses elementos de estabilidade para o comissário/a.

Há muitos anos que, por uma determinação que visava depreciar a profissão, os comissários deixaram de ser submetidos (a exemplos dos demais tripulantes) aos periódicos exames de saúde.

Mas a luta permanente do Sindicato foi mais uma vez vitoriosa quando, a 19 de fevereiro do corrente, o Ministério da Aeronáutica assinou a Portaria GM-3-198 que estabelecia "em 12 meses o tempo de validade dos certificados de capacidade física para comissários e aeromoços tripulantes de aeronaves".

Na campanha que se trava pela PADRONIZAÇÃO, o Sindicato tem insistido em defender para o comissário/a uma posição justa.

Como a Regulamentação fixou hora de trabalho e descanso, até então absurdas, as empresas não

querendo admitir novos tripulantes, trataram de reduzir o número de comissários a bordo em todos os aviões.

O Sindicato estava disposto a fazer cessar essa exploração. Surgiu então a luta pela assinatura da portaria ministerial sobre composição das tripulações. Foi necessário superar inúmeras incompreensões e resistências das autoridades e dos patrões. Houve momentos de atritos vigorosos entre nosso órgão de classe com a DAC, mas finalmente a portaria foi assinada pelo Ministro da Aeronáutica, fixando as seguintes normas quanto à utilização do comissário/a:

n.º de lugares	trips. s.	trip. r.
até 30 lugares	1	2
de 31 a 40	2	3
de 41 a 60	3	5
de 61 a 80	4	6
de 81 a 120	5	8
acima de 120	6	9

Grande é o número de comissários/as associados do Sindicato, mas existem muitos que ainda não tiveram oportunidade de preencher propostas. Conclamamos a que todos se associem ao Sindicato para que este, fortalecido, conquiste novas e novas melhorias para toda a classe.



Osmar Costa e Silva, 2.º Secretário da Federação.

# Arredondando

## EXEMPLO

Na edição do dia 7 do corrente o "Jornal do Brasil" trazia uma reportagem sobre a greve dos bancários, na qual lia-se o seguinte trecho: "Nenhum banco da Guanabara funcionou no dia de ontem. Os piquetes dispostos nas portas dos estabelecimentos não tiveram nenhum trabalho, uma vez que nenhum bancário manifestou o desejo de trabalhar".

## APOSENTADORIA

Começa a tomar vulto a idéia de se iniciar uma grande campanha pela aposentadoria especial para a mulher aeronauta, estas queridas e muito sacrificadas companheiras de vôo, tão poeticamente chamadas de anjos da guarda nos céus mas que dificilmente, pela legislação atual, poderiam se beneficiar com a aposentadoria que deveria proteger todos os aeronautas.

## SINDICALIZAÇÃO

Prossegue a campanha de sindicalização iniciada há algum tempo pela Diretoria do Sindicato e a cargo de um grupo de associados, do qual fazem parte tripulantes de todas as empresas. Meta para 1963: Sindicalização total dos aeronautas. Coopere você também e traga para nossa grande família o companheiro que ainda não fôr associado.

## LIVROS

A direção de "A Bússola" agradece a gentileza do leitor Agem Príncipe Lascasas, de Belo Horizonte, pelo envio dos seguintes livros: "Quem Faz As leis no Brasil, do Desembargador Osny Duarte Pereira; "Revolução e Contra Revolução, do Jornalista Franklin de Oliveira e "Porque os Ricos Não Fazem Greve", do professor Álvaro Vieira Pinto. Todos publicados pela Editora Civilização Brasileira.

## BARRACA DE PRAIA

O comandante MELCHER, diretor do Departamento Recreativo comunica que se acha em pleno funcionamento, todos os domingos na praia de Ipanema, a "barraca do Sindicato", localizada na altura da Praça General Osório, em frente à Rua Teixeira de Mello, onde além de sol e mar, também os aeronautas podem ficar a par das "últimas".

## ACRE INTERNACIONAL

Segundo declarações que nos foram prestadas pelo Professor José Augusto de Araújo, Governador eleito do novo Estado do Acre, é seu propósito elevar à categoria de internacional, o atual aeroporto de Rio Branco.

A medida tem grande significado por vários aspectos. Em primeiro lugar porque assegura excelente alternativa aos vôos que cobrem a região, particularmente aos que são feitos na rota Rio-Lima. Por outro lado, garantirá o tráfego da carreira durante o ano, pois não mais ocorrerá como atualmente, que o mesmo fica afetado na época das chuvas.

Esperamos que a Diretoria de Engenharia do M. da Aeronáutica não faltará com sua indispensável colaboração ao mais novo e tão abandonado Estado da Federação, que, como toda a região NW do país, até que termine a construção da rodovia Brasília-Acre, continuará dependendo exclusivamente da aviação e do tráfego fluvial, no inverno.

## UNIÃO DOS ROV's

Reuniram-se em Assembléia, na sede do Sindicato, a 11 último, os rádio-operadores de todas as empresas, numa primeira movimentação contra nova investida que visa retirá-los de bordo de nossas aeronaves. Entre outras deliberações foi criada uma comissão que comandará a resistência e da qual fazem parte os companheiros: Josias, da Cruzeiro; Hindemburgo, do Consórcio Varig-Real; Nelson, da Panair e João, presidente da Associação dos Rov's do Consórcio.

## AMPARO À VIÚVA

A Associação dos Rádio-Operadores de Vôo, Mecânicos de Vôo e Comissários do Consórcio REAL-VARIG enviou à Sra. Dervalina Guimarães de Oliveira, uma carta dando conta do pecúlio a que a mesma faz jus, como beneficiária da saudoso companheiro, NAVRO EVANGELISTA, tragicamente desaparecido no acidente do Boeing PP-VJA.

O referido pecúlio será pago mensalmente de forma a perfazer nos 5 anos de vigência a importância de Cr\$ ..... 2.448.000,00.

## XADREZ

Prosseguem animadas as partidas amistosas de xadrez, diariamente, na sede do Sindicato, com acentuada elevação do nível de jogo.



# Solidariedade a J. P. N. Só união dos aeronautas elevará seguro de vida



No clichê acima, o ex-ministro João Pinheiro Neto, presidindo a solenidade de posse da Diretoria de nossa Federação, no momento que usava da palavra o companheiro Paulo de Mello Bastos, presidente do novo organismo.

Os aeronautas através de seu jornal desejam manifestar sua repulsa ao recuo do Governo, que diante das insólitas pressões de grupos nacionais e internacionais, exonerou o Sr. João Pinheiro Neto, da pasta do trabalho.

Por outro lado, com a autoridade e a independência diante dos patrões e do Governo, que tem marcado a vida de nosso sindicato, os aeronautas em concorrida assembléia pronunciaram-se por esmagadora maioria em apoio à posição do ex-ministro JPN, que corajosamente denunciou como responsáveis pela inflação a ação anti-nacional da SUMOC, do Fundo Monetário Internacional, da CACEX etc.

Frisou também que os reajustamentos salariais são a consequência e não a causa da inflação, pois esta é a única alternativa que resta aos trabalhadores diante da elevação antecipada do custo de vida.

Os aeronautas são ainda reconhecidos ao ex-ministro pela simpatia e boa vontade sempre demonstrada aos nossos problemas específicos.

Foi, em parte, graças ao espírito de justiça demonstrado pelo jovem ministro que nos foi possível tornar vitoriosa a campanha salarial deste ano, que como sempre contou com a ação divisionista das empresas.

Como último ato de sua gestão na pasta do trabalho, S. Excia assinou uma portaria que cria um GRUPO DE TRABALHO composto de Governo, empregados e empregadores para no prazo de 120 dias ultimar a PADRONIZAÇÃO SALARIAL, e outra estendendo aos pilotos executivos, de taxi-aéreo, instrutores de aeroclubes e pessoal de aerofoto, as vantagens do reajustamento salarial.

Mais um homem derrubado pelas "fôrças ocultas".

A elevação do atual seguro de vida tem sido objeto de grande preocupação e constante atividade da Diretoria do Sindicato. No entanto as "fôrças ocultas" denunciadas por JQ e que acabam de derrubar também o ministro João Pinheiro Neto, têm conseguido retardar a aprovação do projeto 667-B de 1959.

Transcrevemos abaixo apenas dois artigos cuja leitura nos dão bem uma idéia dos motivos que dificultam a tramitação do projeto no parlamento:

"Artigo 91 — No transporte de passageiros, salvo acôrdo expresso em contrário que não reduz, limita-se a responsabilidade do transportador à importância equivalente, por pessoa, a 150 vezes o maior salário-mínimo mensal vigente no país, respeitado o valor máximo da indenização constante de convênios internacionais ratificados pelo Brasil. (Caso seja aprovado, nas condições atuais nosso seguro será:  $21 \times 150 = 3.150$ ).

Artigo 115 — O proprietário ou explorador responde, perante seus tripulantes e demais empregados que viajam a serviço, ou perante os respectivos beneficiários, nos mesmos casos, seguindo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação aos passageiros, por uma indenização de valor igual à que lhes seria devida como passageiro, deduzido o valor da indenização que receberam ou que teriam direito a receber, pela legislação de acidentes no trabalho".

Na última oportunidade que a Diretoria esteve em Brasília, intercedeu junto aos depu-

tados mais sensíveis às reivindicações dos trabalhadores, solicitando o empenho de suas excelências para a rápida solução do problema.

Inteirou-se o sindicato de que o projeto já fôra aprovado nas comissões técnicas e aguarda apenas oportunidade para ser levado a plenário da câmara.

É necessário que todos os aeronautas se empenhem, ao lado do sindicato, intercedendo junto aos deputados conhecidos e que constantemente viajam conosco, apresentando-lhes o problema e solicitando apoio para que possamos concretizar mais esta humana aspiração, que se busca em favor de nossas esposas, de nossas mães e de nossos filhos.

## Três Pontos

Esta coluna aparece pela primeira vez na Bússola.

Nasceu de conversa, de muitos papos que acontecem pelos aeroportos, na sede do Sindicato, nas Empresas, onde quer que um de nós, que fazemos o Jornal, nos encontremos com companheiros que viveram ou assistiram um acontecimento qualquer que deva se tornar do conhecimento de todos os aeronautas.

Foi inspirada e será praticamente escrita pelos que vivem o dia a dia do vôo, seus problemas e suas alegrias.

Ainda outro dia conversávamos com um companheiro de uma de nossas grandes empresas. Um comandante antigo, de milhares de quilômetros voados, muitos sustos e alguns quase acidentes.

Falava com um desencanto de quem se cansou de tanto tentar corrigir uma infinidade de coisas erradas e também com a amargura de quem não é indiferente à sorte de nossa aviação comercial.

E relatou o fato que queremos contar.

Fôra procurar o chefe de operação de sua empresa, a quem queria se queixar do estado da aeronave que pilotara em sua última viagem, que perdera dois motores e tinha um terceiro meio duvidoso, com temperaturas e pressões fora do limite. E dizia ainda que, ultimamente, vinha sendo comum as panes naqueles aviões, que era preciso que se fizesse alguma coisa, que qualquer hora alguém acabaria batendo.

O Chefe de Operações, que ouvira tudo com um meio sorriso, batendo-lhe paternalmente nas costas e saiu-se com esta:

"Qual, velhinho. O negócio é isto mesmo. Na guerra estes cançavam de voar com um motor só. É um grande avião".

Ai está. Temos até razão de que não acreditem. Chefe de Operações...

E não sabe que a guerra acabou faz 17 anos.

## Aeronautas na Justiça do Trabalho

Conforme nos comprometemos em número anterior de "A BÚSSULA", damos prosseguimento, nesta edição, dos informes sobre o andamento dos processos na Justiça do Trabalho sob a responsabilidade do Departamento Jurídico do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

- 1 — ALMIR X Cruzeiro do Sul: Aguardando julgamento da revista interposta pela empresa.
- 2 — ÁTILA GONÇALVES TORRES: Reclamação aguardando distribuição.
- 3 — ANTÔNIO MOREIRA X Cruzeiro do Sul: mantida a procedência do pedido do autor no Tribunal Superior do Trabalho.
- 4 — CARLOS JOSÉ GROSS X Cruzeiro do Sul: Pendente de recurso de revista no Tribunal Superior do Trabalho, interposto pela empresa.
- 5 — DANTON RIBEIRO BORGES X Cruzeiro do Sul: Aguardando designação de Audiência.
- 6 — DEMOCRATINO CEZIMBRA BARBIERI X Cruzeiro do Sul: Arquivada por não ter o reclamante comparecido a audiência.
- 7 — EDSON MOZART SILVAN X Cruzeiro do Sul: Não conheceram dos embargos da empresa. Aguardando despacho do extraordinário para executar a decisão favorável ao empregado.
- 8 — ERANID DE JESUS FONSECA E SOUSA X Cruzel-

ro do Sul: Aguardando cumprimento da Precatória expedida para Curitiba.

- 9 — FRANCISCO REZENDE MARQUES X Cruzeiro do Sul: Arquivado por não ter comparecido o Reclamante.
- 10 — FRANCISCO PINTO FERNANDES X Cruzeiro do Sul: Reformado no Pleno Tribunal Superior do Trabalho, do que resultou a procedência da reclamação.
- 11 — HENIO CELESTINO DAE-MON X Cruzeiro do Sul: Diferença de quilometragem nas férias: improcedente.
- 12 — HERMETO ROBERTO PERONDINI X Cruzeiro do Sul: Adiada sine die no interesse do Reclamante.
- 13 — ISAIAS BERLIM DA SILVA: Adiado sine die, por interesse do Reclamante; todavia, ante a impossibilidade de acôrdo, foi requerida a reinclusão do processo na pauta.
- 14 — JORGE CARLOS MOREIRA X Cruzeiro do Sul: Adlada sine die na 7.ª Junta, dependendo de consulta aos interesses dos reclamantes a reinclusão do processo em pauta.
- 15 — JOAO CARLOS MOREIRA X Cruzeiro do Sul: Procedente a decisão, pende de recurso de revista da empresa para o Tribunal Superior do Trabalho.
- 16 — JOSÉ SEBASTIAO DE PAIVA PRADO X Cruzeiro do Sul: Adlado sine die.

17 — LUIZ MOREIRA X Cruzeiro do Sul: Procedente a reclamação em todas as instâncias, pende apenas de despacho do recurso extraordinário da empresa.

18 — MANOEL DA SILVA RIBEIRO: Dispensado por causa da greve da Cruzeiro. Recebido recurso ordinário através de agravo de instrumento julgado pelo Regional; tal decisão pende de recurso extraordinário da empresa.

20 — PALADIO TUPINAMBÁ JR X Cruzeiro do Sul: Procedente a reclamação de férias, veio a ser julgado carecedor de ação, isto é, o seu direito de demandar as férias está vinculado ao inquérito, de tal sorte que, na ocasião do julgamento deste, terá direito de pleitear as férias de conformidade com o ordenado da época.

21 — ROHNI ARMANDO DE MENEZES X ASAS IMPORTADORA LTDA.: Reconhecido, por acôrdo, integralmente o direito do reclamante.

22 — SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (CMTES DA PAB) X PANAIR DO BRASIL) Objetiva o cumprimento da cláusula n.º 2 do acôrdo de 1961 — Em razões finais. Aguarda audiência para decisão.

## Sindicato telegrafa a Senadores

O SINDICATO ENVIOU AOS SENADORES O SEGUINTE TELEGRAMA:

AERONAUTAS REUNIDOS GRANDE ASSEMBLÉIA PESAROSOS APÓS LAMENTÁVEIS ACIDENTES QUE ROUBARAM VINTE DUAS VIDAS SEUS COMPANHEIROS TRABALHO VG CUJAS FAMILIAS RECEBERAM IRRISORIA IMPORTANCIA CEM MIL CRUZEIROS DE SEGURO DE VIDA VG APELAM VEEMENTEMENTE SENTIDO SEJA APROVADO EM REGIME DE URGÊNCIA URGENTÍSSIMA PROJETO SEGURO DE VIDA TRIPULANTES AVIAÇÃO COMERCIAL JA APROVADO CAMARA FEDERAL NUMERO 667/59 QUE NO MOMENTO TRAMITA SENADO FEDERAL PT FAMILIA AERONAUTAS CONFIA ELEVADO ESPIRITO JUSTIÇA VOSSENCIA PT CORDIAIS SAUDAÇÕES PAULO DESANTANA MACHADO PRESIDENTE SINDICATO AERONAUTAS