

60 Bilhões para os donos de Empresas

a bússola

Órgão oficial do Sindicato Nacional dos Aeronautas
Ano IX Janeiro 1963 N.º 59
Diretor: Telyo C. de Carvalho

Aplicação dos 20%

Paulo de Santana Machado
Pres. do S.N.A.

Em 1962, demos grandes passos no que diz à consolidação da nossa regulamentação profissional, conquistamos 60% sem teto, a campanha pelo 13.º salário foi totalmente vitoriosa, já agora a aposentadoria móvel acaba de ser aprovada no senado e intensifica-se a luta pela padronização geral dos salários e o seguro de vida.

No entanto, nem todos os aeronautas tiveram condições de dar efetiva colaboração nessas lutas, por razões diversas. Uma delas é a inexistência de uma sede adequada e que corresponda à importância do efetivo de aeronautas de São Paulo.

Daí porque, a diretoria do Sindicato, tendo em conta a

necessidade de criar as condições para que todos os aeronautas possam participar mais efetivamente de nossas campanhas, e em obediência a uma Resolução de Assembleia, fez incluir no último acordo salarial, uma cláusula através da qual puderam os aeronautas voluntariamente doar ao Sindicato, 20% sobre a taxa do aumento conquistado, com a finalidade precípua de adquirir uma sede Sindical para os companheiros sediados em São Paulo.

Como se sabe, os aeronautas do Rio sempre desfrutaram do conforto de instalações e serviços, de que não dispõem nossos companhei-

ros baseados em outras cidades.

A aquisição de um conjunto de três anexo à sede própria, foi efetuada graças à compreensão e apoio dos aeronautas de todos os recantos, quando, no penúltimo reajustamento, provaram medida idêntica.

Dêsse modo, a diretoria do Sindicato sente-se reconhecida pela confiança manifestada pela maioria esmagadora da classe, que compreendeu o alto significado que tem para o sucesso de nossas lutas, a integração mais organizada e eficiente dos valorosos companheiros de São Paulo, que com nova sede terão melhores condições de ação.

Enquanto a inflação sufoca o povo brasileiro e grandes camadas da população têm seus vencimentos reduzidos com impostos diretos, ficando marginalizadas pela fome, pelas doenças e pelo analfabetismo, o Congresso Nacional acaba de aprovar lei concedendo 60 bilhões de cruzeiros aos donos das empresas de aviação.

O projeto agora aprovado foi genialmente elaborado em Petrópolis, na famosa conferência de "Castelo Country Club", patrocinada pelo Brigadeiro Dario Cavalcanti de Azambuja, Diretor Geral de Aeronáutica Civil e da qual participaram os donos das empresas.

Este fato é tanto mais estarrecedor quando apresenta-se para justificar as deficiências da infra-estrutura que aí está, responsável pela maioria dos acidentes aéreos, a elegação de que a dotação orçamentária do Ministério da Aeronáutica é insuficiente.

Em resumo vemos o seguinte: o parlamento que vota verbas aquém das necessidades que está a impor a infra-estrutura e que, por outro lado, mantém engavetado o projeto de seguro de vida dos passageiros e tripulantes, contempla as empresas (que de privadas só têm o lucro), com 12 bilhões anuais durante cinco anos.

Padronização : Luta Continúa

Continua a luta pela conquista da Padronização Salarial dos aeronautas, em que pese os inúmeros obstáculos a superar.

A Diretoria do Sindicato conseguiu que em 12 de dezembro passado, o sr. ministro do trabalho assinasse uma portaria criando um Grupo de Trabalho do qual participam representantes do Ministério do Trabalho, do nosso Sindicato e do Sindicato das Empresas.

Até o presente, a nenhuma conclusão chegou o referido grupo de trabalho, uma vez que somente foi possível conseguir-se duas reuniões, onde foi constatado que nenhuma boa vontade anima a classe adversária.

Desejamos prevenir a todos os aeronautas, que a esta altura a conquista da padronização impõe uma luta firme e organizada de todos. Devemos afastar qualquer ilusão de que a luta será fácil. Cumpra que nos preparemos para as ações que correspondam à firmeza que tem marcado a vida de nosso órgão de classe.

Nesta nota não queremos entrar no mérito ou no critério a ser adotado no trabalho depadronização, pois isto cumpre à Comissão. Contudo, uma coisa está na consciência de todos os aeronautas: a disposição de corrigir as disparidades existentes no campo salarial dos aeronautas das diversas empresas e das diversas categorias.

A Diretoria do Sindicato está planejando uma campanha de âmbito nacional pela conquista da Padronização, cuja participação intensa de todos os aeronautas será fator imprescindível à conquista de nossa legítima aspiração.

Na noite de 22 de dezembro último, os aeronautas brasileiros perderam um grande líder: AMAURY FRANÇA DE FRANÇA.

Não é neste local que vamos analisar as circunstâncias que cercaram o acidente que vitimou o saudoso companheiro. Contudo, devemos repudiar e manifestar nossa indignação a uma nota grosseira, da Varig, contendo insinuações descabidas.

França foi um desses homens que, quando é noticiada sua morte, custa à nossa mente aceitar o fato como realidade.

Líder autêntico, temperado e provado nas lutas de nossa classe, sempre foi respeitado e acatado por seus companheiros, dada a atitude correta e ponderada com que agia nos momentos mais difíceis.

Profissional zeloso e dedicado, cumpridor de suas atribuições, França foi também um estudioso não somente dos problemas relacionados com a profissão que abraçou e que impiedosamente o levou, mas também com as questões de interesse gerais da aeronáutica brasileira, e de todos os trabalhadores.

França sempre honrou, dignificou e engrandeceu nossa categoria profissional. Era ho-

mem credenciado a ser o dirigente máximo de grandes lutas, não fora seu prematuro desaparecimento.

As lacunas que deixou na vice-presidência do Sindicato Nacional dos Aeronautas, bem como na presidência da Associação dos Pilotos do Consórcio, estão a exigir de todos os aeronautas conscientes do momento em que vivemos, uma redobrada atividade.

De nossa parte, tudo faremos para honrar à sua memória, a qual será sempre fonte de inspiração de nossa luta.

Aqui fica nosso adeus a Amaury França, que partiu para sempre nos deixando saudade.



Duas gerações



Não faz muito tempo, quando se falava das condições de trabalho do aeronauta e principalmente quando se discutia problemas como aposentadoria ou o efeito de vôo sobre a saúde do tripulante, era comum ouvir-se, como justificativa à inexistência de normas sobre nossa profissão, a seguinte frase: "Nós somos a geração cobaia".

Mas isto hoje é passado.

Já temos duas gerações de aeronautas. Esta foto mostra Bernardo Cruz e Vilobaldo Cruz. Pai e filho.

Ambos voando na Varig. O "velho" é navegador. Iniciou-se no vôo em 1947, como rádio-operador. Hoje é um dos veteranos da aviação, com 15 mil horas de vôo, operando nas linhas internacionais cobertas pelo Boeing-707.

Vilobaldo é comandante, promovido em 1962. Iniciou a carreira de piloto em 1958, também na Varig.

E aqui vai um apêlo aos companheiros Bernardo e Vilobaldo, no sentido de que nos ajudem a melhorar as condições de nossa profissão, para que ela não perca seus encantos e seus atrativos, para que no futuro possamos ter um outro Cruz servindo à aviação brasileira, voando com tranquilidade e segurança por esses céus afóra.

Tombou o Tigre

Sárdi

Esporadicamente, ao depararmos com uma pessoa, somos assaltados pela sua semelhança com um irracional qualquer, identificando-o pela presença de valente ou de humilde.

Foi num passado não muito distante que, aguardando no Aeroporto da Pampulha a chegada do famoso "Belenzão", ao abrir a porta principal do PP-AXL, surgiu de seu bojo, e num firme apêto de mão, como que irradiando confiança, apresentou-se cortêzmente: Amaury França. Tive logo a impressão de encontrar-me diante de um Tigre, ignorando todavia que nas entranhas daquela visualização abstrata pulsava um imenso coração, sensível, humanitário, bondoso. Foi assim que conheci o companheiro França.

De outra feita, fui encontrado em Congonhas exibindo garbosamente seu moinete. Estava de partida para as merecidas férias, buscava o repouso no contato diário com a natureza, longe do ranger nervoso e monótono da máquina, para deleitar-se na barranca de um rio, acariciado pela brisa suave das folhagens, embevecido com o cântico dos pássaros, despertando de sobresalto com a beliscada traiçoeira de uma traira.

Sua pureza, sua simplicidade, afastava-o da sociedade heterogênea dos grandes centros: trabalhadores cansados, explorados, mas esperanças num futuro melhor, sociedade dominante vil, anti-humana, para gozar da verda-

deira paz no convívio fraterno com pescadores e camponeses.

A franqueza, a firmeza de caráter, o respeito a igualdade, o fizeram amigo de todos aqueles que o conheceram, e por tudo isso rendemos nossa homenagem a um companheiro que em sua trajetória profissional foi um exemplo de equilíbrio, dedicação ao trabalho, bom senso.

Nos momentos difíceis de nossas lutas, seu nome foi sempre invocado, sua palavra ouvida, acatada, porque sabíamos que partia de um ser despreendido, desinteressado, cuja contribuição objetivava tão somente o bem comum.

As vezes discordávamos de suas formulações impregnadas de uma ingenuidade sincera, e assim ia se incorporando na vanguarda das reivindicações coletivas, no aprimoramento das organizações de caráter social-beneficente, enfim, onde houvesse uma trincheira de luta êle se fazia presente.

Compartilhamos dessa profunda dor, que dilacera o coração de sua esposa e de seus filhos, mas que ela seja a tônica a impulsionar todos os seus amigos e colegas na continuação de sua obra que era a lutar pelo bem coletivo.

Muitos ainda com lágrimas nos olhos e o coração a soluçar, sussurram: "morreu o Amaury, faleceu o Comte. França, o Presidente da A.P.C., o Vice-Presidente do S.N.A. Para sua companheira, desapareceu o amado esposo, para seus filhos, o querido pai para mim, homem agreste: no cumprimento do dever TOMBOU O TIGRE.

A CÔRDO SALARIAL

Na última campanha salarial, concluída com a assinatura do acôrdo de 4 de dezembro passado, a Diretoria do nosso Sindicato desenvolveu esforços no sentido de estender a conquista dos tripulantes da aviação comercial a todos os aeronautas que prestam serviços em outros setores da aviação civil.

Com efeito, na mesma data foi assinada pelo ex-ministro João Pinheiro Neto a seguinte portaria, cuja publicação foi feita pelo Diário Oficial do dia 14-12-62, consubstanciada nos seguintes termos:

"O Ministro do Trabalho e Previdência Social, no uso de suas atribuições legais, resolve, tendo em vista o que dispõe o artigo 1.º, do Decreto 50.660, de 28 de junho de 1962, combinado com o artigo 612, da CLT, considerando que as categorias profissionais de aeronautas são diferenciadas, pouco importando a natureza da atividade da empresa ou organização a que estejam vinculados, estender os termos do convênio normativo, ou contrato coletivo de trabalho celebrado entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato das Empresas Aeroaviárias, vigente a partir de 1.º do corrente, a todos os aeronautas que prestem serviços ou venham a prestá-los em entidades não aeroaviárias, qualquer que seja a atividade envolvida por essas entidades, inclusive aquelas que se dedi-

quem à instrução e formação de pilotos comerciais.

a) João Pinheiro Neto"

Está portanto assegurado um aumento de 60% a todos os aeronautas que exercem funções como pilotos executivos, instrutores de aeroclube, pilotos de taxi-aéreo, pessoal de aerofoto, pilotos de helicópteros e todos aqueles que tripulam aeronaves "pouco importando a natureza da empresa ou organização a que estejam vinculados."

Em que pese a publicação no Diário Oficial, o Sindicato tem enviado a referida portaria, bem como a cópia do acôrdo assinado, a inúmeras empresas de taxi-aéreo, aeroclubes e outras organizações que empregam pilotos. Contudo, muitas reclamações têm chegado ao Sindicato sobre o não cumprimento dos termos do acôrdo por muitos empregadores.

É importante que os pilotos informem ao Sindicato quais os empregadores faltosos para que se possa tomar as providências necessárias.

Nesta edição publicamos a íntegra do acôrdo assinado pelo nosso Sindicato, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias e o Exmo. Sr. Ministro do Trabalho.

TÉRMO DE ACÔRDO SALARIAL

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, com sede à Avenida Franklin Roosevelt, 194 - 8.º andar, de um lado, o Poder Público, representado pelo Exmo. Sr. Ministro do Trabalho e Previdência Social, Dr. João Pinheiro Neto e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, de outro lado, celebram o presente ACÔRDO, de conformidade com as cláusulas e condições abaixo ajustadas:

CLÁUSULA PRIMEIRA — Será concedido um aumento de 60% sobre a remuneração (fixo e variável) resultante do último Acôrdo Normativo vigente a partir de 1-12-61.

PARÁGRAFO ÚNICO — Em consequência do determinado nesta cláusula as tabelas salariais de cada empresa sofrerão o aumento correspondente a 60% (sessenta por cento).

CLÁUSULA SEGUNDA — Nenhum integrante da categoria profissional dos aeronautas deverá ser admitido com salário inferior ao mínimo que resultar para cada empresa da aplicação do presente acôrdo.

CLÁUSULA TERCEIRA — Fica estipulado o teto de Cr\$ 160.000,00 (cento e sessenta mil cruzeiros), incidente exclusivamente sobre a remunera-

ção da quota contratual de serviços do aeronauta, liberadas, portanto, as horas ou quilômetros voados extraordinariamente.

CLÁUSULA QUARTA — Não serão compensados os aumentos concedidos após a data base, decorrentes de promoção, antiguidade e merecimento.

CLÁUSULA QUINTA — Acordam as empresas em efetuar, de cada aeronauta abrangido pelos termos do presente acôrdo, o desconto de 20% (vinte por cento) do aumento ora concedido, no período correspondente ao mês de janeiro de 1963, desconto êsse que reverterá a favor do Sindicato Nacional dos Aeronautas e se destinará à compra de um imóvel e consequentes despesas com a instalação de uma Delegacia do Sindicato na cidade de São Paulo.

PARÁGRAFO ÚNICO — O desconto só não será efetuado se o aeronauta, até quinze dias após a assinatura deste acôrdo, o impugnar por escrito, individualmente, em duas vias, ficando uma, com o empregador, que remeterá a outra ao Sindicato dos Aeronautas.

CLÁUSULA SEXTA — O presente acôrdo abrange todos os integrantes das categorias econômica e profissional re-

presentadas pelos Sindicatos convenientes e vigorará, pelo prazo de um ano, a partir de primeiro de dezembro de 1962, sem prejuízo da data do início dos entendimentos para a próxima revisão salarial, os quais se iniciarão trinta dias antes do presente acôrdo.

Assim, por estarem as partes justas e contratadas, assinaram o presente instrumento, em três vias de igual teor, que desde logo receba a competente homologação, por parte da autoridade ministerial, a fim de que produza os devidos e legais efeitos.

Rio de Janeiro, 3 de dezembro de 1962.

RESSALVA — Passa a seguinte redação da cláusula terceira: "fica estipulado o teto de Cr\$ 160.000,00 (cento e sessenta mil cruzeiros), incidente sobre a remuneração contratual de serviços de aeronautas".

ass.) João Pinheiro Neto, Ministro do Trabalho e Previdência Social; Jorge Mourão, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias; Paulo de Mello Bastos, Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e Paulo de Sant'Anna Machado, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Aerobrás também assegurará emprêgo

O Sindicato vem denunciando através de notas oficiais, boletins e também junto às autoridades, a insensibilidade com que estão agindo as empresas de aviação, que sem a mínima preocupação com a necessidade que têm seus empregados de trabalharem para ganhar o sustento de suas famílias, vêm demitindo-os sem nenhuma justificativa.

Essas demissões são, como se sabe, um recurso desonesto que usam as empresas para reduzirem as folhas de pagamento e conseqüentemente aumentarem seus lucros, porquanto novos empregados são admitidos com salários inferiores, ficando assegurada a produtividade.

Demitir um empregado com 9 anos de serviço e admitir outro para seu lugar com 50 ou 60% do salário é um "direito" das empresas privadas, mesmo quando concessionárias de um serviço público.

Contudo, não achamos direito pagar indenizações (quando pagam) com o dinheiro dos segurados que não é recolhido ao IAPFESP, dinheiro esse das contribuições mensais e dos descontos feitos em folha para amortizar empréstimos contraídos também no Instituto de Previdência.

Isso é o que tem feito a VASP/LÓIDE, VARIG/REAL, Cruzeiro, Panair e as demais, conforme declarações prestadas às Comissões Parlamentares de Inquéritos e o que se verifica quase que diariamente.

Achamos ainda que podem usar à vontade desse "direito", ou melhor dessa especulação legalizada do mercado de trabalho. Para evitá-lo, porém, para que nos livremos deste permanente estado de sobressalto, de insegurança, de instabilidade e que aumenta à medida que passam os anos, temos necessariamente que lutar contra o monopólio privado para o qual estamos lutando. E não somente isso, é igualmente necessário lutarmos para que a aviação comercial volte às finalidades para a qual foi criada, e é sustentada com o dinheiro dos contribuintes brasileiros.

Este anseio somente se concretizará com a criação da AEROBRAS.

A Federação comanda a luta

A FEDERAÇÃO NACIONAL DTS TRABALHADORES AÉREOS é um órgão de grau superior, formada pelos Sindicatos de Aeronautas e Aeroviários, dirigida por uma Diretoria e um Conselho de Delegados Sindicais. O Conselho é formado por 20 delegados eleitos em número de 4, por Sindicato. Este Conselho reunido elege a Diretoria e tem mandato de duração igual ao da Diretoria (dois anos) e é ele que traça a política do trabalhador no campo de atividade aérea. Nossa Federação começou a existir em junho de 1962 e teve participação ativa em todos os acontecimentos que atingiram os trabalhadores, porque este foi o caminho traçado pelo Conselho.

Criada a Federação, filiamos-nos à Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Marítimos, Fluviais e Aéreos (de acordo com a C.L.T.) A Confederação é formada por 9 Federações (por enquanto) e é dirigida por uma Diretoria e um Conselho de Delegados das Federações num total de 36 Delegados que traçam a política da Confederação. A nossa Confederação, são filiados aproximadamente 500.000 trabalhadores e enfileirando todo os transportes no mar, nos rios e no ar.

A partir de junho de 1962 os aeronautas e aeroviários de todo o Brasil não tomaram uma decisão importante sem que antes discutissem muito em torno de uma mesa, aeroviários, aeronautas e Federação, analisando os problemas e encaminhando as várias soluções encontradas, escolhendo dentre elas uma única para toda a categoria.

Os entendimentos com autoridades, os votos na CPETAC, as fiscalizações das regulamentações, os entendimentos com as empresas sobre qualquer assunto, enfim, qualquer atuação de aeronauta ou aeroviário, tem orientação única decidida coletivamente.

A campanha salarial de aeroviários e aeronautas foi discutida amplamente por todas as direções sindicais nos fins de setembro e começo de outubro. Já dia 3 de outubro a campanha salarial estava planejada em diretrizes que cercavam todas as hipóteses. Essa planificação foi seguida rigorosamente até a assinatura do atual acordo que foi uma grande conquista sob todos os aspectos. Foi para os dirigentes do movimento sindical no transporte aéreo, uma satisfação contar com um número grande de companheiros, bons de cabeça e de luta, tendo à frente Othon, De Sant'Anna, Sérgio, Murilo e Miranda, presidentes dos Sindicatos.

Em 1963 será levado a efeito a política planejadora em conjunto pelos Sindicatos, Federação e seu Conselho.

Sindicatos debatem com Autoridades da Aeronáutica

Um fato novo surge na história das lutas do nosso Sindicato, que bem expressa o prestígio do nosso órgão de classe, conseguido através do avanço da consciência de luta dos Aeronautas e Aeroviários de um lado, e a sensibilidade aos reclamos de nossa classe pelas autoridades aeronáuticas, do outro.

O Ministro Reynaldo de Carvalho, diante do aguçamento da crise crônica de nossa aviação comercial espelhada nos últimos acidentes aéreos, fez realizar uma reunião no dia 4 do corrente para debater problemas relacionados com a segurança de voo.

Presidida pelo próprio Ministro da Aeronáutica, a reunião contou com a participação dos Brigadeiros Fausto Cabral, Inspetor Geral da Aeronáutica, Mantezuma, Diretor de Engenharia, Joelmir Araripe, Diretor de Rotas Aéreas, Dario Azambuja, Diretor de Aeronáutica Civil e outros oficiais gerais da FAB. Pela representação do Sindicato das empresas compareceu o Dr. Jorge Mourão e pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos e Sindicatos Nacionais dos Aeronautas e Aeroviários, os companheiros Paulo De Santana Machado, Milton Fagundes Machado, Lucio Siqueira Torres, Josias Nunes, Othon Canedo Lopes e Gilberto Moraes.

O Inspetor Geral da Aeronáutica, primeiro a intervir na reunião, fez a leitura dos

inquéritos dos 19 últimos acidentes fatais, todos concluído pela "falha pessoal", erro do piloto.

O presidente do Sindicato, intervindo nos debates, após analisar cada um dos acidentes citados, manifestou-se em desacordo com as conclusões da Inspetoria Geral, mostrando que na deficiência das instalações estão as causas fundamentais da insegurança das operações aéreas. Reportou-se ainda a situação geral de todos os aeroportos demonstrando a ausência de condições operacionais para aviões a jato. A seguir lembrou os acidentes não fatais que, por isso mesmo, não ganham o domínio público, não sendo levados em conta na exposição do Brigadeiro Cabral, embora sejam de tal monta que no período de 30 de novembro a 31 de janeiro — somente no aeroporto Santos Dumont — nossos pilotos tiveram 32 emergências graves de voo monomotor, enquanto que no aeroporto de Congonhas num período de 41 horas e relacionando apenas uma empresa, o fenômeno se repetia por 5 vezes. Esses fatos e outros não relacionados, demonstram claramente que o esforço por vezes sobre-humanos de nossas trinulações têm evitado os desastres fatais decorrentes das graves deficiências dos equipamentos.

Após o Presidente do Sindicato, falou o representante da Federação que, entre outras coisas, solientou o fato de que, pela dedução dos inquéritos ali se encontravam os

trabalhadores para se defenderem, como réus, em nome daqueles que por razões óbvias não poderiam fazê-lo jamais. Após historiar a crise que lava no seio da aviação comercial — crise de estruturas — salientou o desejo dos trabalhadores de conjugarem esforços com as autoridades que estejam dispostas a melhorar as atuais condições da atual infra-estrutura.

Todos os representantes dos Sindicatos tiveram oportunidade de intervir na reunião, oferecendo subsídios técnicos e econômicos para a melhoria da segurança de voo.

O Ministro da Aeronáutica, ao término da reunião anunciou que a partir de agora todas as portas do Ministério e das Diretorias encarregadas dos problemas da Aeronáutica Civil estão abertas para os dirigentes sindicais, a fim de debaterem com as autoridades as questões atinentes à Aviação Comercial. Também anunciou que outras reuniões serão convocadas para dar prosseguimento a campanha pela elevação do nível de segurança do nosso transporte aéreo.

A "Bússola" não poderia deixar de registrar o fato que abre amplas perspectivas nos entendimentos entre as autoridades militares da Aeronáutica e os trabalhadores. Urge, agora, a colaboração de todos os aeronautas nessa luta certos de que unidos em torno do Sindicato, grandes passos poderão ser dados para o benefício de todo o povo.

"PERSPECTIVAS"

A política de conciliação do Presidente João Goulart, tantas vezes combatida pelo Comando Geral dos Trabalhadores (CGT) para que as classes laboriosas possam melhor participar da luta pelo desenvolvimento de suas reais forças de produção, vem sendo fustigada por setores democráticos de nossa intelectualidade.

O jornalista patricio Joel Silveira, em sua habitual coluna no alto da segunda página do "Diário de Notícias", não raro, brinda seus milhares de leitores, particularmente os trabalhadores, com cristalinas verdades como estas que A BÚSSOLA transcreve:

AQUÊLE "não" repetido nove milhões de vezes poderia inspirar a alguém mais decidido soluções corajosas. Mas o nosso presidente João Goulart, formado na escola do velho Vargas, não é de briga. É mesmo um timorato. A sua arma, tipicamente getuliana, é a conciliação, o pano-quente, o banho-maria, a tergiversação, a encolha. De maneira que ninguém se iluda, o próximo ministério, não nos trará

surpresa. Ou pelo menos não nos trará surpresas positivas. Já está formada, na porta do Planalto, a fila dos papáveis e palpáveis. É o velho, o gasto, o sempiterno batalhão: Tancredo (que desastre! que afronta!) para Minas e Energia, Láfér (que horror! que falta de imaginação! que provocação!) para a Fazenda, e Ademar indicará mais dois, o almirante Peixoto escolherá um outro e assim por diante.

E nos demos por felizes se Hélio de Almeida continuar na Viação — o que acho improvável: Seu Ministério é o mais cobiçado, o que vale mais na partilha da torta federal. Como iria o PSD, cuja voracidade é notória, conformar-se em perdê-lo?

★

Fala-se, ainda, na volta de João Pinheiro Neto ao Ministério do Trabalho. Duvido, Pinheiro Neto deu ao país recentemente, um exemplo raro, talvez inédito: o do figurão federal que, aliado do pósto por ter falado com clareza e coragem, não se encolheu nem silenciou, à espera

que a tempestade amainasse, como é comum no Brasil com os "profiteiros" da coisa pública. Essa espécie de ostracismo de duração efêmera é o castigo que se costuma aplicar entre nós aos rebeldes que passam da conta na palavra solta e no gesto independente. Castigados, acomodam-se, e acabam voltando. João Pinheiro Neto abriu uma exceção radiosa na triste regra. Perdeu o pósto, mas não perdeu o apetite: continuou falando, escrevendo, repetindo as verdades duras e cristalinas que no entender do timorato governo atual não são verdades, mais inconveniências.

E agora, a grande decisão: Roberto Campos para ministro do Exterior? Por que não? É preciso agradecer Mr. Kennedy. Agradece, portanto, Mr. Campos. É tudo da mesma família, falando a mesma língua, acreditando nas mesmas coisas. Na reformulação da nossa política exterior, já decidida, o Itamarati deve ficar umbelicamente ligado ao Departamento de Estado. Nesse caso, ninguém melhor para Chanceler do que Mr. Campos. Ele é o próprio umbigo."

Sindicatos propõem Comissão Técnica

A Diretoria do Sindicato, após aprofundados estudos sobre a infra-estrutura de nossa aviação civil, fez entrega de um ofício ao sr. ministro da Aeronáutica recomendando a criação de uma Comissão Técnica Especial, "destinada a apreciar e analisar todos os requerimentos sobre concessões de linhas", bem como sugerindo providências imprescindíveis à segurança do vôo em várias linhas de longo curso do país. São esses os documentos que transcrevemos a seguir.

EXMO. SR. MINISTRO DA AERONÁUTICA

Dentre os assuntos focalizados pelo estudo, que mediante delegação da C.P.E.T.A.C., este Sindicato vem fazendo, sobressai, como um dos mais importantes e urgentes, o aspecto técnico das concessões de linhas aéreas.

Conforme é do conhecimento de V. Excia. com o desaparecimento da CECLA — órgão existente na D.A.C. e que aliás também não apreciava em profundidade o ângulo técnico dessas concessões, — o tratamento dado aos casos de concessões de linhas abrangem apenas os âmbitos jurídico e econômico da pretensão, sem nenhuma preocupação com a parte mais importante, que é precisamente a que diz respeito ao estado e possibilidades operacionais e de infra-estrutura.

Nestas condições, após demorado estudo da matéria, este Sindicato chegou a conclusão que poderia sugerir a V. Excia., como ora sugere, a criação de uma Comissão Técnica Especial, destinada a apreciar e analisar todos os requerimentos sobre concessões de linhas, independentemente dos órgãos que normalmente se incumbem do assunto no Ministério da Aeronáutica, — Comissão essa que teria a última palavra sobre a provável concessão.

A mencionada Comissão Técnica Especial, que teria por escopo não somente estudar o processamento da concessão de novas linhas, como proceder a revisão das já concedidas, poderia ter a seguinte composição:

- Diretor de Operações da D.A.C.;
- um representante da empresa solicitante;
- um representante do Sindicato dos Aeronautas;
- um representante da Diretoria de Rotas Aéreas;
- um piloto checkador.

Assim sendo, e como prova das assertivas anteriores, este Sindicato, no levantamento que está procedendo das deficiências de todas as rotas existentes, conseguiu fazer um trabalho sobre sete (7) dessas mesmas rotas, pelo qual poderá V. Excia. verificar quais as providências mais urgentes que sugerimos sejam tomadas e postas em prática com o fim de serem evitados novos acidentes.

As sugestões oferecidas neste trabalho ficam consubstanciadas nas seguintes providências: existências, restrições operacionais e recomendações, tal como se contém nos anexos ao presente ofício.

ANÁLISE DE ROTAS

RJ — BE

Dist. 2.464 kms.

Alternativos	kms. watts				watts	
	SL	SN	FZ	MN	HJ	RR
	490	716	1135	1314	1000	2500
	1000	1000	1000	1000	1000	2500
	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24
	Segmentos				580	677
					CI	1200
					BE	1000
					HS	HS

Exigências:

- Inclusão obrigatória do equipamento de sobrevivência na selva;
- Aprovação compulsória dos planos de vôo Carolina-Belém dentro da aerovia verde 4 na rota Barreiras-Belém;
- Inclusão de navegantes a bordo enquanto o N.D.B.C.I. não estiver operando H-24, uma vez que a distância RR-BE é superior a 1.000 kms. (Port. 521-GM5);
- Manutenção em RR pelo menos uma pista em condições de operação;
- Instalação de equipamento VOR em BE e MN;
- Aumento de potência dos rádiosfaróis em geral, tendo em vista que tal deficiência foi uma das causas concorrentes do acidente do Constellation PP-PDE em Manaus.

Restrições operacionais:

- Restrições de operações noturnas para aeronaves que não possam indicar alternativa FZ, até que sejam providas de balizamento noturno normal os aeroportos de São Luiz e Santarém;
- Proibição de despacho noturno enquanto não tiverem iluminação elétrica regulamentar, as alternativas SL e SN.

Recomendações: Recomenda-se

- Que os rádio-faróis de PI e CI passem a operar H-24.

RJ — SL

Dist. 2.329 kms.

Alternativos	kms. watts				watts	
	BE	FZ	RJ	SL	RJ	SL
	496	639	1000	1000	1000	1000
	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24
	Segmentos				327	880
					RR	2500
					FO	300
					TE	1000
					SL	1000
					HS	HS

Exigências:

- Inclusão obrigatória do equipamento de sobrevivência na selva;
- Aprovação obrigatória dos planos de vôo tão somente pela via RR-TE-SL;
- Inclusão de navegantes a bordo enquanto o N.D.B.T.E. não passe a operar H-24, uma vez que a distância RR-SL é superior a 1.000 kms. (Port. 521-GM5);
- Aumento de potências dos rádio-faróis de FO-TE, SL e PI.

Restrições operacionais:

- Proibição de operações noturnas enquanto não forem satisfeitos os itens anteriores;
- Proibição de operações noturnas nesta rota enquanto os rádio-faróis de FO e TE não passem a operar H-24;
- Proibição de despacho noturno enquanto o aeroporto de SL não dispuzer de iluminação elétrica regulamentar.

Recomendação:

- Instalação de equipamento VOR em BE.

GUIABÁ — PORTO VELHO

Dist. 1.088 kms.

Alternativo	kms. watts				watts	
	PQO	CY	VH	PV	CY	VH
	276	1000	100	1000	1000	100
	100	1000	100	1000	1000	100
	RQ	HS	HS	HS	HS	HS
	Segmentos				486	602
					PV	1000
					HS	HS

Exigências:

- Inclusão obrigatória do equipamento de sobrevivência na selva;

Restrições operacionais:

- Proibir o Vôo IFR enquanto VH não dispuzer de um rádio-farol de maior potência (Potência atual de VH 1000 watts);
- Proibição total de operações noturnas nesta rota.

Recomendação:

- Aumentar as potências dos rádio-faróis CY, VH e PV.

BRASÍLIA — BELÉM

Dist. 1.634 kms.

Alternativos	kms. watts				watts	
	SL	SN	FZ	MN	BR	PN
	496	716	1135	1314	1000	400
	1000	1000	1000	1000	1000	400
	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24	RQ
	Segmentos				289	316
					MA	100
					BE	1000
					HS	HS

Exigências:

- Inclusão obrigatória do equipamento de sobrevivência na selva;
- Prover os alternativos SL e SN com iluminação elétrica normal;
- Aumentar a potência dos rádio-faróis PN-AA e MA;
- Passar a operação dos rádio-faróis PN-AA e MA para H-24;
- Incluir navegador a bordo das aeronaves enquanto a rota não estiver balizada de acordo com os itens anteriores, já que a distância sem auxílio-rádio é superior a mil quilômetros (1.000 kms.).

Restrições operacionais:

- Proibição de operações noturnas enquanto não forem satisfeitos os itens anteriores;
- Proibição de operações noturnas enquanto os alternativos SN e SL não estiverem providos de operação elétrica regulamentar.

Recomendações:

- Aumentar a potência dos rádio-faróis em geral;
- Instalar equipamento VOR em BR, BE e MN.

BELÉM — MANAUS

Dist. 1.314 kms.

Alternativos	kms. watts				watts	
	BE-MN	SN	MN-BE	SL	BE	SN
	598	716	496	1000	1000	1000
	1000	1000	1000	1000	1000	1000
	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24	H-24
	Segmentos				716	598
					MN	1000
					HS	HS

Exigências:

- Inclusão obrigatória de equipamento de sobrevivência na selva.

Restrições:

- Proibição de utilização de Manaus para operação IFR enquanto o rádio-farol MN não tiver sua potência aumentada; e, mesmo quando esse aumento se realizar, proibição de despacho noturno para MN até que SN possua iluminação elétrica regulamentar
- Proibição da operação noturna para Manaus, enquanto as alternativas SN e SL não dispuzerem de iluminação elétrica regulamentar, ou seja indicado no PLN como alternativo o aeroporto de Belém.

Recomendação:

- Instalação de equipamento VOR em BE e MN;
- Aumentar a potência dos rádio-faróis de Manaus, Santarém, Belém e São Luiz.

