

A Diretoria do Sindicato Dos Aeroviários Presta Contas de Suas Atividades Aos Associados. ★ Leia na Página Central

DIAS 5, 6, 7, 8 E 9 DE AGÓSTO
ELEIÇÃO NO SINDICATO DOS AERONAUTAS

LEIA NA ÚLTIMA PAGINA

Salário Médio Dos Aeroviários Das Empresas

★ **Nacionais** ★

PÁGINA 7

A BÚSSOLA

Órgão Dos Trabalhadores Do Ar

ANO VI RIO DE JANEIRO, AGÓSTO DE 1957 N.º 35

CAMPANHA PRÓ-MORALIZAÇÃO DA CAPFESI

Sera entregue um Memorial Conjunto ao Senhor Presidente da República Por Todos os Sindicatos Vinculados à CAPFESP — Resoluções da Última Reunião Intersindical

Realizou-se no dia 12 de julho passado, na sede do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Energia Elétrica, do Rio de Janeiro uma reunião inter-sindical para discutir a campanha pró-moralização da CAPFESP, sendo aprovadas entre outras, as seguintes resoluções:

— Criar duas comissões: uma de propaganda e outra incumbida de elaborar um memorial a ser entregue ao sr. presidente da República;

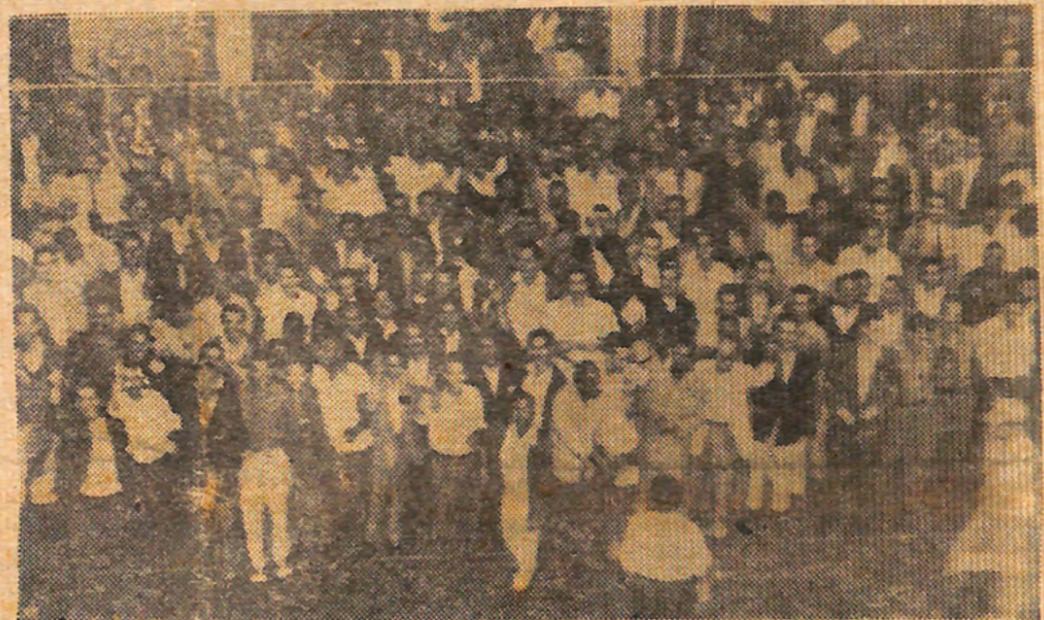
— Preparar os trabalhadores vinculados à CAPFESP para a rea-

lização de dois comícios em praça pública

— Realizar uma assembléia conjunta de todos os sindicatos interessados, em data e local a ser anunciado, para aprovação do memorial;

— Entregar o memorial ao sr. presidente da República, com uma grande concentração de massa em frente ao Palácio do Catete.

Na 2.ª pág. divulgamos as propostas apresentadas a essa reunião pelo Sindicato dos Aeroviários, e que foram aprovadas unanimemente.



Os metalúrgicos, desde o dia 22 de julho, e os sapateiros, a partir do dia 23, encontram-se em greve por aumento de salários, contando com o apoio dos demais trabalhadores cariocas. As diretorias dos Sindicatos dos Aeroviários e Aeronautas, pessoalmente e por meio de telegramas, se solidarizaram com sua luta. Na foto: sapateiros concentrados em frente do seu Sindicato

LEIA NA PAGINA CENTRAL

**NOTÁVEL
ÊXITO
DOS VÔOS DE
DEMONSTRAÇÃO
DO TWIN
PIONEER**

Na foto — O Twin Pioneer quando sobrevoava a praia de Copacabana



Vitória Dos Trabalhadores

Os Sindicatos dos Aeroviários e Aeronautas, após constantes entendimentos com o ministro do Trabalho, conseguiram obter o cumprimento de uma das cláusulas constantes do acordo que terminou com a última greve, ou seja a referente ao empréstimo imobiliário através da Caixa Econômica Federal. A solução porém foi parcial pois beneficia apenas os associados do Rio de Janeiro. A partir de 29 de julho, serão abertas as inscrições nos Sindicatos, devendo, semanalmente, um aeronauta e um aeroviário receber um empréstimo até o máximo de 800 mil cruzeiros cada.

Na 7.ª página desta edição divulgamos as normas elaboradas pelas diretorias dos Sindicatos para a concessão do referido empréstimo.

EDITORIAL

AUMENTO DE SALÁRIOS E CUSTO DE VIDA

LEIA TEXTO NA TERCEIRA PAGINA

O MUNDO EM BUSCA DE JUSTIÇA
EM TODAS AS FRENTE
LUTAM OS SINDICATOS
PELA FELICIDADE HUMANA

GREVE NA AVIANCA

A Avianca, a mais importante companhia de aviação colombiana, teve os seus serviços paralisados, tanto nacionais como internacionais, a partir das 5 horas da manhã do dia 6 de julho, por uma greve dos pilotos exigindo aumento de salários e outras reivindicações.

REUNIAO DA IFALPA

De acordo com a decisão da XII Conferência Mundial da IFALPA (Federação Internacional dos Pilotos de Linhas Aereas), sua próxima reunião será realizada em Bogotá, em março de 1958.

CONTRATO COLETIVO NA AVIAÇÃO

Encontram-se em fase final as discussões sobre o novo contrato coletivo do pessoal de voo da SAS, devendo serem discutidas, nestes dias, pelos associados da União do Pessoal de Voo da Escandinavia (seção sueca) as propostas até agora feitas.

HORARIOS IRREAIS E IMPRATICAVEIS

A Associação dos Pilotos de Linhas Aereas dirigiu-se ao Conselho de Aeronáutica Civil, acusando quatro importantes empresas — American, Eastern, National e Trans World Airlines — de publicarem horários de voo "irreais e impraticáveis", que ameaçam a segurança aérea e são impossíveis de serem mantidos por um período mínimo.

GREVE CONTRA A CARESTIA

Por decisão unânime dos representantes de 73 sindicatos, a Comissão Nacional Inter-Sindical Argentina decretou a greve geral de 24 horas no país, a partir de

zero hora do dia 12 de julho para protestar contra "o aumento constante da carestia de vida".

CONGRESSO SINDICAL MUNDIAL

De 4 a 15 de outubro de 1957, será realizado em Leipzig o IV Congresso Sindical Mundial, convocado pela Federação Sindical Mundial, de cuja ordem do dia consta a discussão "sobre a atividade sindical no mundo e o desenvolvimento dos laços fraternais e da unidade do movimento sindical internacional pela elevação do nível de vida dos trabalhadores, por seus direitos econômicos, sociais e democráticos, pelo desarmamento, pela paz e a independência nacional".

UM IMPORTANTE CONGRESSO

Realizou-se recentemente o XXXI Congresso da CGT francesa que contou com a participação de 1.441 delegados representando 6.045 sindicatos com 1.238.498 filiados. Dos delegados 148 eram mulheres e 57 jovens com menos de 20 anos de idade.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DOS TRANSPORTES

Em Bucareste, de 21 a 25 de maio, teve lugar a Segunda Conferência Internacional dos Trabalhadores dos Transportes, dos Portos e da Pesca, que contou com a participação de 147 delegados de 36 países, representando a 87 organizações sindicais que contam com 8.994.850 trabalhadores filiados. A Conferência aprovou os seguintes documentos: Resolução geral, sobre a preparação do IV Congresso Sindical Mundial, sobre a proibição das experiências com as bombas atômicas e contra a repressão no Camerum francês.

O SINDICATO EM TODOS OS SETORES

CURSO DE ORIENTAÇÃO SINDICAL

Teve início, no dia 16 de julho passado, no Sindicato dos Aeroaviários, o Curso de Orientação Sindical, que tem como professor o dr. Paulo Rufalo, da Comissão Técnica de Orientação Sindical do Ministério do Trabalho.

VITÓRIA NA JUSTIÇA DO TRABALHO

A 3.ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, no dia 24 de junho de 1957 (Diário da Justiça, 3-7-57, pág. 7.910), decidiu favoravelmente ao aeraviário José Miguel dos Santos, o processo RR 1.654-56, no qual o mesmo é embargado, sendo embargante Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.

CAMPEONATO INTER-SINDICAL

O Serviço de Recreação Operária do MTIC está organizando o XII Campeonato Inter-Sindical de Futebol, que deverá contar com a participação de equipes aeraviária, sendo que o Sindicato dos Aeroaviários está tomando medidas nesse sentido. Os interessados deverão se dirigir a secretaria do Sindicato.

DEPARTAMENTO JURÍDICO E DENTÁRIO

O Departamento Jurídico do Sindicato dos Aeroaviários, no mês de junho, entre outras atividades, deu início a 16 reclamações trabalhistas, sendo encerradas 8. Os novos processos referem-se 5 a despedidas, 3 a suspensões, 3 a

equiparação salarial, 2 a adicional noturno e 3 diversos.

Por sua vez, durante esse mês e Departamento Dentário atendeu a 394 clientes, tendo efetuado 267 obturações várias, 88 radiografias, 119 avulsões, etc.

SERVIÇO DE SUBSISTENCIA SINDICAL

A Comissão Técnica de Estudos e Regulamentação, incumbido de estudar a criação do Serviço de Subsistência Sindical (veja-se A BUSSOLA n.º anterior) já terminou seus trabalhos, os quais serão entregues ao sr. J. Goulart, vice-presidente da República, que, após audiência do ministro do Trabalho os levará diretamente ao presidente da República.

RESTAURANTE DO GALEÃO

O aeroporto do Galeão deverá sofrer profundas modificações dentro em breve, sendo que uma delas consistirá na construção de um restaurante de SAPS destinado aos aeraviários.

SERVIÇO MÉDICO GRATUITO

O dr. Aluísio Carvalho, médico oculista, atende gratuitamente aos sócios dos Sindicatos de Aeroaviários e Aeronautas e aos seus dependentes, em seu consultório no Edifício Patriarca, Largo de São Francisco 26, 12.º andar, sala 1.213, diariamente das segundas às quintas-feiras, no horário entre 9 e 10 hs. e das 15 às 17 horas, desde que apresentem o carteira social ou carteira familiar, no caso dos dependentes.

PRECARIEDADE DO SAMDU

No dia 19 de julho, o funcionário da Panair, companheiro Nelson dos Santos Matos, pintor de aviação no aeroporto do Galeão, sofreu violenta queda da cauda de um Constellation, ficando desacordado várias horas, vítima de forte traumatismo.

Seus colegas de trabalho, às 13,30 horas, solicitaram uma ambulância ao SAMDU e à Cia. de Seguros, sendo porém informados de que não havia nenhuma disponível no momento. No posto do SAMDU, em Ramos, das 5 ambulâncias existentes, 3 estavam em reparos na oficina, restando apenas 2 para aten-

der a numerosa população leopoldinense.

Após a intercessão do Sindicato dos Aeroaviários, junto ao SAMDU e à própria Rádio Patrulha, às 15,40 e 15,45 horas, respectivamente, chegaram as ambulâncias do SAMDU e da Cia. de Seguros, sendo o acidentado transportado para a Casa de Saúde Santa Luzia.

Felizmente, o companheiro Nelson encontra-se passando bem, tendo sido bastante visitado por seus colegas de trabalho. A ele, os nossos votos de pronto restabelecimento.

Campanha Pró-Moralização da CAPFESP

INTEGRA DAS PROPOSTAS APRESENTADAS PELOS SINDICATOS DOS AEROVIÁRIOS E APROVADAS UNANIMEMENTE

Na última reunião inter-sindical realizada para discutir a campanha pró-moralização da CAPFESP, a delegação dos Sindicatos Nacional dos Aeroaviários e dos Aeroaviários de São Paulo, apresentou um memorial, o qual integrará um grande memorial que será entregue ao Presidente da República.

A delegação dos aeraviários foi vivamente aplaudida pela apresentação desse trabalho, que traduz fielmente a situação deplorável em que se encontra o nosso órgão de previdência social, cujas conclusões passamos a dar:

- 1. Centralização de todos os serviços administrativos e burocráticos num só edifício;
- 2. Estabelecimento de uma Comissão de Inquérito com a participação de um representante da CAPFESP, um dos Sindicatos de classe patronais, um de empregados e um do DNPS, sob a fiscalização direta da Presidência da República, para apurar todas as irregularidades administrativas e apresentar, dentro do prazo mínimo a ser determinado pelo Governo, um relatório completo sobre todas as deficiências da CAPFESP e tudo que de irregular existir na mesma;
- 3. Determinar a imediata revisão de todos os contratos existentes com as diversas casas de saúde e denunciar todos aqueles que não satisfizerem as condições mínimas de conforto, higiene e eficiência desejadas para o atendimento dos associados;
- 4. Denúncia imediata do Contrato existente com a Pró-Matre;

- 5. Ampliar os serviços de laboratório e rever os quadros de técnicos dos mesmos, para que seja restabelecida a confiança dos médicos nos resultados de seus exames e possibilitado o fornecimento dos mesmos num prazo máximo de 24 horas;
- 6. Seja providenciado o reaparelhamento dos serviços médicos nos Estados e confeccionada uma tabela de reembolsos que satisfaça às necessidades dos que não dispõem dos recursos médicos da CAP nas pequenas cidades;
- 7. Sejam estabelecidos horários para os médicos que possam atender a todos os associados que necessitarem dos seus serviços;
- 8. Manter rigorosa fiscalização no que tange ao atendimento dos associados, evitando-se voltarem os mesmos para os seus lares sem se consultarem;
- 9. Sejam estudados e postos em execução métodos racionais de andamento dos processos de auxílio-enfermidade, aposentadoria por invalidez e pensões, evitando-se a demora excessiva de pagamento desses benefícios como ocorre atualmente;
- 10. Estarem os administradores presentes em todos os setores onde se façam necessários os seus bons ofícios, no sentido de fiscalizar e fazer andar a emperrada máquina administrativa da CAPFESP;
- 11. Que seja criada a inspetoria de viajantes da C. A. P. F. E. S. P., anexa ao Gabinete do Presidente para estudo dos problemas existentes no abandonado interior do País e sugerir me-

lhoras na aplicação dos serviços que estão afetos à instituição e, assim, beneficiar os seus associados dos Estados."

MOBILIZAÇÃO DOS TRABALHADORES DO AR

Como se vê, torna-se necessário que todos os aeraviários e aeronautas prestigiem a campanha pró-moralização da CAPFESP, participando das manifestações a serem realizadas, sempre atentos à orientação de nossos sindicatos a respeito. A partir do próximo número, A BUSSOLA passará a divulgar uma série de irregularidades sobre a CAPFESP e nesse sentido esperamos que os nossos leitores nos enviem o que for do seu conhecimento.

Leiam, Difundam, Prestigiem, Colaborem, Critiquem e Enviem Suas Sugestões Para A BUSSOLA

A BUSSOLA

Órgão oficial dos Aeroaviários e Aeronautas do Brasil Fundadores: Eduardo Nifor de Souza Mendes, Ernesto da Costa Fonseca, Ivã Alkmim, Osmar Avellino Ferreira e Orival de Carvalho.

Redação: Av. Presidente Wilson, 210, 5.º andar, Fones: 52-4602 e 22-6021

Aposentadoria Dos Aeronautas

No momento, esta é a reivindicação mais sentida por todos os tripulantes da aviação. Em toda parte, a pergunta é uma só: E a aposentadoria?

Anteriormente, havíamos noticiado que a comissão nomeada para tratar do assunto tinha encerrado seus trabalhos. Dissemos ainda que ela havia aceito o projeto de lei do Sindicato na sua quase totalidade. Apenas o havia modificado num lugar ou noutro, sem maior importância. O ponto de vista de nosso órgão de classe havia sido quase todo preservado.

Tudo isso é verdade, e o projeto de lei está pronto.

O atraso foi motivado pelo seguinte: nas modificações feitas pela Comissão, contra o voto dos nossos representantes, companheiros Kosinsky e Medeiros, foi alterado o art. 2.º de nosso projeto de lei. Essa modificação que, aliás, foi a mais séria, não nos agradou. Mas, para evitar maiores atrasos, resolvemos que, junto ao sr. Ministro e à Câmara, lutaríamos para que prevalecesse em por cento o nosso ponto de vista.

Aconteceu que, na última hora, houve uma chance para que o tal art. 2.º fosse retificado pela própria Comissão. Ora, não podíamos perder a oportunidade. É muito melhor que a própria mensagem governamental já vá para a Câmara refletindo integralmente as nossas aspirações.

Assim, quando este jornal estiver na rua, o projeto de lei deverá estar nas mãos do sr. Ministro do Trabalho, para ser levado ao sr. Presidente da República. O sr. Kubitschek, por sua vez, o deverá encaminhá-lo, no mais breve espaço de tempo possível, como mensagem urgente à Câmara dos Deputados.

Cremos que desta vez a coisa se resolverá definitivamente. O Sindicato, nos últimos dias, tem vivido quase que só este assunto.

No nosso próximo número publicaremos o texto do projeto de lei, constante da mensagem governamental.



EDITORIAL

AUMENTO DE SALÁRIOS E CUSTO DE VIDA

— Venceu no dia 19 de julho passado a vigência do acordo de aumento de salários, resultante da nossa greve de 1956.

— Teria sido magnífico se, desde a conquista daquele reajustamento, o custo de vida tivesse se estabilizado. Todavia, não foi isto que aconteceu, apesar das milhares de promessas do Governo neste sentido.

— Mesmo sem irmos para o bico da pena, com facilidade constatamos que, depois daquela data tudo subiu, principalmente os gêneros de primeira necessidade. De forma que, nesta altura dos acontecimentos, os parques cruzeiros que recebemos a mais naquela ocasião já foram devorados pela alta dos preços e, neste momento, estamos nós, outra vez, com o problema da manutenção dos nossos familiares ainda mais agravados.

— Aliás, esta opinião não é somente nossa. A prova disso é o fato de outras categorias de trabalhadores co-irmãos nossos, estarem já em plena batalha por reajustamento salarial. Portanto, a coisa é geral, não há por onde fugir.

— É sabido que, normalmente, a remuneração do trabalhador, de modo geral, está sempre abaixo do mínimo que ele necessita para sua manutenção e de sua família. Dos acordos salariais — também é sabido — resultam percentagem de aumento, sempre inferiores aos cresci-

mentos do custo de vida, de sorte que, a cada dia que passa, o nível de vida dos nossos trabalhadores cai mais ainda. É evidente que isto não pode continuar assim indefinidamente. Há que se par um paradeiro a tal estado de coisas.

— Falam em inflação, em crise, em dificuldades nacionais, etc. Entretanto, a verdade é que quem mais arca com as desgraças dessa situação é a classe trabalhadora; os poderosos, os ricos, os capitalistas, cada vez ficam mais poderosos, mais ricos, e mais capitalistas. Quer dizer, a crise funciona exclusivamente para a classe trabalhadora.

— Gostaríamos, sinceramente de ver resolvido o problema de aumento constante do custo de vida; assim, os nossos Sindicatos teriam tempo de cuidar muito mais de outros assuntos diferentes de aumento de salários. No entanto, se isto não foi possível anteriormente, cremos que ainda não poderá ser desta vez.

— Agora, por exemplo, novamente estamos diante do problema e por certo a classe vai exigir a sua solução. Ainda não há datas marcadas para ASSEMBLÉIAS, nem resoluções tomadas neste sentido. Entretanto, é uma situação latente e de fato que temos pela frente, e que em absoluto poderíamos esquecer.

Assim, desde já, aqui ficam registradas algumas considerações sobre o caso.

APÊLO AOS PILOTOS DA PANAIR

A Assembléia Geral dos nossos Sindicatos que teve lugar no dia 25 de abril passado, por unanimidade aprovou o seguinte apêlo dirigido aos pilotos da Panair:

“Que os pilotos, da Panair não aceitassem fazer curso de Mecânico de Voo de DC-7 nem voassem o avião como Mecânicos de Voo, em detrimento dos profissionais efetivos e que são os verdadeiros donos da função”.

Estampando o presente apêlo não poderemos deixar de tecer algumas considerações sobre o assunto.

É simplesmente inacreditável que tal fato esteja ocorrendo entre nós, isto é, um colega gratuitamente tirando o emprego de outro! O fato torna-se muito mais grave quando sabemos que na Aviação Comercial Brasileira não falta emprego para ninguém, principalmente para Pilotos. Portanto, ao caso, só podemos atribuir certa insensibilidade moral, num ambiente de coação, medo e incompreensões, proveniente de um certo “estado de coisas” referente, principalmente, entre os pilotos da Panair.

O fato, examinado, tanto sob o aspecto técnico como moral, é inaceitável. Do ponto de vista técnico, é pacífico e sabido que: um profissional que desempenha uma função diferente daquela que ele fará carreira; uma pessoa que sabe estar emprestada numa outra função; um técnico, mecânico que nunca teve convivência com a mecânica, porque esta nunca foi nem será a sua especialização; enfim, um homem cujas aspirações são bem outras, não pode, em absoluto, principalmente nas anormalidades e emergências, fazer as vezes de um técnico altamente especializado, como deve ser um verdadeiro Mecânico de Voo que vive para a sua profissão e que chegou até ela, devido aos seus longos anos de prática, experiência e dedicação exclusiva.

Há ainda outras considerações de ordem técnica e que naturalmente não cabem ser expostas numa nota como esta. Assim, temos que, os DC-7 es-

tão com a sua segurança de voo seriamente afetada.

Sob o aspecto moral do caso, será que é necessário tecermos considerações a respeito? Por este lado, o episódio constrange até quem tem apenas notícias do fato!

Será, sem dúvida, o suicídio moral e material da classe? Os pilotos se esqueceram daquela calamidade que foram os URU, BUS da sua greve?

Entretanto não podemos, absolutamente, aceitar que tudo esteja perdido.

Não aqueles companheiros que inadvertidamente aceitaram voar na função que não é sua, por certo, depois do presente apêlo, meditarão melhor sobre o caso, verão que não vale a pena sustentar tal situação, criticada por todos, inclusive, reparada pelos mecânicos de terra até do estrangeiro, solidários com os seus colegas preteridos profissionalmente.

Não, companheiros pilotos! A sua profissão é bellissima e dela vocês devem se orgulhar. Cultivem, estudem e se aprofundem na sua pilotagem, e deixem a profissão alheia...

Aqueles que lhes levaram a essa situação, inclusive o sofisma do título de segundo-oficial, são pessoas norteadas exclusivamente pelo desejo de obtenção de cartaz e postos de mando. Elas pouco estão ligando para o fato de vocês amanhã estarem desmoralizados perante a classe e até perante os trabalhadores de outras categorias! Essa gente, sem exceção, nunca moveu uma palha por ninguém...

Aliás, é lamentável que a própria Companhia leve os seus pilotos — que ela diz tanto prezar — a tal situação vexatória. Estamos convictos de que ela própria se deixou embair na sua boa fé, face aos sofismas e falsos argumentos que lhe foram unilateralmente apresentados. Sobre essa má gente ela já devia ter opinião, porquanto, inclusive, tem sentido na carne do que eles são capazes.

Mas, voltemos aos pilotos! Companheiros, racionem sobre estas considerações e verão que o apêlo da Assembléia tem sua razão de ser. E, o certo portanto, é atendê-lo.

CESSNA

O Conselho da SUMOC aprovou projeto da Cessna do Brasil S. A. para importação de máquinas e equipamentos como investimento de capital — em conjunção com a Cessna Aircraft Co. — no valor de US\$ 466.812,00, de acordo com a instrução

113. A Cessna pretende promover em São Paulo a montagem de pequenas aeronaves com nacionalização progressiva da fabricação das mesmas.

REAL

A Real encerrou, no dia 31 de julho, as inscrições para candidatos ao curso de trei-

namento de mecânicos de voo, que deverão tripular os novos Super-H-Constellation, a serem utilizados nas rotas para os Estados Unidos e América do Sul. A primeira turma deverá realizar um curso de especialização nos Estados Unidos, nas fábricas Lockheed e Curtiss-Wright.

AS CIFRAS FALAM POR SI

Um estudo do Conselho de Desenvolvimento situa em dados percentuais, com o ano base de 1939 igual a 100, a evolução do transporte aéreo na década de 1945 a 1955, dentro do panorama geral dos transportes:

	1945	1950	1955
Ferrov. ...	109	131	156
Rodov. ...	133	289	522
Marítimo ...	150	166	217
Aéreo	100	500	1.000

MANUTENÇÃO DOS RÁDIO-OPERADORES A BORDO

O Sindicato Nacional dos Aeronautas recebeu o seguinte telegrama do Ministro da Aeronáutica:

“Acuso recebido telegrama em que me comunica haver Sindicato apreciado devidamente minha informação de que não se cogita dispensar

rádio-operadores das aeronaves nacionais. Com relação rádio-operadores em aviões estrangeiros o reestudo que está sendo realizado demandará provavelmente mais algum tempo. Brigado do Ar Henrique Fleiuss, Ministro da Aeronáutica”.

22a. Exposição da Aeronáutica Francêsa

Despertou grande interesse na França a 22ª Exposição da Aeronáutica, realizada no aeroporto de Bourget, de 24 de maio a 2 de junho.

Na impossibilidade de descrever todos os aviões ali apresentados, damos abaixo os tipos que se sobressaíram em cada categoria, dos quais 3 são franceses.

GERFAUT

O de maior velocidade ascensional. O Gerfaut 2 acaba de bater o recorde mundial de velocidade ascensional: subiu a 3.000 mts. em 50 segundos, 6.000 mts. em um minuto e 22 segundos, 9.000 mts. em minuto e 40 segundos e a 15.000 mts. em 3 minutos e 35 segundos. É

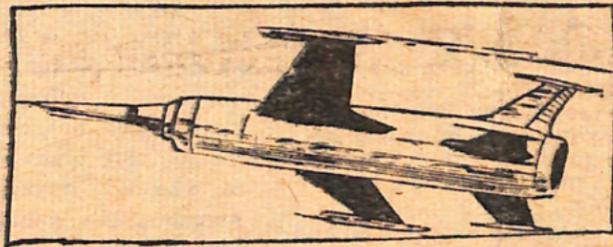


GERFAUT

um monoplane em fase experimental, com 7,50 mts. de envergadura e 990 mts. de comprimento, pesando 4.650 quilos em voo. Está equipado com um turbo-jato Atar 101 G da SNECMA.

BREGUET

O maior transporte. É um



LEDOC

aparelho provado há vários anos nas linhas francesas. Equipado com 4 motores a pistão Pratt e Whitney R. 2.800, dispõe de 9.000 CV na decolagem. Pode transportar 104 passageiros a 400 km/h. e sua autonomia de voo atinge a 4.000 kms. Seu peso total é de 51.600 k., incluindo carga. É igualmente equipado para transporte de mercadorias, podendo transportar um caminhão de 8 toneladas. Existe uma versão militar para transporte de tropas e de material.

LEDOC

O mais rápido, tendo atingido nos ensaios a velocidade de mais de 2.600 km/h. É impulsionado por um estato-jato sendo que um turbo-jato auxiliar permite a decolagem e o aumento da velocidade. Este aparelho possui um avanço de vários anos sobre todos os aviões existentes.

SUPER-CIGARRA AUBERT

O menor. Com um motor de 150 CV, transporta 4 pessoas a 1.800 kms. com uma velocidade de cruzeiro de 230 km/h. Seu consumo de combustível é igual ao de alguns automóveis: 14 litros por cada 100 km.

MORANE

O mais elegante. O Paris 760 Morane-Saulnier é, com efeito, de magnífica decoração interna, maleável e confortável em tudo semelhante aos mais luxuosos automóveis. Pode transportar 4 passageiros em um percurso de mais de 1.500 km., com a velocidade de 700 km/h. Equi-

pado com um pequeno turbo-jato Mahoré de 400 quilos de potência, que lhe possibilitou bater o recorde de Paris — Ni. — com uma hora e 5 minutos e o recorde Paris-Bordeus com 55 minutos.

DOUGLAS GLOBEMASTER

O maior. Com o peso de 84 toneladas, 53,08 mts. de envergadura e 39,62 mts. de comprimento, possui uma velocidade de cruzeiro de 500 km./h. obtida graças a 4 motores a hélice Pratt Whitney R. 4.360 de 15.200 CV ao todo. É utilizado para o transporte militar.



MORANE

SINDICATO E SOCIEDADE

Ivã Alkmim

— Sociedade é este conjunto enorme de coisas, ao qual o homem através dos tempos sempre esteve presente como parte integrante e principal. A sociedade em si é um complexo infundável de considerações; dessa forma se compreende porque não é por acaso que sobre os seus problemas é que se têm ocupado, com afinco, os pensadores de todas as épocas.

Uma coisa, porém, foi sempre aceita pacificamente pela totalidade: A Sociedade vive em função do TRABALHO. Sem ele, profícuo e laborioso, a Sociedade fatalmente pereceria.

Ora, quem fala em TRABALHO, fala em TRABALHADOR. Portanto, com facilidade se conclui que, no conjunto da Sociedade, o TRABALHADOR é uma peça sumamente importante e mesmo indispensável.

Contudo, nem todos os TRABALHADORES têm suficiente consciência desse fato. E isto tem sido um mal que muito tem prejudicado o avanço da massa TRABALHADORA, no sentido da obtenção dos seus direitos.

Suponhamos que V. leitor na sua casa contribua decisivamente para a manutenção e bem estar da sua família, e que sem V. seja impossível ela sobreviver. Que lhe pareceria se o pessoal da casa resolvesse tomar uma porção de atitudes, compromissos, etc., sem lhe ouvir, ou relegasse a sua opinião para plano secundário? Seria justo? V. estaria de acordo?

O mesmo acontece na Sociedade em que vivemos. Como é que o TRABALHADOR, sendo uma peça essencial e decisiva na engrenagem dessa Sociedade, permite que as coisas corram sem que lhe ouçam devidamente a opinião e sem que a sua vontade prevaleça, no mesmo grau de sua contribuição para a sobrevivência de todos?

Inicialmente se poderá alegar que, apesar de tudo, a verdade é que o TRABALHADOR é fraco. De acordo. Realmente, em si, o

TRABALHADOR é fraco. Mas... e os TRABALHADORES UNIDOS? Ah, aí a coisa muda de figura!

Muito bem. Resta, portanto, os TRABALHADORES se unirem. Não creio, absolutamente, que por divergência de ordem religiosa, filosófica ou racial um TRABALHADOR não possa se unir ao outro num acordo a fim de que seja conquistado uma melhor sobrevivência para si, sua família e filhos. É possível sim, e disso estou absolutamente convicto, pensa o TRABALHADOR um minuto sobre o caso, tome consciência do seu valor no conjunto humano e verá como a razão da necessidade da união de todos é um fato lógico e natural.

Existem, é certo, interessados em que os TRABALHADORES nunca se entendam e nunca se unifiquem. São aqueles Sociedade recebem mais do que têm direito. Este, é evidente, não querem que as coisas se modifiquem nunca. É do seu interesse que elas continuem mal postas. Assim, por todos os meios, procuram eles torpedear essa unificação. Mas a necessidade do TRABALHADOR se unir um ao outro e constituir uma corrente de unidade, cada dia se torna mais clara.

Todavia, para que isto se realize, antes de tudo, é necessário que o TRABALHADOR disponha de um lugar, uma sede, enfim, de um ponto de convergência, onde essa UNIÃO possa ser forjada e consolidada. — Onde?

NO SINDICATO, evidentemente. Ali é o lugar natural, próprio e inclusive legal onde o TRABALHADOR, através dos debates e entendimentos, ganhando esclarecimentos e consciência, poderá edificar a UNIDADE de que está falando. Do SINDICATO, então, todos UNIDOS, não há dúvida que poderão fazer prevalecer também os seus pontos de vista da nossa Sociedade.

É pois, o SINDICATO, o caminho mais lógico e curto para todo TRABALHADOR.

NOTÁVEL ÊXITO DOS VÔOS DEMONSTRAÇÃO DO TWIN PIONEER

Tanto a Performance do Avião Como a Sua Segurança e Simplicidade de Técnica Integralmente — Visitadas Várias Cidades do Interior — A Cooperativa Recebeu o Deputado Mineiros

FUNCIONAMENTO DA C. M. T. A.

Despacho do Ministro da Aeronáutica

No requerimento em que a Cooperativa Mista de Transportes Aéreos Ltda. solicitou ao Ministério da Aeronáutica o reconhecimento da sua personalidade jurídica, em face da lei cooperativista e pronunciamiento favorável ao plano que representa, o titular da pasta da Aeronáutica exarou o seguinte despacho: "Nada há que deferir por enquanto. A personalidade jurídica da Cooperativa Mista de Transportes Aéreos já foi reconhecida pelo Ministério da Agricultura, como se vê no incluso certificado expedido pelo seu Serviço de Economia Rural, onde se declara ter sido registrada sob o n.º 5.065, por estar constituída de acordo com o decreto n.º 22.239, de 19-12-32. A Cooperativa já está, assim, juridicamente constituída, por declaração de autoridade pública, e, portanto, habilitada para, nesse nome coletivo, adquirir o que lhe pareça necessário, inclusive material aeronáutico, como pretendido.

Seu funcionamento do ângulo aeronáutico, porém,

ou seja, o início e realização de seus serviços como Empresa de Transporte Aéreo, dependerá de autorização do Ministério da Aeronáutica, por força da atribuição que lhe deu o art. 26 do decreto-lei n.º 2.961, de 20-1-41, e atos subsequentes, como o decreto-lei n.º 9.793, de 1946. Essa autorização de funcionamento por parte do Ministério da Aeronáutica, ou sua recusa, resultará de estudo que oportunamente será feito, e se exprimirá pela permissão que a oportuno pedido da Cooperativa, lhe vier a ser dada, para efetuar determinadas linhas, quando possuir títulos de material e pessoal, manutenção inclusive, de acordo com as disposições vigentes. Convém declarar desde logo que o esquema de linhas, que declarou desejar e prematuramente apresentou, contém várias que, conforme opinou o órgão técnico, não são concebíveis. Assunto, porém, para oportuna decisão".

CONFORME foi anunciado a por suas a Scottish Aviation fez vir até de cumprir o Brasil, após longa viagem através das Américas, seu avião Twin Pioneer, para vôos de demonstração.

Como maior interessada na aquisição dessa aeronave, a Cooperativa Mista de Transportes Aéreos conseguiu tê-la à sua disposição durante cinco dias, organizando uma "tournée" pelo interior do Brasil, a fim de prová-la em alguns dos campos programados para a sua operação.

Assim, foram visitados e feitos vários vôos de demonstração nas cidades de Barbacena, Belo Horizonte, Montes Claros, Teófilo Ottoni, Governador Valadares, Mantena, Corangola e Santo Antônio de Pádua, além de pousos técnicos em Campos e Vitória.

O AVIÃO SATISFEZ PLENAMENTE

Com esta viagem, mais um grande passo foi dado para o completo êxito da iniciativa do Sindicato representativo dos trabalhadores do ar. Foi enorme o sucesso do avião em todos os locais, com repercussão em toda a imprensa regional, além de satisfazer integralmente os responsáveis pela direção da Cooperativa, tanto sob o ponto de vista de performance como de segurança e simplicidade de técnica.

Com efeito, excluindo os campos de Belo Horizonte, Montes Claros e Governador Valadares, so o vôo operáveis pelo DC-3, os demais, Cooperativa

te Incessantemente para ainda em com apenas vel, além do que os pram pousar cauda de, lando com v De outro Twin Pioneer viagem de lhas náuticas estoque de a bordo e q

VALIOSO A

Nas cidades oportunida autoridades locais, que tive de elo se salientar gola e Teo de pemaite col faz sen o calor da h Em Belo H todos estad as qualida que trouxe valioso apo

Também que os ing cimento do nização do gundo é muito os it Foi parte Cooperativa

COOPERATIVISMO

Ruy Guimarães

juro limitado ao capital e pela ilimitação do número de associados.

Já vimos que a livre adesão impede que a cooperativa seja uma sociedade de privilegiados, uma organização para benefício exclusivo de determinadas pessoas. O voto singular permite que todos, indistintamente e sem consideração pelo capital subscrito, tenham igual participação na gestão dos negócios sociais. Pelo mecanismo do retorno das sobras, cerca o objetivo de lucro, que nas sociedades capitalistas estimula o egoísmo e, conseqüentemente, na sede de mando de uns indivíduos sobre os outros. O juro limitado ao capital visa impedir a especulação, o que também, de certa maneira, assegura o controle democrático, por não ser o capital poderoso na apreciação das qualidades morais do indivíduo.

A ilimitação do número de associados, tendo como reflexo a ilimitação do número de cotas do capital impede a flutuação e estabiliza seu valor.

Não há regime econômico, exceto o cooperativismo, em que o voto pessoal possa, tão intensa e profundamente, assegurar a cada cidadão tamanha força potencial de repressão a tendências autoritárias.

Juro limitado ao capital: É da técnica do princípio cooperativista pagar um juro fixo ao capital, obedecendo à taxa corrente. Uma taxa fixa visa impedir a flutuação de valor, evitando, conseqüentemente, o desenvolvimento da especulação capitalista. O associado que procura a cooperativa sabe que deseja o serviço e não o lucro.

Distribuição proporcional dos lucros: Todos conhecem a manipulação dos lucros, sobretudo nas organizações mercantis. Na empresa industrial, antes de formar-se o lucro considera-se o custo da matéria-prima e das operações, com o necessário cotejo de salários, comissões, depreciações, etc., além dos juros com que se remunera o capital invertido. Para conseguir maiores resultados marginais, todo o empenho é feito na redução do custo da matéria-prima e da mão-de-obra,

Falar sobre cooperativismo é, aliás, fazer literatura de manual, é expor coisas eminentemente práticas. Em meios como o nosso, onde se ama o complicado, onde a simplicidade não merece fé, a dificuldade do cooperativismo é mesmo o fato de seus pregadores não poderem expor teorias extensas e complexas, de resultados mágicos.

O cooperativismo é o bom-senso aplicado em grande escala e, como tal, só costuma fracassar por escassez de matéria-prima, isto é, de bom-senso. Os principais fundamentos da doutrina cooperativista são os seguintes:

- 1 — Livre adesão.
- 2 — Controle democrático.
- 3 — Juro limitado ao capital.
- 4 — Distribuição proporcional dos lucros.
- 5 — Neutralidade política e religiosa.

Os quatro primeiros são princípios essenciais e os últimos secundários, porém o conjunto identifica o sistema, dando-lhe uma individualização que o torna inconfundível. Rápidamente aprecie cada um desses princípios:

Livre adesão: Não se pode negar a ninguém o acesso às cooperativas. Este foi um dos princípios essenciais assentados pelos Pioneiros e identifica seu caráter eminentemente democrático. Se na democracia política o exercício dos direitos é livre e somente em casos excepcionais pode ser limitado, o mesmo ocorre no cooperativismo, que é a própria democracia aplicada no campo econômico.

Antes de tudo, neste mundo material, nós precisamos ter uma democracia econômica, de impossível existência numa sociedade controlada pelo monopólio privado e dominada pela sede de lucro.

Tal democracia econômica é o próprio regime cooperativista. Impedir o livre acesso dos indivíduos às sociedades cooperativas seria fortalecer as prevenções sociais em que se baseia o regime do monopólio econômico, contrário à verdadeira democracia. Da mesma forma a economia dirigida encerra os perigos do protecionismo sempre agressivo. São economias exclusivas, enquanto o cooperativismo é inclusivo.

Controle democrático: O controle democrático nas sociedades cooperativas é assegurado pela livre adesão, pelo voto singular, pela devolução das sobras, pelo

sem que isso importe na redução do custo. É o consumidor que recebe a carga onerosa do custo industrial. Parte para ao produtor de matéria-prima e para quem, afinal é feito o lucro?

Deve-se a um dos Pioneiros de Belo Horizonte de serem os lucros devolvidos aos associados proporcionalmente às operações realizadas com ela. Na cooperativa de consumo, proporcionalmente às compras; na de produção, proporcionalmente às vendas entregues; na de crédito, proporcionalmente aos juros pagos; na de transportes, proporcionalmente às compras de passagens.

Pratica-se deste modo um ato de justiça social, lucro a quem os proporciona e na medida de seu esforço pessoal. Descobriu-se, assim, a verdadeira natureza do lucro. O princípio da distribuição dos lucros não somente constitui a essência da economia cooperativista, como também, sob uma forma altruística que reconhecemos como a dominante idéia econômica do cooperativismo.

Neutralidade política e religiosa: A neutralidade política e religiosa é uma característica da operação e sem cujo cumprimento rigoroso não é possível obter as vantagens e benefícios que a cooperativa pode proporcionar e a que impõe aqueles que sob sua bandeira a mais absoluta neutralidade que toca a matéria político-partidária ou religiosa. A exclusão de questões dessa natureza dos atos de uma cooperativa representa um "tabu" que devem aspirar todos os cooperativistas sinceros e constitui o grau mais elevado que é susceptível a cooperação.

O associado de uma cooperativa sabe que quer que, para a política existem os partidos e a religião há os templos. A cooperativa é única e exclusivamente, à prática do cooperativismo, terminantemente, a que, nas instituições para a prática de seus princípios, interligadas e a religião. As rivalidades políticas sempre dividiram os homens. Não é possível conciliar credos políticos e religiosos. O cooperativismo que é unir os homens por meio do cooperativismo que é unir os homens por meio das peças ideológicas, como o melhor instrumento de nossas aspirações.

ADICIONAL POR INSALUBRIDADE

O Ministro do Trabalho, a 20 de dezembro do ano passado, assinou a Portaria n.º 130, contendo as normas de orientação e o critério para o cumprimento da lei n.º 2.573, de 15-8-55, e do Decreto n.º 40.119 de 15-10-56, que regulamentou a mesma. Ambos esses diplomas legais referem-se ao trabalho em contato permanente com inflamáveis e em condições de periculosidade, casos em que o salário dos trabalhadores deverá ser elevado em 30% a título de adicional por insalubridade.

O Sindicato Nacional dos Aeroviários, defendendo os interesses da corporação, entrou em contato com o Ministério do Trabalho, solicitando a delimitação das áreas consideradas perigosas nos aeroportos e outras dependências das empresas da aviação comercial.

Agora, datado de 12 de julho, recebeu o Sindicato um ofício do Chefe da Seção de Segurança do Trabalho do MTIC, pedindo para "informar quais as atividades executadas pelos associados desse Sindicato, que possam ser consideradas em contato permanente com inflamáveis em condições de periculosidade".



É para essas gentis aeromoças de nossa aviação comercial que, possivelmente a partir do próximo número, A BUS-SOLA criará uma seção feminina

SEGURANÇA DE VÔO

Em apoio à campanha que o Sindicato dos Aeronautas iniciou em prol da Segurança do Vôo, em todo o território brasileiro, vários manifestações têm sido recebidos de muitos setores da opinião pública.

Assim, recebeu a seguinte correspondência: dos governadores Plínio Ramos Coelho, do Amazonas; J. Ponce Arruda, de Mato Grosso; José Bias Fortes, pelo governo de Minas Gerais; Manoel F. de Castro, do Território do Acre; Raul de Oliveira Rodrigues, pelo governo do Estado do Rio de Janeiro; gen. Jacob Manoel Goyoso de Almeida, do Piauí; Moisés Liupion, do Paraná.

Dos seguintes ministros de Estado: general Henrique Teixeira Lott, da Guerra; Clovis Pestano Solgado, da Educação.

Dos seguintes deputados: Tenório Cavalcante, Aarão Steinbrück, Jefferson Aguiar, Bento Gonçalves, Ronieri Mazzili, Floriano Rubim, Adílio M. Viana; Alaim Melo; Wilson Fadul, 1.º sec. da Câmara dos Deputados; Niconor Silva, 2.º secretário da Câmara.

Das Assembléias Legislativas: Melo Borel, pelo do Espírito Santo; Cesário Guilherme Coimbra, pelo do Maranhão; Moacir de Azevedo, pelo do Rio de Janeiro.

Das seguintes Associações: Antonio Galvão, pela Associação Comercial de Pernambuco; Aluizio C. Ribeiro, pela Associação Comercial de Porto Alegre; Epaminondas dos Santos, pela Associação Comercial de Paraná; Olímpio Rolim Laureiro, pela Associação Comercial de São Paulo; Francisco Guimaraes e Souza, pela As-

sociação Comercial do Maranhão; Eduardo Simões, pela Associação Comercial de Minas Gerais; Antonio Martins Jr. pela Associação

Além dessas manifestações por correspondência, vários outros incentivos o Sindicato tem recebido. Assim, na Câmara do Estado de São Paulo, houve um brilhante discurso do deputado socialista Cid Franco. Vários grandes jornais como o "Estado de São Paulo", "Ultima Hora", "O Semanário", "Imprensa Popular", "Diário de Minas", "A Noite" e estações de rádio nos acompanharam na luta e fizeram amplas reportagens sobre o assunto.

Na Câmara Federal os deputados Sérgio Magalhães e Aurélio Viana também se manifestaram, sendo que este último apresentou um longo requerimento dirigido ao sr. ministro da Aeronáutica, cuja resposta todos aguardamos. Naturalmente, isto ditará o novo sentido que deverá ser imprimido à Campanha de Segurança de Vôo para que obtenhamos os resultados almejados por toda a classe.

Até o momento, de prático pouco se conseguiu, mas não resta dúvida que alguns efeitos já se fizeram sentir: Estuda de peso total de decolagem e nível de cruzeiro, procedimento de certas empresas no tocante a vôos em condições de mau tempo, etc.

Aguardaremos mais algum tempo as providências exigidas pela classe e pela opinião pública. Se não o forem por quem de direito — o Ministério da Aeronáutica — voltaremos decididamente ao assunto, contando outra vez com uma ação positiva de todos os aeronautas.

Relatório Aos Aeroviários

A Diretoria do Sindicato Nacional Dos Aeroviários Presta Contas de Suas Atividades Aos Associados

Em assembléia recentemente realizada no Sindicato Nacional dos Aeroviários, o presidente desse órgão de classe, Sr. Othon Canedo Lopes, apresentou aos associados o seguinte relatório sobre as atividades da nova diretoria:

"Prezados consócios:

Após três meses de gestão de nosso Sindicato, convocamos esta Assembléia para num desejado "tête-à-tête", prestarmos contas do que já fizemos neste curto espaço de tempo e do que pretendemos fazer nos próximos meses.

Encontros como este, haveremos de tê-los com a frequência que as circunstâncias os exigirem, e as necessidades administrativas dos negócios desta casa assim o permitirem, porque pretendemos manter a nossa administração livre de quaisquer cortinados que impeçam a indispensável vigilância dos que nos fazem oposição honesta, como, também, e principalmente, dos que nos honram com a preferência de seus votos nas urnas.

Como já havíamos exposto em nossas palestras antes da campanha eleitoral, traríamos para o nosso Órgão de Classe o espírito de organização que se vinha notando aos serviços burocráticos desta casa. E consoante os nossos objetivos de reaparelhamento administrativo, elaboramos um plano de ação de noventa (90) dias, que, posto em execução, aceleramos a sua realização para trinta dias.

Gracias aos esforços individuais de todos os diretores, e a ação coletiva de todos os que compõem o corpo administrativo deste órgão, conseguimos levar a bom termo as providências que havíamos planejado, podendo, nesta ocasião, apresentar aos companheiros o fruto deste trabalho, que sendo árduo muito representou no desenvolvimento geral de nossa administração sindical.

Entendíamos que não poderíamos equacionar os problemas da classe aeroviária sem colocarmos em perfeita ordem a máquina administrativa deste Sindicato, posto que sem um perfeito funcionamento do seu maquinismo jamais conseguiríamos atender ao assustador desenvolvimento das relações sociais de nossa categoria profissional. E se, assim pensamos, mais depressa agimos, e é o resultado desta ação que vimos apresentar aos nossos bravos colegas.

1. Como todos os bons amigos do nosso Sindicato não devem ignorar, a real situação de registro de associados e a falta de aparelhamento de nossa secretaria, levava-nos a aceitar, sem condições de protesto, todas as omissões, deliberadas ou não, das empresas, o que motivava uma série de irregularidades no quadro social, decorrentes de informações falsas que nos eram prestadas pelas companhias de aviação.

Para sanarmos essas deficiências, determinamos a radical transformação do sistema de fichamento, pela adoção de método moderno denominado "KARDEX". Essa modificação implicou em despesas imediatas mas, temos certeza, trará frutos compensadores, porque nos proporcionará o aprofundado conhecimento das vinculações dos nossos associados, sem necessitarmos recorrer a má-vontade daqueles que não têm nenhum interesse em nos ajudar.

A modificação do sistema de registro de nossos associados, com adoção de métodos racionais e mais positivos nos seus efeitos, trará uma recuperação financeira que significará muito mais do que as despesas que tivemos de arcar com a compra dos utensílios necessários à sua aplicação.

2. Como todos sabem, este Sindicato não possuía um meio de divulgação rápida que pudesse manter a classe a par de seus problemas e das soluções adotadas para os mesmos. O único mímiógrafo que possuíamos, não correspondia às necessidades de divulgação que carecíamos por ser de funcionamento lento e passível de falhas.

Para sanarmos essa situação, adquirimos um novo mímiógrafo eletrônico que, além das publicações de emergência, poderá fazer impressos de uso comum, possibilitando-nos, assim, uma economia de tempo que, traduzida em dinheiro, muito representará em futuro não muito remoto.

3. Os Departamentos Dentário e Jurídico vinham padecendo de uma falha que as administrações anteriores não se sentiram em condições de saná-la.

Convencendo-nos de que muitas irregularidades verificadas no funcionamento desses Departamentos tinham como principal responsável a falta de vinculação dos seus componentes ao quadro efetivo de empregados deste órgão, decidimos solucionar essa velha situação, estabelecendo contratos

de serviços para os dentistas e advogados, atendendo, em parte, as suas reivindicações e disciplinando, assim, as relações de trabalho entre esses servidores e o nosso Sindicato.

Essa providência custou-nos o dispêndio de uma importância em dinheiro, mas, a sua protelação acarretaria, indubitavelmente, num futuro próximo, maiores despesas, e, quiçá, sérios prejuízos morais para o bom nome desta casa.

4. Como resultado das providências contidas nos itens anteriores, obtivemos uma sensível melhora na prestação de serviços assistenciais, bem como a ampliação da assistência jurídica aos nossos associados dentro do regulamento que apresentamos à consideração desta Assembléia.

5. Sobre a nossa ação junto aos poderes competentes da República para solução de sérios problemas de nossa Classe, podemos alinhar as seguintes providências:

a) — Ação constante e enérgica junto à Administração Geral do SAPS pela melhoria dos serviços de nosso restaurante no Aeroporto Santos Dumont, bem como pleiteamos e acreditamos poder conseguir dentro de pouco tempo a criação de novo Restaurante no Galeão, e instituição do S.S.S. (Serviço de Subsistência Sindical), com a montagem de cantinas de aprovisionamento de gêneros em todos os Sindicatos de acordo com a recomendação do Exmo. Sr. Vice-Presidente da República;

b) — Mantivemos constantes contatos com o Exmo. Sr. Ministro do Trabalho sobre os itens ainda pendentes do acordo firmado quando do último movimento salarial, e já podemos afirmar que obtivemos acentuado êxito com a instituição de empréstimo hipotecário, dentro das normas iniciais que serão expostas a esta Assembléia;

c) — Sobre a regulamentação profissional, podemos afirmar que são muito boas as perspectivas de solução desse problema consoante o bom andamento da questão junto às autoridades e o órgão representativo dos nossos empregadores;

d) — No que se refere às lutas que vamos travando pelos interesses de nossa classe, já é do conhecimento geral a campanha de moralização dos serviços da C.A.P.F.E.S.A., que vem sendo desenvolvida de comum acordo com os demais sindicatos vinculados àquela entidade de previdência social, e a campanha contra a cobrança de 6% do Imposto Sindical, por parte do Banco do Brasil, no que vimos prestigiando a ação uniforme de todos os órgãos sindicais do Brasil;

e) — Como órgão de vanguarda nas reivindicações dos trabalhadores, tomamos parte, através de nossos representantes eleitos em assembléia, na magnífica Convenção dos Trabalhadores do Distrito Federal, onde tivemos a oportunidade de defender teses de inegável valor para as classes operárias de nossa terra e, permitam-nos a modestia, não deixamos de bem representar o nome de nossa classe, desenvolvendo com equilíbrio toda uma ação de luta pelas sentidas reivindicações dos trabalhadores;

f) — Por fim, procuramos estudar a situação das Delegacias nos Estados, e, infelizmente, concluímos pela absoluta falta de assistência aos nossos colegas que não têm a felicidade de residir nas proximidades desta sede.

Mas não descuramos desse compromisso, e como medida inicial, resolvemos possibilitar maiores recursos às Delegacias de Porto Alegre, Belém e Belo Horizonte, dentro das possibilidades de nossa receita.

No presente momento, todas as nossas atenções estão sendo voltadas para os nossos colegas dos Estados, posto que, com a Campanha de Sindicalização que estamos iniciando, pretendemos criar uma base sólida com que firmar os alicerces de nosso Sindicato em todo o Brasil, e prepararmos a nossa classe para uma ação conjunta em prol de nossas justas reivindicações.

Enfim, pretendemos apresentar, em futuro bem próximo, um relatório onde, além das conquistas já evidenciadas nesta sintética exposição de nossa gestão de apenas três meses, tudo o que de melhor pudermos fazer em benefício de nossa classe.

Certos de que os colegas saberão apreciar com o devido espírito de justiça o esforço que vimos desenvolvendo para oferecer algo que traduza o nosso empenho em prol do bem-estar de nossos associados, encerramos esta exposição com o apelo no sentido de que formem coesos ao nosso lado para representarmos de fato a força e a parança de nossa classe, na luta pelos direitos e por melhores condições de vida e de trabalho, para os trabalhadores da aviação comercial brasileira.

OTHON CANEDO LOPES — Presidente

MEDICINA DE AVIAÇÃO

Princípios Gerais em Que Deverão se Basear as Limitações de Tempo de Vôo

O Dr. Valdemar Lins Filho, Tenente-Coronel Médico da Aeronáutica, publicou um artigo, recentemente, sobre o título acima, do qual damos uma síntese.

As relações entre os princípios gerais em que deverão se basear as limitações de tempo de vôo, tendo em vista a questão da fadiga aérea, o autor faz considerações iniciais sobre os problemas da aviação atual e suas repercussões sobre o organismo, argumentando com os estudos estrangeiros sobre as alterações psico-fisiológicas verificadas durante os vôos de longo curso. Realça o fator climático-tropical e subtropical das rotas brasileiras, apontando-o como elemento destacado de exaustão desconforto. Estuda, a seguir, os aspectos psicossomáticos da fadiga aérea, responsabilizando-os como altamente nocivos à segurança do vôo, "maximé" tendo em vista a complexidade crescente, psicologicamente, das operações aéreas. Aborda, posteriormente, a questão médico-social do problema, ainda não considerada devidamente, a seu ver, apontando inúmeras causas que poderiam ser solucionadas dentro de um ambiente de compreensão mútua.

Analisa rapidamente, as várias soluções apontadas até agora, considerando-as impraticáveis de um modo geral. Sugere finalmente que o Regulamento do Tráfego Aéreo, na parte referente ao assunto, tenha a seguinte redação:

"Para efeito do presente artigo, entende-se por "tripulação simples" a guarnição composta de 2 pilotos, um dos quais comandante, 1 rádio-telegrafista, 1 comissário e por "tripulação de longo curso", a guarnição composta de 3 pilotos e um navegador ou 4 pilotos; 2 mecânicos de vôo; 2 rádio-telegrafistas; 2 comissários. Para os tripulantes em serviço regular de companhias de navegação aérea deverão ser observadas as seguintes restrições quanto a horas de vôo.

a) Um piloto comandante de aeronave de tripulação simples não deverá voar em serviço, ainda como membro da tripulação, mais de 255 horas por trimestre. O número máximo de horas permitido em cada período de 30 dias será de 100, desde que não seja ultrapassado o limite trimestral.

b) Um piloto comandante de aeronave de tripulação simples não deverá voar em serviço mais de 1.000 horas por ano.

c) Nenhum tripulante de aeronave de tripulação sim-

ples deverá voar mais de 300 horas por trimestre, podendo, dentro de cada período de trinta dias voar 110 horas, desde que não seja excedido o limite trimestral. O limite máximo anual será de 1.100 horas.

d) Todo o tripulante de aeronave de tripulação simples deverá gozar um período de descanso de 24 horas consecutivas, pelo menos, uma vez em cada 6 dias.

e) Nenhum tripulante de aeronave de tripulação simples deverá voar mais de oito horas diurnas num período de 24 horas.

f) Todo tripulante de aeronave de tripulação simples que houver voado mais de sete horas diurnas não deverá voar mais de 30 minutos noturnos em prosseguimento ao mesmo vôo. Os que houverem voado menos de 5 horas diurnas poderão, em prosseguimento ao mesmo vôo, completar o máximo de 2 horas noturnas.

g) Nenhum tripulante de aeronave de tripulação simples deverá voar mais de 6 horas noturnas sem um período de 12 horas de descanso.

h) O máximo de horas noturnas permitido para um tripulante de tripulação simples será de 40 horas por um período de 30 dias, quando os vôos compreenderem horas diurnas e noturnas, no caso de um tripulante de tripulação simples ser escalado somente para trabalho noturno, o máximo será de 70 horas por período de 30 dias.

i) Um tripulante de aeronave de longo curso não deverá voar em serviço mais de 300 horas por trimestre. O número máximo de horas permitido em cada período de 30 dias, será de 110 horas, desde que não seja excedido o limite trimestral.

j) Para cada tempo de vôo acima de 15 horas e inferior a 18, um tripulante de aeronave de longo curso deverá ter, pelo menos, 24 horas de repouso. Quando o tempo de vôo for superior a 18 horas, o período de descanso deverá ser de trinta horas.

k) O tempo máximo de vôo permitido para um tripulante de aeronave de longo curso, dentro de um período de 24 horas, será de 20 horas.

l) Ao regressar à sua base, depois de uma viagem de mais de 36 horas totais, todo tripulante de aeronave de longo curso que houver tido somente os períodos de descanso previsto na alínea j, deverá permanecer em terra, pelo menos, 48 horas antes de ser escalado para outro vôo.

m) Quando um tripulante for escalado, indiferentemente, para tripulação simples e de longo curso, deverá obedecer, nos limites trimestrais, anuais e nos períodos de 30 dias, os limites estabelecidos para tripulação simples.

n) Nos vôos que compreendem etapas noturnas iniciais cujas horas excedam 3 noturnas, o total de horas em cada 24 horas não deverá exceder de 7 horas.

INSTRUÇÕES SOBRE AS ELEIÇÕES

Termina a 31 de Dezembro o Prazo Para Obtenção Dos Novos Títulos Eleitorais — Atos Que Não Poderão Ser Praticados Sem a Prova de Estar Alistado Eleitor — O Empregado Pode Faltar Dois Dias do Serviço, Sem Perda de Salários, Para se Alistar

Para conhecimento dos nossos leitores divulgamos hoje as instruções referentes a como os aeroviários e aeronautas podem obter seus títulos de eleitores, chamando a atenção para o fato de que não é bom deixar para tirar o título às vésperas das eleições, quando a procura é geralmente muito grande.

Como se sabe, de acordo com a lei n.º 2.550 de 25-7-55, foi instituído novo sistema eleitoral, o qual tem por base não mais o título de eleitor e sim a folha individual de votação. Conforme o disposto no art. 70 dessa lei, os títulos eleitorais expedidos até 31-12-55 perderam sua validade a partir de 1 de julho passado, mesmo aqueles que possuíam retrato.

De acordo com essa lei e as instruções do Superior Tribunal Eleitoral, para obter o título de eleitor o cidadão deve agir do seguinte modo:

1 — apurar qual a Zona Eleitoral a que pertence, dirigindo-se ao Tribunal Regional Eleitoral, isto no caso de não estar ainda alistado, ou seja, de não ter votado nas eleições anteriores.

2 — comparecer à Zona indicada, a que pertence, munido de 3 fotografias, em tamanho 3 x 4, tiradas de frente (não servem as chamadas fotografias de 3 minutos e nem as de perfil), bem como do título de eleitor antigo e de uma folha de papel almaço.

No caso de não possuir ti-

tulo levar um dos seguintes documentos: certidão de idade, carteira de identidade ou certificado de reservista (qualquer documento apresentado será devolvido com o novo título).

3 — fazer o requerimento de alistamento eleitoral, nos termos que forem indicados ou pelo funcionário encarregado de atender as partes ou em norma que esteja afixada em lugar bem visível na sede da Zona Eleitoral;

4 — informar-se a respeito da data e do local em que deverá buscar o título, para isso munido-se de uma ficha especial, que obterá do mesmo funcionário.

A partir de 1.º de janeiro de 1958, sem a prova de estar alistado eleitor, o cidadão não poderá praticar os seguintes atos:

1 — intervir-se em concurso ou prova para cargo ou função pública, investir-se ou empossar-se nêles;

2 — receber vencimentos, remuneração ou salário de emprego ou função pública ou proventos de inatividade;

3 — participar de concorrência pública ou administrativa da União, dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal ou dos municípios ou das respectivas autarquias;

4 — obter empréstimos nas autarquias, sociedades de economia mista, caixas econômicas federais ou estaduais, institutos e caixas de previdência social, bem como

em qualquer estabelecimento de crédito mantido pelo governo ou de cuja administração este participe;

5 — obter passaporte ou carteira de identidade;

6 — praticar qualquer ato para o qual se exija quitação do serviço militar ou de imposto de renda.

O alistamento termina a 31 de dezembro de 1957. A partir dessa data o cidadão estará sujeito à penalidade de multa de Cr\$ 100,00 a 1.000,00.

Chamamos finalmente a atenção para o disposto no art. 59 da lei n.º 2.550 que dispõe: "O empregado poderá deixar de comparecer ao serviço, sem prejuízo do salário e por tempo não excedente a dois dias, para o fim de se alistar eleitor".

SEMANA INGLESA NA CRUZEIRO DO SUL

A comissão de aeroviários da Cruzeiro do Sul, eleita em reunião realizada no Sindicato, para, juntamente com diretores do órgão de classe, entrar em entendimentos com a empresa a respeito da semana inglesa, deu início à sua missão, tendo estado com o dr. Eurico Vale, diretor do Departamento Legal da Cia. Esse sr. comprometeu-se a tudo fazer para solucionar satisfatoriamente o assunto, sendo que a concessão da semana inglesa deverá abranger outros departamentos, além da manutenção.

TABELA DE CARREGAMENTO DA CAUDA DOS AVIÕES DC-3 E C-47

Atendendo ao pedido de alguns pilotos, que trabalham em empresas que não possuem normas de carregamento para as aeronaves DC-3 e C-47, publicamos a presente tabela.

Não obstante, entendemos que o ideal e correto no caso seria o uso da régua de cálculo ou uma tabela para cada avião. Isto entretanto depende exclusivamente das empresas aeroviárias e do DAC.

CARGA TOTAL	0 a 100	101 a 200	201 a 300	301 a 400	401 a 500	501 a 600	601 a 700	701 a 800	801 a 900	901 a 1000	1001 a 1100	1101 a 1200	1201 a 1300	
PAX				400	400	420	450	480	500	500	500	520	520	Máximo
0 - 2	300	200	100	250	280	310	340	370	400	430	460	480	500	Mínimo
3 - 5	200	100	300	300	320	340	360	400	420	460	480	500	520	Máximo
			200	230	260	290	310	340	370	400	430	460	480	Mínimo
6 - 9	100	200	200	220	260	280	300	320	340	360	400	420	440	Máximo
		120	150	180	210	240	260	280	300	320	360	380	400	Mínimo
10-15	80	100	120	160	200	220	260	280	300	320	340	360	X	Máximo
	40	60	80	120	150	180	210	240	260	280	300	320	X	Mínimo
16-19	40	60	80	100	120	160	200	220	260	280	300	320	X	Máximo
	0	10	30	60	80	120	150	180	210	240	260	280	X	Mínimo
20-23	0	0	0	60	100	120	160	200	220	260	280	X	X	Máximo
				10	30	60	90	120	150	180	210	X	X	Mínimo
24-29	0	0	0	0	0	60	100	120	160	200	X	X	X	Máximo
						10	30	50	80	140	X	X	X	Mínimo

OBSERVAÇÕES:—
1. PARA USAR A TABELA: Escolher a linha correspondente ao número de PAX existentes, e na linha superior escolher a coluna correspondente ao peso total de carga e bagagem a embarcar. Na interseção desta coluna com a linha de PAX, encontram-se os pesos máximos e mínimos de carga no compartimento traseiro. O restante da carga deverá ser colocado nos compartimentos dianteiros.
2. Na condição de carregamento cair na parte achuriada (////) da tabela: os quadros achuriados dão o peso total de lastro que se deve colocar no compartimento traseiro. Além deste lastro, colocar toda a carga existente também no compartimento traseiro.
DEP. ENG. PROD. CONTR. DIV. DE ENG. MÁRIO OSSAS DE MOURA

NOVOS ASSOCIADOS

Nos três últimos meses entraram 232 novos associados no Sindicato Nacional dos Aeroviários, assim distribuídos: abril 97, maio 45 e junho 90.

Parabéns!



ERNESTO COSTA FONSECA — No dia 9 de julho, transcorreu mais um aniversário do companheiro Ernesto Costa Fonseca, atual secretário do Sindicato dos Aeronautas. O aniversariante foi homenageado pelos diretores dos Sindicatos dos Aeronautas e Aeroviários e da EAPAC, bem como pelo funcionários do Sindicato dos Aeronautas e do CMTA. Foi oferecido aos presentes um belo e saboroso bolo.

DALVA E MARY BEMVINDO LOPES — Nos dias 16 de junho e 22 de julho, foram comemorados



Mary

respectivamente, os aniversários das jovens Dalva e Mary Bemvindo Lopes, filhas do companheiro Othon Canedo Lopes, presidente do Sindicato dos Aeroviários. De ambas as festas realizadas nessas datas participaram vários companheiros aeroviários e aeronautas.

EDUARDO NILOR DE SOUZA MENDES

Aniversariou no dia 21 de julho, o Comandante Eduardo Nilor de Souza Mendes, um dos fundadores do nosso jornal, A BUSSOLA.

★

A todos os aniversariantes os votos de felicidade de A BUSSOLA.

O LEITOR COM O LÁPIS

“O TRAIADOR”

□ Ultimamente venho observando que o número de traição no mundo, tem aumentado assustadoramente. Os seguidores de Judas estão nos mais diversos lugares. Traíndo a tudo e a todos, não medem as consequências que, com suas falsidades possam causar aos seus semelhantes. Para eles o negócio é trair... Trair para ter projeção... Trair a qualquer preço.

Exemplos vivos temos todos nos dias atuais: Políticos inescrupulosos traem os sagrados compromissos firmados com o povo que os elegeu; certas qualidades de amigos, que às vezes julgamos sinceros, também nos traem. O setor de trabalho então, está infestado deste pernicioso micróbio. E o fato vem se registrando com grande desenvolvimento.

Por algumas centenas de cruzeiros a mais em seus vencimentos, alguns elementos sem moral, sem escrúpulos, traem seus companheiros, não interessando ao traidor se suas vítimas vão ficar em apuros... A ele (traidor), só interessa é estar bem com o superior, o resto, ele considera de conversa fiada.

E por que o traidor não se corrige? — Porque o canalhismo, a falta de senso desta raça maldita, não é um mal que se possa curar, nem mesmo remediar.

Estes monstros começam sua tarefa na infância; as primeiras vítimas são seus irmãozinhos, que sempre são acusados pelo monstinho infantil. Mais tarde, no colégio, ele continua com suas falsidades, espalhando o ódio e o terror no meio estudantil. E o mais interessante é que o maldito está sempre sorridente, nunca deixando transparecer o seu jogo desonesto.

Depois de homem feito, procura um emprego... Sua instrução quase sempre é precária, porque ele passou todo o tempo de sua vida

bajulando, fazendo vítimas e consequentemente esqueceu-se que deveria aprender qualquer coisa. Então, para justificar sua incompetência, ele arranja por todos os meios e modos, agradar ao chefe. E agrada mesmo! E nesses agrados, vai envenenando seus colegas.

Mas, o traidor não sabe que um dia ele terá que prestar contas das suas maldades... E, quando afinal chega esse dia, geralmente ele sofre.

SOFRE, porque não tem defesa...

SOFRE, porque não tem amigos...

E SOFRE PORQUE: QUEM SEMEIA VENTO, COLHE TEMPESTADE.

Geraldo de Lima

LITERATURA

Luiz MOREIRA

Existe uma vasta e variada bibliografia sobre Santos Dumont, no Brasil e no exterior.

Das que conhecemos, a do mestre Gondim merece os nossos aplausos.

Gondim da Fonseca, nome dos mais combativos das letras e do jornalismo em nosso terra está, pois, de parabens pelo acatamento das autoridades e o interesse do público pela nova edição, revista e melhora, do seu famoso livro: “SANTOS DUMONT”, incontestavelmente o melhor trabalho sobre o vido do grande brasileiro, conhecido como o “PAI da AVIAÇÃO”.

Escrito numa linguagem simples e atraente, com dados e fatos, acrescido dos nomes dos pioneiros do espaço antes e no época de Santos Dumont, afere ótima impressão e feição convidativa para o leitor, a livro é para se ler de um só fôlego.

Mestre Gondim, com o espírito paradoxal que Deus lhe deu, era teroz ou brando, enervado ou calmo, severo ou indulgente, máu em busca da verdade e bom por conhecer a fraqueza huma-

na, dispense comentários, tal a projeção do seu nome, pelos relevantes serviços prestados ao povo brasileiro quer na imprensa diária ou pelos escritos enfiados em livros.

Espírito forjado nas lutas diárias, o seu patriotismo relevante e o seu nacionalismo construtivo são um espelho a refletir a imagem de um Brasil bem próximo.

Os seus escritos, de maneira geral, abordam temas atuais, apaixonantes e de interesse coletivo como o discutidíssimo “O QUE SABE VOCE SOBRE O PETRÓLEO”, e mais recentemente a laboriosa biografia de Santos Dumont.

Pesquisador Incensável, Gondim andou de Sica e Méca, no resto do inalienável brasileiro a procura de dados e tudo o que se referia sobre a vida e a obra de Santos Dumont, dando-nos, finalmente, um livro sério, verdadeiro e inigualável sobre o assunto.

Era a lacuna que faltava preencher; o divida dos intelectuais brasileiros para com um dos maiores gênios da humanidade, digno de ser retratado nacionalmente por um coração cheio de brasilidade e um espírito tão elevado e batalhador como o de Gondim da Fonseca.

Obras desse quilate enriquecem a nossa literatura, orgulham os brasileiros, dignificam o autor e glorificam o pioneiro que extermiou as distâncias, aproximando pátrias e unindo homens e gerações!...

Aumento o índice de Aprovação Dos Alunos da EAPAC

Em dezembro de 1956, os primeiros candidatos a FLA tiveram um índice de aprovação de 57 % contra 14 % de outros candidatos.

Em março do corrente ano, nos candidatos tiveram uma pequena melhora no índice de aprovação, aumentando para 59 % contra 22% de aprovação do índice geral.

Nos exames do corrente mês de julho, os candidatos a piloto comercial da EAPAC tiveram uma aprovação de 80 %, não sendo ainda conhecida o índice de aprovação geral.

FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO

As diretorias dos Sindicatos dos Aeronautas e dos Aeroviários aprovaram as seguintes normas para concessão de financiamento pela Caixa Econômica do Rio de Janeiro aos associados:

- 1.º — Ser sindicalizado há mais de doze meses e descontar o imposto sindical para o Sindicato correspondente à sua categoria profissional.
- 2.º — Ser, dos inscritos, o de maior número de filhos menores. Os dependentes do arrimo de família serão considerados como filhos diante comprovação documentada.
- 3.º — Em caso de igualdade terá prioridade o de menor salário.
- 4.º — Satisfazer as exigências da Caixa Econômica.
- 5.º — As inscrições para a escolha semanal do candidato serão iniciadas às segundas-feiras e encerradas às quartas-feiras.
- 6.º — As comissões de seleção dos candidatos serão compostas das Diretorias. Cada Sindicato terá a sua comissão.
- 7.º — As segundas-feiras os dois Sindicatos farão entrega, por ofício, ao Sr. Ministro do Trabalho, dos nomes selecionados que serão apresentados à Caixa Econômica pelo próprio Ministro.
- 8.º — Os casos omissos serão resolvidos a critério das Diretorias.

AUMENTO DE SALÁRIOS

O Departamento de Estatística do Sindicato Nacional dos Aeroviários está realizando um estudo sobre a situação salarial dos aeroviários, levando em conta o elevação do custo de vida, o aumento do número de aeroviários,

o crescimento da aviação comercial e a situação econômica das empresas.

No primeira parte desse estudo, que se refere aos salários percebidos pelos aeroviários em março de 1957, o qual foi realizado

com base nas relações da imposto sindical, já foi feito um resumo. O restante do estudo está ainda por ser concluído.

Tal iniciativa é tanto mais oportuna quando se sabe que a vigência do último acordo salarial

terminou à 19 de julho, estando pois o Sindicato perfeitamente vontade para entrar em entendimento com a classe patronal o que fará ainda este mês, tão logo sejam concluídos os trabalhos es-

tatísticos acima citados, esperando solucionar, de modo pacífico, esse problema que tanto afflige os trabalhadores em transportes aéreos.

SALÁRIO MÉDIO DOS AEROVIÁRIOS POR EMPRESA

EMPRESAS NACIONAIS	SAO PAULO			RESTANTE DO BRASIL (inclusive D. Federal)			TOTAL DO BRASIL		
	N.º Aer.	Imp. Sind.	Sal. Médio	N.º Aer.	Imp. Sind.	Sal. Médio	N.º Aer.	Imp. Sind.	Sal. Médio
PANAIR	258	59.397,60	6.907,00	3.456	918.437,40	7.972,00	3.714	977.835,00	7.898,00
NAB	—	—	—	20	4.743,40	7.115,00	20	4.743,40	7.115,00
CRUZEIRO	403	78.094,40	5.813,00	2.872	636.836,90	6.652,00	3.275	714.931,30	6.546,00
VASP	836	178.480,30	6.405,00	141	28.133,60	5.986,00	977	206.613,90	6.344,00
LÓIDE AÉREO	—	—	—	820	170.346,50	6.232,00	820	170.346,50	6.232,00
VARIQ	346	68.376,80	5.929,00	2.898	576.451,00	5.967,00	3.244	644.827,80	5.963,00
AEROFOTO	10	1.829,90	5.489,70	251	50.032,50	5.980,00	261	51.862,40	5.961,00
SADIA	58	11.324,20	5.857,00	—	—	—	58	11.324,20	5.857,00
REAL/AER/NAC.	2.667	525.432,60	5.910,00	2.013	342.914,20	5.109,00	4.680	868.246,80	5.566,00
COOP. FUNC. REAL	31	4.682,40	4.531,00	—	—	—	31	4.682,40	4.531,00
SAVAG	—	—	—	102	15.048,60	4.426,00	102	15.048,60	4.426,00
SATA	—	—	—	113	15.579,10	4.136,00	113	15.579,10	4.136,00
TOTAIS	4.609	927.618,20		12.686	2.747.800,60		17.295	3.675.418,80	
SALARIO MÉDIO			6.038,00			6.498,00			6.375,00

NOTAS: 1) Cálculos baseados nas relações do Imposto Sindical.
2) Empresas na ordem decrescente dos respectivos salários médios (coluna Total do Brasil).
3) O Imposto Sindical corresponde a um dia de salário.

ELEICAO NO SINDICATO DOS AERONAUTAS

Manifesto

Companheiros aeronautas:

NOS dias 5, 6, 7, 8 e 9 de agosto próximo deverão se realizar as eleições para a Diretoria e o Conselho Fiscal do nosso órgão representativo de classe — o SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS.

Essas eleições terão lugar como decorrência da fusão dos Sindicatos de Pilotos e Aeronautas. Serão, portanto, eleições de suma importância porque se trata da indicação de companheiros que regerão o nosso Sindicato, agora congregando todos os tripulantes da Aviação Comercial Brasileira. Depois de uma divisão que infelicitou a nossa categoria profissional por cerca de dois anos, eis que alcançamos a vitória da unidade. É verdade que a nossa divisão foi apenas formal, porquanto, levados pelos vínculos naturais de camaradagem e amizade que nos unem e norteados por interesses, reivindicações e direitos que nos são absolutamente idênticos, a nossa unidade foi sempre devidamente mantida. Agora, cumpre-nos ampliá-la e reforçá-la tendo em mente superar os pequenos ressentimentos ou mágoas que a manobra divisionista porventura tenha deixado em alguns de nós.

É uma hora indiscutivelmente grave e a etapa que temos pela frente é de responsabilidade. Entretanto, a ela não podemos fugir.

ASSIM, então, é que confeccionamos uma chapa e com ela concorreremos às eleições do nosso Sindicato. Pesamos bem o significado de nossa atitude, meditamos e nos compenetramos das responsabilidades de que nos estamos investindo e decidimos nos lançar no pleito, convictos de que o nosso espírito de dedicação, de trabalho e de idealismo muito poderá fazer pelo engrandecimento de nossa categoria profissional.

Estimamos sinceramente que outros companheiros também se sintam credenciados e constituam as suas chapas para animação do pleito.

Não faremos, em absoluto, propaganda dos nomes que compõem a nossa chapa. Alguns são novos, outros são velhos lutadores da classe e nomes já tradicionais no nosso meio. Trata-se de companheiros cujo cará-

ter e passado de Sindicato, a classe poderá se inteirar no seu próprio ambiente de trabalho.

Neste pequeno manifesto, é evidente, não cabe expormos um programa de ação o qual pretendemos cumprir. Salientamos, no entanto, os pontos básicos e fundamentais sobre os quais concentraremos todo o vigor do nosso trabalho, caso a maioria da classe nos honre com o seu voto. São itens, como todos poderão observar, cujo atendimento urgente nos é por demais necessário e indispensável. Dessa forma, é nosso intuito lutar de corpo e alma pela concretização, ainda dentro do nosso mandato, dos seguintes pontos:

Lei de aposentadoria para o aeronauta, dentro dos moldes já esboçados no projeto de lei do Sindicato;

Regulamentação do voo diário, pleiteando junto às autoridades e empregadores considerarem, para efeito de descanso, também as horas de aeroporto do tripulante (atualização das Portarias 177 e 404);

Aumento imediato do seguro de vida; Segurança de voo, incluindo a manutenção dos rádio-telegrafistas a bordo dos aviões;

Regulamentação da profissão.

ALÉM desses cinco itens, que serão pontos primordiais do nosso programa e que estarão em primeiro plano durante toda a nossa gestão, também cuidaremos dos outros setores que dizem respeito aos interesses da classe e do Sindicato.

Entendemos que, pessoalmente, por mais esforços que possamos empregar no trabalho sindical, sem a ajuda efetiva da classe, pouco poderemos fazer. De maneira que, a par desses esforços, também nos empenharemos positivamente no sentido de encontrar um caminho para levar os associados para dentro do seu Sindicato. Assim, por meio de divulgação persistente e através de esclarecimentos, procuraremos criar condições objetivas para que todos passem a crer em Sindicato, no seu valor como órgão de defesa da classe, o qual pode e deve ser freqüentado por todos, num ambiente de confiança e de compreensão.

Também, como parte essencial da nossa ação, pretendemos desenvolver um amplo programa social-recreativo, visando principalmente as famílias e os filhos dos associados.

Eis mais alguns pontos que constam do nosso programa:

Estaremos atentos aos problemas de aumentos de salários; apoio integral, inclusive financeiro, à Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil (EAPAC); idem à Cooperativa Mista de Transportes Aé-

reos; manutenção das atuais delegacias sindicais dos Estados, com visitas periódicas de Diretores, sendo que a de São Paulo deverá ser ampliada; solidariedade integral aos Sindicatos co-irmãos Aeroviários do Rio e São Paulo; manutenção da solidariedade inter-sindical; ação enérgica junto à Caixa de Aposentadoria e Pensões, forçando-a a cumprir seus deveres para com os segurados; melhoria do nosso órgão de propaganda "A Bússola", etc.

Quanto às nossas relações com os empregadores, serão naturalmente cordiais, porém, nunca deixaremos de lhes cobrar os direitos da classe. Respeitaremos as autoridades constituídas, a ordem e a legalidade. Somente aconselharemos a classe a atitudes extremas depois de se terem esgotados todos os recursos pacíficos para a solução dos problemas.

DIRETORIA

Cte. Ernesto Costa Fonseca — (Real)
Rov. Ivan Alkmim — (Panair)
Rov. Waldir Grasso — (Cruzeiro)
Cte. João Fonteles Calmon — (Real)
Com. Luiz Moreira — (Cruzeiro)

SUPLENTE S

Mec. Frederico Heeren — (Panair)
Cte. Aldo da Costa Pereira — (Cruzeiro)
Cte. Ormuzd Rodrigues da Cunha Lima — (Cruzeiro)
Rov. Jayme Ferreira da Silva — (Real)

Com. Sarah Bezeniver — (Real)
CONSELHO FISCAL
Mec. Christovam Colombo Carvalho Silva — (Panair)
Rov. Salomão Manoel da Silva — (Varig)

Cte. Jader Lyra Caldas — (Cruzeiro)

SUPLENTE S

Cop. Roger Louis Ebert — (Real)
Cte. Luiz Augusto de Vasconcelos — (Real)
Rov. José Sardi de Figueiredo — (Real)

EIS AÍ, companheiros, aeronautas, a síntese das nossas idéias e intenções. Pela sua leitura e análise todos poderão avaliar da conveniência ou não de nos darem o seu voto. Milagres não poderemos fazer, portanto, as nossas promessas são parcimoniosas. Pelo fato de certas reivindicações da classe não constarem neste documento, não significa que não procuraremos realizá-las. Não, desde que hajam condições ou os associados mostrem realmente o desejo de obtê-las, aqui estaremos para marcharmos à frente da classe.

Entretanto, repetimos e salientamos, nós, pessoalmente ou mesmo a Diretoria em conjunto, pouco ou nada poderemos fazer pela classe se não contarmos com o seu apoio amplo, consciencioso e integral em todas as campanhas.

Companheiro Aeronauta:

Conforme deve ser do seu conhecimento, desde a fusão dos nossos Sindicatos e da eleição da Junta Governativa, que o nosso órgão de classe está vivendo um período pré-eleitoral.

A devida propaganda foi feita. Editais, circulares, cartazes anunciando as eleições e chamando a atenção dos associados para a importância delas foram fartamente distribuídos. As inscrições de chapas encerraram-se no dia 12 passado e apenas uma chapa foi apresentada na nossa secretaria.

É possível que alguns aeronautas preferissem que, ao invés de uma, fossem registradas duas ou mais chapas. É um assunto, entretanto, que não diz respeito diretamente a nós da Junta Gover-

Nota do Sindicato Dos Aeronautas

nativa. A propaganda e os anúncios foram feitos e com antecedência, assim, os interessados, isto é, aqueles que gostariam de ver o pleito com mais chapas, poderiam com tempo ter coordenado as suas chapas, etc.

No entanto, fazemos questão de frisar que, este fato, não significa, em absoluto, falta de democracia ou seja um princípio incorreto no sindicalismo. Não, desde que as inscrições tenham estado abertas publicamente, e caso da chapa única pode ser encarado como um acontecimento até muito positivo. Significa que os companheiros que militam no Sindicato, aqueles que estudam

e vivem os problemas da classe, através de entendimentos, chegaram a um acordo e coordenaram uma chapa que naturalmente corresponde ao desejo, não só desses companheiros mais ativos, mas de toda a classe. Isto se chama em sindicalismo, CHAPA UNIN-TÁRIA.

Caso contrário, não se entenderia que o grande número de associados militantes, acetassem pacificamente a existência de uma só chapa, quando é facilíssimo se registrar uma outra qualquer.

Fazemos questão de chamar a atenção dos companheiros para

esse caso, porque normalmente a chapa única é recebida com uma certa má vontade. Entretanto, mediante estas explicações, cremos que o caso muda completamente de figura.

A chapa é encabeçada pelos companheiros Ernesto da Costa Fonseca, Ivan Alkmim e outros. São companheiros sobre quem nos dispensamos de falar, porquanto, são homens por demais conhecidos nos nossos meios aeronáuticos sindicais. As eleições se realizarão nos próximos dias 5, 6, 7, 8 e 9 de agosto próximo, havendo Mesa para votação em São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Belém e Rio. Aqui se

Rio distribuiremos urnas no Aeroporto Santos Dumont, Galeão e na sede do Sindicato. As Mesas funcionarão todo o dia.

Há um outro fato para o qual chamamos atenção dos associados: O QUORUM. Sem que vote pelo menos 66% dos associados, as eleições não serão válidas e terão de ser repetidas. Se tal acontecer, indiscutivelmente, será um desdouro para o classes. Poderá se entender que ela pouco está ligando para os problemas do seu órgão de classe. Além disso, apresentará uma série de despesas prejuízos e trabalhos para todos nós que aqui labutamos.

Apelamos para que o companheiro não deixe de comparecer as eleições para dar o seu voto. Precisamos cobrir o "quorum" a fim de que o Sindicato saia prestigiado dessa batalha.