

# A BÚSSOLA

"A VELOCIDADE PERFEITA NÃO É VOAR A MIL E QUINHENTOS  
QUILÔMETROS À HORA, NEM A UM MILHÃO E  
QUINHENTOS MIL, NEM VOAR A VELOCIDADE DA LUZ.  
A VELOCIDADE PERFEITA É ESTAR ALÍ".

Nº 112 – SET/OUT/ – 1975

ÓRGÃO OFICIAL DO SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

DISTRIBUIÇÃO GRATUITA – 10.000 EXEMPLARES

- QUERES DIZER QUE EU POSSO VOAR?
- DIGO QUE ÉS LIVRE.

---

## SEMANA DA ASA

(19 a 23 de outubro)

MENSAGEM ESPECIAL (Pág. 9)

---

## DIA DO AVIADOR

(23 de outubro)

(Ver homenagem especial última página)

---

## Relatório da Diretoria do S.N.A.

(Págs. 3, 4 e 5)



**EDITORIAL**

Aproxima-se o fim do ano. Conseqüentemente será deflagrada mais uma **CAMPANHA SALARIAL. O SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, preocupado em todo o**

**exercício de 1975 em tarefas de revisão administrativa, problemas classistas de várias ordens que originaram assembléias, reuniões, entrevistas com autoridades**

**e outras providências, não poderia agora, ao ensejo do lançamento desta edição que reinicia os nossos trabalhos jornalísticos, silenciar sobre o**

**PROBLEMA SALARIAL**

Do ponto de vista trabalhista, social e humano os índices de correção salarial não tem correspondido, quer sob o ponto de vista estatístico ou social, baseados que são nas ponderações do índice de custo de vida da Fundação Getúlio Vargas, à real situação do trabalhador, seja qual for a esfera em que se situe, se técnico, especializado ou não.

E o fato é que outros setores obtêm reajustes contínuos e reais. Tomemos, por exemplo, "a Verdade Cambial". O Governo estabeleceu a revisão automática do dólar. E em nome da "Verdade Tarifária," permite reajustamento frequentes das tarifas de luz, e gás, telefone. Defende-se a "Verdade Tributária" para justificar o aumento da arrecadação.

Mas por que não é reconhecida a "Verdade Salarial"? Por que a disparidade de procedimento e de critério? Enquanto se estabelece para as obrigações Reajustáveis do Tesouro o período de três meses para o seu reajustamento e para o dólar até menos, para os trabalhadores não se permite, peremptoriamente, nenhum reajuste em menos de um ano e quando se faz é em base inferior à arrecadação do Governo, ao nível de preços em índices totalmente distanciados da realidade.

Este é o problema capital dos trabalhadores.

Pelos cálculos dos técnicos do Departamento Intersindical de Estudos Sócio Econômicos sobre a evolução do Salário Mínimo e do Custo de Vida no último decênio, o Salário Mínimo atual para atender às necessidades mínimas do trabalhador e de sua família, deveria variar de Cr\$ 1.254,44 a Cr\$ 1.604,51.

No ano passado, o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos, em sua análise sobre **salários, Custo de Vida e Produtividade**, mediante tabela apresentada, constatou que o Salário Real do Aeronauta apresenta diminuição considerável e persistente ao longo de dez anos. Conclui o DIEESE, nesse tópico:

**Para que o salário mantenha o seu Poder de Compra, ao nível de 1964, o reajuste da categoria aeronauta em 1974 deveria ser da ordem de 112% (cento e doze por cento).**

Quando da decretação de novos níveis de Salários mínimos, o governo, dentro do espírito de revisão dos atuais métodos vigentes, enviou projeto de lei ao Congresso Nacional que estabelece a descaracterização do Salário Mínimo como fator de correção monetária, o qual "será substituído oportunamente por outro sistema especial de atualização monetária, a ser criado".

Essa legislação desobriga as empresas a concederem ao pessoal de salários elevados, o pleno reajustamento da fórmula salarial. O reajustamento legal para os salários superiores a 30 Salários Mínimos, segundo a lei, será limitado em 30 vezes o Salário Mínimo vigente. Isto significa que tais níveis serão doravante regulados pela lei da oferta e da procura.

A lei tem aspectos muito positivos ao desvincular muitas rotinas desse indicador que deveria prevalecer apenas para os salários (alugueis, multas do Detran, previdência, e etc). Mas, preocupa-nos, pois dispõe que o fator de correção monetária que era o Salário Mínimo será substituído oportunamente por outro sistema. Qual?

E, além do mais, para sujeitar o reajuste dos salários acima de 30 salários mínimos à lei da oferta e da procura, para chegarmos a esse nível, precisaríamos antes vencer a inflação e criar um mercado de empregos de tal ordem e com tal disciplina e liberdade sindical, que sejam capazes de fazer prevalecer o que em países desenvolvidos já consiste numa rotina, isto é, a negociação dos salários numa base livre de mercado. Estaremos preparados para isso?

E ainda há o aspecto a considerar com a devida gravidade, sob pena de se perpetrarem clamorosas injustiças: E os que somente perfazem 30 salários

mínimos de remuneração com os ganhos **fixo e variável**, como é o caso dos aeronautas? Seria necessário estabelecer, então, na legislação, que se trata de **remuneração fixa** acima de 30 Salários Mínimos.

Como vemos a questão é complexa, tem uma porção de ângulos a considerar. E se desenrola num país em desenvolvimento, com todos os problemas inerentes a essa face, inclusive a oscilação, a mobilidade do mercado de trabalho, o desemprego, o sub-emprego, além da anemia operacional de variados setores empregatícios, o que vem acontecendo na Aviação Civil Brasileira, com as fusões, compras ou incorporações de companhias à outras, medidas de compressão, tais como diminuição de linha e de vôos, extinção de categorias profissionais e etc.

Essa é a nossa contribuição ao encaminhamento próximo do REAJUSTE SALARIAL dos AERONAUTAS.

**NOTA DA REDAÇÃO****AERONAUTA.**

**Assembléia no Sindicato é fato importante e extraordinário.**

- 1º – COMPAREÇA**
- 2º – TOME CIÊNCIA DA PAUTA DOS TRABALHOS**
- 3º – PARTICIPE ATIVAMENTE**
- 4º – DELIBERE CONSCIENTEMENTE**

**É a vida do seu Sindicato e o interesse superior da Classe que estão em jogo!**

# RELATÓRIO GERAL DAS ATIVIDADES DO S.N.A. EM 1974

Na Assembléia Geral Ordinária, realizada em 20 de junho de 1975, o Sindicato Nacional dos Aeronautas prestou contas de suas atividades no exercício de 1974, ressaltando que a atual Diretoria assumiu a direção do órgão em 8 de novembro de 1974.

O documento, posteriormente enviado ao Ministério do Trabalho, após a aprovação dos membros da Assembléia, apresentou as seguintes realizações:

## 1a. Vice-Presidência:

### Departamento Jurídico:

Em resumo, foram as seguintes as atividades do Departamento Jurídico no exercício ora relatado. Os detalhes dessas atividades constam no Relatório Geral do citado Departamento, que faz parte do "ANEXO" apenso ao presente relatório da Diretoria.

### Setor Trabalhista e Chefia:

**Processos:** — Julgamentos — 19, sendo 9 no Tribunal Regional do Trabalho e 10 no Tribunal Superior.

#### No Tribunal Regional:

— ganhamos — 5 totalmente e 1 parcialmente  
— perdemos — 3

#### No Tribunal Superior:

— ganhamos — 7 totalmente e 2 parcialmente  
— perdemos — 1

**Processos por via administrativa** (junto à Empresa) — 1 — resolvido favoravelmente ao associado que, assim não precisou ajuizar a causa.

#### Processos —

em curso em 31.12.73	46
iniciados em 1974	22
terminados em 1974	21
em curso em 31.12.74	47

Dos processos terminados, em número de 21, 5 o foram por ACORDO logo na 1a. Instância; 3 por DESISTÊNCIA e 13 por execução sendo destes 2 por ACORDO já na fase final.

"PARAENSE" — Os três processos contra a "PARAENSE", com 35 integrantes, foram todos ganhos desde a 1a. Instância — Vara Federal até a Turma do Tribunal Federal de Recursos. A União recorreu ao Plano do citado Tribunal e aí, então perdemos em 1973. Na nossa arguição apontávamos a — União — como a responsável pelas indenizações aos ex-empregados, mas o Pleno do T.F.R. entendeu ao contrário, sentenciando que tal responsabilidade cabe à Empresa. Dois desses processos baixaram em 1974 e estão em fase de execução.

#### CONSULTAS: (comparativo)

— em 1972	868
— em 1973	990
— em 1974	835

**ORIENTAÇÃO E ASSISTÊNCIA JURÍDICA À DIRETORIA:** — Em 3 Assembléias Gerais Extraordinárias; nas Mesas Redonda, no D.N.T., em Brasília; nos contatos com a "Cruzeiro" e "Vasp" sobre transferência e dispensa de escala de vôo de nossos dirigentes sindicais; com a "Varig" sobre a retirada dos Navegadores de Vôo; junto a "Vasp" sobre a dispensa dos mecânicos de vôo e sobre os processos ganhos em Brasília, no T.S.T., de reintegração com contagem de tempo — NAB e LAN; na audiência com o Ministro da Aeronáutica sobre a "NOSER" que atingiu a Regulamentação e sobre tripulantes brasileiros servindo em empresas estrangeiras; junto ao Conselho Nacional de

Política Salarial para extensão do reajuste salarial de 1974 a todos os aeronautas.

**VIAGENS** — Foram realizadas 15, à S. Paulo, Brasília, Manaus, Belém e Araruama, sendo 9 pelo advogado-chefe; 5 pelo advogado-auxiliar e 1 pelo encarregado de previdência.

**PARECERES:** — Emitidos 46, sendo 39 pelo advogado-chefe; 3 pelo advogado-cível e 4 pelo de previdência.

**SÃO PAULO:** — 483 atendimentos a associados, sendo 101 pelo advogado trabalhista e 382 pelo advogado previdência.

**BRASÍLIA** — Acompanhamento de processos e sustentação oral nos julgamentos, sendo esta, a partir de julho, feita pelo advogado trabalhista contratado pelo escritório de advocacia que nos serve, evitando-se assim o deslocamento do advogado da Sede.

#### \* Setor Cível: — Processos:

— em curso em 31.12.73	21
— iniciados em 1974	17
— terminados em 1974	16
— em curso em 31.12.74	22

Dos iniciados, merece destaque a nova Ação Declaratória contra o I.N.P.S. — 23 integrantes pleiteam a aposentadoria na base de 17 s/m. Embora sendo assunto de previdência, foi toda a Ação preparada pelo advogado do Setor Cível que já preparará a anterior.

#### Consultas: — (comparativo)

— em 1972	246
— em 1973	248
— em 1974	202

#### Setor de Previdência:

**Julgamentos:** — na J.R.P.S. e no G.R.P.S. — 8, todos ganhos, inclusive 1 advocatária do I.N.P.S. ao Ministro do Trabalho, e mais 3 com advogado-particular, ao qual, fornecemos todos os elementos necessários ao ganho das causas, nas quais constava um Mandado de Segurança contra o Ministro do Trabalho.

#### Processos:

— em curso em 31.12.73	21
— iniciados em 1974	27
— terminados em 1974	26
— em curso em 31.12.74	22

#### Consultas: — (comparativo)

— em 1972	266
— em 1973	194
— em 1974	515

Como destaque, assinala-se o seguinte, preparado pelo Setor de Previdência:

— Um memorial ao I.N.P.S. contra o desconto nos proventos dos aposentados, memorial esse cuja cópia foi enviada ao Senador Franco Montoro, servindo-lhe de subsídio para o seu discurso e para o projeto que apresentou sobre os aludidos descontos;

— Memoriais, estudos, relatórios, pesquisas, enviados aos Brigadeiros Délio Jardim de Mattos, da 4a. Zona Aérea, S. Paulo, e Deoclécio Lima de Siqueira, do D.A.C. sobre a retirada dos Navegadores de Vôo da "Varig" e da aviação em geral; idem sobre os Rov's; sobre contagem de tempo de serviço militar e contribuição em dobro e sobre a Nova Lei da Aposentadoria. Quanto a esta, o parecer que elaborou teve

do Brigadeiro do D.A.C. a maior aceitação, tendo S. Exa., com despacho favorável, encaminhado-o ao Secretário Geral da Previdência Social.

Dos contatos acima citados, resultou a determinação do Brigadeiro do D.A.C. para constituição de uma Comissão inter-ministerial para modificação da Lei de Aposentadoria e da Lei de Regulamentação.

#### Setor Criminal:

— Julgados três processos, todos ganhos, com a absolvição dos réus (2 por acidente automobilístico com morte e 1 por agressão).

#### Processos:

— em curso em 31.12.73	6
— iniciados em 1974	1
— terminados em 1974	3
— em curso em 31.12.74	4

#### Consultas: — (comparativo)

— em 1972	—
— em 1973	20
— em 1974	52

#### DADOS COMPARATIVOS

**TOTAL DOS PROCESSOS em curso em 31 de dezembro de cada ano:**

— em 31.12.71	70
— em 31.12.72	71
— em 31.12.73	94
— em 31.12.74	95

#### CONSULTAS em cada ano:

— em 1972	1380
— em 1973	1452
— em 1974	1604

— **Setor Administrativo:** — Este Setor enfaixa toda a parte administrativa do Departamento Jurídico. Os dados estatísticos melhor dizem de suas atribuições, pois tudo que ali consta e, ainda, o que acima foi descrito, é manuseado, controlado e coordenado pelo citado Setor.

— **"DOSSIER" de orientação às Empresas:** — criado em 1971, contém toda a legislação de aeronautia, impressos, etc., com a finalidade de instruir empresas, repartições e Governos Estaduais quanto ao seu procedimento referente ao cumprimento daquela legislação e, durante o ano de 1974, continuou a ser solicitado com interesse. Dele resultou o cumprimento correto da Regulamentação por parte de vários órgãos, bem como o pagamento do "salário-garantia", além de ter suscitado um Decreto do Governo do Estado de Minas Gerais determinando a obrigatoriedade desse pagamento (dec. n. 15.407, de 1973), o qual foi de nosso conhecimento no exercício findo.

#### Atendimentos: — (comparativo):

— em 1972	2644
— em 1973	3047
— em 1974	3186

#### Em 1974:

— consultas do interior	63
— pareceres	46
— cartas expedidas	189
— memo. expedidos	309
— entrada de expediente	330
— expediente para terceiros	45
— circulares	1

- atestados .....	36
- declarações .....	7
- homologações de rescisões de contrato trabalho-SEDE. ....	99

### SECRETARIA GERAL E SECRETARIA DE ADMINISTRAÇÃO

Ambas as Secretarias, carecem de reformulação completa — o que já se vem operando paulatinamente — em virtude da falta de infra-estrutura que as caracterizam.

Os arquivos exigem profunda reorganização, bem como o estabelecimento de eficiente e racional distribuição de serviços aos funcionários lotados nesses setores. A atual Administração não adota o sistema rotativo ali estabelecido nos serviços, o que impede os funcionários de se adaptarem e se aprimorarem em uma atividade específica, que, além do mais, permite a identificação do servidor executante do serviço, bem como mais bem definida especialização.

Desta forma, foi adotado o sistema fixo de atribuições mediante o qual se obtém melhor rendimento.

Fato que se revelou dos mais inconvenientes e que está a merecer providências administrativas é o funcionamento conjunto das Secretarias de Administração e Secretaria Geral, não havendo separação nítida de seus expedientes, o que gera a impossibilidade de um efetivo controle administrativo.

Quanto ao item relativo a SEGUROS controlado pelo pessoal que serve às Secretarias, constatou-se a existência de várias deficiências que estão sendo objeto de análise e de estudo da atual administração, estando sendo procedido um levantamento geral, com o objetivo de saná-las e a fim de que o controle dos Seguros passe à Secretaria de Finanças, conforme as normas da Racionalização do Trabalho.

Outro ponto que mereceu reparo, foi o da existência do cargo de Superintendente Administrativo, tornando-se inadiável o seu remanejamento, uma vez que as suas prerrogativas colidem com deveres e responsabilidades dos diversos Diretores do Sindicato. Desta forma, foi extinto o mencionado cargo e criado o de Assessor da Diretoria, já devidamente preenchido.

- correspondência recebida ....	4.585
- correspondência expedida ....	1.864
- emissão de guias médicas ....	132
- emissão de guias para o laboratório de análises .....	202
- emissão de guias para os dentistas .....	353

### ASSISTÊNCIA MÉDICA E ODONTOLÓGICA

- Atendimentos:	
- pelo médico .....	300
- pelo laboratório .....	264
- pelos dentistas (2) .....	2.850

"PEBE" — BI — 9 — BGP — 30 — 39 Cr\$ 6.390,00

### — SECRETARIA DE FINANÇAS: —

O setor de Finanças do Sindicato Nacional dos Aeronautas esteve sob a direção do rov. Adilson Antunes de Almeida até o dia 07 de novembro de 1974, quando fez a entrega dos valores ao navegador SilVio de Moraes, eleito no pleito realizado no mês de outubro do mesmo ano. Durante o seu mandato, o Diretor Adilson soube conduzir as finanças da Entidade, entregando-as em perfeita ordem ao seu sucessor. No setor contábil, o Sindicato procurando cada vez mais aprimorar o controle de suas verbas de Receita e de Despesas, adquiriu da firma "Seltec — Máquinas e

Equipamentos Ltda.", u'a máquina de Contabilidade — NCR - modelo 32, semi-automática e, com a mesma, vem executando uma contabilização perfeita de toda a sua documentação, mantendo sempre em dia, o controle de sua Previsão Orçamentária.

Para melhor elucidar o que foi a administração financeira de nossa Entidade, demonstramos abaixo um comparativo entre os exercícios de 1973/74:

#### — Receita: —

em 1973 .....	Cr\$ 1.434.866,72
em 1974 .....	Cr\$ 2.420.885,23
- para mais em 1974	Cr\$ 986.018,51

#### — Despesa: —

em 1973 .....	Cr\$ 1.236.575,23
repartições e Governos Estaduais para mais em 1974	Cr\$ 1.144.428,83

Nesse comparativo verificamos que o total arrecadado no exercício de 1974, suplantou o do exercício de 1973 num total de Cr\$ 986.018,51 (noventa e oitenta e seis mil e dezoito cruzeiros e cinquenta e um centavos), ultrapassando também o total previsto para o exercício.

Quanto às despesas, temos a esclarecer que no exercício de 1974 foram acrescidas Cr\$ 300.133,50 (trezentos mil cento e trinta e três cruzeiros e cinquenta centavos), referentes a prêmios de Seguro de Vida que, gratuitamente oferecemos aos nossos associados.

Ao encerrar o exercício financeiro de 1974, o setor de Finanças apresentava as seguintes disponibilidades:

- Caixa — Cr\$ 115.826,57 (cento e quinze mil oitocentos e vinte e seis cruzeiros e cinquenta e sete centavos)
- Bancos — Cr\$ 147.214,52 (cento e quarenta e sete mil duzentos e quatorze cruzeiros e cinquenta e dois centavos).

Os Balanços de 1974 e seus anexos, bem como a Previsão Orçamentária para 1975 constituem outra peça deste Relatório.

### — DEPARTAMENTO TÉCNICO E ESTUDOS SÓCIO-ECONÔMICOS

Ao assumirmos a direção do Sindicato, em novembro de 1974, encontramos esse Departamento, que é subordinado diretamente ao Presidente, com o seu cargo de Chefia vago.

A Diretoria anterior, que dispensara aquele titular em 31 de setembro de 1974, estava em final de mandato, e, por isso, deixara para a que se empossaria em dias próximos a indicação para o preenchimento do citado cargo.

Pelo relatório apresentado pelo então chefe daquele Departamento, em 24 de setembro e referente ao período compreendido entre 4 de maio de 1972 e 24 de setembro de 1974 (relatório esse constante em "ANEXOS" do presente relatório da Diretoria), pudemos averiguar o elaborado pelo Chefe dispensado, naquele período, e a importância de seus trabalhos. Daquele relatório conseguimos destacar o que foi feito no exercício de 1974 e que vai abaixo transcrito:

1. "A seguir foi iniciada (em outubro de 1973) a elaboração dos trabalhos sobre a questão salarial, uma pesquisa destinada a subsidiar um futuro trabalho que formule a padronização salarial da nossa categoria profissional. Concluído e entregue à Diretoria em 3.1.74, no memorando de encaminhamento essa Assessoria sugeriu que o estudo final da padronização fosse realizado pelo "DIEESE", que dispõe de elementos capazes de realizar trabalho de tal vulto. (Trabalho intitulado "Salário do Aeronauta". . .)
2. A seguir foi iniciado o trabalho mais pretencioso

desta Assessoria, uma compilação dos mais importantes textos sobre os mais relevantes aspectos da "Aviação Civil Brasileira". Destinava-se este trabalho a fornecer à Diretoria, elementos suficientes para a elaboração de um documento a ser publicado, revigorando antiga prática deste Sindicato — a publicação periódica de documentos de análise da Aviação Civil Brasileira, principalmente do Transporte Aéreo Comercial. Tal trabalho compreende o universo da Aviação Civil Brasileiro

Anexamos a este trabalho uma análise do Transporte Aéreo Comercial Brasileiro e a consequente solução, colaboração destinada a servir de base para a discussão do problema do "Aertransporte Nacional".

3. No momento (24.9.74) esta Assessoria Técnica está trabalhando na pesquisa de elementos destinados à elaboração de uma obra retratando o "Aertransporte Mundial" e nele a verdadeira posição do Aertransporte Nacional .

4. Cabe aqui mencionar a recomendação desta Assessoria, acolhida pela Diretoria, sobre a instituição de bolsas de estudo aos sócios no gozo de seus direitos sindicais em substituição à subvenção anual concedida à E.A.P.A.C.

5. Além dos trabalhos específicos acima relatados, esta Assessoria Técnica colaborou com outros setores da Entidade, colaboração irrelevante que dispensa menção especial, tais como traduções de textos técnicos destinados à divulgação".

### ATIVIDADES DO SETOR DE DIVULGAÇÃO NO EXERCÍCIO DE 1974.

O SETOR DE DIVULGAÇÃO, do SNA, durante o exercício de 1974 exerceu, com plenitude, suas atribuições, alcançando as finalidades para as quais foi criado.

Executou as atividades de **RELAÇÕES PÚBLICAS, INFORMAÇÃO e COMUNICAÇÃO.**

### RELAÇÕES PÚBLICAS

Estabeleceu contactos necessários com autoridades, imprensa e associados, visando o bom funcionamento do Sindicato, a manutenção de sua imagem correta de órgão classista, bem como, a defesa dos interesses dos associados e das causas trabalhistas e sociais.

Dentre esses contactos, destacam-se as audiências mantidas com o Ministério do Trabalho, DAC - Ministério da Aeronáutica sobre os mais diferentes assuntos de interesse dos aeronautas.

Realizou o intercâmbio necessário com o Congresso Nacional no sentido da elaboração de subsídios para projetos de lei e pronunciamentos de interesse da classe ou de alto interesse trabalhista e social, mantendo o indispensável diálogo e realizando o acompanhamento das proposições em andamento no Poder Legislativo.

Manteve permanente e extenso contacto com a imprensa responsável, atividade das mais importantes no contexto das Relações Públicas, esclarecendo, conscientizando, e até rebatendo ou modificando distorções que sempre ocorrem por incompreensão, desatualização ou má informação dos jornais sobre as atividades do órgão e de seus objetivos, bem como dos problemas dos aeronautas e as peculiaridades de seu trabalho altamente especializado.

Destaque-se neste ítem, a intensa atividade desenvolvida no sentido de obter da imprensa geral a colaboração necessária à equação correta de assuntos

vitais da aviação, ressaltando o trabalho sobre AVIAÇÃO encetado em várias edições do "JORNAL DO BRASIL" pelo jornalista Juarez Bahia que obteve a 1ª classificação dentre as reportagens do ano, com prêmio oferecido pelo governo, tal a justiça e conexão da colocação dos problemas.

## INFORMAÇÃO

Para desenvolver as importantes atividades de INFORMAR e COMUNICAR, o SETOR DE DIVULGAÇÃO conta com um instrumento valiosíssimo que é o jornal "A BÚSSOLA", órgão oficial dos Aeronautas localizando-se no Setor, a sua Redação.

No entanto, antes de chegarmos a esse capítulo especializado — eis que se trata de atividades jornalísticas propriamente ditas, desejamos enumerar as tarefas de INFORMAÇÃO realizadas por outras vias.

- a) Expedição de Boletins de Serviço sobre variados assuntos.
- b) Elaboração e publicação no Diário Oficial e jornais de grande circulação, de Editais destacando-se o grande número deles feito por ocasião das eleições realizadas para a renovação da Diretoria do S.N.A.
- c) Campanhas de esclarecimentos sobre as Eleições e outros assuntos; Campanhas de Sindicalização.
- d) Contactos e entrevistas pessoais e expedição de ofícios informando autoridades e associados sobre atividades do órgão e condução e reivindicação de problemas da classe.
- e) Merece destaque especial o dossier existente no Setor de Divulgação de informações dirigidas aos Representantes do S.N.A. no Brasil e no exterior — Assuntos gerais e Deliberações da Diretoria do Sindicato.

## COMUNICAÇÃO

Além dos recursos da entrevista, da via epistolar e do simples contacto pessoal, as grandes tarefas de COMUNICAÇÃO e INFORMAÇÃO, foram elaboradas e executadas pelo jornal "A BÚSSOLA", com a seguinte esquematização dos trabalhos da Redação:

- 1) — Dinamização e ampliação dos trabalhos jornalísticos. Além da impressão em off-set, foram adotados modernos métodos de Comunicação no jornal "A BÚSSOLA"
- 2) — Pesquisas e estudos sobre diversos assuntos técnicos, trabalhistas e sociais que foram convertidos em artigos de fundo para o consumo do leitor.
- 3) — Tradução e condensação em artigos de matérias de alto interesse classista e aeronáutico, obtidos nos organismos de cúpula técnico-culturais nacionais e internacionais, destacando-se os estudos e conclusões da IFALPA e SAFETY FLIGHT FOUNDATION aos quais somos filiados.
- 4) — Instituição do dinâmico sistema de Reportagens Especiais, com o deslocamento da Responsável pela Redação aos locais, para um trabalho ao vivo. Dentre esses trabalhos, podemos destacar pela sua enorme repercussão, as Reportagens feitas na EMBRAER, em São José dos Campos, e no Aero-Clube de Brasília.
- 5) — Criação de colunas especializadas, e páginas de colheita e informação com a condensação e transcrição dinâmica dos fatos mais importantes ocorridos na área da aviação e nos núcleos trabalhistas, governamentais e especializados.

6) — Além dos trabalhos de Pesquisas, Estudos, traduções e redação, a Redação de "A BÚSSOLA", executou serviços de copy-desk de colaborações e trabalhos de diversas natureza que lhes foram enviados, dando-lhes apenas a feição jornalística sem contudo, alterar-lhes o fundo.

Foram executados todos os trabalhos de Espelhos, Paginação e Clicheria dos jornais editados em 1975 com a periodicidade mensal bem como o acompanhamento e direta supervisão das tarefas de composição, arte, impressão, foto-lito, e rodagem e distribuição das publicações.

7) — Cabe ressaltar, com ênfase especial, a enorme penetração do órgão oficial dos aeronautas em todos os setores, extrapolando a área aeronáutica para a área jornalística, administração pública, setores governamentais parlamentares e diplomáticos.

Merecem destaque especial os dossiers existentes na Redação com toda a correspondência expedida e recebida das mais variadas origens: Associados, Setores Aeronáuticos, Congresso Nacional, Embaixadas, Órgãos Culturais e Associativos, Organismos Especializados, etc. A farta documentação existente em diversas pastas poderá ser dimensionada nos seguintes números:

Ofícios expedidos .....	302
Correspondências recebidas .....	512
Documentos (Orçamentos, propostas de serviços de gráficas e setores jornalísticos especializados) .....	36

Merece ênfase especial o livreto editado pelo IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — sobre SANTOS DUMONT, tendo como fonte o nosso jornal, calcado nas publicações seriadas realizadas por "A BÚSSOLA" sobre o "PAI DA AVIAÇÃO".

Dimensionando o importante papel representado pelo jornal do Sindicato Nacional dos Aeronautas como órgão classista de Comunicação, registramos o título conseguido, pelo segundo ano consecutivo de "O MELHOR JORNAL SINDICAL", por comissão mista, de jornalistas, parlamentares e representantes diplomáticos em Brasília, conforme documentos existentes na Redação.

OLHA A

**"A BÚSSOLA"**

DE NOVO EM

CIRCULAÇÃO!



## 2ª VICE-PRESIDÊNCIA:

### DELEGACIA DE SÃO PAULO CONSELHO DE DELEGADOS

Dispondo de 7 funcionários (4 no escritório e 3 no estacionamento); 2 advogados (1 trabalhista e 1 de previdência) e 1 Departamento de Ensino com um Diretor e 5 professores, a Delegacia de São Paulo desincumbiu-se de suas atribuições, em ritmo de eficiência, no exercício de 1974.

Os dados descritos a seguir demonstram as atividades da citada Delegacia:

— Assistência Jurídica:

— Atendimentos:

pelo advogado trabalhista ..... 101  
pelo advogado previdência ..... 382

— Processos:

em curso em 31.12.74:

— trabalhista ..... 12  
— previdência ..... 11  
— terminados em 1974 —  
de previdência ..... 9

— Assistência Odontológica:

— atendimentos ..... 102

— Mensalidades de Associados: 48 associados pagam suas mensalidades de sócio contribuinte e dos Seguros, na Secretaria da Delegacia de S. Paulo.

— Movimento da Secretaria da Delegacia de S. Paulo:

— declarações de desemprego ..... 24  
— atestados de desemprego ..... 1  
— atestado de necessidade financeira ... 1  
— cartas expedidas ..... 136  
— memos expedidos ..... 68

— quitações à homologações de rescisão de contrato de trabalho:

— 155, sendo 29 de empregados estáveis

— Dependências da Delegacia: — 8 salas, sendo 4 ocupadas pelo Departamento de Ensino; 2 pela Secretaria; 1 pelo Departamento Jurídico; 1 para Reuniões da Diretoria. Estão todas equipadas convenientemente para atendimento correto das atribuições de cada Setor. Além dessas salas, possui o Sindicato, sob a supervisão da Delegacia de São Paulo, 1 estacionamento para uso exclusivo dos associados, funcionando praticamente durante as 24 horas do dia, onde permanecem, em média, 50 veículos diariamente, devidamente registrados na Delegacia.

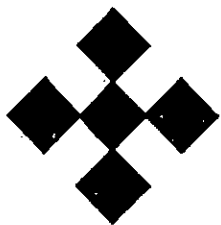
— Imóveis: — No final do exercício estava sendo processada a escritura definitiva do terreno de Caraguatuba, doado pelo Governo do Estado de São Paulo ao Sindicato Nacional dos Aeronautas.

— Departamento de Ensino: — O Departamento de Ensino, com 1 Diretor — Sr. Edson de Almeida — e mais 5 professores, ministra os Cursos das seguintes matérias: — Navegação Meteorologia e Aerodinâmica, preparando piloto privado e piloto comercial. Cada curso tem, em média, 25 alunos-associados do Sindicato. Neste ano de 1974, porém, funcionou apenas um Curso para formação de Piloto de Linha Aérea (PLA) a 20 alunos, associados, sendo todos aprovados nos exames finais. O Sindicato custeou 2/3 do citado curso, num montante de Cr\$ 9.000,00, saindo a média de Cr\$ 450,00 "per capita", num grupo de 20.

O Conselho de Delegados, composto de três Membros, desincumbiu-se do que lhe foi atribuído em 1974 a contento.



CRUZEIRO


 TRANSBRAZIL S/A LINHAS AÉREAS  
**TRANSBRASIL**

### VASP AUTORIDADE DO COMANDANTE PRESERVADA

No dia 17 de agosto, p.passado, um dos Comandantes da VASP foi severamente criticado num órgão de Imprensa de Pernambuco por uma Companhia de Promoções e Publicidade, por decisão tomada a bordo de uma aeronave, num de seus vôos normais.

A respeito, a VASP publicou nota no Diário de Pernambuco, desagrandando o aeronauta e da qual, transcrevemos os seguintes trechos:

Houve motivos justificadores da medida adotada pelo comandante da aeronave de fazer desembarcar dois passageiros que estavam causando tumulto. E o comandante da aeronave, por força de lei tem o dever de desembarcar passageiros, quando estes, por suas atitudes irregulares, possam por em risco a segurança do vôo.

Cabe ao passageiro atingido pela medida excepcional, se entender que houve abuso de poder e ilegalidade, recorrer a autoridade competente do Ministério da Aeronáutica, em lugar de valer-se da via sensacionalista da injúria publicitária.

A diretoria da VASP, que sempre aplicou extremo rigor na preservação da segurança de vôo de suas aeronaves, prefere arrostar a ira manifestada na referida publicação ou em outras que venham a ocorrer, em lugar de desautorar atos de seus comandantes que visam a tranquilidade e a segurança do público usuário do transporte aéreo, que a empresa procura executar em alto nível.

**NOTA DA REDAÇÃO:** A empresa aérea agiu acertadamente, preservando a autoridade do seu Comandante, cuja ação está perfeitamente baseada no art. 40, alínea a, do Código Brasileiro do Ar.

### VARIG O PRIMEIRO PASSO

Será assinado em Moscou um importante acordo comercial entre a Varig e a empresa estatal soviética de aviação, a Aeroflot, pelo qual em qualquer parte do mundo as agências de uma venderão passagens da outra, com serviços de reserva integrado.

Esse primeiro acordo comercial aéreo entre Brasil e União Soviética, totalmente endossado pelo DAC e Cernai, está sendo visto como o primeiro passo para uma sonhada ligação Rio-Moscou via Tóquio ou via Paris, ambas as opções com grande potencial de vendas.

Para a assinatura do acordo voou rumo a Moscou o diretor da empresa brasileira, Sr. Oswaldo Trigueiros.

### TRANSBRAZIL DIVIDE MERCADO COM A VASP E DESMENTE FUSÃO

São Paulo — Numa tentativa de alcançar o "equilíbrio competitivo" na divisão das linhas de aviação comercial domésticas, o Sr. Omar Fontana, presidente da Transbrasil, encontrou-se com o Governador Paulo Egidio Martins, no Palácio dos Bandeirantes. Além de uma visita de cortesia, o encontro serviu para que se estabeleça um programa de

"cooperação mútua entre a VASP e a TRANSBRAZIL".

O Governador do Estado de São Paulo e o presidente da Transbrasil desmentiram qualquer tentativa de fusão. O Sr. Omar Fontana anunciou que a VASP e a TRANSBRAZIL poderão se associar em projetos futuros, como Feeder Lines (alimentadores de vôos grandes), empresas que fornecem bufês às companhias de aviação e mesmo empresas de chamada aviação de terceiro nível, que deverão ser compostas também pelas companhias de taxi aéreo e explorar linhas no interior.

### VARIG PODE COMPRAR O JATO FRANCÊS CORVETTE

Fontes da Varig revelaram que o jatinho francês "Corvette" interessa à empresa, que poderá adquirir dois modelos para equipar sua escola de pilotos. Os "Corvettes" são jatos especiais para viagens curtas, em linhas aéreas que contam com poucos passageiros, e são fabricados pela companhia francesa Aerospatiale.

### VARIG DEMITE E ACUMULA LA

A VARIG demitiu os 20<sup>os</sup> Oficiais de seus quadros e depois, pela carência de mão-de-obra gerada por essas demissões, passou a utilizar o 1<sup>o</sup> Oficial na função de 2<sup>o</sup> Oficial.

**NOTA DA REDAÇÃO:** A utilização é inadequada e tenta contra a ética profissional.

### VASP

SP — Uma rápida análise da peça contábil da VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A — VASP — do período de 1970 a 1974, indica que o exercício de 1974 não apresentou a mesma performance que a empresa conseguiu nos períodos anteriores. Em termos relativos, os lucros da empresa neste último ano foram inferiores aos do exercício de 1973.

Durante o exercício, a empresa expandiu a sua frota com a aquisição de aeronaves Boeing. Os investimentos correspondentes a essa expansão totalizaram US\$ 32.940 mil, com financiamentos amortizáveis durante dez anos, através de vinte parcelas semestrais.

O débito total amortizável em moeda corrente nacional no final de 1974 somava Cr\$ 582.239 mil (débito exclusivamente a longo prazo), enquanto que o débito de balanço a curto prazo atingiu o montante de Cr\$ 182.099 mil.

Isto representa que somente para as dívidas a curto prazo para o exercício de 1975 a empresa necessita 26,5% do total de suas vendas durante o período de 1974, ou valor mensal superior a Cr\$ 15,2 milhões e mais cerca de Cr\$ 4,8 milhões, em média de dívida mensal a longo prazo.

Os principais índices analisados focalizam a situação da empresa desde 1970. Comparando-se os índices de 1974 em relação a 1973 observa-se uma variação violenta destes índices. Revelam que a performance da empresa não atingiu aos objetivos alcançados em igual período anterior.

### AVIAÇÃO SUCATA 75

Acabam de ser desativados, deixando de operar nos céus brasileiros, os cinco Caravelles e toda a frota de YS-11 da Cruzeiro do Sul. Os aparelhos foram levados para Porto Alegre e serão vendidos no mercado mundial de aviões usados.

A frota da Cruzeiro conta agora com oito trijatos Boeing-727 e seis 737.

Ao mesmo tempo, os Avros da Varig, que serviam no interior do país, também serão negociados.

Os Hirondelle da antiga e extinta Paraense, que ainda voavam na ponte-aérea Rio-São Paulo, foram desativados pelo Ministério da Aeronáutica e estão sendo vendidos para a Bolívia.

Aviões em condições de vôo desativados:

- 1 — DC-8 (Quadrijato)
- 5 — Caravelles (Bi-Reactores)
- 5 — YS-11 (Samurais)
- 3 — DC-3 (Douglas)

**NOTA DA REDAÇÃO:** Cemitério de luxo, de aviões em condições de vôo em P.A.



## EAPAC PASSA PARA O MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

A Escola de Aperfeiçoamento de Aviação Civil, fundada há 19 anos, pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e Sindicato Nacional dos Aeroviários, será absorvida pela ENAC - Escola Nacional de Aviação Civil, com todo seu acervo material e humano.

Daí origem a essa modificação, o of. n.º 98602/75 do DAC ao SNA, que abaixo transcrevemos:

Of. n.º 98602/1125

Rio de Janeiro, 25 de junho de 1975  
Do: Chefe do Subdepartamento Técnico  
Ao: Sr. Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas.  
Assunto: Estatuto da EAPAC  
Ref. Processo n.º 07-01/18128/70

I - Diante da programação deste Departamento, para o desenvolvimento do Ensino de Aviação Civil, a Escola que irá ministrar a instrução teórica deverá ocupar uma posição de destaque face aos serviços que irá prestar ao nosso país.

II - Entretanto, diante da grande expansão desse Plano de ensino em âmbito nacional, quer o Governo assumir o seu controle, por razões de ordem superior.

III - Para isso torna-se necessária a modificação dos estatutos sociais da EAPAC, já que seu nome, embora respeitado e reconhecido em âmbito nacional, poderá simplesmente desaparecer, diante da legislação em vigor, que regula o funcionamento jurídico das Escolas de Aviação Civil.

IV - O seu patrimônio e o seu nome não podem impedir sua dissolução e se isto ocorrer simplesmente não terá participação no Programa de alta engenharia, como é o Plano Nacional de Ensino de Aviação Civil.

V - Davo esclarecer que este Departamento deseja manter os Sindicatos neste Plano, porém, em expressão proporcional à colaboração que esses órgãos venham dando ao ensino de aviação.

VI - Desta forma e com o intuito de preservar todas as vantagens conseguidas em benefício da EAPAC, tais como:

- a) Reconhecimento como Órgão de Utilidade Pública;
- b) Isenção de contribuição da parte do empregador para com o INPS;
- c) Seu registro no Conselho Nacional do Serviço Social do Ministério da Educação e Cultura.

Solicitamos:

1º - Que os Sindicatos Nacional dos Aeronautas e Nacional dos Aeroviários, em conjunto, modifiquem os Estatutos Sociais da EAPAC, num comum acordo com este Departamento, mudando o seu nome para ENAC - Escola Nacional de Aviação Civil e dela participando nos Conselhos Deliberativo e Fiscal, embora em minoria;

2º - Que não haja desativação ou dissolução da EAPAC porque isto implicaria na total perda dos direitos adquiridos pela Utilidade Pública.

3º - Comunicar essas modificações aos órgãos públicos, reservando ser a ENAC a sucessora da EAPAC, com as mesmas finalidades, agora, com participação ativa e em maioria por parte do Ministério da Aeronáutica.

VII - Nestas condições a responsabilidade maior será do DAC, porém os Sindicatos, através de

seus associados muito se honrão e participar ativamente de um plano de trabalho em andamento.

ASS: BIRC. DO AR - CUNDO JORGE MOASSAB, CHEFE DO SUBDEPARTAMENTO TÉCNICO

As recomendações do DAC foram aceitas pela Diretoria que, no entanto, na forma regimental, convocou Assembleia Geral Extraordinária que referendou o assunto.

## SINDICATO NO DAC

O Sindicato Nacional dos Aeronautas manteve reuniões com o Departamento de Aeronáutica Civil - DAC - sobre os importantes assuntos: REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DO AERONAUTA e APOSENTADORIA - UTILIZAÇÃO DO CO-PILOTO NA AVIAÇÃO DE 1º NÍVEL E AQUISIÇÃO DA CRUZEIRO PELA VARIG.

Em consequência, serão criadas Comissões integradas pelo Ministério da Aeronáutica - DAC - Ministério do Trabalho, Ministério de Previdência Social, Sindicato Nacional dos Aeronautas, e Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

Esses trabalhos se revestirão da maior importância pois ambas as questões: REGULAMENTAÇÃO e APOSENTADORIA, estão a exigir urgente reformulação pois se encontram totalmente obsoletas e injustas a nobre classe dos Trabalhadores do AR.

## NOTA DA REDAÇÃO:

Acerca do tópico de aquisição da Cruzeiro pela Varig foi feita análise pelo SNA e transmitido o teor dos funcionários da Cruzeiro quanto ao possível fechamento da empresa - em curto prazo - e as consequências graves sociais, tais como o desemprego. O Brigadeiro Decelcio Siqueira, Diretor Geral do DAC, buscou tranquilizar a classe informando que o Governo Federal estaria atento e não iria permitir tal calamidade social.

Registremos que já foram demitidos aproximadamente mil trabalhadores aeroviários e 15% de aeronautas técnicos.

## PORTARIA CRIA FUNDO NACIONAL AEROVIÁRIO

O produto da arrecadação da tarifa de uso das comunicações e dos auxílios à navegação aérea, que serão recolhidos tanto nos aeroportos administrados por entidade federal indireta como pelo próprio Ministério da Aeronáutica, será contabilizado e enviado ao Departamento de Aeronáutica Civil, constituindo a receita do Fundo Aeroviário.

Segundo portaria ministerial, o espaço aéreo brasileiro mesmo o sobrevoo sem pouso, mas usando o extenso apoio das facilidades e auxílios à navegação aérea do Ministério da Aeronáutica ou de órgãos credenciados por eles, ressalvadas as isenções previstas em lei - estão sujeitas à tarifa de Cr\$ 0,72 por tonelada, sobrevoada pela aeronave.

A permanência de uma aeronave por mais de três horas após o pouso está sujeita ao pagamento da tarifa de pouso, a ser paga pelo proprietário, em função da categoria de aeroporto utilizado. O pagamento dessa taxa refere-se ao custo das áreas e serviços com operações de pouso, e estacionamento.

A portaria ministerial, sempre classificando as aeronaves em função de seu engajamento - no vôo doméstico ou internacional - determina o pagamento de taxa por permanência das mesmas no pátio de manobra ou em áreas aeroportuárias.

## NOVA CONCEPÇÃO DE AEROPORTO

Librado à imprensa - Segundo o Brigadeiro Decelcio Siqueira, a construção de um novo aeroporto, de acordo com a concepção moderna, deve considerar três fases de distâncias em relação às cabeceiras e laterais da pista. Assim, a quatro quilômetros de distância, a área deverá ser aproveitada somente para agricultura ou armazenamento; a outra faixa poderá concentrar comércio, indústrias e atividades exercidas durante o dia.

Na terceira, a mais de 12 km de distância, poderão ser construídas residências, mas protegidas contra a poluição sonora. Os novos aeroportos de Manaus e São Paulo se enquadram nessa concepção, segundo o Brigadeiro.

## NOTA DA REDAÇÃO:

Falou o DAC.

## AERONÁUTICA CONSIDERA URGENTE REAPARELHAR AEROPORTOS DO PAÍS

O Ministério da Aeronáutica informou à imprensa que o objetivo principal do reaparelhamento dos aeroportos brasileiros será o atendimento de requisitos da Organização Internacional de Aviação Civil. Documento da Aeronáutica adverte que "no tocante à prevenção e combate a sinistros, o aparelhamento dos aeroportos está aquém dos requisitos-base daquela Organização".

- Nessas condições - assinala o documento -, torna-se urgente o aparelhamento dos aeroportos com equipamentos e serviços adequados, de acordo com os requisitos mínimos estabelecidos e que o Brasil se comprometeu a observar.

Em função de sua importância para a Aviação Civil e das distorções que atualmente apresentam seus serviços de prevenção e combate a sinistros, a Aeronáutica selecionou, preliminarmente, os seguintes 28 aeroportos para receberem atenção prioritária: Congonhas, Galeão, Santos-Dumont, Viracopos, Vitória, São Luís, Goiânia, Foz de Iguaçu, Brasília, Salgado Filho (de Porto Alegre), Pampulha, Salvador, Belém, Recife, Manaus, Curitiba, Fortaleza, Curitiba, Campo Grande, Florianópolis, Teresina, Curitiba, Aracaju, Maceió, Boa Vista, Juvate, Carlos Prates e Jacarepaguá.

Estima-se que serão necessários 84 milhões de cruzetões para a aquisição dos equipamentos previstos, cujo prazo obedecerá as possibilidades de entrega dos fabricantes. Para 1975, estima-se que será necessária uma despesa de 40 milhões de cruzetões.

O documento da Aeronáutica assinala também que "o crescimento verificado nas dimensões, na capacidade, no peso e no número das aeronaves que voam no Brasil, aliado ao atraso do aparelhamento da infra-estrutura aeronáutica brasileira, conduziu os serviços aeroportuários, em alguns casos, a uma situação crítica".

Pistas de pouso de comprimento e resistência inadequadas, áreas de estacionamento insuficientes e terminais de passageiros insatisfatórios - saliente o estudo - estão causando sérios problemas ao transporte aéreo em aeroportos de maior importância.



## ANÁLISE DOS AEROPORTOS BRASILEIROS (V)

Há numerosos aeroportos brasileiros, geograficamente mal localizados.

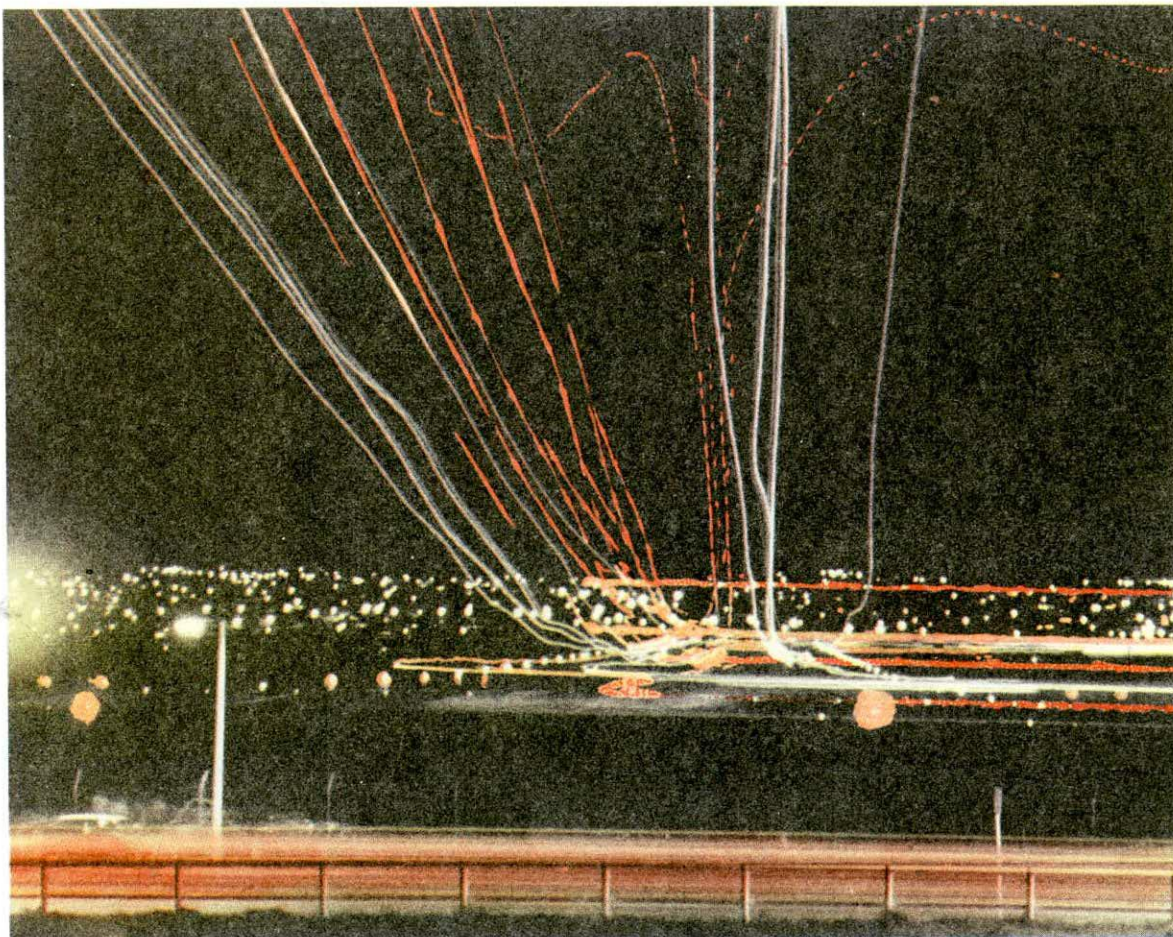
Algumas vezes, por terem sido construídos em terrenos doados para esse fim específico. — O benefício doador não raras vezes buscava valorizar suas terras adjacentes —

Mas, o aeroporto da Pampulha — único da capital mineira — não poderia ter sido construído em local mais inapropriado. O aeródromo de Belo Horizonte está insólitamente implantado no vale de um rio (rio Contagem, salvo engano) e debaixo da barragem que forma o lago da Pampulha.

É a localização mais incrível que conhecemos para um aeroporto civil de um grande centro urbano.

Principal e único (o campinho de Carlos Prates não nos merece consideração) de uma das mais importantes cidades brasileiras e atendendo a ponderável tráfego aéreo não só dos modernos jatos comerciais da aviação de primeiro nível, mas bem assim a volumosa aviação de terceiro nível e as aeronaves militares, seria de supor-se que o aeroporto de Pampulha estivesse devidamente equipado para atender os mínimos exigíveis para apoio e segurança da Navegação Aérea, dentro dos padrões mundiais.

Vã suposição. Belo Horizonte possui o aeroporto de 1º nível mais inseguro do Brasil, não só pela sua péssima localização como pela deficientíssima infra-estrutura.



## AEROPORTO DE BELO HORIZONTE PAMPULHA

Apresentamos algumas das falhas mais graves quanto ao equipamento terrestre de apoio a Segurança do Vôo:

- 1 — Existência de uma só pista para pouso e decolagem.
- 2 — Acentuado desnivelamento dessa pista (apresenta um calombo de grandes dimensões na parte central).
- 3 — Piso da pista em péssimas condições prejudicando pousos e decolagens das aeronaves de maior porte.
- 4 — Não tem pista de rolagem para acesso a cabeceira 31. (Essa cabeceira é alcançada através da pista de pouso).
- 5 — Falta instalar os sistemas padronizados de luzes de aproximação (ALS) em ambas as cabeceiras da pista.
- 6 — Não tem sistema visual indicador de rampa de aproximação para pouso em nenhuma das cabeceiras da pista. (VASIS).  
— Aliás há alguns anos foi instalado esse sistema VASIS na cabeceira 13 e então condenado definitivamente de vez que o ângulo indicado, conforme normas internacionais, passava perigosamente próximo a barragem do lago da Pampulha —
- 7 — Não tem equipamento ILS para aproximações de precisão em nenhuma das cabeceiras (aliás, na cabeceira 13 seria proibitivo por causa da proximidade e altura da barragem do lago).
- 8 — Não tem marcador externo (OM) — e nem balizador médio (MM) em nenhuma das cabeceiras.
- 9 — Não tem sistema de Radar e nem mesmo radar para controle de aproximação final.
- 10 — Não tem balizadores nas posições de entrada/saída da Área Terminal de Belo Horizonte.
- 11 — Não tem Equipamento Medidor de Distância (DME)

Essa é, em rápida análise, a situação caótica de um dos principais aeroportos do País, localizado no vale de um rio, debaixo de uma barragem (que já ameaçou romper) e inteiramente cercado por áreas densamente povoadas.

Vultosas somas estão sendo dispendidas somente na ampliação e remodelação do Terminal de embarque de passageiros.

### AEROPORTO PAMPULHA Movimento em 1973 — Fonte DAC

POUSOS E DECOLAGENS  
Empresas Regulares — 14.361 pousos  
Demais Vôos — 18.313

PASSAGEIROS EMBARCADOS  
Empresas Regulares — 238.371  
Demais Vôos — 14.507

PASSAGEIROS DESEMBARCADOS  
Empresas Regulares — 242.213  
Demais Vôos — 14.079  
Empresas Regulares — 480.584  
Demais Vôos — 28.586

PASSAGEIROS EM TRÂNSITO  
Empresas Regulares — 59.447  
Demais Vôos — 1.546

CARGA EMBARCADA  
Empresas Regulares — 740.774 kg  
Demais Vôos — 11.314 kg

CARGA DESEMBARCADA  
Empresas Regulares — 1.375.426 kg  
Demais Vôos — 59.244 kg

CORREIO EMBARCADO  
Empresas Regulares — 46.292 kg  
Demais Vôos — 13.856 kg  
Total — 60.148 kg

CORREIO DESEMBARCADO  
Empresas Regulares — 48.546 kg  
Demais Vôos — 18.188 kg  
Total — 66.734 kg



# 1.º Congresso Mundial de Comissários e Comissárias de Vôo COMCOV

# COMCOV

O 1º Congresso Mundial de Comissários e Comissárias de Vôo – COMCOV –, promovido por iniciativa da Associação dos Comissários e Comissárias de Vôo da Varig – ACVAR –, da qual é presidente o Comissário Maurício Leal – será presidido pelo Comissário Antonio de Souza e será realizado no Rio de Janeiro, no período de 09 a 14 de maio de 1976 no Hotel Nacional Rio.

Nasceu, segundo seus idealizadores, “de uma conscientização da inegável e crescente valorização profissional dos comissários e comissárias de vôo, fato que constitui mesmo uma das principais características da avaliação comercial brasileira e internacional contemporânea”.

Os principais objetivos do congresso são: lançar as bases de uma Associação Mundial de Comissários de Vôo, em sede a ser escolhida no plenário; intensificar a convivência e o conhecimento entre a classe, em nível mundial; intensificar um intercâmbio de natureza técnica (problemas de formação, segurança de vôo, serviço de bordo, etc); tratar de problemas sócio profissionais, tais como a gravidez e a aposentadoria da aeromoça; e, ainda, colocar em discussão, a questão da medicina de aviação.

Do congresso estarão participando, representadas por seus comissários e comissárias, várias companhias aéreas mundiais, organizações direta ou indiretamente ligadas à atividade do serviço de bordo; entidades oficiais ou particulares, designadas pela comissão organizadora, ou de direito próprio; e por fim, individualmente, comissários e comissárias de vôo.

Lançado mundialmente pela Associação Brasileira – ACVAR – o 1º Congresso Mundial de Comissários e Comissárias de Vôo terá sua organização técnica confiada ao Grunase – Grupo Nacional de Serviços Ltda – empresa especializada na organização de congressos e convenções, com sede em São Paulo.

Paralelamente ao 1º COMCOV, estará sendo realizada a 1a. Expo-Comcov – uma exposição de atividades pertinentes à aviação e ao turismo, com a participação de fornecedores de companhias aéreas e de companhias de turismo. Alguns ministérios governamentais – o de Minas e Energia, o da Aeronáutica e o das Comunicações – deverão ter stands nessa exposição.

Para presidir a sessão de abertura do 1º Congresso Mundial de Comissários e Comissárias de Vôo, foi convidado o Ministro da Aeronáutica sendo que a sessão de encerramento será presidida pelo Presidente da Varig.

#### Nota da Redação:

O Sindicato Nacional dos Aeronautas que congrega todos os Trabalhadores do Ar do Brasil, felicita

a ACVAR por essa realização de cunho mundial, e que tem como principal objetivo temas tão importantes tais como **Problemas de Formação de Comissários, Segurança de Vôo e Problemas Sociais e Profissionais**, dos integrantes femininos da categoria profissional dos Comissários

O S.N.A apoia irrestritamente a iniciativa, reconhecendo o mérito da ACVAR e colocando os seus recursos à disposição do Conclave.

## Somos todos irmãos

# Mensagem especial a todos os aeronautas

Durante a 2a. Grande Guerra Mundial, Londres, Varsóvia, Leningrado e outros grandes centros, foram bombardeados impiedosamente mas as pessoas ficavam unidas, havia uma enorme solidariedade, durante as **blitzes** não havia crime algum, nenhum assassinato, porque os homens, encostados na parede, tinham que permanecer como se fossem um só para sobreviver. Agora não existe mais isto.

Moral da história: As grandes Desgraças e as grandes Alegrias unem os Homens. O que os separa é o cotidiano. É fácil ser grande nas grandes horas, boas ou más. Difícil é ter grandeza própria na rotina, enxergar no dia a dia tudo de bom e mau que sempre existe mas que só é descoberto com a sensação de urgência dos grandes acontecimentos que nada mais são que soma ou ampliação.

O dia em que o Homem descobrir a essência das coisas, tudo o mais será uma simples questão de dimensão ótica, sentimental ou material.

Nesse dia o Homem deixará o estágio de **estar** para a finalidade de **SER**.



O sonho de todos: **Ser Aviador**

A todos os aviadores do Brasil e do mundo a homenagem especial de "A Bússola" pelo seu dia: 23 de outubro.



## REMUNERAÇÃO DO TRIPULANTE EXTRA

O TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO apreciando processo patrocinado pelo SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS entende que o voo realizado pelo tripulante extra deve ser considerado para todos os efeitos legais.

Como se trata de matéria que interessa aos aeronautas de modo geral, passamos a transcrever o ACÓRDÃO, na íntegra, daquele TRIBUNAL:

"ACÓRDÃO 1a.-T.-188/75 - LVE/MGMC  
Proc.N.TST-RR-2916/74

Negando provimento ao recurso ordinário aviado pela reclamada, abarcou o decisório impugnado tese no sentido de que sendo o reclamante tripulante de aeronave, estando a bordo em serviço e à disposição da empresa, não há que distinguir horas de voo improdutivas em recheque de atualização técnico-profissional.

Recorre de revista a reclamada com base em ambas as alíneas do artigo 896 da CLT, invocando os artigos 468 e 2º da Consolidação das Leis do Trabalho, bem como jurisprudência pretensamente divergente.

Houve contra-razões, manifestando-se favoravelmente o representante do Ministério Público do Trabalho.

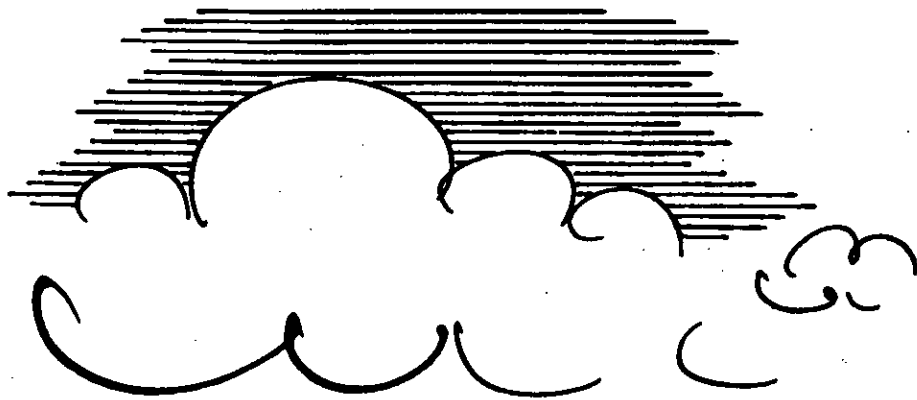
É o relatório.

VOTO

A revista empresarial não está efetivamente arimada nos dispositivos legais de admissibilidade do recurso extraordinário trabalhista, já que não demonstrada, validamente, a literal violação dos textos legais invocados pela recorrente em suas razões. Por outro lado, não se configura o pretendido dissídio jurisprudencial, eis que não se ajustam as teses jurídicas que se pretende confrontar, e o único aresto, que por sua generalidade, poderia dar aso ao reconhecimento do conflito jurisprudencial é de Turma deste TST, não servindo, pois, ao cotejo nesta altura do processo.

Porém, merecem considerações as alegações da empresa ante o reconhecimento do esforço perpetrado pelo ilustrado causídico que subscreve as razões do apelo. Alega a recorrente que se "aumentou o salário do reclamante para todas as suas horas de trabalho, mantendo o salário das poucas horas em que, de seis em seis meses é checado em viagem, só vantagens lhe proporcionou". Ora, a sustentação tem mero valor moral, faltando-lhe, no entanto, qualquer lastro jurídico, porque a distinção que pretende entre "horas de voo improdutivas" e "produtivas" não resiste ao confronto com o que consigna a lei, nesse aspecto, e em relação ao trabalho especial do Aeronauta. O conceito "produtivo" ou "improdutivo" opera apenas no que tange ao resultado econômico dos diversos tipos de vôos, sendo de se ressaltar que os improdutivos, a médio prazo, produzirão resultados economicamente favoráveis à empresa, pois, em última análise, ao operador, isto é, o empresário aéreo, é que mais interessa as aprimoradas condições técnicas de um tripulante de voo.

De se ressaltar, no entanto, o alicerce legal do decidido pela E Turma regional que se apoiou nas expressas determinações do parágrafo 2º do artigo 12 do Decreto-Lei nº 18 de 24/8/66 - "Regulamentação Profissional do Aeronauta" - verbis:



"Ainda que não esteja tripulando, durante o voo, todo o tempo dispendido pelo aeronauta, componente de uma tripulação, em função a bordo de aeronave do empregador, será considerado tempo de voo para todos os efeitos legais".

Destarte, forçoso o reconhecimento de que qualquer entendimento no sentido da tese recorrente, culminaria na violação da letra, isto é, do texto legal supra citado, isto em face de sua expressa conclusão "será considerado tempo de voo para todos os efeitos legais".

Estas as razões porque entendo não possa prosperar o recurso de revista da ré, em que pese o denodado esforço desenvolvido por seu ilustrado patrono.

Não conheço do recurso.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Primeira Turma do Tribunal Superior do Trabalho sem divergência não conhecer do recurso.

Brasília, 8 de abril de 1975

(assº) LIMA TEIXEIRA  
Presidente

LEÃO VELLOSO EBERT  
Relator

Ciente:

JUSTINIANO JOSÉ DA SILVA  
Procurador

OLHA A "BÚSSOLA"

DE NOVO EM

CIRCULAÇÃO!



## Aposentados

A não concessão do aumento nos proventos de aposentados a partir de maio do corrente ano (vinculado que era ao aumento do salário mínimo), provocou grande número de consultas ao Setor de Previdência que, estando a par do acontecido, já tomava providências via administrativa, junto ao I.N.P.S.

O I.N.P.S. foi taxativo, na negativa daquela concessão, alegando que a Lei, na realidade, estava sendo "arranhada por eles" (expressão do funcionário), mas que se fazia indispensável aquela iniciativa de não pagamento para que se evitasse um problema social mais grave, qual fosse o privilégio e regalia dos aeronautas diante das outras categorias de segurados. O informante alegou ainda que não agia de modo próprio, mas cumprindo determinação superior.

Para estabelecer diretrizes foi realizada uma ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA no dia 20.08.75, na Sede do Sindicato, com grande afluência, a qual resolveu procurar solução por via administrativa para o problema, durante 40 (quarenta) dias, porém, decorrido esse prazo, impetrar MANDADO DE SEGURANÇA.

EXISTE UMA IDÉIA MAIS ELEVADA DE JUSTIÇA: A QUE TEM POR PRINCÍPIO O FATO DE QUE TODOS OS HOMENS ESTÃO SUJEITOS AO ERRO, A QUE ADMITE A POSSÍVEL INOCÊNCIA DE UM CONDENADO, SEM ACREDITAR QUE POR ISSO SE INSULTA AOS JUÍZES. NÃO É ESTE UM ASSUNTO QUE DEVE SUSCITAR TUA PAIXÃO ARDENTE DE DIREITO?



# PNEUS PNEUS

## Enchimento com ar ou nitrogênio

(Esta informação técnica foi traduzida e adaptada pelo companheiro Cristovam Colombo de Carvalho, do Mechanics Bulletin, da Flight Safety Foundation, de jan-fev 1975).

Desde a sua origem, os pneus são enchidos com ar. Não existe evidência de que, nas atuais aeronaves a jato, o ar comprimido sob determinadas condições tenha contribuído para o estouro de pneus, e que o uso do nitrogênio em substituição ao ar seja indicado.

Nos aros das rodas estão instalados fuzíveis térmicos, cuja finalidade é evitar explosão nos casos de aquecimento. Porém os tipos de fuzíveis usados liberam o ar lentamente, limitando a sua eficiência.

Têm havido vários acidentes na indústria e estudos detalhados mostram a possibilidade de explosão de pneus. Analisando alguns destes acidentes, por coincidência o ar estava sendo usado no enchimento dos pneus:

- 1º — O piloto de um Caravelle taxiou repetidas vezes o seu avião na pista com o fito de dissipar o nevoeiro existente. Imediatamente após a decolagem o avião acidentou-se devido a explosão dos pneus nos alojamentos das rodas.
- 2º — Em um DC-9 o pneu explodiu logo após o seu recolhimento.
- 3º — Um dos pneus de um B-727 explodiu durante um táxi demorado quando o piloto tentava dissipar o nevoeiro. A força da explosão arrancou a roda do eixo, ficando constatado que devido ao forte aquecimento o pneu explodiu e desmontou a roda. O pneu danificou-se como se estivesse sujeito a uma pressão superior a 900 LB/pol<sup>2</sup>.

As primeiras suspeitas da causa das explosões apareceram após a abortagem de uma decolagem de um B-727. O avião estava estacionado para inspeção dos fusíveis térmicos. O sol já havia se posto, estava "bastante escuro", quando dois pneus explodiram. Os engenheiros declararam que a explosão produziu uma chama brilhante, arrancando a roda do eixo. Posteriores investigações revelaram a presença de resíduos de hidrocarbono confirmando uma auto-ignição com posterior combustão.

A explosão de um pneu de um B-727 em voo, tornou a despertar a atenção dos responsáveis. A explosão causou grandes danos ao avião, mas felizmente o avião retornou à terra sem danos pessoais. As investigações revelaram que um freio trancado fora a causa do aquecimento do pneu a ponto de explodi-lo.

A Goodyear e outros produtores de borracha deram início a investigações de laboratório, a fim de determinar as condições que levam um pneu a explodir, tendo concluído que temperaturas acima de 400°F (204°C) a borracha do pneu inicia um despen-

dimento de gases. Quando estes gases combinam com o ar do pneu causam uma mistura combustível num ambiente aquecido tornando possível a auto-ignição.

Esta auto-ignição tem lugar quando a quantidade relativa de oxigênio excede de 10% e a temperatura de combustão (204°C) é atingida.

Ao ser examinado um pneu de B-727, observou-se que o reforço de arame de aço havia falhado por tração. Por sua vez, a Goodyear informa que somente uma tensão superior a 900 PSI é necessária para danificar o reforço de arame de aço desta maneira.

As condições necessárias para atingir a tal pres-

são deixam alguma dúvida quanto a uma verdadeira explosão do pneu.

As análises realizadas nos laboratórios da British Aircraft Corporation chegaram aos mesmos resultados dos testes da Goodyear. A BAC usou um banco de provas para simular o aquecimento do freio e do conjunto de pneu e roda até ocorrer a explosão.

Alguns operadores decidiram usar o nitrogênio no enchimento dos pneus, não somente por ser incombustível como também por ser menos corrosivo às partes de metal e reduzir a oxidação das partes internas dos pneus. Além disto, o nitrogênio também é mais leve do que o ar, embora a diferença seja praticamente insignificante.

### ABONO DE 10% A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS

Estava sendo pleiteado o abono de 10% aos aeronautas e aeroviários, como compensação, tendo em vista os reajustes salariais concedidos a outras categorias profissionais superiores aos 32,72% arredondados para 33%, fixados para a classe.

A VASP se antecipou e em 16 de junho de 1975, expediu a decisão de Diretoria - DD-034/75, concedendo, a partir de 1/06/75 um reajuste exponencial de 11,803%, arredondado para 12% sem condicioná-lo ao aumento de tarifas.

Gestões da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, Sindicato Nacional dos Aeronautas e Sindicato Nacional dos Aeroviários foram feitas junto ao Sindicato das Empresas, visando estender esse abono às demais Companhias.

O abono foi concedido, na base de 10% a partir de 1º de julho, porém vinculado a reajuste tarifário, autorizado pelas autoridades federais, o que se efetivou.

Esse abono vigorará até o dia 30 de novembro. A partir de 1º de dezembro torna-se efetivo o reajuste da classe.

#### NOTA DA REDAÇÃO:

Aeronautas, como será o próximo reajuste salarial? Atenção e presença nas assembleias que serão convocadas para discutir o assunto.



**OLHA A "BÚSSOLA"  
DE NOVO  
EM CIRCULAÇÃO!**

### SEGURO DE PERDA DO CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO DE VÔO

A Diretoria do SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS, reunida no dia 21 de agosto findo, após exaustivos estudos e minucioso exame das propostas apresentadas, deliberou emitir a nova Apólice do Seguro referido, condizente ao período de 1º de setembro de 1975 à 1º de setembro de 1976, com a COMPANHIA BANDEIRANTE DE SEGUROS GERAIS, apresentada pela Corretora ECOS - ESPECIALIZAÇÃO EM CORRETAGEM DE SEGUROS LTDA (Avenida 13 de Maio, 23 - Sala 2215 - Rio de Janeiro).

Informamos que o Seguro citado não sofre nenhuma interrupção devendo, entretanto, o seguro providenciar com a maior brevidade possível, o preenchimento do questionário que lhe será encaminhado nos próximos dias.

Esclarecemos que todos os segurados sem condições de voo na vigência da Apólice recém-vencida, que integralizam o seu pagamento, estão cobertos pela mesma, não sendo incluídos em nova apólice ou mesmo renovação da antiga, se fosse o caso.

Na nova apólice anual, emitida no dia 1º de setembro do corrente ano, devolvidas as condições de voo destes licenciados referidos, o segurado também ingressa nessa cobertura, no mês da reabilitação, mediante manifestação de vontade, preenchendo novo questionário, conforme consta das Condições de Cobertura, itens II e V.

Rio de Janeiro, 05 de setembro de 1975

**SILVIO DE MORAES**  
Presidente

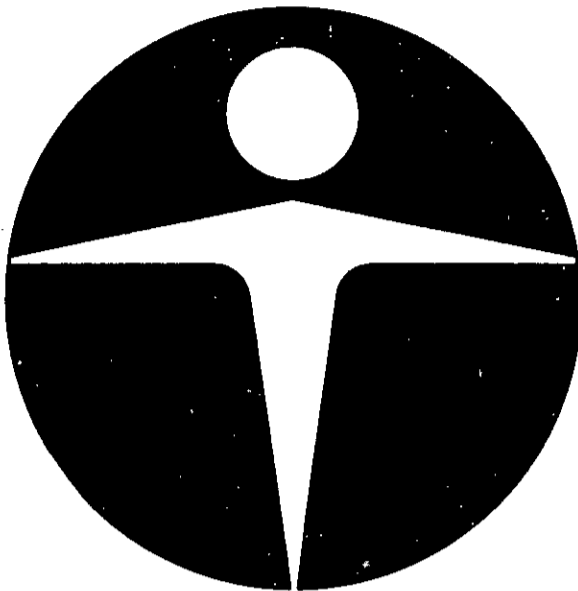
# EMERGÊNCIA!

Adaptado de Flight Safety Facts and Analysis — abril/1974

Ninguém deve se admirar das exigências dos treinamentos dos procedimentos de emergência. Quando é necessário aplicar alguns dos ensinamentos em condições reais é que se vê a sua necessidade e utilidade.

Muitas histórias foram escritas e filmes produzidos mostrando as atividades em uma cabina de passageiros durante vôos em condições de emergência. Em muitos casos são histórias parcialmente fictícias. Mas a história abaixo, contada por uma aeromoça **que estava lá**, pode ser considerada como uma descrição do que realmente acontece em um vôo em condições de emergência. Eis o singelo e preciso relatório:

"Na reta final o comandante informou que o trem de pouso não travava e que o avião iria circular e que procuraríamos remover o defeito. A Aeromoça "A" estava na primeira classe, a aeromoça "B" na 7C e a aeromoça "C" e eu estávamos sentadas na parte posterior da 7C. Assim que o comandante terminou a comunicação a aeromoça "B" levantou-se e começou a checar a galley. "C" e eu levantamo-nos e fomos ajudá-la. "A" foi ao posto de pilotagem, mas não pode entrar. Esperamos um pouco e fui ao posto de pilotagem e me sentei. Perguntei ao comandante se devíamos fazer algo especial na cabina de passageiros. Ele pediu-me para esperar um minuto pois ainda não estava seguro da situação. Os pilotos tentavam baixar as rodas ou algo parecido, por isso eu saí e fui sentar-me na primeira classe com a aeromoça "A", para não atrapalhá-los. Eu então disse à colega "A" o que eu imaginava que estava acontecendo. Disse-lhe também para não sentar no assento escamoteável dianteiro em condições de emergência e que se sentasse no assento IB. Eu voltei ao posto de pilotagem e me sentei. O comandante me disse que o defeito era irremovível em vôo e que deveríamos nos preparar para um pouso de emergência. Então ele dirigiu-se diretamente aos passageiros, informando-lhes que a perna esquerda do trem de pouso não estava funcionando normalmente, e que as aeromoças os instruíam



quanto ao procedimento correto na situação de emergência. A aeromoça "B" instruiu os passageiros e nós começamos a recolher as jóias, relógios, óculos, canetas, lápis e outros objetos contundentes. Outra aeromoça que viajava como passageira nos ajudou na tarefa. A aeromoça "C" apanhou todas as revistas e sacolas e guardou-as. A aeromoça "B" mandou-nos distribuir travesseiros e cobertores e instruir os passageiros como se proteger com eles. Como não havia cobertores e travesseiros suficientes, nós apelamos para as capas e sobretudos dos passageiros. Recolhemos os sapatos dos passageiros e alguns homens também nos deram os seus. Tudo foi guardado no lugar apropriado. Eu verifiquei se as portas das prateleiras estavam bem fechadas. O comandante ordenou que todos se sentassem nos assentos da frente, longe das asas e do trem de pouso. Colocamos 23 passageiros no compartimento da frente, deixando um assento para a aeromoça "A". Os outros ocuparam as primeiras poltronas da Categoria C (econômica). Instruímos os passageiros, salientando que deviam colocar o cinto de segurança

na região pélvica e não no estômago. Eu desliguei todos os disjuntores da galley.

As comunicações entre os pilotos e as aeromoças e com os passageiros foram muito boas. O comandante veio à cabina de passageiros e assegurou que tudo iria correr bem. Ele me informou que tocaria a campainha do posto de comando quando devêssemos iniciar o abandono do avião. O comandante informou que iria tentar travar a perna esquerda do trem de pouso empregando outros métodos. Ouvíamos o barulho do trem de pouso subindo e descendo. Os passageiros riam nervosamente, mas ninguém estava apavorado. Eu vi alguns dedos cruzados em sinal de sorte. Pedimos aos passageiros que afrouxassem os colarinhos.

O mecânico de vôo veio para a cabina de passageiros e sentou-se na fila 9C. Nós apreciamos muito a sua presença. Assim que pousamos e a campainha tocou, ele levantou-se e correu para a galley e eu o segui. Abrimos a porta e ele inflou o escorregador. Creio que duas pessoas escorregaram para fora antes do mecânico, que desceu para segurar a extremidade do escorregador. Eu então mandava os passageiros sentarem no escorregador e os empurrava levemente nos ombros, como havíamos sido instruídas. E tudo correu bem. Ninguém se machucou no escorregador, pois todos escorregavam sentados, ninguém o fez de pé. A aeromoça "C" abriu a saída de emergência 12 F por onde muitos saíram. Um passageiro abriu a janela na fila 10 F e saiu por ela. O bordo de fuga da asa tocava o chão, não havendo problemas na descida. O terreno estava enfiameado. Uma passageira aterrou de joelhos. Ela não se machucou, nem mesmo rasgou as meias.

O abandono do avião foi perfeito. Felizmente era dia e havia somente 37 pessoas a bordo. Não havia crianças nem velhos, nem paraplégicos. O pouso foi "super bom". A tripulação foi muito comunicativa".

Este excelente relatório nos dá uma idéia do que poderia ter acontecido em outra situação mais difícil, e nos mostra como se deve proceder em condições de emergência. E serve de exemplo para ser seguido. E certamente prova o valor do treinamento.

## CRISE OU PETRÓLEO!

Artigo do "Le Travailleur des Transports" de abril de 1975, órgão da Federação Nacional dos Meios de Transportes da França, traduzido pelo companheiro JOSÉ CURY — Comissário de vôo.

O transporte aéreo não escapa à crise, pois ele também sofre as suas conseqüências.

Instrumento de troca mantido quase que exclusivamente a serviço dos donos da economia do país, é inevitável que quando a crise afeta a economia, o transporte aéreo siga os mesmos processos, sofrendo as mesmas dificuldades.

Além disso, na França e de maneira geral na Europa, o transporte aéreo sofre uma pressão considerável dos Estados Unidos que procuram limitar domesticamente as conseqüências da crise, exportando, na medida do possível, as suas próprias dificuldades.

Eles manipulam os acordos de "pool" que garantem a cada país a reciprocidade na exploração das linhas aéreas. Portanto, na medida que as empresas americanas diminuem as suas freqüências, obri-

gam as empresas estrangeiras a fazer o mesmo o que leva a empresas menores a reduzir, senão a suprimir a sua exploração.

Junta-se a isso a entrada em operação de aviões de grande porte e a paralisação da expansão do transporte aéreo. Em outras palavras: o bloqueio do crescimento do número de usuários, que tem como resultado a diminuição do índice de aproveitamento.

Este último ponto confirma cabalmente que de modo geral o mercado de transporte aéreo fica essencialmente restrito aos homens de negócios e que não procura estender-se às outras camadas da população que poderiam usá-lo, já que dele podem necessitar. A expansão do mercado poderia concretizar-se se fossem oferecidas novas facilidades que permitissem a essas camadas da população o uso do transporte aéreo. Isto, porém, não gera lucros imediatos, razão porque não é realizado.

A Air France anuncia "crescimento zero" para 1975, refletindo-se no mercado de trabalho, tais como aposentadorias prematuras, estacionamento na

carreira e congelamento salarial. A Pan American fez um acordo com a TransWorld Airlines transferindo-lhe os serviços na França. Resultado: ameaça de 200 demissões do total de 242 agentes. Na Alemanha ocorreu o inverso: a TWA transferiu os seus serviços à Pan Am e os demitidos são os empregados da TWA. Na França são demitidos os tripulantes franceses dos aviões da TWA que os substitue para comissários americanos.

Na aviação regional as fusões e acordos entre as empresas resultam na redução dos empregos e nas mudanças contratuais inaceitáveis, como aconteceu recentemente com a absorção da Rousseau Aviation pela Touraine Air.

Repercussões imediatas se fizeram sentir nas atividades aeroportuárias. A administração do Aeroporto de Paris aproveita-se da situação para aplicar um "plano de austeridade".

A crise nos transportes aéreos é muito complexa, mas o petróleo é um bom pretexto para acelerar a sua reestruturação, a fim de torná-lo mais vantajoso ao monopólio. "Jean Morvan"



# Análise da situação jurídica dos Aeronautas e Aeroviários

Comte. Pedro Luiz Leão Velloso Ebert  
Ministro do Tribunal Superior do Trabalho.

## O COMANDANTE

Nº 2 (Continuação)

7 - O artigo 4º da Regulamentação Profissional do Aeronauta discrimina as atividades dos profissionais de vôo, classificando-as em funções técnicas e não técnicas, sendo as primeiras, segundo prescrição do artigo 5º, exercidas pelos aeronautas que constituem, em uma aeronave, a sua equipe de serviços técnicos.

Por sua vez, o artigo 6º do Decreto-Lei 18/66 especifica as funções de cada um desses tripulantes técnicos definindo suas responsabilidades; assim, estudaremos cada um deles dentro de suas diversas implicações jurídicas.

A primeira especificação vem prescrita no inciso "a" do artigo 6º do Decreto-Lei 18/66 e refere-se ao exercício da função de comandante de aeronave, preceituando o dispositivo que este é o "responsável pela operação e segurança da aeronave, investido dos poderes e com as atribuições estabelecidas na legislação em vigor". Por aí regulamentada, no campo profissional, a norma genericamente inserta no artigo 35 do Código Brasileiro do Ar, "verbis":

"Toda aeronave, deverá ter a bordo um comandante escolhido pelo proprietário ou explorador, que será seu representante durante a viagem. Os regulamentos estabelecerão as condições necessárias ao desempenho da função e a forma da investidura."

Fazendo comentários à função e investidura do comandante de aeronave, o eminente jurista J. M. Othon Sidou, reconhecida autoridade em direito aéreo no País e no exterior, em brilhante trabalho doutrinário, inédito quanto ao tema enfocado, e publicado na revista do Tribunal Regional do Trabalho da 8a. Região sob o título - "Direito Aeronáutico Trabalhista", assevera:

"Como numerosos outros institutos neste âmbito jurídico, e do comandante de aeronaves recebeu influência decisiva do direito marítimo. Liminarmente, quer encarado como meio de transporte, quer em face dos interesses a preservar, o fato técnico se identifica, nesse aspecto, mais que em qualquer outro dos dois ramos especializados da ciência do direito. Quando navio ou avião empreende viagem, da mais simples travessia ao mais longo cruzeiro, o meio de transporte se converte em clã, penetrado dos mesmos anêlos e irmãos dos mesmos sentimentos de auto defesa, uns e outros ditados pela privação de comunicação direta com o meio ambiente de ser humano. Daí impor-se a presença de um comandante na mais extensa acepção do vocábulo.

A esse personagem incumbe a proteção de numerosos bens jurídicos, da integridade emotiva do passageiro à perfeição da viagem; da carga, na sua acepção mercantil, à nave, no seu valor econômico.

Se o fator tempo empresta ao navio maior dimensão subjetiva, pelo hiato das comunicações naturais com a ambiência humana natural, a terra, a aeronave a excede, todavia, no ar, pela adjunção de outros bens jurídicos a acautelar, da segurança de terceiros no solo que sobrevoa, ao prestígio do Estado, por cuja matrícula ela encarna uma porção da soberania.

Os dois fatos técnicos bifurcam, porém, no aprimoramento das regras que devem disciplinar suas respectivas instituições.

As primitivas normas específicas do direito aéreo assimilaram indiscrepantemente a tripulação das aeronaves, e assim o seu comandante, às tripulações dos navios, e assim o capitão desses.

Destarte, o histórico Regulamento brasileiro de 1925 enfileirava a regra, disciplinando que - "os direitos e obrigações dos aeronautas, entre si e em relação aos proprietários ou armadores das aeronaves a cujo bordo servirem serão regulados pelas disposições legais vigentes relativas à tripulação dos navios mercantes.

Não se modificou esse sistemática com a regulamentação editada em 1932, uma vez que o Decreto nº 20914, pelo artigo de fecho, validou a norma, por não tê-la alterado ou abrogado.

Foi o Código de 1938, já no influxo do desenvolvimento dos transportes pelo ar, que disjungiu as relações de

equipagem das aeronaves, entre si e com os seus empregadores, das regras matrizes.

Os lineamentos modernos permanecem os mesmos, e podem sinteticamente serem declinados:

- I) toda aeronave deve ter a bordo um comandante;
- II) o comandante é um técnico;
- III) sua instituição é privativa do proprietário ou explorador da aeronave, através de assentamento nos documentos de bordo;
- IV) o comandante encarna a representação do instituidor;



- V) é ele o responsável pelos bens transportados;
- VI) seus poderes de disciplina são amplos sobre as pessoas a bordo, passageiros e tripulantes."

Bastante controverso tem sido o entendimento sobre a natureza jurídica do cargo de comandante de aeronave dentro da conceituação que dá a certas funções o direito do trabalho, principalmente em face da analogia que se lhe empresta, às vezes, com o cargo de comandante de navio, este, até certa época - mais precisamente 1936, quando se firmou a Convenção nº 53 da OIT, que veio a disciplinar o exercício das funções de capitão de navios e oficiais da Marinha Mercante - definido no Código Comercial Brasileiro, que dá a esse cargo a irrecusável natureza de confiança, já que define o comandante como "preposto do armador", com amplos poderes de representação, atribuindo-lhe ampla gestão sobre o navio, demais tripulantes, passageiros e carga. Significativas, neste aspecto, as observações de J. M. Othon Sidou em seu trabalho anteriormente citado:

"Lendo-se o Título III da Segunda parte do nosso Código Comercial, de 1850, ter-se-á, de fato, no comandante do navio a descrição de um autêntico Noé bíblico, na extensão paternalista do velho direito - autoridade para-militar, disciplinador, empregador, comerciante com contabilidade própria, armazenador, historiador, inclusive de fortunas do mar e de fenômenos celestes, inventariante, escrevente processual, notário, guarda de valores, fretador, prestatário e depositário da carga.

Fácil é, portanto, convir que daí afluíram as mais diversas opiniões buscando enquadrar o comandante de aeronave, bastante aparentado com o homônimo de navio pela finalidade idêntica do transporte, numa das figuras classificatórias do quadro jurídico assente."

Na verdade, o mandato tácito outorgado ao comandante de aeronave, "prima facie", poderia levar ao entendimento de que se configuraria o exercício de tal cargo como de confiança "stricta", nos moldes em que estão implícitos na Consolidação das Leis do Trabalho; porém, é o confronto com a característica quase exclusivamente técnica da função que desanuvia a dúvida, já que se exige para o exercício o pressuposto do licenciamento e habilitação técnica no equipamento aéreo que se vai comandar, colocando-se essa situação técnica em posição bastante mais preponderante, na escolha pelo operador, que as prováveis qualidades de comando ou habilidades na representação do empregador

nos casos em que tal se requeira do comandante da aeronave. Valemo-nos, mais uma vez, da lição magistral de J. M. Othon Sidou, que com perfeição estuda esse aspecto do problema:

"É inegável que o mandato atribuído ao comandante em representação do proprietário ou explorador da aeronave está reduzidíssimo no aspecto mercantil, pelo menos se o confrontarmos com o do comandante de navio. Não seja, porém, a sua constrictão que autorize prescrevê-lo.

O comandante da aeronave não é só um técnico, na acepção mecânica. Fosse-o, bastaria chamá-lo piloto, ou 1º piloto. Seu encargo é a um só tempo - técnico, civil e público.

Importa lembrar que nas viagens transpondo os limites jurisdicionais, a aeronave conduz, com a bandeira do Estado, uma parte da soberania desse (Código do Ar, artigo 3º, parte final do caput) e por cujos atos é responsável em princípio o comandante (artigo 4º, § único), no exercício de um munus público.

Como ressalta, ainda, o ilustrado jurista encargo público exerce o comandante na fiscalização do cumprimento das determinações da regulamentação profissional no que se refere à jornada de trabalho, horas limites de vôo e descanso da tripulação.

A função pública, delinea-se, igualmente, quando se vê o comandante de aeronave frente aos problemas decorrentes da necessidade de prestação de socorro a outra aereo-

nação, ou efetivação de busca por determinação dos órgãos de controle do Ministério da Aeronáutica; são atitudes de comando que independem de prévia consulta, ou autorização do empregador e se inserem nas características de ordem pública inerentes à função.

O Tribunal Superior do Trabalho já teve oportunidade de se manifestar em caso concreto onde o direito à estabilidade no emprego, do comandante de aeronave reclamante, era impugnado pela empresa aérea reclamada com fulcro, essa contestação, no mandamento do artigo 35 do Código Brasileiro do Ar, sob o fundamento de que seria o comandante de aeronave exercente de um cargo de confiança. Funcionamos no processo como relator do feito, vindo o acórdão ementado nos seguintes termos:

"Comandante da Aeronave - A representação da empresa, determinada pelo Código Brasileiro do Ar, não caracteriza o exercício das funções de Comandante de Aeronave como cargo de confiança, eis que emana de norma legal de direito público, não se confundindo a confiança daí decorrente, com a de natureza nitidamente privatística prevista na Consolidação das Leis do Trabalho."

Na fundamentação desse decisório, sustentamos que o dispositivo legal - artigo 35 do Código Brasileiro do Ar - determina que o Comandante de Aeronave será o representante legal da empresa, apenas, no desempenho estritamente operacional. É confiança restrita à operação de vôo e, logicamente, às suas consequências, estando limitada à duração do vôo. Em última análise, essa representação da empresa, emanada da determinação do Código Brasileiro do Ar, deve ser encarada nos termos jurídicos em que é outorgada. Originando-se de norma legal de direito público, refere-se ao desempenho da autoridade pública do Comandante de Aeronave no exercício de suas funções na duração do vôo, isto é, da missão operacional, não se podendo confundir o conceito de confiança que deflui dessa autoridade pública, com o de natureza privada a que se refere a Consolidação das Leis do Trabalho. Falta ao Comandante de Aeronave o elemento fiduciário essencial que caracteriza os portadores do cargo de confiança a que se refere o diploma consolidado, pois, apesar de toda autoridade pública inerente à função, não está ele investido de poderes gerais de gestão da empresa.

### ACIDENTES AÉREOS FORAM 483 EM 74

Brasília - dos 483 acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil, durante o ano passado, quando morreram 171 pessoas, a maioria atingiu a aviação de transporte privado, seguindo-se a aviação militar, com 95 desastres e 45 vítimas. Nos 12 acidentes com aviões das quatro grandes companhias de transporte regular não houve óbitos.

A aviação de transportes privados registrou, no ano passado, 176 acidentes, com 75 mortos e 131 feridos. Somente no mês de dezembro ocorreram 13 acidentes, sem mortes.

Outro setor em que se registrou grande número de acidentes foi na aviação privada de instrução (aeroclubes).

A falha operacional é o maior responsável pelos acidentes aéreos. As autoridades aeronáuticas explicam que o fator humano está condicionado a dois outros fatores - o fisiológico e psicológico; o primeiro não pode ser controlado facilmente, porém o psicológico, se tratado com o vigor necessário, evita acidentes. O piloto cansado, com problemas familiares ou outros, não deveria operar uma aeronave. Mas também ocorrem acidentes por falhas mecânicas, fatores climatológicos, condições locais de infra-estrutura, etc.

### AVIAÇÃO CRESCEU MENOS EM 74

Genebra - O ano de 1974 foi um dos piores períodos para o transporte aéreo mundial, como revelam os dados que acaba de divulgar a IATA - Associação Internacional de Transporte Aéreo. Naquele ano, registrou-se a menor taxa de crescimento do tráfego aéreo regular. Alcançou apenas 3%, ou seja, a menor porcentagem desde o término da II Guerra Mundial. Nos últimos dez anos, a média anual mundial do crescimento do movimento aéreo comercial foi de 13%.

O transporte aéreo de mercadorias cresceu insignificadamente, não passando de 6%. Antes de 1974, esse índice se situou em torno dos 20%. O tráfego do tipo charter, da mesma forma, sofreu uma queda de 13%. A procura desse serviço diminuiu 7% no setor do Atlântico-Norte, não obstante tivesse a oferta sido reduzida em quase 9%.

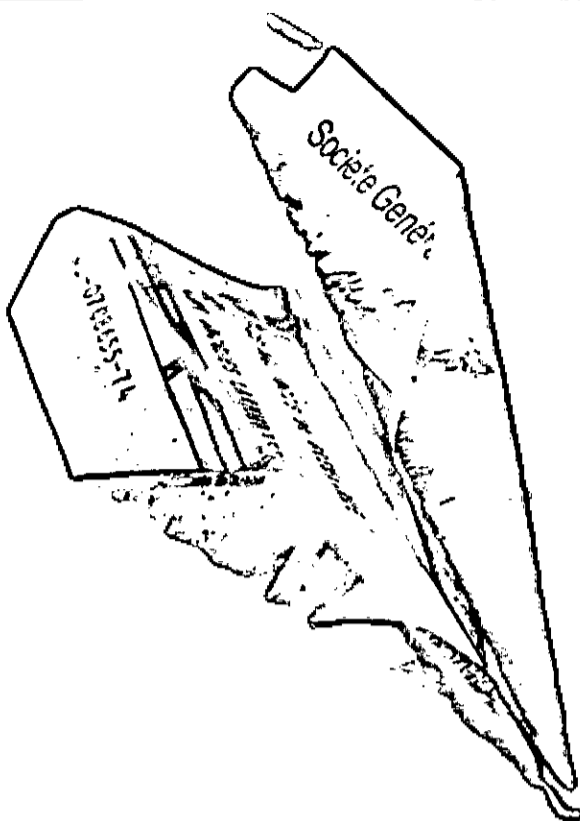
A quadruplicação dos preços dos combustíveis custou globalmente às empresas aéreas comerciais, filiadas à IATA, mais de dois bilhões de dólares, segundo os cálculos daquele organismo, cujas estimativas indicam que a alta nos preços dos combustíveis junto com os encargos salariais representam cerca de 60% dos gastos operacionais das empresas.

Em tal situação, as empresas encerram o ano com um déficit de 3% sem ainda terem pagos os impostos e outros débitos fiscais. O objetivo de estabelecer certa compensação financeira provocou sucessivos aumentos tarifários. Então teve início, como reconheceu Knut Hammarskjöld, diretor geral da IATA, uma espetacular corrida na qual se envolveu todo o tráfego aéreo.

Em algumas rotas, os aumentos chegaram a 30%.

Os reajustamentos de tarifas não foram, entretanto, suficientes para compensar as despesas suplementares provocadas pela incontida alta nos custos operacionais. Os passageiros sofreram aumentos que seguiram, em última análise, a tendência geral de majoração de preços.

Segundo os técnicos da IATA, a indústria



mundial de transporte aéreo deve, forçosamente, aumentar seu rendimento empregando o material de que dispõe. Se quiser colocar-se em situação de controlar os efeitos atuais e futuros do crescimento dos custos operacionais, "Os técnicos recomendam, também, que os governos dos países mais adiantados em matéria de aviação comercial adotem uma política única, economicamente válida e realista em relação ao mercado, e ponham um fim à nociva concorrência nacional e internacional".

### VÔO DE SUPERSÔNICO PODE AUMENTAR CÂNCER DE PELE

Nova York - A.P.A. Cento e vinte supersônicos que voam 480 horas por dia determinarão um aumento de um por cento dos cânceres de pele, ao reduzirem a espessura da camada de ozona que protege a Terra, revelou ontem, em Nova York, a Agência Federal de Aviação (AFA).

Atualmente, existem cerca de trinta aviões supersônicos - do tipo Concorde franco-britânico e Tupolev soviético - mas se esse número chegar a 116 aparelhos ao fim do século, como está previsto, seis mil norte-americanos e mais terão contraído o câncer cutâneo.

Segundo os médicos, cientistas e técnicos da AFA que estudam o problema, as pessoas mais vulneráveis a essa doença são as da raça branca, especialmente as pertencentes ao grupo celta (galegos, bretões, franceses, escoceses, irlandeses), ao passo que pessoas da raça negra são menos propensas ao tumor cutâneo.

Para o caso dos vôos supersônicos, a AFA informou que a solução seria a instalação de dispositivos que reduzissem a emissão de óxido de nitrogênio desses aparelhos. Entretanto, outros pesquisadores já chegaram à conclusão de que o freon, produto químico empregado nos aerossóis, é um fator mais destrutivo da camada de gás ozônico do que todos os demais juntos. E sua acumulação na atmosfera, de acordo com a Academia de Ciências dos EUA, deverá atingir sensivelmente esse camada dentro de dez anos.

N.R. - Cheguemos a atenção para que não confundam AFA - organismo estatal norte-americano, com a AFA - Associação dos Frequentadores do Aeroporto, poderosa organização brasileira.

### INFRAERO TEM EMPRÉSTIMO

Londres - O Chase Manhattan Bank anunciou, a assinatura de um empréstimo de 50 milhões de dólares para a melhoria das instalações de aeroportos do Brasil.

O empréstimo de sete anos à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária - Infraero - tem como avalista o Governo Federal.

O brigadeiro-general Hélio Costa, presidente da Infraero, afirmou que os fundos serão utilizados para melhorar as pistas dos aeroportos e os terminais de passageiros e de carga.

### AEROPORTO NA BERLINDA

Onze aeroportos internacionais foram indicados como "gravemente deficientes" pela Associação Internacional de Pilotos de Linha, que reúne 50 mil pilotos de 65 países.

Segundo um relatório feito pela Associação, todas as vezes que sobem e descem nesses aeroportos, "os pilotos ficam dominados por forte sobressalto". Eis a lista dos malditos: Nos EUA, Los Angeles; no Japão, Osaka; no Alaska, Anchorage; na Grécia, Corfu e Rodos; na Itália, Rimini, Bari e Alghero; no Irã, Teerã; e mais o de Hong Kong.

N.R. - Felizmente, nenhum aeroporto brasileiro foi inspecionado, de vez que todos nossos aeroportos estão em condições mais deficientes que os mencionados.

### PAN AMERICAN TEM BALANÇO NEGATIVO

Nova Iorque - Multiplicou-se por cinco o déficit da Pan American de maio desse ano, em relação ao mesmo período no ano passado. Está em 10 milhões, 5 mil dólares (Cr\$ 84 milhões), contra os 2 milhões, 300 mil de maio de 1974. Sua receita também está voando cada vez mais baixo: dos 129 milhões de 1974 passou para 124 milhões de dólares nesse ano.

N.R. - Crise é a tônica.

### AERONAUTA: AONDE VOCÊ MORA?

Voltamos a insistir na necessidade dos associados atualizarem os seus endereços na Secretaria deste Sindicato.

São inúmeros os casos de correspondência que enviamos a aeronautas, todas do seu interesse, e que nos são devolvidas pelo Correio "por não ter sido encontrado o destinatário".

Jornais, comunicações importantes, documentos de Seguro e outras ficam retidas no Sindicato porque a nossa comunicação com alguns - não poucos - Companheiros está cortada.

Solicitamos com empenho:

AERONAUTA

Compareça ao S.N.A. e restabeleça os contactos conosco.  
ATUALIZE o seu ENDEREÇO.



## POSITIVO

### "A BÚSSOLA:" PRESENTE!

Eis "A BÚSSOLA" de novo em circulação.

Após alguns meses de interrupção em que dificuldades foram superadas, aqui estamos para reiniciar o nosso trabalho de **INFORMAÇÃO** e **COMUNICAÇÃO**.



### VOLTAMOS.

E **VOLTAMOS** com o ímpeto e a forma idealística que têm caracterizado os nossos trabalhos. E com a feição dinâmica e comunicativa que nos permitiu a grande penetração alcançada.

Jornalismo sindical e trabalhista com a inspiração e as conotações gerais dos modernos meios de comunicação de massas.

Eis a nossa "Bússola" em ação!

Nos Sindicatos, nos aeroportos, aeroclubes, repartições aeronáuticas ou aeroaviárias, nos setores públicos e particulares, camadas da opinião pública, nas residências, nos locais de trabalho, onde quer que haja um aeronauta, que possa ser alcançado e a quem possamos dar o nosso recado.

Eis o seu jornal de novo em ação.

Leia. Participe. Divulgue. Comunique-se!

### COLUNA DO LEITOR

A partir deste número, comunicamos que foi criada a "COLUNA DO LEITOR" que publicará sugestões e críticas que nos forem enviadas.

É com o maior prazer que abrimos espaço para o leitor em nosso jornal e, a partir deste momento, estamos esperando a sua palavra.

### COMUNIQUE-SE!

### TST DECIDE: COMPETÊNCIA BRASILEIRA

O Tribunal Superior do Trabalho decidiu que é da competência da Justiça brasileira o julgamento de

ações trabalhistas de empregados que prestam seus serviços a empresas estrangeiras autorizadas a funcionar no País, mesmo que o contrato haja sido firmado no exterior. A ação foi apresentada por Juho Briones — empregado brasileiro que foi contratado no exterior pela Linea Aérea Nacional do Chile e demitido posteriormente no Brasil: Briones pleiteou indenização, mas a empresa negou-se a pagar, alegando ser estrangeira e não estar sujeita ao foro nacional. O TST, porém, negou provimento ao recurso da empresa chilena, sentenciando a LAN a pagar as indenizações a que o empregado faz jus, uma vez que a empresa tem autorização federal para funcionar no País.

### COMPANHIAS AÉREAS NOS EUA RETIRAM REFEIÇÕES DE BORDO

Um plano de viagens aéreas entre Miami e Nova Iorque 35 por cento mais baratas que as tarifas normais, e sem inclusão de comida a bordo, começou a ser aplicado, com sucesso.

"Eles (os passageiros) trazem salgadinhos, sanduíches, bananas e outros alimentos," disse a aeromoça da empresa aérea National.

O plano reduzindo 35 por cento sobre o preço das passagens foi posto em prática pelas empresas aéreas Delta, National, Eastern, Continental e American.

"É bastante estimulador — disse um porta-voz da National — há muita venda. Fizemos uma pesquisa entre as pessoas que compravam este tipo de passagem e descobrimos que 40 por cento não tinham comprado porque esta tarifa não existia".

Um passageiro disse que os 114 dólares (889 cruzeiros) economizados com as novas tarifas foram suficientes para pagar seu hotel em Miami.

**NOTA DA REDAÇÃO:** Transporte Aéreo de Massas e não Restaurante Aéreo.

## NEGATIVO

### HÁ DOIS ANOS, ACIDENTE DE ORLY ESPERA RELATÓRIO

A comissão de inquérito que prometeu concluir seu relatório sobre as causas do acidente do Boeing da Varig, ocorrido no aeroporto de Orly em 11 de julho de 1973, no máximo até o mês de novembro de 1974, ainda não apresentou nenhuma conclusão, passados mais de dezoito meses do prazo previsto e dois anos do desastre que vitimou 122 passageiros e tripulantes.

Os técnicos franceses que trabalham junto ao Secretariat de L'Aviation Civile e Comitê Permanent pour la Sécurité de la Navigation Aérienne não liberaram o relatório final, que contém alguns pontos totalmente obscuros. O próprio inquérito do DC-10 da Turkish Airlines, cujo acidente se verificou posteriormente, já foi encerrado.

Inicialmente, pessoas ligadas à Secretaria de Transportes admitiam que o relatório final poderia ser encaminhado à Imprensa Oficial para publicação nos próximos dias, mas no início desta semana a previsão já era outra. Antes de dois meses dificilmente o trabalho será concluído. Segundo algumas fontes, o problema reside unicamente na redação final do documento, pois as investigações e conclusões da comissão de inquérito propriamente ditas já foram encerradas.

**NOTA DA REDAÇÃO:** Que delivrance difícil!

### SITUAÇÃO DOS ROVS DA CRUZEIRO

A função dos ROVS foi extinta por desativação de equipamento.

Em consequência, foi criado o problema social e trabalhista do desemprego.

Todos os integrantes dessa função foram chamados pela direção da Companhia e foi-lhes proposto acordo, na base de 60% da indenização a que faziam jus pelas leis trabalhistas e, em seguida, foram retirados da folha de pagamento.

Compareceram esses aeronautas, ao Sindicato, onde foi estudada a sua situação e traçadas providências junto às autoridades em defesa dos mesmos. Em reuniões com o Ministério do Trabalho e a Empresa, foram debatidas todas as reivindicações dos ROVS.

Nesse interregno, a Cruzeiro foi absorvida pela Varig, tendo assumido nova administração. Em novos contactos, o Sindicato obteve um acordo mediante o qual seria feito um acordo de indenização no valor total devido aos ROVS que ficaram sem função na Cruzeiro.

**NOTA DA REDAÇÃO:** As aeronaves que eram tripuladas por esses ROVS eram os YS-11, mais conhecidos como SAMURAI e que foram desativados e se encontram a venda.

### QUE BURACO!

No aeroporto de Congonhas, capital de São Paulo, um buraco já se tornou famoso, eis que já completou 4 meses de existência. Situado na intersecção do pátio de manobras com a taxiway para a cabeceira da pista 34 é caminho compulsório para as aeronaves que pousam na pista 16 ou decolam da pista 34.

A bem da verdade, devemos dizer que o referido buraco (com pouco mais de meio metro de diâmetro) já mereceu atenções especiais dos setores responsáveis: recebeu pintura em cores vivas de tons vermelhos; uma bandeira também vermelha e uma lâmpada vermelha de balizamento noturno. Afirma-se nos círculos da "AFA" (Associação dos fofoqueiros do Aeroporto) que tal cor não tem conotações políticas. Dizem também que em breve será instalado um "NDB" no referido buraco.



"ENTREGA O FRUTO DO TEU TRABALHO: TEU QUADRO, TEU TIJOLO,  
TEU CÂNTARO, TEU POEMA. HOJE SO PODES CONTAR COM A HORA QUE PASSA. . ."

## 23 de Outubro dia do Aviador

O 1.º Aeronauta, desafiou as leis físicas e universais. Inventou. Criou. Deu forma a um sonho. Deu asas ao homem. Voou primeiro. Nós voamos depois e não vamos parar mais. Nosso instrumento de trabalho é uma força dinâmica e propulsora que vem sendo constantemente aperfeiçoada pela Tecnologia. Somemos todos os nossos esforços para que essa força não se desvirtue e continue sendo um invento de PAZ, de UNIÃO, de TRANSPORTE, de COMUNICAÇÃO e de APROXIMAÇÃO, tal como o concebeu o seu inventor.



### A BÚSSOLA

ÓRGÃO OFICIAL DOS  
AERONAUTAS

#### FUNDADORES

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

#### ADMINISTRAÇÃO

Presidente  
Navro Silvio de Moraes  
Diretor de Relações Públicas  
Comte. Milton Emílio de Paula

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

Arte e Diagramação  
I. R. Bispo  
Composição: Studio Alfa  
Fotolito:  
Roberto Mendes Fotolitografia  
Impressão: Gráfica Editora Mila

## AERONAUTA: SINDICALIZE-SE!

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

Nome .....

Endereço .....

Empresa .....

Função ..... Licença ..... Nº .....

## JORNAL DO AERONAUTA PARA