



# Dia a Dia

# 37

ANO I  
04 DE OUTUBRO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

filiado à **CUT**

## Reajuste das Diárias

# Varig e Vasp: Cr\$ 4.600,00

# Transbrasil: Cr\$ 4.400,00

As empresas continuam reajustando o valor das diárias muito abaixo do custo real das refeições. Foi isso que o Sindicato disse aos empresários na reunião de quinta-feira (26 de setembro) quando eles anunciaram o novo valor da diária. E tem mais: com esta política de reajuste, a cada mês que passa, elas perdem o valor.

Se em fevereiro de 91 (data da edição do último plano do governo) elas eram suficientes para pagar as refeições, hoje, mesmo com os reajustes do período, não pagam a metade das refeições daquele mês. A proposta do Sindicato é de que elas sejam reajustadas pelo mesmo índice aplicado aos salários e que tenham o seu valor definido. Por este critério, as diárias teriam o valor de Cr\$5.300,00 e não Cr\$4.400,00, a partir de 01 de outubro.

## Antecipação salarial

As Empresas concederam 10% de antecipação, mas na Vasp o índice é de 20%. As antecipações não recuperam o poder aquisitivo dos aeronautas.

A saída desse círculo vicioso passa pela campanha de renovação da Convenção Coletiva. Por isso, é fundamental que a categoria participe da campanha de maneira unitária e promova o debate das reivindicações.

Na reunião com as empresas também já foi acertado um calendário preliminar de negociação: dias 30 e 31 de outubro e 12 e 14 de novembro. Nota: A Vasp, além de conceder antecipação de 20%, já reestruturou os salários de pilotos e comissários (leia quadro).

## Comissários / Vasp

# Movimento vitorioso

O movimento dos comissários da Vasp foi vitorioso. Após a realização de várias assembleias, uma operação padrão que durou exatamente um mês e a mobilização dos sindicatos e associações de trabalhadores da empresa, a Vasp finalmente cedeu e reajustou os salários do grupo. A nova tabela salarial ainda não foi analisada pelo SNA porque a Vasp alegou problemas técnicos e não a liberou. Mas nos contracheques deste mês, os comissários tiveram reajustes acima dos índices que normalmente vinham sendo aplicados a título de antecipação.

A ACV pretende ter em mãos a nova tabela, para discuti-la com o grupo já no próximo dia 15, quando realiza assembleia, a partir das 15hs, simultaneamente no Rio e em São Paulo. Até lá, a assessoria econômica do SNA estudará a tabela, que é aplicada caso-a-caso. Depois de uma reunião onde a Vasp apresentou a tabela, os comissários suspenderam o movimento de operação padrão.

É importante ter o movimento dos comissários como exemplo, já que o grupo jamais desistiu mesmo quando a Vasp fechou suas portas para quaisquer negociações, mas é bom lembrar, também, que o movimento não deve parar por aí. A Convenção Coletiva do aeronauta já está aí e os salários continuam perdendo, dia-a-dia, para a instabilidade econômica do país. O grupo deve permanecer mobilizado e atento para que a Vasp não prometa pagar 10% acima do mercado e, na realidade, pague os piores salários entre as concorrentes.



Waltersson Caravarjal, presidente do SNEA

## Empresários também elegem representantes sindicais

A eleição para escolher a nova diretoria do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, SNEA, deve ser marcada para os próximos dias. Atualmente ele é presidido pelo vice-presidente administrativo da Varig, Waltersson Caravarjal.

Até 1941 a entidade era uma associação das empresas, mas neste ano recebeu sua carta sindical e constituiu-se em Sindicato. Seu primeiro presidente foi José Bento Ribeiro, então presidente da Cruzeiro. A direção atual do SNEA foi eleita para o período de 1988 a 1991.

# Ação de reintegração na Transbrasil

## Entrevista/Cmte. SAMICO

# Novo Plano de Custeio e Benefícios é uma "facada" nos aeronautas aposentados

O Cmte. Samico se aposentou com 20 mil horas de voo. Tem, talvez, a mesma quantidade de tempo lutando pelas reivindicações de sua categoria. "Sou o 50º associado do SNA e sempre estive ao seu lado", orgulha-se ele, que trabalhou na Panair do Brasil (onde desempenhou quase todas funções de voo e administrativas) e na TAP.

Agora, por exemplo, trabalha intensamente pelas reivindicações dos aposentados aeronautas. Presidente da Comissão dos Aeronautas Aposentados, o Cmte. Samico deu esta entrevista ao Dia-a-Dia quando reclamou da não participação do trabalhador da ativa nesta luta e alertou sobre as perdas impostas aos aposentados.



**Dia-a-Dia:** A situação do aposentado aeronauta é a mesma do aposentado em geral?

**Cmte. Samico:** É diferente. Tínhamos, inicialmente, leis especiais que nos asseguravam uma aposentadoria com determinadas vantagens, como a idade limite de 45 anos e poder contar para fim de aposentadoria 1,5% por ano. Tudo isso foi revogado por uma outra lei. Mas o aeronauta goza, ainda, de algumas condições especiais como o limite de 45 anos e 25 anos de voo para se aposentar.

**Dia-a-Dia:** E a Lei de Custeio e Benefícios, votada agora em julho?

**Cmte. Samico:** Há algumas melhorias, principalmente para o trabalhador rural, que teve seus proventos aumentados de meio salário mínimo para um salário. 42% dos aposentados recebiam menos de um salário mínimo. A lei também melhora no que diz respeito ao dependente. Agora, tanto o homem como a mulher são pensionistas e recebem 80% da aposentadoria do (a) titular mais 10% por dependente até completar 100%.

**Dia-a-Dia:** A lei é vantajosa para os aeronautas?

**Cmte. Samico:** Houve, de fato, um grande prejuízo. Porque hoje quem contribuiu durante muitos anos sobre 20 vezes o salário de contribuição não poderá se aposentar com um salário de benefício superior a 10 vezes o salário de contribuição. Foi uma facada. E a

lei não prevê nenhuma compensação para isso, como devolução, pecúlio, ou outra forma de compensação.

**Dia-a-Dia:** O sr. poderia exemplificar esta perda?

**Cmte. Samico:** Um colega que depois de contribuir por mais de 30 anos ao INPS sobre 20 salários de contribuição, ao aposentar-se no ano passado recebeu proventos equivalentes somente a aproximadamente cinco salários mínimos. Levando em conta o processo inflacionário do país, o aposentado perdia, na lei anterior, cerca de 40% de seus proventos nos cálculos de aposentadoria. Agora, mesmo corrigidos esses cálculos mensalmente, esta perda é de 50% porque foi reduzido de 20 para 10 salários de contribuição. E mais: o artigo 148 desta nova lei estabelece que as aposentadorias especiais - podem ser revistas posteriormente pelo Congresso Nacional.

**Dia-a-Dia:** Quais são as reivindicações do aposentado aeronauta?

**Cmte. Samico:** Que ele tenha uma aposentadoria equivalente ao seu nível de vida quando produzia e contribuía para a Previdência. O sistema de previdência privada, criada na época do ministro Délio Jardim de Mattos, em 82, procura, de certa forma, suplementar estas condições.

**Dia-a-Dia:** Qual é o perfil do aposentado aeronauta?

**Cmte. Samico:** Temos três categorias distintas. Aqueles que se aposentaram pelas leis especiais, que chegam a receber um máximo de 17 vezes o maior salário mínimo do país. Aqueles que recebem este valor e ainda têm a suplementação do Aerus, que são os mais beneficiados e chegam a receber quase o dobro do valor mencionado acima. E aqueles que foram aposentados pela lei orgânica 3807/67, sem direito as leis especiais, que tiveram seus proventos reduzidíssimos e recebem em torno de seis salários mínimos, sem suplementação do Aerus. Em breve, saberemos dizer a porcentagem de cada grupo entre os 1400 aposentados aeronautas quando acabarmos de informatizar o sindicato.

**Dia-a-Dia:** Quais são os meios que dispõem os aposentados aeronautas para lutarem por suas reivindicações?

**Cmte. Samico:** Em 87 foi criada uma comissão de aeronautas aposentados cuja finalidade era melhorar nossas aposentadorias, quer aumentando o poder de compra do salário mínimo, quer por meio de obtenção de suplementação da aposentadoria junto ao sistema de previdência privado. Esta comissão é formada por seis membros eleitos em as-

sembléia, mais dois companheiros. A referida comissão manteve contatos com o DAC e Ministério da Aeronáutica para obter abrigo à entidade de previdência privada - o Aerus - e paralelamente entrarmos com ações judiciais contra o INPS fazendo valer seus direitos adquiridos em relação as leis especiais que já citei antes. Cerca de 50% destes processos já têm acordãos favoráveis no TRF. Ainda conseguimos, na última eleição para diretoria do SNA, que se incluísse na chapa uma Diretoria de Assuntos Previdenciários, representada pelo companheiro Lúcio Bulcão.

**Dia-a-Dia:** Como o aposentado pode participar?

**Cmte. Samico:** Ele confiou suas reivindicações à comissão, eleita em assembléia. Basta nos procurar e apresentar sugestões, participar, trabalhar conosco. Todos aqueles que estão em dia com suas obrigações sindicais recebem material jornalístico e cartaz da diretoria. Muitos não recebem porque não nos notificou mudança de endereço ou porque não estão mais no SNA.

**Dia-a-Dia:** Os aeronautas da ativa são sensíveis às reivindicações dos aposentados?

**Cmte. Samico:** Todo trabalhador da ativa não se lembra que amanhã ele também será aposentado. Somente os aposentados lutam junto às autoridades para manter suas conquistas sociais e tentar melhorar sua condição de vida. Em relação aos aeronautas, talvez isso seja até pior porque ele é um profissional itinerante - está sempre viajando, só sabe das notícias quando chega na base e quando voa novamente esquece do que foi discutido.

**Dia-a-Dia:** Falta dizer alguma coisa que nos escapou?

**Cmte. Samico:** A situação do aposentado tem que ser amplamente discutida. No Brasil, temos várias categorias de aposentados. Temos os marajás; os que recebem benefícios equivalentes aos seus colegas em atividade e aqueles menos favorecidos, comuns no INSS. Pergunto: por que não se faz uma lei única para os aposentados? Os legisladores não querem isso porque vão mexer nas conquistas obtidas de várias categorias de aposentados. Agora mesmo, o INSS elaborou portaria estabelecendo que os empresários poderão recolher até o 5º dia útil as contribuições da previdência, de cada mês, sem a correção da TRD. Assim, os aposentados - 40% deles - terão seus proventos retidos em cinco dias úteis. Mas pagarão multa para condomínio, aluguel, conta de luz....

**"Quem contribuiu sobre 20 salários de contribuição não poderá se aposentar com o salário de benefício superior a 10 vezes o salário de contribuição."**

Vasp**Pole position** contra a Regulamentação

A Vasp, ao que parece, quer a "pole position" das empresas quanto ao cumprimento da legislação trabalhista. É certo que os empresários de aviação não são o que se poderia chamar de "um belo exemplo" nesse sentido, mas, convenhamos, o grupo Voe-Canhedo está exorbitando.

Por causa das constantes infrações, a associação dos pilotos e a dos comissários fizeram uma consulta ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, sobre vários itens da Regulamentação que não estão sendo cumpridos como manda a lei. A resposta à consulta, datada de 16 de setembro último, foi encaminhada ao Cmte. Juliani - Diretor de Operações da empresa.

Os itens são os seguintes: Folgas, Prazo para Publicação da Escala, Alimentação do Tripulante, Vôos Noturnos e Regresso de Viagem, Responsabilidade de Manutenção dos Certificados de Habilitação Técnica e capacidade física, Término de Jornada - como são considerados os 30 minutos, Rodízio de Escala, Ampliação da Jornada de Trabalho em 60 minutos e Folgas Agrupadas.

É bom lembrar que o sindicato e as associações cumprem seus papéis ao não vacilarem quando esta ou aquela empresa infringe a Regulamentação. Porém, cabe aos aeronautas ficarem atentos e exigirem o cumprimento da legislação.

Uma atuação sintonizada entre a categoria e suas entidades sindicais impede ações como as que estão ocorrendo na Vasp.

Transbrasil

## Sindicato recorre a Justiça para reintegrar 12 demitidos

O Departamento Jurídico do SNA vai entrar com uma ação na Justiça pedindo a reintegração de 12 aeronautas - 11 comissários e um piloto - demitidos recentemente pela Transbrasil. O grupo procurou o sindicato e após se reunir com o advogado Sérgio Roberto Gonçalves ficou decidido pela ação de reintegração. Isso porque não existe qualquer motivo aparente para tais demissões. Entre o grupo estão profissionais com 10, 15 e até 19 anos de Transbrasil.

O Dr. Sérgio solicitou ao Departamento de Imprensa do SNA que reunisse todo material jornalístico, publicado na grande imprensa, sobre o

acordo para operação em conjunto entre a Transbrasil e a Vasp. Segundo ele, este acordo ajuda a caracterizar a redução da força de trabalho e é exatamente por esta brecha que a ação será encaminhada. "Se a Transbrasil tem um vôo para Brasília e a Vasp idem, com apenas 15 minutos de diferença e eles resolvem juntar os passageiros no mesmo avião, fica claro que uma tripulação não voará. Os indícios dessa união nos servirá de base", explicou ele.

Até o momento, são 12 os demitidos que procuraram o Departamento Jurídico do SNA. Mas o

próprio grupo acredita que na próxima reunião com o Dr. Sérgio, no início dessa semana, o número será maior.

Além da reintegração, o SNA pleiteará na Justiça uma série de direitos trabalhistas que não foram observados ao longo da vida profissional destas aeronautas, como por exemplo a periculosidade e a compensação orgânica. "Vamos estudar caso a caso, mas o carro-chefe da ação será mesmo a reintegração. Acreditamos, inclusive, que uma medida como esta pode evitar novas demissões injustificadas na Transbrasil", disse o advogado do SNA.

## O fim que a empresa quer

Os comissários da Transbrasil perderam sua associação. Por um certo imobilismo do grupo - é verdade - mas também, e principalmente, por uma constante e perversa pressão da diretoria da empresa, que demitiu toda a chapa, buscando, assim, o afastamento do grupo de sua organização. Está marcada uma Assembléia de Encerramento das Atividades da ACT, no dia 5 de novembro, o que dá tempo para os comissários se mobilizarem e responderem na mesma moeda: virar o jogo, com o apoio do SNA.

A junta governativa - os comissários Barbieri, Mário Britto, Carlos de Lima e Sigueca - assumiu depois de ter sido convocada eleições por quatro vezes; mas nenhuma chapa se apresentou. Isso porque o grupo recuou depois que a direto-

ria da Transbrasil demitiu toda a chapa da ACT. O comissário Sampaio, último remanescente da direção da associação, foi demitido pela presidência da empresa na semana passada. A melhor resposta para essa prática arcaica é justamente a mobilização. E, assim, reverter o quadro.

"O grupo não vai recuar, apesar deste ponto perdido. Estamos discutindo nossa convenção coletiva e nos preparando para entrar de cabeça na campanha. A ACT pode até acabar, mas os comissários vão para o SNA e lutar por seus direitos", garante o comissário Carlos de Lima, da junta governativa e diretor do SNA. Segundo ele, a junta tentará com o sindicato a transferência de PCHV e seguro de vida de todos associados da ACT para o SNA sem prazo de carência.

### FAD faz assembléia dia 09/10

O Presidente do Fundo Auxílio Desemprego - FAD convoca seus participantes para a Assembléia Geral Ordinária que será realizada dia 09 de outubro de 1991, na sede social do SNA, na Avenida Marechal Câmara, 160 sala 1618 - RJ, e no dia 10/10 na Representação do SNA em São Paulo, na Avenida Washington Luiz 6817/1º andar, Aeroporto de Congonhas, para deliberar sobre: A) Apresentação do Balanço do 1º semestre de 1991; B) Assuntos Diversos. A Assembléia será às 15:00 horas em primeira convocação e às 16:00 horas em segunda e última convocação.

# Vôo alto da Aviação Agrícola

Nos dias 28 e 29 de setembro, o SNA participou de mais um evento voltado para a atividade aero agrícola. Desta vez, fomos ao Encontro de Saúde e Segurança de Vôo da Aviação Agrícola realizado em Pelotas.

A atividade aero agrícola ainda é muito pouco conhecida em nosso país, e mesmo a comunidade profissional do setor sente necessidade de iniciar um processo de aprofundamento das questões hoje tão emergentes. Neste sentido, estão de parabéns os organizadores deste evento, que contou com a participação do Instituto de Psicologia da Aeronáutica (IPA), CENIPA, Hospital da Aeronáutica de Canoas, SERAC-5, SNA, Associação dos Pilotos Agrícolas do Rio Grande do Sul e Aeroviários de Porto Alegre.

Alguns pontos que foram abordados durante as apresentações merecem um especial destaque e uma séria reflexão de todos nós enquanto profissionais de aviação e cidadãos deste país. Não há como se negar a importância da aviação agrícola no incremento da produtividade da nossa lavoura; os números apresentados são evidentes em apontar para o fato de que a produtividade por hectare cresceu mais do que duas vezes num espaço de quinze anos, em função da utilização de recursos tecnológicos. Por outro lado, as consequências nocivas da utilização inadequada de produtos já proibidos no primeiro mundo, nos fazem refletir seriamente sobre a necessidade de estabelecermos meios adequados para preservar a saúde e a própria sobrevivência das próximas gerações.

Encontrar este denominador comum não será fácil num país com tradições políticas como o nosso, e por isso todos os segmentos da so-

cidade e, principalmente aqueles que estão diretamente ligados ao setor têm a responsabilidade de pensar seriamente esta questão. Hoje, quando já se fala em criar o Mercosul - o Mercado Comum dos Países do Cone Sul - nós temos que estar atentos para o fato de que países como a Argentina ainda não proibiram a utilização de DDT em suas lavouras, e nós poderemos estar nos intoxicando sem saber ao comprarmos produtos aparentemente inofensivos como o queijo, que por ser derivado do leite, sofre uma influência decisiva do teor das pastagens.

**"Não há como se negar a importância da Aviação Agrícola no incremento da produtividade da nossa lavoura; os números apresentados são evidentes em apontar para o fato de que a produtividade por hectare cresceu mais do que duas vezes num espaço de quinze anos, em função da utilização de recursos tecnológicos."**

O Estado do Rio Grande do Sul é pioneiro na questão ecológica brasileira, e a cidade de Pelotas tem um papel fundamental em todo este processo. Neste evento, tivemos oportunidade de ouvir o professor Henrique Salazar Caveiro, da Universidade Federal de Pelotas, que fez uma defesa brilhante e patriótica da necessidade de estabelecermos critérios acima dos interesses econômicos para a legislação da atividade agrícola do presente e no futuro. Por outro lado, decisões puramente políticas podem afetar de-

Por Fábio Goldenstein

cisivamente a viabilidade operacional de um setor tão importante.

E esta foi uma das queixas mais ouvidas entre os pilotos e os empresários que estiveram presentes. De toda esta discussão, podemos dizer que ficou a certeza de que qualquer projeto terá que contar com a participação de técnicos preparados que tenham o compromisso com a retomada do crescimento econômico e com a defesa dos reais interesses da nação.

Apesar do impacto desta apresentação, o evento abordou ainda várias apresentações relacionadas à atividade do setor. O capitão Carlos Bossi, do SERAC-5, fez uma apresentação do RBHA 137 e as discussões que sucederam deram uma mostra de como a sociedade ainda tem o que aprender e conhecer para aperfeiçoar a legislação deste setor fundamental.

Dando continuidade ao programa, o Cmt. Francisco Renato do Prado abordou alguns aspectos de análise dos acidentes envolvendo a aviação agrícola. Na finalização desta palestra, o SNA fez uma breve apresentação do trabalho da Diretoria de Segurança de Vôo. O Tenente Cel. Lajas, do IPA, apresentou a NSMA 38-10, de fevereiro de 1990, onde o Ministério da Aeronáutica traça as diretrizes da Investigação do Aspecto Psicológico nos Acidentes e Incidentes Aeronáuticos, e o Tenente Cel. Bohrer, do CENIPA, fez uma apresentação sobre a prevenção de acidentes e cuidados com combustíveis. Para encerrar o evento, o capitão Élbio Piccoli falou sobre os primeiros socorros nos acidentes, e a sua palestra foi complementada pela do coronel Lucilo, que falou sobre os cuidados na remoção dos acidentados.

A realização de eventos como



este é fundamental em um país como o nosso, onde a carência de informações e a ganância caminham lado a lado. E não deixa de ser estimulante o exemplo dado pelo empresário que compareceu ao Encontro, dando mostras de que está realmente interessado na busca das soluções comuns, juntamente com todos os demais profissionais do setor. Sem dúvida nenhuma, um exemplo a ser seguido.

**"As consequências nocivas da utilização inadequada de produto já proibidos no primeiro mundo, nos fazem refletir seriamente sobre a necessidade de estabelecermos meios adequados para preservar a saúde e a própria sobrevivência das próximas gerações."**

Ao comandante Prado e ao capitão Bossi, a nossa palavra de agradecimento e de estímulo. Parabéns pela determinação e pelo desprendimento. E aos pilotos agrícolas em geral, e àqueles do Rio Grande do Sul, particularmente, nós pretendemos oferecer a nossa infraestrutura para auxiliar o trabalho desenvolvido em prol da comunidade através da ASPARGS (Associação dos Pilotos Agrícolas do Rio Grande do Sul). Brevemente pretendemos iniciar a publicação de um Boletim de Segurança de Vôo para Aviação Agrícola e esperamos contar com a colaboração dos interessados para a publicação das matérias.

O Cmt. Fábio Goldenstein é piloto DC-10 Varig e diretor de Segurança de Vôo do SNA.

## Dia-a-Dia

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; Presidente: José Caetano Lavorato Alves; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Ilan Weltreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr e Simone Pereira; Produção Gráfica: Aôd José de Barros; Impressão (Celsio Monteiro e Eustáquio F. da Silva) e Fofolitos (Luiz Francisco de Araújo); Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000 exemplares.



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Av. Marechal Câmara, 160 gr. 1611/26 - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20020 - Tel.: (021)220-9721

PORTE PAGO  
DR/RIO  
ISR - 52.237/89

IMPRESSO

