



# Dia a Dia

# 45

ANO 1  
29 DE NOVEMBRO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

fillado à **CUT**

## CONVENÇÃO COLETIVA

# Dias 3 e 5 de dezembro, reunião com as empresas; dia 10, assembléia no SNA

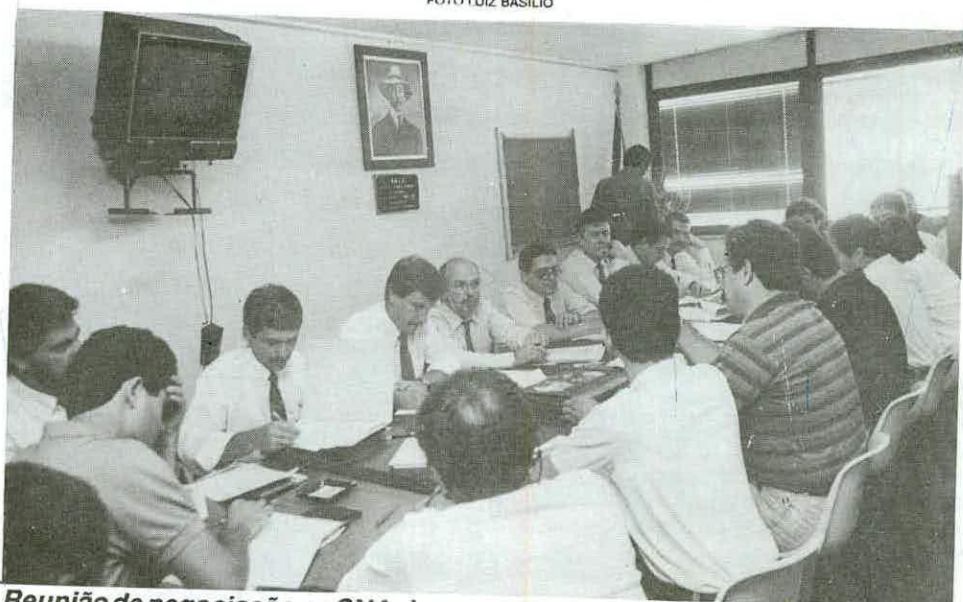
Ainda não foi na reunião de negociação da última quarta-feira (27 de novembro) a definição do índice que corrigirá os salários e as diárias a partir de primeiro de dezembro, como também não foram acordadas às cláusulas sociais da Convenção Coletiva deste ano. As empresas, segundo avaliação do comando da campanha dos aeronautas e aeroviários, ouviram novamente as críticas à contraproposta já rejeitada nas categorias mas não evoluíram um passo no sentido de melhorá-la.

Nos próximos dias 3, no Sindicato dos Aeronautas em São Paulo, e 5, na sede do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, SNEA, serão realizadas mais duas rodadas de negociação. Segundo Laborato - presidente do Sindicato dos Aeronautas e da Federação - somente a participação das categorias na campanha é que possibilitará uma negociação melhor com as empresas.

Também, após a reunião da última quarta-feira, a Federação solicitou um encontro com a diretoria do Sindicato das empresas, com a presença do presidente da entidade, para manifestar as preocupações dos trabalhadores com o fato das negociações não terem avançado até agora.

**DATA-BASE** - o SNA, no dia 29 de novembro, ajuizou o dissídio coletivo da Aviação Regular, com exclusiva finalidade de manter a data-base, porém, isso não significa a suspensão da negociação com as empresas conforme foi combinado com o próprio SNEA já na primeira reunião de negociação deste ano.

FOTO LUIZ BASILIO



Reunião de negociação no SNA; à esquerda os representantes das empresas

**Taxi Aéreo** - Enquanto o SNEA negocia com o Sindicato dos Aeronautas, o Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo ainda não marcou sequer a data da reunião de negociação, embora o presidente desta entidade, José Afonso Assumpção, tenha afirmado em audiência no TST sobre o dissídio pendente na justiça, que iria marcar a reunião. Segundo o Cmie. João Carlos - diretor do SNA - esse comportamento mostra que o SNETA continua apostando no Sinpac - conforme manifestação do seu presidente e do ex-presidente do Sindicato da Aviação Regular, Dr. Aguinaldo Junqueira, na audiência do TST.

**Aviação Agrícola** - A Federação das empresas de Aviação Agrícola já disse que negociará com o SNA. O sindicato mandou a pauta de reivindicações e aguarda a data da reunião.

**Aviação Geral** - O Sindicato dos Aeronautas também já encaminhou a pauta de reivindicações dos aeronautas que não são enquadrados na Aviação de Taxi Aéreo, Agrícola e Aviação Regular, para as empresas de Aviação Geral e também aguarda a data da reunião de negociação.

**Dissídio** - No último dia 29 de novembro, para resguardar as datas-base do Taxi Aéreo, Aviação Geral e Agrícola, o Sindicato dos Aeronautas entrou com os Dissídios Coletivos, como também fez no caso da Aviação Regular.



# “Nordeste Linhas Aéreas Regionais S.A.”

Por Cmte. Gusmão

O Sitar-Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional - foi criado pelo Ministério da Aeronáutica em 1976, visando o atendimento das localidades interioranas (que deixaram de ser servidas pelas empresas aéreas de 2º nível) e fazer a ligação entre essas localidades e as cidades pólo regionais, e através destas, com as grandes metrópoles nacionais. Com a criação do SITAR, nasceram as empresas aéreas regionais de 3º nível, como a TABA, VOTEC (hoje BRC-Brasil Central), RIO-SUL, TAM e Nordeste, tendo por áreas de atuação regiões geográficas do país previamente determinadas.

Como uma das exigências das autoridades aeronáuticas daquela época, às empresas que pleiteassem a concessão pública para o transporte aéreo regional, deveriam operar preferencialmente a aeronave E-110 Bandeirante, como estímulo a indústria aeronáutica nacional, além da divulgação da aeronave para o exterior. Em troca, o governo federal repassaria mensalmente para as empresas um subsídio financeiro (proveniente do fundo aeroviário nacional) equivalente a 40% (quarenta por cento) do número de assentos da aeronave, estivessem ou não ocupados por passageiros. Tal subsídio, além de incentivar o uso da aeronave nacional, servia como atenuante na operação em localidades com baixa densidade de passageiros.

Contudo, decorridos 15 anos desde a criação do SITAR, a única empresa que nunca investiu na aquisição de novas aeronaves, (dentre as 5 empresas aéreas regionais criadas originalmente) foi a Nordeste Linhas Aéreas Regionais S/A (preferindo investir o lucro auferido com o transporte aéreo em agropecuária e aquisição de bens imobiliários, como a compra do Hotel Meridién em Salvador), permanecendo com a sua frota de aeronaves E-110 Bandeirante.

Devo ressaltar, que nada tenho contra o avião, antes pelo contrário, pois, é inegável que o Bandeirante é uma aeronave de características excepcionais, reconhecida internacionalmente em diversos países do mundo, sobretudo nos E.U.A., tendo por muitos anos se convertido no carro chefe da Embraer e da própria indústria aeronáutica nacional, tendo sido produzidas mais de 500 unidades.

Mas, com a dinâmica do progresso da indústria aeronáutica e por conseguinte, da concorrência internacional (sobretudo com o advento da 3ª revolução industrial), a Embraer encerrou a produção em série deste memorável e histórico avião, fabricando-o somente sob encomenda, priorizando a fabricação e o projeto de aeronaves mais modernas e competitivas, a exemplo do EMB-120 (Brasília), EMB-123 (Vector) e do birreator EMB-145.

Além disso, se a empresa tivesse uma política de manutenção acompanhada (trouble-shootine), cumprimento de todos os boletins do fabricante, suprimento adequado de componentes para reposição, e uma filosofia voltada para o preparo e atualização constante de seus recursos humanos, com certeza as aeronaves EMB-110 Bandeirante ainda teriam muitos anos de vida útil produtiva e confiável, ainda que pese o fato de que mantidas essas aeronaves, a empresa perderia a competitividade em relação aos concorrentes (política de “flexibilização da aviação civil”, recentemente implementada pelo D.A.C.).

Na realidade, o quadro que conhecemos, fruto sobretudo de denúncias de diversos aeronautas, aeroviários e de

que não fazem “recurrents” e treinamento em simulador de voo). Isso se não bastasse, temos ainda uma contumaz prática de descumprimento da Regulamentação Profissional do aeronauta (Lei nº 7.183), Portaria Interministerial nº 3.016, Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565) e da própria Consolidação das Leis do Trabalho, o que já ensejou por parte do sindicato diversas solicitações de fiscalizações trabalhistas na empresa.

Por falar em descumprimento, não custa lembrar que no período de agosto à setembro de 1989 o grupo de voo da Nordeste decretou GREVE, tendo por primeira reivindicação SEGURANÇA DE VOO, por segunda o CUMPRIMENTO DO DISSÍDIO COLETIVO da época e por última SALÁRIOS COMPATIVÉIS COM O MERCADO, e mais, por uma série de irregularidades no trato da CONCESSÃO PÚBLICA, a empresa sofreu alguns anos atrás uma intervenção do governo federal por parte do D.A.C., mas parece que nada disso adiantou...

Agora, o mais preocupante em tudo isso é a degenerescência da empresa, exemplificada sobretudo nas transgressões, negligências e irresponsabilidades por parte do comando empresarial, que geram no final das contas, uma situação grave e de perigo operacional constante, resultando num formidável somatório de fatores contribuintes para que o incidente ou acidente aeronáutico venha a ocorrer. Aliás, como exemplos recentes, cito o incidente ocorrido no Aeroporto de Congonhas no dia 28-09 pp., com a aeronave PT-LRJ que por pouco não caiu de uma das cabeceiras do aeroporto; o acidente ocorrido no dia 11 do corrente mês em Recife, com a aeronave PT-SCU em que todos faleceram; e, mais recentemente ainda (dia 20 pp.), o incidente que motivou o pouso forçado da aeronave PT-LTN no Aeroporto de Confins, em virtude do despachamento de uma das turbinas (fazia o trajeto Bhte-Montes Claros, tendo decolado do Aeroporto da Pampulha com 11 passageiros). Não sei até onde essa empresa quer

chegar! Pois, na realidade com tais índices de insegurança, baixos salários, irregularidades trabalhistas e perda de fôlego competitivo, fica difícil imaginar alguma saída que não seja uma nova intervenção por parte do governo federal, sobretudo por se tratar a atividade aérea, de uma CONCESSÃO PÚBLICA!!!



FOTO JAIME J. SILVA

**Cmte. Gusmão é diretor do SNA e responsável pela representação em Belo Horizonte**

usuários da empresa, nos dá conta de que dentre outras irregularidades, a maioria das aeronaves que compõe a frota, estão com suas turbinas deterioradas (não atingem o torque mínimo requerido para decolagem); diversas aeronaves estão com os instrumentos de voo, equipamento de rádio-comunicação e equipamento de rádio-navegação operando com defasagens superiores ao máximo permitido; nenhuma aeronave possui piloto-automático (o que aumenta ainda mais a carga de trabalho dos tripulantes); a maioria dos radares não funciona satisfatoriamente; a manutenção funciona precariamente em virtude de haver insuficiência e até mesmo em alguns casos (turbinas, por exemplo), falta de material para reposição; ausência de treinamento para os mecânicos e tripulantes (no caso dos aeronautas, há anos

**O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, está acompanhando todas as fases da investigação sobre o acidente. Nesta segunda-feira (02 de dezembro), ocorre a análise das condições das turbinas do avião, no Centro Técnico de Aeronáutica, CTA, em São José dos Campos.**



# Aeronauta só resgata cotas do FAD em caso de demissão involuntária

Todo aeronauta associado ao Fundo Auxílio Desemprego, FAD, que se desliga da empresa em que trabalha, seja por aposentadoria, demissão voluntária ou involuntária, recebe de volta as cotas pagas ao Fundo, corrigidas monetariamente com desconto das despesas operacionais.

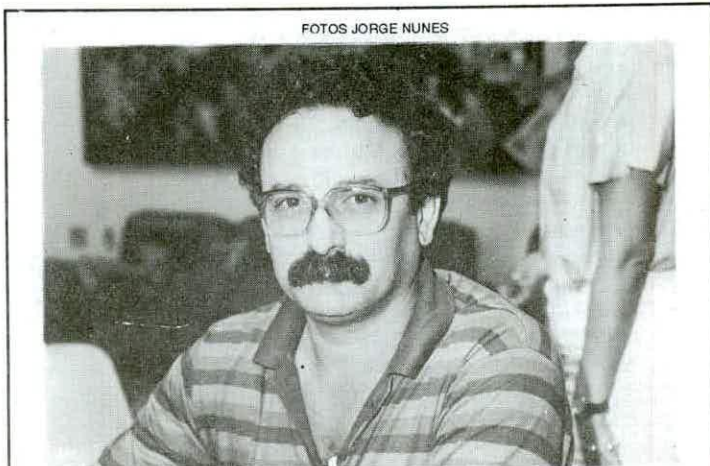
O esclarecimento é do diretor tesoureiro do FAD, Cmte. Collares que explica, no entanto, que o aeronauta que solicitar desligamento voluntário do FAD não recebe suas cotas de volta. "O aeronauta que for afastado do FAD involuntariamente, caso deseje, deve procurar a secretaria da entidade e solicitar a devolução de suas cotas. Quando ele estiver novamente empregado, poderá, então, voltar a contribuir", frisou o Cmte. Collares.

## Ex-diretora do SNA ganha ação de reintegração



A comissária Andréa Aguiar, ex-diretora do Sindicato Nacional dos Aeronautas, demitida da Varig por ter exigido o cumprimento da Regulamentação, quando exercia mandado sindical, conseguiu na Justiça sentença favorável a Ação de Reintegração que moveu contra a empresa.

O Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo - TRT - concedeu sentença favorável a Andréa, mas a Varig recorreu ao Tribunal Superior do Trabalho - TST -, tentando anular o parecer do TRT paulista. O TST confirmou a sentença do Tribunal paulista favorável a Andréa Aguiar, que deverá ser reintegrada assim que se esgotarem os prazos regulamentares para o cumprimento da sentença.



FOTOS JORGE NUNES

Roberto Dantas, reeleito presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários

## Aeroviários do Sindicato Nacional elegem diretoria

Mais de 11 mil aeroviários foram as urnas, entre os dias 18 e 21 passados, votar na Chapa Unitária para renovação da diretoria do Sindicato Nacional dos Aeroviários, para o triênio 92/93/94. O resultado final consagrou a permanência de Roberto Dantas na presidência da entidade que representa 40 mil aeroviários, com aproximadamente 18 mil sindicalizados. A nível nacional, o Sindicato dos Aeroviários não representa apenas os trabalhadores de São Paulo, Recife e Porto Alegre, que possuem sindicatos próprios.

Entre as mudanças na atual

estrutura do Sindicato Nacional dos Aeroviários está a ampliação da direção da entidade, que passa a contar com 100 membros de 16 empresas, contra os 21 diretores de 9 empresas, da gestão passada. Já o programa da Chapa, definido em Congresso Extraordinário realizado em Miguel Pereira (RJ) em 31 de agosto e 1º de setembro passados, inclui a intensificação da luta por reajuste e reposição de perdas salariais, ampliar as cláusulas sociais nas Convenções Coletivas e a participação de todos os setores da categoria na entidade.

## Digex Aero Cargo

### Exemplo a ser seguido

A Digex Aero Cargo, empresa aérea não regular de carga, começou a operar na semana passada com todos os seus pilotos, copilotos e mecânicos de voo filiados ao Sindicato Nacional dos Aeronautas. Além disso, o grupo de voo está segurado contra a perda da habilitação técnica.

Mesmo antes de realizar seu primeiro voo, o cmte. Giamellaro (diretor de operações) e o cmte. Stipanich (piloto chefe) decidiram ainda, cumprir a Regulamentação Profissional dos aeronautas respeitando o limite de horas voadas na aviação regular, visando garantir a segurança de voo.

A informação é do mecânico de voo Mantovanni, representante sindical do SNA na Transbrasil, que esteve reunido com a Digex Aero Cargo, em São Paulo.



Mantovanni, representante sindical do SNA na Transbrasil

## Vasp paga instrução com atraso



Enquanto os instrutores de voo da Vasp ensinam aos novos companheiros o serviço, a empresa ensina como desrespeitar o trabalho: apesar de todo esforço e dedicação, os instrutores só estão recebendo o pagamento pela função com três e até quatro meses de atraso. E o que é pior: sem qualquer correção monetária. Com uma inflação beirando os 30%, não é difícil imaginar que o dinheiro chega completamente corroído no bolso dos profissionais.

O desrespeito não fica por aí. Os comissários e pilotos que são promovidos de função só estão recebendo a gratificação também com três a quatro meses de atraso. Igualmente sem correção. Essa situação vem acontecendo há anos e não há explicações (se é que elas possam existir) para tal atitude. Na Vasp, instrução mesmo só pelo prazer de ensinar e a alegria de ser promovido é logo cortada pelo desprazer de ser ludibriado.

## ASSEMBLÉIA

### Associação de Comissários encerra atividades dia 3/12

A Associação de Comissários da Transbrasil - ACT - realizará assembleia de encerramento da entidade, na próxima terça-feira, dia 3, às 14 horas, na sede da associação, em São Paulo. O encerramento da ACT é decorrência não só da falta de participação dos comissários, mas também de pressão da direção da Transbrasil que demitiu todos os integrantes da chapa que estava à frente da entidade. Agora, o comissário Carlos de Lima, integrante da junta governativa e diretor do SNA, pretende que o Sindicato assuma a transferência de PCHV e seguro de vida de todos os associados sem prazo de carência.



Entrevista / Jim Pereira

# SNA e APVAR devem encabeçar a luta pela reintegração dos demitidos

Para o comissário Jim Pereira, presidente da Associação de Comissários da Varig, ACVAR, a retomada do Movimento de Reintegração dos Demitidos da Varig é importante e deve ser encabeçada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e pela Associação de Pilotos da Varig que, em sua opinião, são hoje "as duas entidades responsáveis e diretamente envolvidas" com a questão dos sete demitidos que ainda não retornaram ao trabalho. Com experiência de 20 anos de Varig, onde iniciou sua carreira de comissário, Jim Pereira é hoje chefe de equipe de DC-10 e presidente da ACVAR desde 1988, quando foi eleito pela primeira vez. Anteriormente, havia ocupado a direção da entidade nas gestões 74/75 e 75/77 e já foi secretário geral da comissão organizadora do Primeiro Congresso Mundial de Comissários de Voo. A seguir, veja sua opinião sobre a retomada do Movimento de Reintegração, sobre as lutas específicas da Associação e o andamento da Convenção Coletiva.

**Dia-a-Dia:** Qual a visão da ACVAR sobre o Movimento de Reintegração dos Demitidos da Varig em 88?

**Jim Pereira:** A melhor possível. Nós colaboramos dentro de nossas possibilidades, em vários aspectos, para o sucesso do Movimento. Nas reuniões que a diretoria da entidade tinha com os administradores da empresa, sempre abordávamos o assunto e colocamos um exemplar do abaixo-assinado na nossa revista Speech. Como estimativa pessoal, acredito que encaminhamos cerca de mil e quinhentas assinaturas para a APVAR.

**Dia-a-Dia:** O Senhor acha importante, hoje, retomar o Movimento?

**Jim Pereira:** Importante sempre é.

**Dia-a-Dia:** Diante do atual momento político e das diferenças que existem hoje dentro da categoria, como poderia ser feita esta retomada? O que seria preciso para que o movimento ressurgisse?

**Jim Pereira:** Seria presunção da minha parte dizer o que precisaria ser feito porque eu não tenho agora o que sugerir. Essa é a verdade. Agora, sem dúvida nenhuma, a retomada deste movimento, seja ela como for, tem que partir do Sindicato Nacional dos Aeronautas e da Associação de Pilotos da Varig, que são as duas entidades hoje, em 1991, mais diretamente envolvidas ou responsáveis.

**Dia-a-Dia:** Como presidente da ACVAR, o senhor sente que existe uma disposição da Varig de estudar a reintegração dos sete aeronautas que continuam afastados?

**Jim Pereira:** Olha, eu prefiro responder como comissário Jim Pereira. Se existe a disposição, essa disposição e o resultado dela está diretamente proporcional a ma-

neira como será encaminhada esta luta. Eu acredito no sucesso da retomada do Movimento.

**Dia-a-Dia:** O senhor acha, então, que neste momento seria o Sindicato e a Associação de Pilotos da Varig que deveriam retomar o Movimento, não cabendo mais uma luta conjunta de aeronautas e aeroviários, através de todas as associações?

**Jim Pereira:** Nós teríamos que ver, primeiro, o que quer dizer "cabem a todos". A responsabilidade, a liderança, na minha opinião, e aí como presidente da ACVAR, cabe ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, nossa representação maior, e a Associação de Pilotos da Varig. Mas isso não quer dizer que a Associação de Comissários da Varig, nessas e em outras questões, não venha a hipotecar solidariedade.

**Dia-a-Dia:** Como está a ACVAR hoje? Quais são as principais questões que a Associação está encaminhando em nome dos comissários?

**Jim Pereira:** A ACVAR está bem, ela jamais estará ótima porque as necessidades do grupo, as agressões que o grupo sofre acontecem diariamente; algumas a gente minimiza ou elimina mas outras vão acontecer, isso é humano e vai acontecer sempre. Nem tudo depende de nós, depende da boa vontade da administração da empresa, depende da participação, da movimentação do grupo, depende de recursos.

Quanto as principais questões, isso me assusta porque elas são muitas e, uma reivindicação pode ser principal para A e não ser para B. Prefiro dizer algumas coisas que a ACVAR está reivindicando. Quadro de carreira para os comissários, em fase de negociação, e escala de comissários sem

FOTO JORGE NUNES



dúvida são dois assuntos mais prementes. Além disso, temos o assunto salário, diárias em cheque, nova Regulamentação, que são assuntos de responsabilidade do SNA. Entre os assuntos mais específicos da ACVAR, além do quadro de carreira e da escala de comissários, estão as condições de hotéis de pernoite já que alguns estão se revelando perigosos em termos de segurança, com roubos acontecendo; horário de funcionamento da sala de tripulantes no Galeão, que vá no mínimo até 2 horas da manhã; horário de condução; condução para Niterói; reembolso das despesas com revalidação de certificados de habilitação técnica e física; uniforme de verão; atraso das malas nas esteiras do Galeão; cortina separando os lugares de descanso dos comissários. E um "limão" agora: nos vãos de conexão entram refeições quentes para os tripulantes técnicos e não para os comissários, uma discriminação não sei se boba ou imbecil, e nem sei quem é o responsável.

**Dia-a-Dia:** Qual a posição da ACVAR com relação a atual Convenção Coletiva? A Associação acha que existem condições de alcançar uma Convenção favorável aos aeronautas?

**Jim Pereira:** Favorável 100% é simplesmente impossível, mas acho que o momento é favorável a uma boa Convenção para o grupo. Apesar dos pesares, apesar da criação ou recursos de outro sindicato, acho que isso independe. Eu vejo esta Convenção com uma certa tranquilidade, embora, é claro, não vamos conseguir tudo que estamos pedindo; isso nunca vamos conseguir. Mas acho que as empresas estão dispostas a conceder algo.



## 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: Waterloo Delambert; Impressores: Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva; Fotolito: Luiz Francisco de Araújo; Impressão: 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) 532-1163

PORTE PAGO  
DR/RIO  
ISR - 52.237/89

**IMPRESSO**

