



Sindicato Nacional dos Aeronautas

filhado à **CUT**



5ª CONAC ENCERRA OS TRABALHOS

FOTOS JORGE NUNES

A 5ª Conferência Nacional de Aviação Comercial, Conac, terminou na última quinta-feira (07 de novembro). O evento, organizado pelo Departamento de Aviação Civil, Dac, contou com a presença de representantes de todas as empresas aéreas, observadores internacionais e dos trabalhadores em aviação. A representação dos aeronautas, aeroviários e controladores de voo, com 20 dirigentes dos sindicatos, foi coordenada pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos - órgão presidido por Lavorato, também presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA.

Os trabalhos na Conac foram organizados em Comitês de discussão (Transporte Aéreo Não Regular, Infra-Estrutura, Transporte Aéreo Internacional, Área Técnica, Transporte Aéreo Nacional e Transporte Aéreo Regional). Os trabalhadores em aviação foram representados em todos os comitês, com direito a voz e voto. Além disso, o professor Sigmar Malvezzi, especialista em recursos humanos, fez uma conferência sobre "princípios a serem preservados nas regulamentações profissionais dos trabalhadores em aviação", a pedido da Federação.

As conclusões dos trabalhos da Conac serão enviadas ao Ministro da Aeronáutica como recomendações. O Sindicato dos Aeronautas organizará uma publicação para informar o conjunto da categoria sobre tudo que foi discutido durante os 4 dias de Trabalho.



No destaque, da esquerda para direita, o Brigadeiro Carlos Sérgio Sant'anna César, Chefe do Sub-Departamento de Aviação Civil, Dac; Walterson Caravarjal - vice-presidente da Varig e presidente do Sindicato Nacional das Empresas; o Diretor Geral do Dac, Tenente Brigadeiro do Ar Sérgio Luiz Bürger; Lavorato, presidente do SNA e da Federação, e o Brigadeiro Renato Cláudio C. Pereira, Chefe do Sub-departamento de Operações do Dac compõem a mesa de abertura da 5ª Conac.



Reunião dos dirigentes sindicais na 5ª Conac

Julgamento do dissídio começa dia 13

Infraero não pode revistar aeronauta

A revista a aeronautas no Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro - Galeão - está causando muitos transtornos para a categoria. Inicialmente, a confusão deveu-se ao fechamento da porta de acesso dos D O's ao pátio interno do aeroporto, o que obrigava a tripulação a cruzar todas as dependências do Galeão, passando inclusive pela entrada de passageiros, para chegar ao local do voo. Após diversos meses de espera, pressão do SNA para que fosse encontrada uma solução e de "empurra-empurra" entre a Infraero e a Polícia Federal, a porta do D O foi reaberta, no último dia 1º, sexta-feira passada, e a confusão voltou a ser

instaurada.

A reabertura da porta de acesso direto ao pátio pelo D O é uma conquista da categoria mas vale ressaltar que existem normas para que a revista em pertences e, principalmente, a revista pessoal aos aeronautas seja efetuada. O Sindicato esclarece que *somente* a Polícia Federal tem autoridade para revistar malas, bolsas, sacos de voo e qualquer outro pertence que esteja sendo portado por um aeronauta. E mais, a revista pessoal só pode ser efetuada pelo agente Polícia Federal devidamente identificado. A orientação do SNA é de que a categoria coloque sua bagagem na esteira da máquina de ins-

peção, cruze o arco detector de metais ou permita que seja passado o bastão por funcionários da Infraero ou de qualquer outra empresa contratada para este fim, desde que toda essa operação seja acompanhada por um agente da Polícia Federal. Após esta fase, ninguém além do agente devidamente indentificado poderá efetuar qualquer outro tipo de revista.

Vale salientar, ainda, que o diretor do SNA, Cmte. João Carlos, irá ao Galeão nesta sexta-feira, dia 8, às 14h com o coordenador da Polícia Federal do Rio, Cláudio Barruam Melo, para definir o processo de revista conforme determinam as

regras, respeitando sempre a privacidade e os direitos dos aeronautas.

Até que tudo esteja resolvido, o SNA esclarece também que o aeronauta que porventura seja "escolhido" para uma revista pessoal deve exigir que a mesma seja realizada em local reservado, onde sua privacidade esteja garantida e, se assim desejar, poderá ser acompanhado de uma testemunha a sua escolha.

Vale lembrar que a única exceção fica por conta do retorno dos voos internacionais, quando os agentes alfândegários podem revistar bagagens; porém, somente na área da alfândega.

Equação de uma boa tripulação

Respeito mútuo + disciplina + tolerância

A equação parece simples e racional, mas considerando que cada um dos fatores que a compõem traz como variável o fator humano, quase sempre será necessário cálculos mais elaborados para alcançarmos o resultado.

Nos últimos anos, com o espantoso aumento e renovação dos quadros de tripulação, com a rapidez de acesso aos aviões de grande porte cujas tripulações precisam de um ônibus para serem transportadas, tem ocorrido, uma paulatina mas constante deterioração do sentimento de companheirismo. Análises apressadas e superficiais de parte a parte freqüentemente têm feito esta realidade se tornar mais palpável entre o comandante e o comissário.

Um psicólogo, um sociólogo ou antropólogo certamente o faria com propriedades e rigor científico, mas nós mesmos, com um pouco de boa vontade podemos apontar algumas razões e buscar as soluções para esta questão que nos diminui como pessoas, como grupo e como profissionais.

Hoje, com tripulações com mais de 20 pessoas, o

conhecimento, o julgamento são cada vez mais baseados numa impressão inicial. Um cumprimento desatento, meramente protocolar ou pior, a inexistência deste, poderá levar seu autor a ser qualificado de "presunçoso" ou "folgado" conforme o lado que o analisar. Se houvesse tempo para que as pessoas se conhecessem melhor, certamente esta impressão inicial seria desfeita ou se não o fôsse, pelo menos seria confirmada baseada em constatações.

É evidente que diferença de idade, de salário, de objetivos imediatos, são apenas alguns pontos que inibem um melhor relacionamento fora do ambiente de trabalho. No entanto, estas diferenças sempre existiram e até alguns anos atrás havia um clima de convivência amigável, prazerosa e descontraída.

Permitir e estimular que se criem situações que fomentem e melhorem o conhecimento e relacionamento deve ser uma preocupação de todos. Um convite para um "happy hour", um jantar ou para "rachar" um carro alugado para um passeio sempre deve ter prioridade

sobre nosso cansaço, preguiça ou com aquela diária já destinada a algum compromisso financeiro (todos nós já passamos por isso).

Tanto o bate-papo descontraído e descompromissado como a discussão acalorada ajudam, mas parece claro que será a melhor compreensão recíproca do profissional que existe em cada um, o fator determinante que como um vento forte varrerá de algumas mentes o nevoeiro de mal entendidos e ressentimentos.

Nem o comandante é um ser onipotente, autoritário e acometido de súbitos ataques de superioridade, nem o comissário é alguém desprovido de senso profissional que está na aviação apenas para "passear".

É normal que o comandante que investiu anos de sua vida e somas consideráveis para criar condições de atingir o posto que ocupa e sobre quem repousa em última instância toda a responsabilidade de tudo o que acontece a bordo, queira e goste de ter seu esforço e valor reconhecido.

É normal também que ao

comissário, que possivelmente esteja assumindo seu primeiro emprego onde novos lugares, novas pessoas, novas situações lhe abrem horizontes como poucas profissões o fariam, passe despercebida esta circunstância. Só o tempo será capaz de mostrar-lhe com clareza as implicações (peso entre o lado romântico e o lado profissional da carreira, e a partir de então também ele gostará de ver reconhecido e valorizado o seu lado profissional.

Em qualquer tripulação, independente de seu tamanho, onde poderes e tarefas precisam ser delegados para que possa haver um bom trabalho de equipe, hierarquia e disciplina são fatores indispensáveis e funcionam como aglutinadores quando exercidos e aceitos com respeito, maturidade e dignidade.

Quando estas condições estiverem presentes em nosso dia-a-dia, a tolerância, a cordialidade, a amizade e o companheirismo serão conseqüências inevitáveis.

É nosso dever tentar!

13 de novembro

TST marca julgamento do dissídio

O Tribunal Superior do Trabalho - TST - iniciará na próxima quarta-feira, dia 13, às 9 horas, em Brasília, o julgamento do Dissídio Coletivo da Aviação Regular e de Táxi Aéreo, pendente desde dezembro do ano passado. A informação é do Cmte. João Carlos, representante da direção do SNA para acompanhamento de assuntos jurídicos.

João Carlos explicou que o julgamento do Dissídio do ano passado não interfere em nada no andamento das negociações em relação a pauta de reivindicações que está sendo discutida com os representantes das empresas aéreas. "São duas coisas distintas. As negociações atuais continuam, independentemente da discussão jurídica que terá início no dia 13, em Brasília. O fato de termos um Dissídio pendente não interfere nas reivindicações de hoje porque as empresas terão que cumprir a determinação do TST sobre as questões pendentes da pauta do ano passado".

A expectativa em relação aos trabalhos em Brasília é de que na quarta-feira o TST tome conhecimento oficial da decisão do Supremo Tribunal Federal - STF - que reconheceu o SNA como representante legítimo de todos os aeronautas e, logo após, determine uma Audiência de Conciliação entre o SNA e ambos os sindicatos das empresas aéreas. O que não for acordado irá a julgamento imediato pela Sessão específica de Dissídios Coletivos do TST.

FOTO SERGIO SELFFERT/OPCAO



Da direita para a esquerda, Lavorato (Presidente do SNA); João Carlo (Diretor); Dr^o Hadook Lobo (Consultor jurídico da entidade) e Dr^o Critina (também advogada do SNA) na audiência do STF que definiu a questão da representatividade da categoria

Transbrasil erra nos ponteiros e suspende oito comissárias



A arbitrariedade na Transbrasil não tem medidas. Nem ponteiros. Oito comissárias de vôos internacionais foram suspensas por 15 dias (quando só poderão fazer vôos nacionais), pelo Cmte. Alex, da chefia de operações, que alegou um atraso de 15 minutos na

hora da decolagem do vôo 304/305 (SP - Fortaleza - SP).

Não houve atraso algum. Seria interessante, porém, saber como o cmte. Alex explica esse atraso se ele mesmo não tem o hábito de se apresentar no D.O. e, assim, não tem como confirmar horários. Seus ponteiros, nesse caso, é que erraram.

É verdade que fiscalizar o bom

andamento dos horários de vôo é tarefa do Cmte. Alex. Mas seria mais correto de sua parte se ele tivesse o mesmo rigor com o cumprimento da Regulamentação Profissional do Aeronauta: os tripulantes do vôo 304/305 geralmente voam regulamentados porque a Transbrasil atrasa os vôos, estourando às 11 horas limites de trabalho estabelecidas em lei.

FAD faz pesquisa entre associados

O Fundo Auxílio Desemprego (FAD) está elaborando uma ampla pesquisa, direcionada aos seus participantes, para avaliar as novas mudanças e propostas para o estatuto da entidade. Com os resultados da pesquisa em mãos, a diretoria do FAD poderá avaliar melhor se as modificações estão realmente de acordo com a maioria dos participantes - isso porque a intenção é adotar

as medidas com a aprovação dos participantes.

Entre as propostas para modificação dos estatutos da entidade, estão a ampliação de benefícios, a criação da carteira imobiliária, carteira de empréstimos e a ampliação de associação para todos os aeronautas sindicalizados. A diretoria do FAD enviará a pesquisa à casa de cada participante, pelo Correio, e

espera a resposta para o mais breve possível.

"Todas as modificações foram tomadas sobre os cálculos atuários elaborados para o FAD. Queremos a plena concordância dos assistidos, por isso é fundamental que todos nos mandem o questionário o mais rápido possível para tomarmos as devidas providências", disse o presidente do FAD, Cmte. Castro.

Demissões na Varig

Presidente do Sindicato dos Aeroviários/SP propõe retomar o movimento de reintegração

FOTO CARLOS CARVALHO



Walmir Paulo Ferreira presidente do Sindicato dos Aeroviários de SP

O presidente do Sindicato dos Aeroviários de São Paulo, Walmir Paulo Ferreira, acredita que as demissões dos aeronautas da Varig, na época da greve de fevereiro de 88, podem ser revertidas. Para isso, é preciso retomar o Movimento para Reintegração dos Demitidos da Varig. (que chegou a reverter quatro demissões, mas ainda faltam 7 companheiros - veja no quadro) - acredita ele. "É hora da unidade - e a unidade somos nós mesmos que produzimos", diz ele, lembrando que as negociações com o SNEA "estão difíceis" e que para se reverter também essa situação os aeronautas e aeroviários precisam estar unidos.

Dia-a-Dia: O Sindicato dos Aeroviários de São Paulo participou, junto de outros Sindicatos e associações, do Movimento para Reintegração dos Demitidos da Varig em 1988. Restam ainda 7 aeronautas a serem reintegrados. O que aconteceu com esse movimento?

Walmir: O movimento decolou mas faltou a reintegração do restante dos membros demitidos. Faltou uma continuidade no processo e esse choque econômico contribuiu com o esfriamento do próprio movimento. É preciso retomar esse movimento, porque esses companheiros foram demitidos por uma causa de todos e todos devem trabalhar para tê-los de volta voando.

Dia-a-Dia: O movimento estacionou?

Walmir: Não especificaria nem culpária ninguém. Nós mesmos, que fazemos parte do processo, sofremos um certo esfriamento. Acho que o tempo vai cercando as condições e se não nos colocarmos a frente do tempo não teremos condições de reverter o quadro.

Dia-a-Dia: Então você acredita na virada do jogo?

Walmir: A palavra é unidade. Se houver unidade será mais fácil e quem produz essa unidade somos nós mesmos. É preciso retomar essa discussão entre os diretores de sindicatos e associações e, no caso dos aeronautas, é preciso que as associações de pilotos, de todas as companhias, apoiem o movimento porque elas têm um papel fundamental. Temos uma proposta: pedir uma audiência pública com o presidente da Varig, Sr. Rubel Thomas, até porque acredito que ele deve querer mudar hoje, o pensamento con-

servador. Porque se não houver entendimento na relação capital X trabalho a situação caminha para o desentendimento e isso não é bom para ninguém.

Dia-a-Dia: Os aeroviários de São Paulo também vivem algum processo semelhante a este?

Walmir: Dois aeroviários da Varig, um da Tam e um da Vasp estão na Justiça para retornar ao trabalho. Estamos

discutindo isso juridicamente. Já fiz tentativas, conversando com os departamentos jurídicos das empresas e até já conversei com a diretoria regional da Varig em São Paulo. Não fizemos um movimento diretamente, partimos para a discussão jurídica.

Dia-a-Dia: Você participa da comissão de negociação com o SNEA. Como está vendo a negociação com os em-

presários?

Walmir: Está muito difícil. Acho que os patrões estão jogando numa condição de esfriamento com a crise econômica pela qual o país passa. Querem repassar isso para o trabalhador, mas a verdade é outra: algumas empresas têm tido um crescimento de até 57%, como é o caso da Vasp. Dentro do mercado da aviação não houve crise; no momento chegou a haver crescimento.

Dia-a-Dia: Como reverter essa dificuldade de negociar?

Walmir: O trabalhador tem que ter a consciência de suas necessidades e tomar uma posição. O instrumento que ele tem para reagir é seguir as propostas dos sindicatos. A palavra é unidade - e quem produz a unidade somos nós mesmos.

Dia-a-Dia: Os aeroviários de São Paulo estão mobilizados?

Walmir: Nosso primeiro teste será a assembléia do dia 12. Faremos uma avaliação de tudo que foi discutido.

Dia-a-Dia: Para terminar: os aeronautas estão rediscutindo sua regulamentação profissional. E os aeroviários?

Walmir: Temos a idéia de começar a discutir em nossas reuniões e repassar o tema para a categoria. Depois da convenção, esta será uma de nossas lutas.

Os 7 que ainda não foram reintegrados

José Caetano Lavorato Alves

15 anos de Empresa, presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) desde 1980, Comandante de Boeing 707, demitido sob a alegação de tentar impedir a saída do voo 321 do dia 12 de fevereiro de 1988, quando na realidade, de forma pacífica, estava dialogando com o Comandante do referido voo e informando a tripulação o que fora decidido pela categoria, na Assembléia realizada na noite anterior. A decisão do Comandante do voo foi respeitada e o voo foi realizado sem qualquer dificuldade. O Cmte. Lavorato possui estabilidade sindical.

Silvio Eduardo de Carvalho Fróes

30 de anos de Empresa de VARIG/Cruzeiro, ex-Presidente da Associação de Pilotos da Cruzeiro, membro suplente da Diretoria do SNA. Comandante de Airbus A-300, foi demitido sob alegação de ter sido convocado para um voo do dia 13 de fevereiro de 1988 e não ter comparecido. O Cmte. Fróes é empregado estável (não optante do FGTS).

Élnio Borges Malheiros

8 anos de Empresa, Comandante de Boeing 737, então candidato a Diretor da APVAR. Demitido sob alegação de ter acompanhado o Cmte. Lavorato e o Cmte. Bruno quando os mesmos foram comunicar ao Comandante, do voo 321 de 12 de fevereiro a decisão da Assembléia do Sindicato. Foi alegado, também, que havia faltado a um voo durante a greve. O Cmte. Élnio Borges estava de folga regulamentar neste dia.

Vinício Orlando Tomel

15 anos de Empresa, Comandante de Boeing 707. Foi demitido sob a alegação de ter faltado a um voo no 1º dia da greve.

Rafael Grossi da Veiga

18 anos de Empresa, mais de 35 de aviação, Comandante 1º Oficial de DC-10. Foi demitido sob alegação de ter faltado a voos que haviam sido cancelados anteriormente pela própria administração da Empresa. Além disso, o Comandante

Grossi estava afastado do trabalho com licença médica de 15 dias (12 a 27 de fevereiro). Quando foi demitido, o Comandante encontrava-se a poucos meses de sua aposentadoria.

Márcio Kleber Del Rio Chagas Nascimento

17 anos de Empresa, Comandante, em instrução teórica para o primeiro oficial de DC-10, na época da greve, e então candidato à Presidência da APVAR. Demitido sob a alegação de ter faltado ao voo. No entanto, não poderia ter faltado pois estava fora de escala, à disposição do Departamento de Ensino. Mesmo assim foi demitido.

José Henrique Rodrigues Vaz

9 anos de Empresa, Comandante de Boeing 737, instrutor de rota. Demitido sob alegação de ter faltado a um voo no decorrer da greve nacional dos aeronautas.

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 Wettreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Waterloo Delambert; Produção Gráfica: Aôd José de Barros; 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

