



Chegou a hora de renovar a Convenção Coletiva

Sem a sua ajuda, a campanha não vai muito longe. Não adianta recomendações aos dirigentes do sindicato de boa sorte nas negociações. As empresas costumam ceder quando sentem que a categoria está mobilizada em torno da discussão das reivindicações. Portanto, marque na agenda o calendário da campanha (veja quadro abaixo). O calendário foi definido em conjunto com os aeroviários. Isto quer dizer que, no mesmo dia, em todo o país aeronautas e aeroviários fazem suas assembléias, porém, separadamente.

Até agora, já foram acertadas quatro rodadas de negociações com as empresas, observe no calendário. A pauta de reivindicação, por sua vez, também já está com as empresas. Nunca é demais lembrar que fundamental que a categoria leia todas as reivindicações e discuta-as com os tripulantes para dirimir eventuais dúvidas. Também, a seguir, divulgamos os itens salariais da pauta. Agora é hora de renovar a Convenção Coletiva para entrar em 1992 num cenário melhor para todos os aeronautas e trabalhadores da aviação. Participe! A integral da pauta, isto é, os itens econômicos e sociais, será distribuída para os aeronautas a partir desta segunda-feira, 29 de outubro.

Reivindicações salariais

CORREÇÃO SALARIAL - Reajuste igual a 100% do ICV do Dieese, do período de 1º de dezembro de 90 a 30 de novembro de 91.

REPOSIÇÃO DAS PERDAS - Reajuste salarial de 106% relativos às perdas acumuladas no período entre março e novembro de 90, conforme cálculos do Dieese.

PRODUTIVIDADE - Sobre a remuneração resultante da correção e da reposição salarial, acréscimo, em dinheiro, de 15%, a título de produtividade.

REAJUSTE SALARIAL - Reajustes salariais mensais, de acordo com o ICV do Dieese.

PAGAMENTO QUINZENAL - antecipações quinzenais dos salários no valor de 40% da remuneração.

FOTO MARCELO DE OLIVEIRA/Imagem de Terra



Calendário da Campanha

OUTUBRO

TERÇA, dia 29, às 14 hs -

Primeira rodada de negociações

QUINTA, dia 31, às 14 hs -

Segunda rodada de negociações

NOVEMBRO

TERÇA, dia 12, às 14 hs -

Terceira rodada de negociações

QUINTA, dia 14, às 14 hs -

Quarta rodada de negociações

negociações

TERÇA, dia 19 -

Assembléia de Avaliação da campanha

QUINTA, dia 21, às 14 hs -

Nova rodada de negociações (a confirmar)

TERÇA, dia 26, às 14 hs -

Nova rodada de negociações (a confirmar)

QUINTA, dia 28 -

Assembléia de Avaliação da campanha

Bastidores da Negociação

Os homens acima são os representantes das empresas durante as negociações. O terceiro, da direita para a esquerda, é o Dr. Ricardo Pena - Negociador Profissional contratado pelo sindicato dos empresários. São todos das áreas de Recursos Humanos. Embora o jornal do Brasil, de 21 de outubro, tenha noticiado que os presidentes das companhias farão parte da nova chapa do SNEA, o presidente da entidade, Walterson Caravajal, não confirmou a informação. Segundo sua assessoria, a eleição ocorre em novembro. Pela notícia do JB o novo presidente do SNEA seria Rubel Thomas, que também é presidente da Varig.

Controladores de vôo em greve

FOTO JAIME JILVA

Os trabalhadores na proteção ao vôo paralisaram suas atividades - pela terceira vez na história da aviação civil - para, entre outras reivindicações, equiparar seus salários ao pessoal militar, pela definição de uma política de carreira e o retorno de 49 profissionais arbitrariamente afastados. O Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego de Vôo de Brasília está sendo operado apenas por militares e a greve já chegou ao Rio de Janeiro, ao Aeroporto de Confins e, até o fechamento desta edição, São Paulo estava decidindo cruzar os braços também.

Uma das principais reivindicações está no bolso dos profissionais. "Um cabo está recebendo, hoje, Cr\$210 mil. Eu estou no topo da carreira, já fiz todos cursos necessários para operar um radar e recebo um salário bruto de Cr\$198 mil. E o cabo precisa apenas do primário", revolta-se o Diretor de Relações Públicas do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo, Paulo Afonso de Menezes. Outra reivindicação é a definição de uma política de pessoal - o militar que executa a mesma função do civil recebe um salário superior em 150%.

O pessoal de Brasília está em greve desde 2ª feira passada, dia 21. A avaliação do comando de greve é que o movimento chegou a 100% de adesão. "Se houver uma pane do sistema, poderemos ficar sem radar por 24 horas. Os controles convencionais, sem radar, não agüentam com os mil vôos diários do país. Assim os atrasos serão frequentes. Dependendo da hora que o sistema cair, pode haver até um risco de colisão. É preciso mais atenção para nosso movimento", diz Paulo. Segundo ele, os militares não têm gente suficiente para substituir os civis, principalmente os técnicos de manutenção. O movimento espera para qualquer momento uma resposta do Ministro da Aeronáutica em relação às suas reivindicações. A pauta já foi encaminhada através de sua chefia de gabinete.

Em tempo: a direção do Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Vôo está solicitando aos comandantes que anotem e reportem ao SNA todos os atrasos, falhas de sistema e riscos de colisão durante a greve. Segundo o Diretor de RP, Paulo Afonso, "somente assim poderemos mostrar ao Ministério da Aeronáutica como está o setor durante a greve, porque se depender dos meios oficiais a Aeronáutica dirá que está tudo bem e isso não é verdade".



Assembléia dos controladores de vôo em outubro de 1988

Vasp dispensa apresentação de comissário do A-300 e DC-10 ao comandante da aeronave



Em recente circular expedida pela Superintendência de Operações, a Vasp determinou que somente os chefes-de-equipe das tripulações do A-300 e DC-10 devem se apresentar ao comandante da aeronave. A decisão muda a padronização até aqui sempre utilizada pela empresa e comum na aviação regular.

Embora reconheça que a medida facilitará o dia-a-dia dos comissários e agilizará o próprio despacho de vôo, a Associação de Comissários da Vasp entende que em nome de um melhor convívio humano e profissional, os comissários devem se apresentar aos membros da cabine de comando, preservando assim os princípios salutar e tradicionais do respeito hierárquico. A entidade acredita que o ideal para o bom desenvolvimento do trabalho é que tal apresentação aconteça no D.O. ou na cabine de pax quando possível, a exceção quando houver manifestação expressa dos profissionais do Cockpit.

Segundo o presidente da ACV, Pedro Azambuja, "o mesmo espírito aplica-se aos outros equipamentos da empresa e deve-se manter o prazer de se cumprimentar as pessoas pelas quais temos amizade e respeito profissional, assim como, de espírito aberto, devemos melhorar nosso ambiente de trabalho fazendo novos amigos".

Retrocesso à vista

A direção da Vasp, ao que parece, já está se organizando na tentativa de atrapalhar o sucesso da Campanha Unificada de Aeronautas e Aeroviários para a próxima Convenção Coletiva. O presidente da Vasp, Wagner Canhedo, vive apregoando que "A Vasp é de todos nós" mas, através da velha prática autoritária de afastar dirigentes sindicais, tenta coibir a organização de aeronautas e aeroviários dentro da empresa.

A retaliação por parte da Vasp começou logo após o término do movimento dos comissários, na última semana de setembro. Por coincidência, neste período, diversos dirigentes da ACV, SNA, FNTTA e Sindicato dos aeroviários de São Paulo foram afastados do serviço, sendo os aeroviários, inclusive, impedidos de entrar na empresa.

Já entre os aeronautas, ocorreram algumas mudanças. Na segunda-feira (dia 21), em reunião com as entidades que congregam os trabalhadores da Vasp, o presidente da empresa admitiu a possibilidade de reavaliar os afastamentos. No dia seguinte, através da publicação semanal da escala (como sempre fora do prazo regulamentar), foi possível verificar que a mesma já incluía os nomes de praticamente todos os dirigentes que tinham sido colocados fora de escala na últimas quatro semanas.

Porém, continuam afastados o



presidente da Associação de Comissários (ACV), também dirigente sindical, e dois outros dirigentes do SNA, bem como os aeroviários de São Paulo, comprovando assim, que a atitude da empresa não muda: apesar do discurso de modernidade, não consegue estabelecer com seus trabalhadores uma forma conciliatória de dirimir os conflitos trabalhistas, em bases estabelecidas pelo próprio capitalismo moderno, negociando e respeitando os mandatos, legítimos e democraticamente conquistados dos dirigentes de entidades classistas.

Cheche ninho continua no vermelho

A Creche Ninho, que atende filhos de aeronautas e aeroviários, continua funcionando no vermelho. As dificuldades financeiras da Creche têm sido agravadas pelo constante atraso, por parte das empresas, no repasse de suas cotas estabelecidas em Convenção Coletiva (Varig 50%, Vasp e Transbrasil 20% e Rio Sul 10%).

A direção da Vasp anunciou na quarta-feira, dia 23, que irá efetuar o pagamento dos meses em atraso, agosto, setembro e outubro, e corrigir o valor de suas cotas em 53,5%, conforme a Varig vem fazendo. Porém, a Transbrasil, que está devendo desde dezembro do ano passado, não se mostrou sequer, disposta a efetuar o pagamento da dívida.

Os constantes atrasos no repasse da verba e a posição da Transbrasil estão refletindo diretamente no bom atendimento aos filhos dos aeronautas e aeroviários que utilizam a creche. Com atitudes como essas, as empresas, mais uma vez, prejudicam seus empregados que precisam de tranqüilidade no dia-a-dia para exercerem bem sua profissão.



Elas merecem o melhor tratamento do mundo

Elogio faz bem mas não organiza os comissários



O escaninho do comissário Carlos de Lima, no D.O. da Transbrasil, está lotado. Desde sexta-feira, quando o DIA-A-

DIA publicou uma matéria com o comissário sobre a insatisfação no grupo gerada pelo desrespeito à Convenção Coletiva, ele vem recebendo bilhetes com elogios pela sua postura e coragem em denunciar a prática que vem sendo adotada pela empresa de deslocar comissários do 767, com salários maiores, para voar com o pessoal do 737, que recebe salários menores.

O comissário, diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, agradece o apoio que vem recebendo dos companheiros mas lembra que importante mesmo é que todos participem ativamente das atividades do SNA, comparecendo às assembleias, debatendo os problemas da categoria com os colegas de trabalho, etc. No caso de Carlos de Lima, vale ressaltar ainda, que denunciar irregularidades na empresa é uma de suas tarefas como dirigente sindical. E, por isso mesmo, ele sofre constantes perseguições, tendo, entre outros problemas, suspensão de passes de tripulante extra, etc.

A Transbrasil continua desrespeitando a Regulamentação Profissional no voo 304/305. Até quando?

Aprimore seu inglês com 20% de desconto

Encontra-se desde o dia 21 de outubro corrente em pleno funcionamento, convênio do SNA com o Wall Street Institute, visando propiciar aos nossos associados o aprimoramento do idioma inglês. O curso possui horários flexíveis, facilitando sobremaneira o aeronauta, uma vez que por esse critério nunca perderá aulas e contará com carga horária livre sem acréscimo nas mensalidades; para melhor entrosamento a escola mantém laboratório individual computadorizado. Os interessados poderão contatar com o fone (011) 531-1120, situando-se o estabelecimento à



O laboratório de inglês

rua Quintana, nº 766, São Paulo (rua da Hípica, esquina com a Avenida Engº Luiz Carlos Berrini, altura do nº 657). Vale lembrar que os associados do SNA gozam de um desconto de 20% nas mensalidades, mediante a apresentação da carteirinha social ou do holerite de pagamento.

Escola da Varig confunde aeronauta com aeróviario

A Regulamentação Profissional do Aeronauta passa longe pela escola de aviação da Varig, localizada no Rio Grande do Sul - a Evaer. Os 11 instrutores que trabalham ali são considerados pela empresa como aeroviários e, por isso, não recebem uma série de benefícios que lhes são de direito. Não recebem diária, pagamento por quilometragem, hora de voo noturno, compensação orgânica e uma série de outros itens estabelecidos em Lei. E tem mais: os instrutores são, também, checadores mas não recebem por isso. Os 11

instrutores estão marcando com o Sindicato Nacional dos Aeronautas uma reunião para discutir sua situação. A intenção é uma só: ser reconhecido como aeronauta e, assim, receber todos direitos assegurados em Lei.

TELEGRAMA DA CHEFIA DE PILOTOS

A Chefia de pilotos da Varig enviou telegrama ao Sindicato Nacional dos Aeronautas cumprimentando a categoria pelo Dia do Aviador. O SNA agradece a iniciativa e divulga a todos os aeronautas.

Helicópteros Novos associados ao FAD

O FAD não pára de crescer. Com a provável mudança de seu estatuto - permitindo a associação de todos aeronautas sindicalizados - o Fundo de Auxílio Desemprego deverá receber os cerca de 40 associados do Fundo Mútua, do grupo de Helicóptero. A proposta já foi feita pelo diretor daquela entidade, Cmte. Castelo Branco, ao presidente do FAD, Cmte. Castro, e tudo será acertado depois de realizadas assembleias onde será discutida a proposta.

"A união faz a força. E o FAD tem crescido muito, podendo, assim oferecer vários benefícios aos seus associados", explicou o Cmte. Castelo Branco, ao falar da opção pelo fim do Fundo Mútua. Ele vai além: "Chegamos a contar com cerca de 160 pilotos de helicópteros, mas com a crise financeira, os nossos associados achavam o desconto de 4% caro. Hoje temos 40 associados", diz. O FAD cobra 2% do salário nos primeiros dois anos e 1% nos meses seguintes.

Tanto o Cmte. Castro como o Cmte. Castelo Branco acreditam na incorporação do Mútua - que deixará de existir - ao FAD. "Temos um fundo com cerca de Cr\$ 9 milhões para oferecer. E o FAD não nos cobrará carência. Ou seja, o associado do Mútua poderá usufruir dos benefícios desde que pague a mensalidade", adianta o diretor, que reivindica um cargo no conselho fiscal - ou na diretoria - para um tripulante de helicóptero. A decisão deve sair nesta semana, quando a secretaria da Mútua irá entregar ao FAD sua documentação. Faltará, apenas, a palavra final das assembleias dos associados dos dois fundos.

Aviação Geral em Revista

A aviação geral brasileira é uma das maiores do mundo e a maior da América Latina. Um total de 96% das aeronaves e 93% dos aeronautas estão à disposição desse setor, que tem um mercado de trabalho mais suscetível à lei da oferta e procura. Essa grandiosidade é proporcional ao problema de mobilizar os profissionais em torno do Sindicato. Isso porque os aeronautas da Aviação Geral estão espalhados por todo o país em mais de 100 empresas de táxi aéreo e outras centenas de empresas que operam aeronaves executivas, por exemplo. "É um grande desafio para o SNA", diz o piloto Gusmão, Diretor Regional-Sudeste e Representante Sindical Regional em Belo Horizonte, que trabalhou na aviação geral por 11 anos, dedicando-se sempre à organização da categoria. Nesta entrevista ao Dia-a-Dia, Gusmão traça um quadro completo da Aviação Geral.

Dia-a-Dia: O sr. poderia traçar um quadro da aviação geral, hoje no Brasil?

Gusmão: Com base em estatísticas recentes, posso dizer que a aviação geral brasileira é uma das maiores do mundo e a maior da América Latina. Para se ter uma idéia, basta lembrar que em 1985, de um total de 7309 aeronaves com matrícula brasileira, 279 pertenciam à Aviação Comercial e 7030 à Aviação Geral. Ou seja, 96% da frota nacional. E de um total de 28 mil pilotos, também em 1985, 2 mil exerciam suas atividades na aviação comercial e 26 mil tripulavam aeronaves da Aviação Geral, ou seja, 93%. Os dados que citei são do Sim-pósio de Aviação Geral or-

ganizado pelo Dac em 1985.

Dia-a-Dia: o número de aeroportos para a Aviação Geral acompanha toda essa grandiosidade?

Gusmão: Sim, porque ainda em 85, o país possuía um total de 1671 aeroportos e pistas de pouso homologadas. Mas deste total, apenas 122 eram servidas regularmente pela aviação de 1º, 2º e 3º níveis, o que significa que a aviação comercial cobria 7% dos aeroportos e aeródromos do país e a aviação geral atendia a todos os aeroportos, aeródromos, campos de pouso, heliportos e helipontos, quer seja no litoral, quer seja no interior.

Dia-a-Dia: Como está o mercado de trabalho?

Gusmão: O mercado de trabalho da aviação geral representa a maior parte de toda a aviação civil, portanto está mais suscetível à lei de oferta e procura, por representar na realidade um espelho da atividade econômica do país, seja no setor primário (agricultura), secundário (comércio) e terciário (indústria).

Dia-a-Dia: A oferta-e-procura é, então, favorável ao aeronauta?

Gusmão: Bem, desde a época da crise do petróleo, no início da década de 70, que o mercado de trabalho na aviação geral tornou-se particularmente difícil, agravado com as crises econômicas que vieram paulatinamente permeando através dos anos até os dias de hoje. E a opção pela aviação como profissão tornou-se um sonho para muitos brasileiros e um pesadelo para os Aero-Clubes e Escolas de Pilotagem, com inúmeros encerramentos de atividades. Se somarmos à esse quadro a acentuada re-



Gusmão é Diretor responsável pela representação regional em BHZ

dução no número de pilotos brevetados; os aeronautas que se aposentam; os que são julgados incapacitados; os que mudam de profissão; os que são vítimas de acidentes aeronáuticos; e a recente implementação da política de "flexibilização" por parte do DAC (que pôs fim ao monopólio da aviação civil em nosso país), é de se pressupor que o excedente da mão-de-obra seja rapidamente absorvido pelo mercado e que num segundo plano comece a escassear. Se o país retomar o crescimento econômico e não houver competição ruinosa entre as empresas aéreas, com certeza o mercado tornar-se-á francamente favorável aos aeronautas, com a falta generalizada de profissionais disponíveis para contratação. Em diversos países do mundo essa realidade já é incontestável.

Dia-a-Dia: Quais são os

problemas enfrentados pelos aeronautas na aviação geral? São os mesmos na aviação comercial?

Gusmão: Não, os problemas são proporcionalmente muito maiores. Na verdade, a maioria dos pilotos que trabalham na aviação regular são oriundos da aviação geral e poucos são os que saem da aviação comercial para a aviação geral. Os ramos das atividades da aviação geral são muito específicos. Temos mais de 100 empresas de táxi-aéreo e centenas de empresas que operam aeronaves executivas (comércio e indústria), por exemplo. Assim, o cumprimento e até mesmo a compreensão da regulamentação profissional do aeronauta torna-se muito difícil para esses profissionais, muitos dos quais operam em regiões confinadas e de difícil acesso, o que significa um grande desafio para o 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 Wettreich; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr, Simone Pereira e Waterloo Delambert; Produção Gráfica: Aód José de Barros; Impressão: Celso Monteiro e Eustáchio F. da Silva; Fofolito: Luiz Francisco de Araújo; Imprensa: 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

