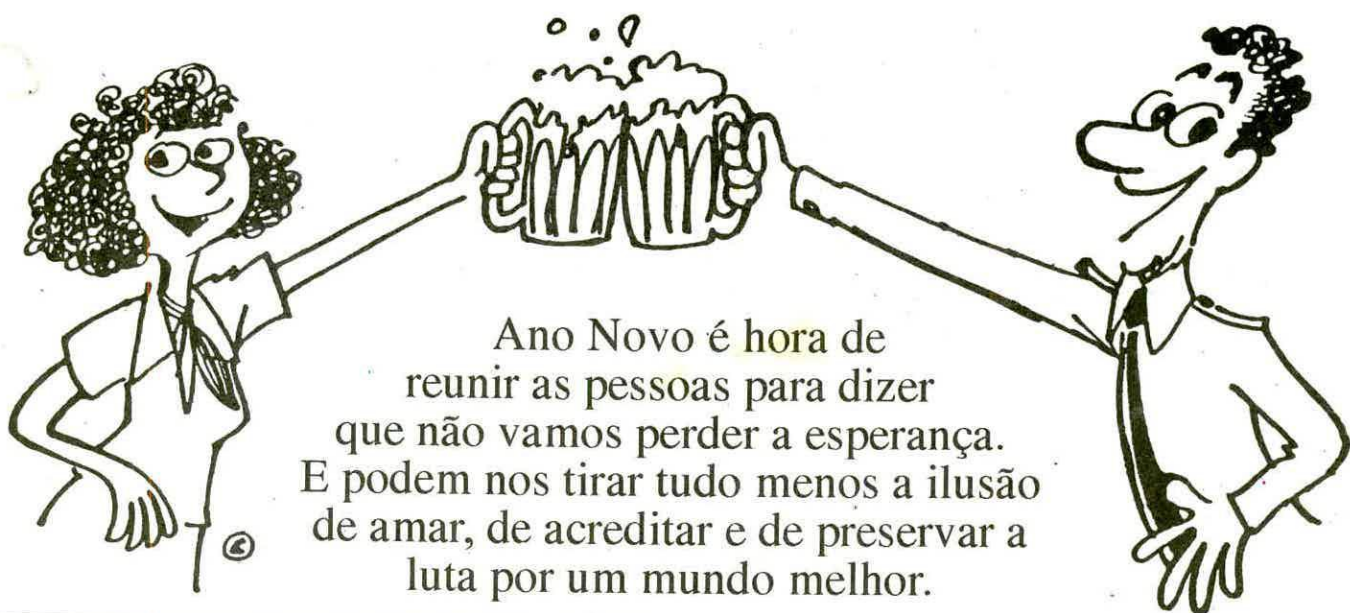




# Feliz Ano Novo



Ano Novo é hora de reunir as pessoas para dizer que não vamos perder a esperança. E podem nos tirar tudo menos a ilusão de amar, de acreditar e de preservar a luta por um mundo melhor.

## ENTREVISTA / CMTE. LAVORATO PÁG.4



da nova diretoria da Apvar, que diz estar fazendo um trabalho interno que, na minha opinião, só joga com o esquecimento e, conseqüentemente, com a morte dos demitidos", diz ele. Para Lavorato, é preciso relembrar o que aconteceu em 88 - o porquê das demissões - e abrir duas frentes: a categoria se mobilizando em relação a Varig, Vasp e o SNA negociando com o SNEA. "Temos a chance de rediscutir a nossa relação intersindical", acredita.

**Mais um aeronauta apto a participar das comissões de investigação de acidentes**

PÁGINA 2

**Regulamentação: Preocupação de todos**

PÁGINA 3

## Curso no Cenipa

# Mais um aeronauta apto a participar das comissões de investigação de acidentes

O primeiro acidente aéreo registrado no Brasil aconteceu em 1908, quando o tenente Juvenino Fernandes da Fonseca perdeu o controle de seu balão e uma comissão de investigação concluiu que houve um defeito na válvula de controle do gás. Naquela época, apenas acidentes de aeronaves militares eram investigados, mesmo assim com a finalidade única de "apurar responsabilidades".

É lógico que de lá para cá, muita coisa mudou. Mas a realidade da prevenção e investigação de acidentes aéreos no país ainda merece reparos fundamentais para tirar o Brasil do quinto lugar no ranking mundial de países onde mais acontecem acidentes aéreos (segundo o livro "Air Travel How Safe Is It", de 1987). Um deles é a criação de uma agência independente para a execução da tarefa de prevenção e investigação - proposta discutida no 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Voo, promovido pelo SNA e pela Apor.

Neste mesmo congresso, realizado em novembro do ano passado, foi aprovada, também, a proposta de introdução de um sistema de relatórios confidenciais - mecanismo pelo qual qualquer pessoa envolvida direta ou indiretamente com sistema de segurança pode relatar incidentes que ameacem a segurança, anonimamente, sem correr riscos de retaliações. A principal proposta dos trabalhadores em companhias de aviação civil é, no entanto, a desvinculação da aviação comercial do Ministério da Aeronáutica.

Isso não quer dizer, porém, que não há elogiáveis iniciativas do ministério militar. A aviação civil só começou a receber atenção em 1936, com a criação do Serviço de Investigação de Acidentes Aeronáuticos - Sipaer - órgão ligado ao então Ministério de Viação e Obras, responsável por "assuntos da aviação civil". Trinta e cinco anos depois, em 1971, já ligado ao Ministério da Aeronáutica, a entidade passou a se chamar Sistema



O diretor Élnio Borges (o 3º, da esquerda para a direita) participou do 28º Curso de Segurança de Voo

de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, consagrando-se a sigla Sipaer.

É aí que o Cenipa entra na história. Neste mesmo ano foi criado o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, órgão central deste sistema, que se utiliza de um ponto de vista mais global e dinâmico em relação aos acidentes aéreos: as investigações são realizadas com o objetivo primário de "prevenção de acidentes".

O Cenipa passou a condição de organização militar, diretamente subordinado ao Chefe-do-Estado-Maior da Aeronáutica em 1982, pelo decreto número 87.249. Esse mesmo decreto criou o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos que, sob coordenação do Cenipa, discute e analisa os problemas relacionados à atividade aérea, com a participação efetiva de representantes de outros ministérios, empresas de aviação, de infra-estrutura aeronáutica e outros órgãos relacionados ao setor.

Uma das principais iniciativas do Cenipa é o Curso de Segurança de Voo, que forma técnicos aptos para desempenhar tarefas específicas de prevenção e investigação de acidentes aéreos, e por onde passaram 1284 alunos, entre civis e militares. O SNA pôde, mais uma vez, participar do curso, na sua XXVIII edição, realizada entre os dias 2 de setembro e 16 de outubro - o represen-

tante foi o Diretor de Relações Internacionais, Cmte. Élnio Borges. A participação do Sindicato é muito importante porque além da possibilidade de acumular conhecimento, pode, assim, contar com mais um aeronauta apto para participar do esforço de prevenção e compor as comissões que apuram acidentes aéreos na aviação comercial.

O Cenipa - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - classifica seu curso no "um dinâmico programa de formação e atualização técnico-profissional dos homens que, no Sistema, têm a

responsabilidade e o dever de organizar, coordenar, controlar e comandar pessoas e ações no campo da prevenção e investigação de acidentes e incidentes aéreos". O curso dura seis semanas e meia, que são divididas em dois módulos: prevenção (teórico) e investigação de acidentes (teórico e prático). Os alunos - militares indicados por seus respectivos ministérios e civis indicados pelo DAC - são avaliados, mas também têm a salutar função de avaliar. A cada aula, um grupo se responsabiliza por criticar o trabalho feito e o material produzido é adotado, se necessário, para as próximas aulas.

São distribuídas 75 apostilas técnicas, sobre 77 temas que compõem o plano de matérias. Estuda-se, por exemplo, aerodinâmica, desorientação espacial, aspectos ergonômicos, sistema de proteção e evacuação, controle de corrosão, relatório de perigo, vistoria de segurança de voo, aspectos psicológicos no controle de voo, fotografia da investigação, investigação de estruturas, toxicologia, meteorologia na prevenção e investigação, técnicas de entrevista, colisão com pássaros e legislação, entre outros assuntos específicos do curso, sendo efetuados três testes de avaliação. Mais uma vez o representante do SNA obteve as primeiras colocações no curso.

O curso é realizado nas dependências do próprio Cenipa, próximo a cabeceira da pista 28,

lado direito, no Aeroporto de Brasília. É um bem instalado complexo de salas de aula e instalações administrativas, complementado por um laboratório de destroços, com 10 mil metros quadrados, ao ar livre, onde estão dispostos, proporcionalmente à situação em que foram encontrados, cenas de cinco acidentes aéreos, com aeronaves Brasília, Mirage, Regente, P-16 e um helicóptero UH-50. Participaram 35 alunos - seis da aviação civil (um chileno) e 30 militares (entre os quais um boliviano) - e uma série de instrutores e conferencistas do próprio Cenipa, do Ipa, do Emfa, da CTA, da Embraer, da Puc, da Unicamp e do Cemal, entre outros órgãos.



O Curso dispõe uma área de 10 mil m² com cenas de acidentes aéreos

Entrevista / Cmte. Lavorato

# Varig tem dificuldades em reconhecer a liberdade de organização sindical

O presidente do SNA e da FNTTA, Lavorato, acha que a reintegração dos sete pilotos demitidos da Varig e também os da Vasp após a greve de 88 é um bom começo para as empresas reavaliarem seu pensamento em relação ao direito à liberdade de organização sindical e o direito do trabalho. Não é só por isso, porém, que o sindicato está retomando o movimento. Na Varig "o movimento vinha crescendo e, de repente, parou devido a postura da nova diretoria da Apvar, que diz estar fazendo um trabalho interno que, na minha opinião, só joga com o esquecimento e, conseqüentemente, com a morte dos demitidos", diz ele. Para Lavorato, é preciso relembrar o que aconteceu em 88 - o porquê das demissões - e abrir duas frentes: a categoria se mobilizando em relação a Varig, Vasp e o SNA negociando com o SNEA. "Temos a chance de rediscutir a nossa relação intersindical", acredita.

**Dia-a-Dia:** Por que o SNA está retomando o Movimento de Reintegração dos Demitidos da Varig?

**Lavorato:** A maioria dos demitidos da greve de 88 é da Varig e a nova direção da Apvar não quis prosseguir com o movimento de reintegração da forma como vinha sendo conduzido pela direção anterior, com as entidades sindicais. O movimento vinha crescendo e, de repente, parou devido a postura da nova diretoria da Apvar, que diz estar fazendo um trabalho interno que, na minha opinião, só joga com o esquecimento e, conseqüentemente, com a morte dos demitidos. Temos muita gente nova e a deformação é grande. Na Vasp temos mantido conversações diretas e oficiais com a direção da empresa em reuniões agendadas para isto junto com a Apvasp e ACV. Mas entendo que devemos tomar a mesma linha que vínhamos fazendo com a Apvar anteriormente.

**Dia-a-Dia:** Como será retomado esse movimento?

**Lavorato:** Deve ser retomado um forte trabalho com o grupo específico e, a partir daí, caminhar para todos aeronautas. É preciso relembrar porque houve demissões, a greve de 88, como os pilotos sobrevivem hoje e a necessidade de se preservar o direito à liberdade de organização sindical e o direito ao trabalho - ameaçados com essas demissões. Temos de criar uma frente interna - o grupo e a empresa - e outra externa - o SNA e o SNEA.

**Dia-a-Dia:** A Varig tem, hoje, uma grande responsabilidade na relação capital e trabalho dentro da aviação comercial. Seu presidente é, inclusive, presidente do SNEA. O SNA já procurou o presidente do Sindicato patronal para discutir este assunto? Muda alguma coisa sendo o sr. Rubel Thomas presidente da Varig e presidente do SNEA?

**Lavorato:** Após as demissões, durante as primeiras reuniões com as empresas, tentamos reabrir a discussão



Lavorato durante a 5ª CONAC, em novembro de 1991

com o SNEA, que alegou ser as demissões um problema interno das empresas e não do sindicato. Diziam que era problema de "economia interna". Agora, temos como prioridade a Convenção Coletiva - que foi assinada no dia 17 - e os problemas gerais da categoria. Queremos saber se a nova direção vai resolver fôssos problemas. A partir da organização do movimento de reintegração dos demitidos da Varig, e da Vasp, procuraremos agendar uma reunião com o SNEA e acredito que tanto nós como eles teremos uma grande oportunidade para rediscutir o assunto e resolvê-lo da melhor maneira possível. É a chance para se rediscutir a relação intersindical. Não podemos esquecer que o sr. Canhedo e o sr. Omar Fontana também fazem parte da direção do SNEA. Portanto lá estão os presidentes das três maiores empresas.

**Dia-a-Dia:** Por que o movimento esfriou ao longo desse ano no caso dos pilotos da Varig?

**Lavorato:** Primeiro, porque a nova direção da Apvar modificou a postura em

relação ao assunto, desmobilizando o grupo. Depois, porque no SNA estivemos ao longo de todo o ano envolvidos com a discussão da tentativa da divisão da categoria com a criação do Sinpac. Lamentavelmente o próprio presidente da Apvar é vice-presidente do Sinpac. Preferimos assim cuidar do principal para a categoria que é a sua integridade e a Convenção Coletiva.

**Dia-a-Dia:** Em entrevista a este boletim, o presidente da Apvar, cmte. Fochesato, disse que a Associação não acha que o movimento deve ser retomado como em sua origem porque a Varig está disposta a negociar internamente. O movimento externo "atrapalharia" as negociações. O que pensa sobre isso?

**Lavorato:** Eu prefiro trabalhar claramente e acho que o silêncio e o sigilo jogam favoravelmente com o interesse das empresas, que é a morte dos demitidos de 88, não readmitidos até hoje. Informações claras só esclarecem a categoria e isso é fundamental.

**Dia-a-Dia:** A Varig readmitiu mais cinco entre os 27 originalmente demitidos, entre os quais o vice-presidente do SNA, o comissário Bruno Paganela. Mas não o fez com o presidente. Por que esta incoerência? Algo pessoal?

**Lavorato:** O presidente do sindicato acaba simbolizando um período de discussões bastante duras com as empresas, o que resultou na greve de 88. E me parece que as empresas - principalmente a direção da Varig - têm dificuldades em reconhecer a liberdade de organização sindical e o direito ao trabalho. Principalmente em relação a dirigentes sindicais. Por outro lado, as empresas usaram este período para administrar um pouco um exemplo para imobilizar o e preciso superar este tipo de pens. Enfim, estamos em outra época e acho que é possível mudanças na postura da empresa.

**Dia-a-Dia:** Como você vem se mantendo? Quem paga seu salário?

**Lavorato:** Recebo meu salário através de um rateio de pilotos que entenderam que era preciso apoiar os demitidos da greve. Essa decisão foi tomada e já foi reavaliada - em assembleias. Não é a Apvar quem paga os salários dos pilotos demitidos, ela só repassa o dinheiro. Isso é uma decisão do grupo. E não são todos os pilotos que pagam. É bom que se esclareça, também, que eu nunca recebi qualquer tostão do SNA, da Federação, ou do Dieese onde sou Vice Presidente.

**Dia-a-Dia:** Os demitidos têm muitas dificuldades para se empregarem novamente na aviação civil?

**Lavorato:** Há dificuldades de uma forma geral. Em especial para os dirigentes sindicais. Como exemplo, por que eu e o diretor Elnio Borges nos candidatamos para trabalhar na Vasp, quando a empresa abriu inscrições para co-piloto, não tivemos sequer nossas propostas avaliadas porque o diretor de operação, cmte. Juliani, não nos aceitou.

Há dificuldades, principalmente para pessoas que têm uma atuação direta no sindicato e, por isso, são conhecidas. No meu caso, qualquer empresário, seja aviação regular, táxi aéreo ou execut sabe quem sou eu e ainda há uma criminalização com dirigentes sindicais. Isso não me parece saudável.

## 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; Impressor: Eustáquio F. da Silva e Fotolitos 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

IMPRESSO

PORTE PAGO  
DR/RIO  
ISR - 52.237/89



## CURSO NO CENIPA

Opinião / Cmte.  
Élnio Borges

Freqüer-  
tar o 28º  
Curso de  
Segurança  
de Voo do  
CENIPA foi  
uma ex-  
periência en-  
riquecedora  
sob todos os  
aspectos. Os  
quase 45



dias de con-  
vivência com os companheiros  
Heitor Pagotto e Nilton Alves -  
eleitos pela turma como os des-  
taques civil e militar respecti-  
vamente, os quais cito pes-  
salmente como forma de nomear  
um a um todos os colegas - assim  
como com os corpos docente e  
administrativo, liderados pelo Cel.  
Peralta na qualidade de chefe do  
Cenipa, propiciaram-me uma grata  
oportunidade de enriquecimento  
não só intelectual e técnico, como  
também no campo das relações  
humanas.

O curso em si demonstra a  
seriedade com que a causa da  
segurança de voo é encarada atu-  
almente. Naturalmente existe um  
considerável espaço para que se  
melhore, mas certamente esta  
melhora não depende do pessoal  
já envolvido com a organização do  
evento, porquanto é evidente a  
dedicação e seriedade com que  
todos se empenham para que,  
com os recursos disponíveis,  
obtenha-se o resultado mais satis-  
fatório levando-se em conta as  
imitações conjunturais.

A própria questão da sepa-  
ração do órgão de prevenção e in-  
vestigação de acidentes aeronáuti-  
cos com aeronaves civis do mi-  
nistério militar, gira não em torno  
de nomes ou pessoas e sim, diz  
respeito a uma filosofia de trabalho  
que privilegie a total independência  
de tal órgão em relação aos orga-  
nismos reguladores e/ou fiscali-  
zadores, assim como das autori-  
dades que determinam as conces-  
sões na indústria de aviação  
brasileira.

Enfim, são as pessoas que já  
trabalham pela segurança de voo  
e as que vierem a se juntar em  
torno deste ideal, as que deverão  
cooperar para que o objetivo maior  
de nosso empenho - a prevenção  
- possa vir a se concretizar de  
forma plena, através dos ne-  
cessários avanços nas nossas  
instituições. Neste aspecto, estou  
certo, todos temos um papel a  
cumprir e certamente o faremos.

## REGULAMENTAÇÃO

## Preocupação de todos

Nelson Cirtoli

Médico e Aeronauta

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, procurou nas últimas publicações recebidas das associações de tripulantes quais as principais preocupações específicas de cada função a bordo para que afe-ríssemos com as deste Sindicato.

Confirmamos o que prevíamos.

A grande preocupação do momento refere-se a organização do trabalho, ou melhor, da reorganização, uma vez que a atual Regulamentação Profissional, Lei nº 7.183/84, está ultrapassada, e que ao ser usada no seu limite máximo como norma, as empresas transformaram os aeronautas em seres sem vida social e por suas jornadas extensas e escravizantes com repouso aquém do mínimo necessário para sua recuperação, faz com que vivam em fadiga patológica, limite da desestruturação mental.

Abaixo alguns trechos das publicações, nossas observações e conclusão do observado.

A revista **Contato** nº 163 (outubro/91), da Associação dos Pilotos da Varig, em entrevista à médica e ergonômista da **FUNDACENTRO**, LEDA LEAL FERREIRA, atualmente desenvolvendo pesquisa para esta Associação, diz na pág. 14, "...o quanto gostam de voar, o quanto gostam de ser pilotos..."; mais adiante, na pág. 17, sob o título, **um mundo "aparentemente" maravilhoso**, ela cita as seguintes declarações observadas durante a pesquisa:

"Os pilotos são unânimes em apontar problemas na distribuição da escala e organização de seu tempo de trabalho".

"É uma atividade controlada o tempo todo, causando alto nível de ansiedade somado à própria característica da profissão, que é complexa e perigosa".

"A escala, que teoricamente vai regular a vida do piloto durante o mês, é constantemente alterada, além do mais, ela não tem critérios específicos para determinar as folgas, períodos de trabalho ou períodos de descanso do tripulante".

"A irregularidade total do tempo de trabalho do piloto reflete-se na vida pessoal e familiar do piloto, no seu estado psicológico e na sua tendência à ansiedade".

A revista **Cockpit**, da Associação dos Pilotos da Vasp, nº 15 - ano 5 - novembro/dezembro/1991, na página 5, lê-se "em termos de Convenção Coletiva foi um ano de imbroglia causado pelo surgimento do Sinpac..."

Na página 6, "temos pela frente, ainda, a reestruturação de nossa Regulamentação Profissional..."

Na página 17 lemos a conclusão do artigo, "O Impacto da Mudança na Or-

ganização", de Leila Magalhães, "se a mudança for processada somente através do poder legal, sem envolvimento dos indivíduos, cria-se a possibilidade de resistência à transformação da cultura da empresa, por ausência de legitimidade. Isto gera um clima de desconfiança e ansiedade, pelo fato dos indivíduos se sentirem expropriados de alguns valores já bastante internalizados, anulando qualquer possibilidade de envolvimento no processo e, por consequência, comprometendo o seu sucesso.

Já a revista **Speech**, nº 93 (outubro/91), pág.35, da Associação dos Comissários da Varig, sob o título **Escala "Apertada" Desgasta Comissários** revela o profundo stress que vive a maioria dos comissários, fruto de uma má organização do trabalho, denuncia também o método coercitivo de forçar o tripulante a trabalhar além do que a Lei 7183/84 delimita.

FOTO NANDO NEVES



Nelson Cirtoli, diretor do SNA e mecânico de voo DC-10 Varig

O F/E, jornal da Associação dos Mecânicos de Voo da Varig, nº 63, set/out/91, na pág.7, sob o título "O Aeronauta e seu Relógio Biológico", a Associação demonstra a sua preocupação com a tensão crônica vivida pelos tripulantes, evidenciada pelo aumento da ansiedade e diminuição da capacidade física, nível de atenção, memória e percepção além de perturbar a coordenação motora e o ritmo mental, tudo isso, resultado de um insuficiente repouso após vôos noturnos e/ou com diferentes fusos horários.

Através das publicações dessas entidades, juntamente com as do SNA, está claro que a preocupação de todos os aeronautas é a mesma. Todos estão sintonizados no mesmo problema. Cada um a sua maneira está trazendo a público suas preocupações e suas denúncias com relação a desumanidade e perversidade da atual Regulamentação Profissional, responsável por um elevadíssimo percentual de disfunções do físico e da psique dos aeronautas.