



CONVENÇÃO COLETIVA

Assembléias dias 01 e 02

Nos dias 1 e 2 de outubro será realizada a segunda rodada de assembléias para fechar a pauta de reivindicações a ser apresentada as empresas para renovação da Convenção Coletiva. Com as sugestões das assembléias mais o resultado da pesquisa, a comissão de organização e que negociará com as empresas, chegará ao documento final da pauta.

É bom lembrar que o sindicato continua recebendo a pesquisa, portanto, se você ainda não respondeu dê suas contribuições o mais rápido possível. Nos dias 12, 13 e 14 de outubro, todas as associações de aeronautas, SNA e representantes do sindicato dos aeroviários participarão de um encontro em Mendes, no Rio de Janeiro, para debater a estratégia da negociação este ano. O encontro é promovido pela Federação, da qual Lavorato também é presidente, e contará com a assessoria do Dieese.

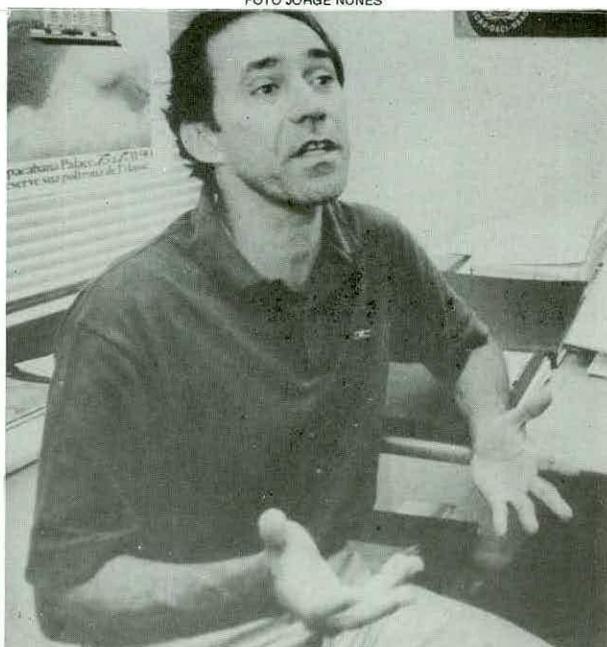


FOTO JORGE NUNES
José Caetano Lavorato Alves, presidente do SNA

Entrevista/FÁBIO GOLDENSTEIN

A troca de avião na Ponte Aérea

O Cmte. Fábio Goldenstein, piloto DC-10 Varig e Diretor de Segurança de Voo do SNA, diz que a substituição do Electra atende à tendência atual da aviação civil brasileira de flexibilização conforme as autoridades tem afirmado. Segundo ele, não haverá aspectos negativos na substituição desde que todas as questões levantadas sejam analisadas e devidamente esclarecidas. O cmte. Fábio também alerta, em entrevista neste Dia-a-Dia, que os técnicos do Centro Tecnológico da Aeronáutica, CTA deveriam ter uma participação maior nesse processo e que as questões levantadas pela Flight Safety Foundation, FSF, devem ser respondidas satisfatoriamente. **PÁGINAS 2 e 3.**

Segundo Encontro anual do Dieese

O Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos - DIEESE - realizará seu segundo encontro anual entre os dias 07 e 11 de outubro. Os três principais temas do seminário serão "O papel do Estado", "Novas formas de luta sindical" e "Mecanismos de transferência de renda que beneficiam o capital em detrimento do trabalho".

O seminário é dirigido aos membros da Diretoria Sindical do DIEESE, da qual faz parte o presidente do SNA, José Caetano Lavorato Alves. Além dos três temas principais, serão discutidas as diretrizes básicas de planejamento do Departamento para 1992 e 1993, que deverão ser apreciadas na Assembléia Nacional do DIEESE, em novembro.

Canhedo admite defasagem salarial na Vasp

Entrevista/FÁBIO GOLDENSTEIN

A troca de avião na Ponte Aérea

O Sindicato Nacional dos Aeronautas tem acompanhado atentamente as discussões que estão acontecendo em relação à substituição dos Electra da ponte aérea Rio/São Paulo. Parte destas discussões foram iniciadas há algum tempo, e naquele momento a então administração do DAC pretendia manter nossa entidade à margem das discussões, tratando as questões levantadas dentro de uma esfera restrita. Hoje, apesar de termos divergências em relação a maneira como o DAC ainda encaminha a administração da aviação civil, devemos reconhecer uma diferença significativa no papel que estamos desempenhando neste processo, e entendemos isto como um reconhecimento a importância e seriedade do trabalho que temos realizado.

Para que todos os aeronautas possam entender e acompanhar melhor as discussões que envolvem este assunto, nós ouvimos o Diretor de Segurança de Voo do SNA para que ele respondesse diretamente a algumas questões. Eis aqui a palavra do comandante Fábio Goldenstein.

Dia-a-Dia: Por que as empresas pretendem trocar o Electra pelo Boeing 737 para a ponte aérea?

Fábio: A substituição do Electra atende à tendência atual da aviação civil brasileira de flexibilização da concorrência, como as nossas autoridades tem dito. Ou seja, o DAC vai permitir que novas empresas entrem neste mercado privilegiado, que não segue os altos e baixos do mercado em geral, e que representa um lucro certo com uma ocupação de assentos garantida. A opção pelo Boeing 737 representa a solução mais econômica, na medida em que este avião já é operado pelas empresas em outras rotas, o que é relativamente fácil de se entender.

Dia-a-Dia: Não há, também, a relação de espaço, já que o 737 comporta mais passageiros que o Electra?

Fábio: O 737 oferece mais assentos, mas outros aviões também podem oferecer. Esta não é a questão fundamental.

Dia-a-Dia: Quais são os aspectos positivos e negativos dessa substituição?

Fábio: A substituição em si é um fato que aconteceria mais dia, menos



O Electra pode sair da Ponte Aérea, mas jamais sairá da História da Aviação

dia. Não quero entrar no mérito das condições de voo do Electra, apesar de achar que ele tem condições de continuar voando e por isso mesmo está sendo vendido. Para o público a tendência é de oferecer os benefícios de um serviço onde haverá concorrência. Espero que esta concorrência não se fundamente na redução de custos, o que poderá representar uma grave ameaça à própria segurança de voo, mas isto vai depender do papel que o governo assumir enquanto representante do interesse público.

Dia-a-Dia: Em última instância, isso não será repassado para as tarifas?

Fábio: Isto é um assunto que as empresas e o próprio DAC é que devem responder.

Dia-a-Dia: E os aspectos negativos?

Fábio: Acho que não haverá aspectos negativos desde que todas as questões levantadas sejam analisadas e devidamente esclarecidas. Isto não quer dizer que não tenhamos restrições à operação de aeronaves a jato no Santos Dumont. O que consideramos fundamental é que o processo de escolha de avião e de certificação da operação passe por uma análise similar àquela que é feita nos países desenvolvidos.

Dia-a-Dia: Qual é o posicionamento do SNA nesta questão?

Fábio: Nosso posicionamento é conservativo. Nós não temos ainda uma infra-estrutura dentro do sindicato, que nos permita fazer uma análise dos dados de estudo da pista

do SDU. As empresas nos prometeram enviar seus materiais e até hoje não recebemos nada delas. Na verdade, nossa referência básica hoje ainda são as questões que a Flight Safety Foundation levantou no seu primeiro trabalho em relação ao assunto. Temos ainda alguns estudos realizados por sindicatos de outros países, que apontam para a necessidade de serem mudados os critérios de certificação para as condições normais do dia-a-dia, e não para as condições dos voos de teste. Isto é no nosso entendimento um dos aspectos mais delicados da questão da operação no SDU.

Dia-a-Dia: Qual é a preocupação em relação ao 737?

Fábio: Eu preferiria não colocar a discussão em função do 737 especificamente. Nosso questionamento diz respeito às operações no Santos Dumont de uma maneira generalizada e mais especificamente com as aeronaves a jato. As aeronaves a jato apresentam uma manobrabilidade e um desempenho em baixa velocidade que é bastante diferente das aeronaves turbo-hélice. Na minha opinião, as duas manobras mais críticas no SDU são o pouso em si e uma eventual interrupção de decolagem. E considero o pouso noturno na pista 02 uma manobra que exige muito mais ainda do piloto. A interrupção de decolagem - ainda que um fato remoto - é objeto de muitos questionamentos por parte da comunidade profissional de pilotos porque a margem de tempo dada ao piloto é muito pequena e numa pista como o SDU, não existe espaço adicional. Mas é bom salientar que este problema afeta todos os aviões, embora eles tenham desempenhos diferentes. Daí a questão da escolha de equipamentos e custos vir

à tona.

Dia-a-Dia: Quais as questões mais importantes levantadas pela FSF?

Fábio: As conclusões do estudo da FSF dizem que "existem margens mínimas de segurança" para a operação daquelas aeronaves no SDU. Aquele estudo analisou particularmente a operação dos B.737, A 320 e MD 87, que são aeronaves mais ou menos da mesma capacidade. Estas margens mínimas significam que o avião cumpre estritamente o que está previsto nos regulamentos de operação e que isto exige uma tripulação experiente e bastante treinada. Nosso questionamento é exatamente em função de sabermos que a certificação se faz baseada em condições diferentes do dia-a-dia, e que um piloto de linha não reage necessariamente igual a um piloto de testes. Toda esta discussão merece ainda ser aprofundada e mais esclarecida.

Dia-a-Dia: Como seria esta discussão?

Fábio: Acharmos que os técnicos do CTA deveriam ter uma participação maior neste processo e que as questões levantadas pela FSF devem ser respondidas satisfatoriamente. Talvez, para tirar definitivamente as dúvidas, devêssemos ser realizados os testes de uma maneira convencional, ou seja, na pista. É assim que a certificação deve ser feita, já que existem tantas questões.

Dia-a-Dia: O estudo da FSF fala de uma série de questões técnicas a cerca do comandante da aeronave. Qual é o papel do profissional nesta questão?

Fábio: O estudo da FSF diz que a



Cmte. Fábio Goldenstein é diretor de Segurança de Voo do SNA

operação no SDU exige uma tripulação experiente. O próprio DAC já elaborou um documento estabelecendo os critérios iniciais, embora não tenha estabelecido o número de horas de voo mínimo considerado como experiência adequada para operar no SDU. Em todo caso eles reconhecem a necessidade de uma tripulação "dedicada", tal como já acontece hoje com o Electra.

Dia-a-Dia: E quanto à geografia do aeroporto?

Fábio: É o maior problema desta questão. As limitações físicas do aeroporto são difíceis de serem superadas com as aeronaves disponíveis hoje em dia. Mas o resultado final tem que encontrar soluções que respondam adequadamente a estas dificuldades.

Dia-a-Dia: Por que esta geografia é um obstáculo para operações no SDU?

Fábio: Os morros nas redondezas, o Pão de Açúcar de um lado e a Ponte Rio Niterói de outro lado, fazem com que o piloto tenha um espaço muito "apertado" para manobrar e descer. Com isto, todas as aproximações são feitas com um ângulo muito acentuado, aquilo que denominamos uma "aproximação não estabilizada". E para agravar mais ainda, a pista tem apenas 1323 metros, o que dá ao piloto uma margem de erro mínima, e isto obviamente cria uma dificuldade ainda maior.

Dia-a-Dia: Então o próprio Electra também sofre adversidades?

Fábio: Sim. Só que o Electra é um avião turbo-hélice que tem um "comportamento" em baixas velocidades bastante diferente das aeronaves a jato.

Dia-a-Dia: O relatório diz, textu-

almente que "a pista não possui área de segurança de fuga em nenhuma cabeceira. E qualquer aterrissagem longa provavelmente acabará na Baía. Um pouso antecipado se chocaria com a muralha de contenção da pista, o que poderia resultar em um acidente com possibilidade de sobrevivência questionável". Como fica isto?

Fábio: As dificuldades naturais do SDU dificilmente serão resolvidas. Trata-se de uma pista curta, praticamente impossível de ser aumentada. E é por isto que é tão importante avaliar os critérios de implantação desta mudança.

Dia-a-Dia: A conclusão do estudo fala em margens mínimas operacionais. É o suficiente para não se adotar a substituição do Electra pelo 737? O relatório acaba com a questão?

Fábio: O relatório é importantíssimo porque foi realizado por um órgão de reconhecimento internacional. Hoje ele é um documento de conhecimento público. Acredito que ele terá peso na decisão, até porque é do nosso conhecimento que o próprio DAC estaria interessado em um novo parecer da FSF em relação à condições atuais. Fomos informados de que alguns técnicos norte-americanos teriam estado no Rio fazendo uma nova avaliação sobre as condições de operação de aviões a jato no SDU. Isto mostra que o relatório não acaba com a questão, e sim oferece mais elementos de reflexão a todos os segmentos envolvidos.

Dia-a-Dia: O que o SNA pode fazer nesta discussão?

Fábio: Pretendemos oferecer toda a colaboração que estiver ao nosso alcance. E queremos fazer isto de uma maneira séria e clara.

Comissários avançam Canhedo admite defasagem salarial e quer negociar

O presidente da Vasp, sr. Wagner Canhedo, cedeu à mobilização dos comissários da empresa e, finalmente, aceitou negociar as reivindicações do grupo. Foi preciso uma série de assembleias, o início de uma operação-padrão e um encontro, segunda-feira passada, com uma comissão de entidades de trabalhadores em Transportes Aéreos, para a promessa de suspensão do "castigo" submetido ao presidente da ACV, Pedro Azambuja (que foi retirado de escala normal) e a revisão da tabela salarial - a menor do mercado.

O sr. Canhedo admitiu a defasagem salarial dos comissários da Vasp para a comissão e disse que irá estudar a reivindicação e provavelmente dará uma primeira resposta até o dia da assembleia da ACV e do SNA - 6ª feira (dia em que este boletim já está nas ruas e, portanto, essa informação será repassada à categoria na próxima edição). A Vasp concordou, também, com a possibilidade de discutir as reivindicações dos pilotos e mecânicos de voo, desde que encaminhadas pelo SNA. Quanto a isso, não há o menor problema: a direção do Sindicato Nacional dos Aeronautas está a disposição da diretoria da Vasp para negociar, sempre.

O fato mais importante desta "promessa" de negociação é o sr. Canhedo admitir a defasagem salarial de seus funcionários - afinal, o grupo está recebendo os piores salários do

mercado. Mas é importante notar que essa possibilidade de negociação só aconteceu com muita mobilização dos comissários - o que deve ser seguido por todos. Além disso, vale ressaltar a união dos trabalhadores da Vasp em torno de um mesmo objetivo: acabar com a defasagem salarial na empresa.

Esta união foi decisiva. Somente depois de formada uma comissão com representantes das entidades de trabalhadores de Transportes Aéreos que a diretoria da Vasp efetivamente acenou com a possibilidade de rever sua política salarial. A comissão foi ampla. Participaram o presidente do SNA, Cmte. Lavorato, e os diretores Daimon e Tato; o presidente da APVASP, Cmte. Hermine; as diretoras da ACV, Danny e Liyou; o presidente do Sindicato dos Aeroviários de São Paulo, Valmir, e os diretores Eluzarde e Kliner.

O movimento dos comissários da Vasp ganha uma importância ainda maior quando se nota o seu momento: às vésperas da Convenção Coletiva dos aeronautas. A empresa chegou a afirmar categoricamente que não admitia sequer sentar à mesa para negociar, mas o grupo manteve-se unido e mobilizado. Não desistiu e espera, agora, colher os frutos. "Mesmo depois de resolver nossas reivindicações, nos manteremos mobilizados para a Convenção Coletiva", garante o presidente da ACV, Pedro Azambuja. É um exemplo a ser seguido pela categoria.

Sem diárias em Buenos Aires

A cidade de Buenos Aires é famosa pelo tango e sua excelente comida. Isso para quem não é tripulante de DC-10 da Vasp, porque os aeronautas da empresa que voam para a capital da Argentina e, por isso, pernoitam por lá, não estão recebendo o pagamento da diária do café. Isso sem falar no valor das diárias que, como os salários, também é um dos piores do mercado da aviação civil.

Vale lembrar o que estabelece a Convenção Coletiva entre Aeronautas e Empresas, de dezembro de 1988 (a

mais recente está nos tribunais do TST): "as diárias de alimentação serão pagas sempre que o aeronauta estiver prestando serviço ou à disposição da empresa, no todo ou em parte, nos seguintes períodos: café da manhã, das 05 horas às 08 horas, inclusive; almoço, das 11 às 13 horas, inclusive; jantar, das 19 às 20 horas, inclusive; ceia, entre zero e 1 hora, inclusive. A diária de alimentação será paga independentemente do serviço de alimentação a bordo da aeronave".

Comissários da Varig

Na reunião geral do grupo de comissários, realizada pela ACVAR, em 20 de setembro, no Rio de Janeiro, foi aprovada, por unanimidade, a proposta de insistir-se, junto à Empresa, na manutenção do esquema atual, sem qualquer tipo de fusão entre os equipamentos. Ficou estabelecido, ainda, que a ACVAR solicitará reunião com a Diretoria do Serviço de Bordo, a fim de expor a sugestão dos comissários de voo.

A resposta da Varig - se poderá aceitar ou não a proposta - deverá ser apresentada ao grupo na Assembleia Geral a ser realizada, pela ACVAR, no dia 3 de outubro próximo, na sede da APVAR/RIO - Av. Franklin Roosevelt, 84 grupo 401, às 13 horas, que encerrará os debates sobre o assunto, informando aos comissários o tipo de repercussão alcançada pela proposta, dentro da Empresa.

O número de comissários presentes à reunião geral, no Rio de Janeiro, foi um dos mais expressivos já registrados pela Associação. O as-

sunto, bastante polêmico, motivou a participação do grupo, que encaminhava diversas sugestões a ACVAR, lidadas na abertura dos trabalhos. Entre elas, estava a própria alternativa de que nada seja modificado, sob pena de criar-se problemas ainda maiores, para o quadro de comissários da Empresa - sugestão que, no final, foi aprovada pelo grupo.

As propostas apresentadas publicamente na reunião do Rio - e, consequentemente, registradas em ata, foram enviadas pelos comissários Paulo Resende, Santos Rocha, Marilena Cadais (encabeçando uma tripulação composta por 11 colegas do DC-10), Cláudia Monteiro, Hildo Jorge, Pedro Aurélio, Rotrei, além da própria ideia da Empresa de fusionar os equipamentos em dois grandes grupos - 737/767 e MD-11/DC-10/747. A mesa deu conhecimento ao plenário, ainda, do teor de 28 telegramas, enviados à Comissão de Estudos do Quadro de Carreira, protestando contra a possibilidade de fusão do DC-10 ao B-767.

Pescadores de almas

Em outubro de 1990, os novos donos da Vasp faziam circular, através dos meios de comunicação de todo o país, a profecia de que, a partir daquela data, a aviação comercial brasileira seria dividida em duas grandes etapas: antes e depois da privatização da Vasp.

Visando limpar o terreno para os novos tempos que se anunciavam, a empresa tratou de iniciar o "projeto desmonte" das conquistas econômicas, sociais e sindicais que os trabalhadores, através de seus Sindicatos e Associações Profissionais, haviam acumulado em anos de luta acirrada e com muitas baixas.

O primeiro passo foi a demissão da diretora representante recém-eleita, democraticamente, pela maioria dos funcionários. Depois veio a recusa em renovar o Acordo Coletivo dos Comissários e Pilotos. Mais adiante, os novos poderosos fizeram ver aos trabalhadores que, a partir daquela data, aquele que recorresse à Justiça Trabalhista, com o intuito de defender os seus direitos contra os interesses da empresa, seria sumariamente demitido.

Daí ao descumprimento da Convenção Coletiva e da Regulamentação Profissional, foi um passo.

As demais empresas, aproveitando a nova onda, trataram rapidamente de seguir a mesma linha da Vasp, tudo com o objetivo de reduzir os custos com pessoal e "brincar" de fazer concorrência.

O ano de 1991 se inicia e os jornais só falam da concorrência

na aviação brasileira, destacando às grandes vantagens que adviriam não só para os usuários como para toda a economia brasileira. A verdadeira orgia de promoções e descontos, sustentada basicamente às custas do arrocho salarial e corte nos benefícios sociais dos trabalhadores, caminha de vento em popa. Aos poucos, as empresas vão entrando no vermelho ao mesmo tempo em que os empresários do setor começam a trocar acusações publicamente.

No âmbito interno, as empresas iniciam um processo violento de cooptação dos trabalhadores, promovendo reuniões (Varig), emitindo boletins dramáticos (Vasp) e até mesmo, no caso da Transbrasil de Omar Fontana, distribuindo cinco mil fitas de vídeo. Apesar da diferença de método, o discurso era idêntico: as empresas estariam atravessando um momento crítico; os trabalhadores

deveriam esquecer suas reivindicações e tratar de "vestir a camisa da empresa", dar o máximo de si, sob pena da falência e, com ela o desemprego.

Enquanto isso, nos bastidores, os empresários tratavam de se reunir para acertar os ponteiros. Reconhecendo que não deveriam ter iniciado aquela guerra de preços, principalmente no período de alta estação, em que os aviões estavam lotados, sem necessidade de nenhuma promoção, resolvem marcar um encontro bem longe dos trabalhadores e da imprensa, quando então selariam um novo pacto aéreo. E foi assim que, no distante Canadá, em meio a uma pescaria de salmões, o pacto foi selado.

Obviamente que, na pescaria, não se tratou apenas de acertar a questão de preços e mercado. Na pauta do dia estava também a mudança da Regulamentação Profissional do Aeronauta. Como fazê-lo?

O caminho era muito claro. Com o desmonte das conquistas sociais e o aprofundamento do arrocho salarial, além do discurso bem calibrado, apelando aos trabalhadores para que vestissem a camisa de sua empresa, os patrões praticamente induziram os aeronautas, com sérias dificuldades em seus orçamentos familiares, a correrem atrás de mais vãos em detrimento do descanso e do lazer, onde com o aumento das horas voadas e

o maior número de diárias poderiam melhorar seus rendimentos. Como existem limites de horas de voo na Regulamentação as empresas apontariam o Sindicato e a própria Regulamentação como os vilões da história, ao não permitirem que os aeronautas voassem mais e, portanto, ganhassem mais.

Verificamos assim que, no Canadá, os salmões não passaram de aperitivo; tratava-se de pescar algo muito maior: a alma dos aeronautas.

Estamos nos aproximando de mais uma Convenção Coletiva e, apesar de todos os obstáculos (SINPAC, SNEA, COLLOR, etc), ainda estamos vivos. A hora é de alerta, de despir a "camisa da empresa" que, naturalmente, defende o capital, e vestir a nossa verdadeira camisa, a do Sindicato Nacional dos Aeronautas, para não só defender, como também ampliar nossas conquistas!



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 e Simone Pereira; Produção Gráfica: Aód José de Barros; Impressão (Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo); Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000



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

