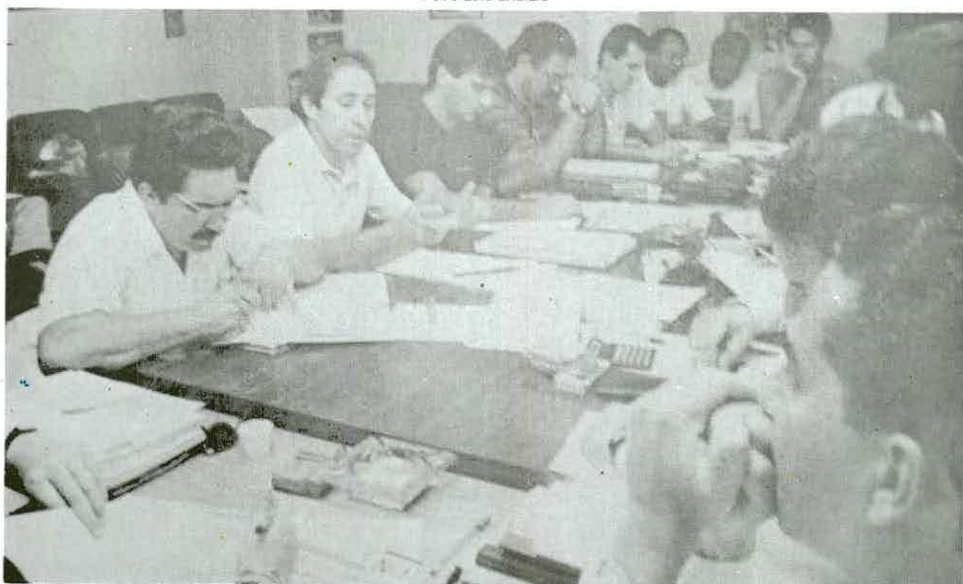




## Negociação com as empresas

O Sindicato das Empresas reestudará a contraproposta resentada no último dia 19. Em reunião realizada no Sindicato dos Aeronautas / Rio, na última quinta-feira, 21 de novembro, os representantes dos aeronautas e aeroviários manifestaram a insatisfação das assembléias no que diz respeito ao reajuste dos salários, diárias e itens sociais (leia texto abaixo). No caso dos aeronautas, o Sindicato das Empresas se comprometeu a discutir toda a pauta de reivindicação apresentada pela categoria. Também foram marcadas novas reuniões de negociação: dia 27 de novembro e 3 e 5 de dezembro. **Leia na página 3**, uma análise sobre a contraproposta das empresas e as decisões da última assembléia.

FOTO LUIS BASÍLIO



A esquerda, a Comissão Negociadora dos aeronautas e aeroviários na reunião de negociação realizada em 21 de novembro na sede do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

## Salários, diárias e itens sociais

Na discussão das cláusulas econômicas contidas na contraproposta patronal, os representantes dos trabalhadores na aviação fizeram ver às empresas uma série de pontos duvidosos que mereciam um tratamento mais profundo. Ao final da discussão os representantes patronais admitiram tal necessidade e comprometeram-se a reavaliar sua contraproposta.

Sumariamente, são estas as questões básicas:

**a) Reajuste Salarial** - Uma vez que as empresas não aceitam utilizar o ICV-DIEESE como parâmetro, que se utilize o INPC-IBGE. Mas o período a ser considerado necessariamente é aquele entre data-bases. Todas as categorias tem conseguido obter tal direito, mesmo aquelas que têm ido a dissídio coletivo. Admitindo o princípio, o percentual de reajuste deverá ser conjugado quando for divulgado o INPC de nov/91, uma vez que hoje só dispomos de estimativas.

**b) Desconto das Antecipações** - Deste percentual de reajuste só poderão ser descontadas as antecipações de reajuste salarial concedidas

no período. Portanto não se pode descontar os percentuais dados em Fev/91 - por conta da MP 295 - e em Maio/91, referentes a um recálculo da MP273. Isto porque esta MP se aplicava ao período anterior a Dez/90, nada tendo a ver com a atual data-base. Também não se deve descontar os abonos incorporados aos salários em Set/91. Sendo o abono, um valor fixo, representa um percentual maior nos menores salários. Descontá-lo agora seria, na verdade, reajustar num percentual menor os menores salários.

**c) Produtividade** - Além da discussão sobre o percentual a ser concedido a título de produtividade, onde se demonstrou serem tecnicamente corretos os 15% reivindicados pelos trabalhadores, ponderou-se que se as empresas não concedem toda a inflação do período entre data-base, efetivamente não estão concedendo nenhum ganho de produtividade.

**d) Seguro Inflação** - A contraproposta patronal é semelhante a atual legislação salarial tendo sido ampliado o alcance em termos de faixas salariais. Ora, desde Maio/91 as empresas vêm concedendo antecipações mensais iguais

ou superiores à inflação. Por que reduzir esta proteção aos salários? Da mesma forma, por que não conceder nenhum percentual de antecipação no mês de Dez/91, exatamente o mês da data-base, da alta estação?

**e) Reposição de Perdas** - Os representantes dos trabalhadores afirmaram a necessidade de as empresas aeroviárias pagarem os 106% pendentes deste a última data-base e evoluíram para uma proposta conciliatória de que se fizesse esta reposição em 10 parcelas.

**f) Diárias** - Como se está utilizando o INPC para corrigir o valor das diárias a partir de Fev/91, quando foi extinto o BTN, a proposta de Cr\$ 9.300 deverá sofrer um pequeno reajuste para mais quando dispusermos do INPC de Nov/91. Quanto à correção desse valor ao longo de 1992, argumentou-se que a contraproposta patronal de um "gatilho" disparado quando a inflação atingir 10% ao mês ou 25% ao trimestre pode significar uma forte corrosão da diária. Argumentou-se também que até fevereiro último os valores das diárias eram indexados plenamente através do BTN.

# O SNA nos comitês da IFALPA

Por Fábio Goldenstein

A possibilidade de participar como membros da V CONAC nos trouxe o desafio ainda maior de estabelecer uma Comissão Técnica para nos dividir dentro das diferentes conferências que foram apresentadas paralelamente aos Comitês daquele evento. Este fato acabou dando ensejo àquilo que já vínhamos pretendendo fazer desde a criação da Diretoria de Segurança de Voo, ou seja, criar a Comissão Técnica para que ela possa assessorar e dar suporte as nossas discussões profissionais.

No início desta gestão, fizemos uma avaliação da nossa realidade e dos nossos recursos, chegando a conclusão que seria mais realista cumprirmos o nosso processo passo a passo. Além disso, concluímos que a participação dentro dos Comitês da IFALPA seria uma forma de adquirirmos conhecimento técnico dentro das diferentes áreas específicas, além de servir como uma referência ao âmbito do nosso direcionamento político.

Devido as nossas necessidades nos trabalhos de investigação de acidentes, decidimos começar pelo Accident Analysis Committee e depois prosseguir ampliando nossa participação através dos demais Comitês Técnicos, segundo um escalonamento das nossas prioridades. Durante estes primeiros dezoito meses de IFALPA nós acompanhamos *todas* as reuniões (Singapura, Londres e San Diego) realizadas pelo AA.

Com o estabelecimento da nossa "primeira equipe" de trabalho, decidimos que era o momento da vinculação ao Comitê HUPER (Human Performance). E enviamos dois representantes ao último encontro do HUPER, que se realizou em Buenos Aires entre 5 e 8 de novembro próximo passado, enquanto nós voltávamos do encontro do AA em San Diego e participávamos da V Conac. Como vocês podem ver, é muito trabalho e uma tremenda responsabilidade.

Os Comitês da IFALPA trabalham de uma forma integrada, embora cada um deles "tome conta" de uma determinada área de discussões, para que a coisa possa ser feita em profundidade e ter uma representatividade a altura, pois a IFALPA acompanha e participa de todas as organizações e eventos que discutem as questões que dizem respeito aos pilotos.

No próximo número do Dia a Dia, os Comandantes Flávio Souza (Varig/B-737-300) e Ronald Roseo (Varig/B-737-300) nos darão suas impressões sobre esta primeira participação no HUPER. Enquanto isso, nós vamos dar um reporte ao grupo da nossa participação no meeting de San Diego.

Atualmente, os nossos representantes no Comitê AA são o Cnte Fábio Goldenstein (Varig/DC-10) e Marcus Prata (Varig/DC-10). Esta reunião contou com a presença do copiloto Reginaldo Teixeira (Varig/DC-10), que é membro da nossa Comissão Técnica e estava cumprindo uma programação em Los Angeles nos mesmos dias da reunião.

O item mais importante da agenda desta reunião foi a redação final do documento que levará a posição oficial da IFALPA ao AIG Divisional Meeting da ICAO, em fevereiro. Como já foi relatado em um dos nossos últimos Boletins de Segurança de Voo, a ICAO está promovendo um encontro de todos os países membros, para que o Anexo B (Investigação de Acidentes) seja rediscutido à luz de novos posicionamentos de vários governos. Este assunto, é bom lembrar, nos diz respeito diretamente, porquanto as Standard and Recommended Practices (SARPS) constantes dos Anexos "devem" ser adotadas pelos países signatários. A discussão do documento da IFALPA tomou um dia inteiro entre os três dias da reunião.

Nos outros dois dias foram discutidos vários acidentes, incidentes e questões relativas à segurança de voo. Parte das discussões de acidentes ocorridos teve um caráter reservado (confidencial) devido ao fato de que os respectivos relatórios finais ainda não

foram divulgados, como por exemplo o acidente com o DC-9 da Alitalia em novembro de 1989 em Zurich e o acidente com o B-767 da Lauda Air, em maio deste ano na Tailândia. A discussão em torno do documento que foi encaminhado pela IFALPA ao NTSB, em relação ao acidente ocorrido com o B-707 da Avianca em New York (fevereiro de 1990) chamou bastante a nossa atenção, devido aos inúmeros questionamentos que foram levantados em relação a conduta dos controladores de voo norte americanos em relação aos pilotos de países cuja língua original não seja o inglês. Esta é uma situação que os pilotos brasileiros conhecem muito bem na própria pele, quando são obrigados a ficar em esperas "intermináveis" nos terminais congestionados dos Estados Unidos, com o combustível acabando após uma viagem de dez a doze horas. Brevemente pretendemos editar um Boletim a esse respeito. Foram analisados também vários acidentes e incidentes relativos a contaminação de gelo nas asas e empenagens de alguns tipos de aeronaves. O SNPL da França apresentou um incidente ocorrido com o A.320 e as implicações do fly-by-wire em relação a controlabilidade das aeronaves, e estas discussões também "passam" pelo HUPER porquanto as informações recebidas pelos pilotos e a automação das aeronaves de última geração também são analisadas.

Ainda neste encontro foram discutidos os projetos que estão desenvolvendo na Europa e nos Estados Unidos em relação aos gravadores de voo (CVR) da próxima geração. Devido ao fato da introdução da tecnologia digitalizada, a manutenção do dispositivo que permite ao piloto apagar o registro se torna uma tarefa mais complexa. E o representante da África do Sul apresentou uma sinopse de incidentes envolvendo falhas não contidas de motores; ou seja, incidentes onde os motores tenham sofrido falhas mecânicas onde a carenagem do motor tenha sido arrebatada e outras partes da aeronave tenham sido atingidas. A intenção da IFALPA é melhorar os critérios de certificação de modo a garantir a segurança da aeronave, mesmo após uma falha interna grave. Nesta sinopse apresentada, veio a tona um incidente recente envolvendo uma aeronave brasileira, e nos causou uma situação bastante desagradável ver um incidente ocorrido em nosso país ser apresentado e discutido por um piloto estrangeiro.

Finalmente, o ponto alto dos primeiros dois dias de reunião, foi o trabalho apresentado pelo sindicato japonês em relação a um acidente ocorrido com um YS-11 durante uma interrupção de decolagem com a pista contaminada com gelo. Os pilotos japoneses realizaram um incrível trabalho de altíssimo nível técnico e muita perseverança. Eles foram ao Alasca, alugaram um YS-11 idêntico e simularam as mesmas condições encontradas no acidente em que o piloto não conseguiu parar no final da pista. As conclusões deste trabalho foram de tal modo evidentes, que o parecer da Comissão de Investigação do governo japonês foi totalmente baseado no trabalho do Sindicato nipônico. Uma equipe de televisão japonesa filmou todo este trabalho, e nós assistimos ao vídeo durante o encontro. Assim que recebermos a cópia pedida ao Japão, nós pretendemos oferecer esta experiência aos nossos associados.

Uma coisa mais ainda precisa ser aqui lembrada. Nosso comparecimento a estes encontros é um projeto que trará resultados a médio e longo prazo. Cada reunião destas custa *algum* dinheiro ao SNA, e isto nós vamos precisar repensar, na medida em que estamos nos vinculando a outros Comitês - e consequentemente comparecendo a *mais* reuniões. É preciso que todos os pilotos venham para a IFALPA. É preciso que *todos* nós sejamos capazes de enxergar um pouco mais além do que está imediatamente a nossa frente.

A participação na comissão técnica está a aberta a todos os interessados.

FOTO JORGE NUNES



Cnte Fábio Goldenstein, diretor de Segurança de Voo do Sindicato Nacional dos Aeronautas, voa Varig / DC-10

# Contraproposta das empresas

## 1ª) Salários

### a) Reajuste Salarial

**Reivindicação:** Sobre os salários de novembro, as empresas concederão 100% do ICV apurado entre dezembro de 1990 e novembro de 1991, descontadas as antecipações concedidas no período. Isto significaria, para exemplificar, os seguintes percentuais: VASP = 63,79%; VARIG = 73,07%; TRANSBRASIL = 79,47%.

**Contraproposta:** 100% do INPC apurado entre dezembro de 1990 e novembro de 1991, descontadas as antecipações e abonos concedidos no período. Ao incluir os abonos nos descontos (não era esse o combinado), os percentuais que irão incidir sobre os salários vigentes em novembro/91, além de diminuírem, serão também diferenciados por faixa salarial. Quanto menor for o salário de novembro, menor será o reajuste. Isto porque o abono incorporado em setembro/91 era um valor fixo (Cr\$ 35.700,00), representando um percentual maior para quem ganhava menos. Exemplificando: Se um aeronauta ganhava Cr\$ 170.000,00 em agosto, a incorporação do abono representou, na época, o equivalente a 21%. Já o aeronauta que ganhava Cr\$ 1.700.000,00, este teve, na realidade, um reajuste de 2,1%. Assim, pela proposta patronal, o primeiro terá descontado no salário de dezembro/91 o equivalente a 21%, e o segundo apenas 2,1%.

Assim sendo, pela contraproposta patronal, para cada nível salarial haverá um reajuste diferente. Estima-se que este oscilará na faixa compreendida entre 30% e 60%.

### b) Reposição da perda salarial

**Reivindicação:** 106% referentes à perda salarial apurada quando da introdução do plano Collor I em março/abril de 1990.

Na data-base anterior, os patrões não aceitaram negociar com o SNA, sob alegação da existência do SINPAC.

Assim, naquela data-base, ao

invés de reajustar os salários pela inflação apurada nos doze meses anteriores, o que significaria um total de 172%, as empresas simplesmente concederam 32,22%.

A diferença apurada (106%) é o que está sendo solicitado.

**Cotraproposta:** Zero%

### c) Produtividade

**Reivindicação:** 15%, baseado no fato de que o número de assentos por KM utilizado evoluiu em cerca de 20% nos últimos 4 anos, enquanto o número de aeronautas cresceu apenas 4%. Logo, cada aeronauta viu-se obrigado à uma carga de trabalho 15% maior.

**Contraproposta:** 4%

### d) Reajuste Salarial mensal

**Reivindicação** - reajuste mensal pelo ICV do DIEESE

**Contraproposta:**

1) Em fev, jun e out de 1992, as empresas estenderão a todos os aeronautas as antecipações previstas na política salarial, que prevê reajustes somente para a faixa até 3 salários mínimos.

2) Em abril e agosto de 1992 assegurarão um mínimo de 70% do índice previsto na lei salarial para as faixas superiores a 3 salários mínimos.

**e) Pagamento Quinzenal** - As empresas não apresentaram contrapropostas.

### 2ª) Diárias

**Reivindicação:** As diárias de alimentação serão reajustadas em 1º de dezembro, pelo sub-ítem "Alimentação fora do domicílio" (AFD) apurado pelo DIEESE, no período compreendido entre fev e nov/91. A referência é fev/91 porque, naquele mês, o governo acabou com a BTN.

Pelo que foi pedido, a diária em 1º de dezembro seria de Cr\$ 9.750,00. A partir de dezembro as diárias seriam reajustadas mensalmente pelo sub-ítem acima explicitado (AFD).

**Contraproposta:** As diárias de alimentação serão fixadas, a partir de 1º de dezembro, em Cr\$ 9.300,00. A partir de 01 de janeiro de 1992, esse valor será corrigido pela variação do INPC do IBGE do mês anterior, sempre que este tenha sido superior a 10% no mês, ou 25% acumulado no trimestre.

## DISSÍDIO DE 1990/91

# Supremo pode publicar acórdão dia 28

No próximo dia 28, o Supremo Tribunal Federal, STF, pode publicar o acórdão da decisão que garantiu ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, a representatividade da categoria e que possibilitará o reinício do julgamento do Dissídio Coletivo de 1990/91 adiado na última quarta-feira (13/11) por causa de uma "manobra protelatória" do Sinpac, em prejuízo, mais uma vez, de todos os aeronautas.

É bom lembrar que na sessão

de quarta-feira (13/11) o TST suspendeu os trabalhos porque o Ministro Ursulino dos Santos Filho, baseado na intervenção da advogada do Sinpac, convenceu o TST a aguardar a publicação do acórdão para comprovar se o Supremo havia tornado ou não ilegítima a existência do Sinpac. Além da advogada, o Dr. Aguinaldo Junqueira, ex-presidente do sindicato das empresas, voltou a defender ardorosamente a criação de um sindicato de pilotos, conforme já noticiamos.

## Decisão da Assembléia

### CONTINUAR A NEGOCIAÇÃO

- Após avaliar a contraproposta, a categoria concluiu que ela está longe de contemplar as reivindicações salariais. Quanto aos itens sociais, a contraproposta altera vários deles.

**ITENS SOCIAIS** - A assembléia delegou à Comissão Negociadora poder para avaliar os itens sociais nos quais o sindicato das empresas propõe modificações de redação que prejudiquem os aeronautas.

**REPOSIÇÃO DE 106%** - Na reivindicação econômica, a assembléia admite o pagamento parcelado dos 106% referentes a perda salarial acumulada, não contemplada na contraproposta.

### CONTRAPROPOSTA - São 75

cláusulas, entre as econômicas e sociais. Quem quiser conhecê-la, a integra deve procurá-la na sede do SNA ou em qualquer Representação Regional. O Sindicato dos Aeronautas também encaminhou-a para às Associações.

**SINPAC** - No Rio de Janeiro a Assembléia avaliou os prejuízos causados aos aeronautas, e propôs que a diretoria do SNA analisasse juridicamente a possibilidade do sindicato (ou de aeronautas individualmente) entrar com ações de perdas e danos contra os diretores do Sinpac, dado que insistem em protelar a solução do dissídio do ano passado mesmo após a decisão do Supremo.

## REVISTA NO GALEÃO

# Dac e Polícia Federal mudam as regras

As revistas pessoais a aeronautas no Aeroporto Internacional do Rio - Galeão -, já estão sendo efetuadas em um "reservado", instalado desde o final da semana passada no canto direito de quem entra na passagem do DO de acesso a pista. A colocação do "reservado" foi negociada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA -, com a Polícia Federal e o Departamento de Aviação Civil - DAC.

Diante das constantes denúncias, por parte de aeronautas, em relação a irregularidades no processo de revista que estava vigorando no Galeão, o Cmt. João Carlos, diretor do SNA, esteve no Aeroporto, na segunda-feira dia 11, em companhia do delegado Elbio, chefe de Divisão da Polícia Marítima, Aérea de Fronteira da Polícia Federal, e, através de uma simulação, demonstrou como estavam sendo efetuadas as revistas pessoais e de bagagens dos aeronautas em serviço. Após concordar que o método utilizado estava fugindo aos padrões sociais, o delegado orientou os policiais federais sobre a maneira correta de realização da inspeção, salientando que a mesma está ocorrendo com a intenção de coibir o tráfico de drogas.

Na mesma segunda-feira e, posteriormente, na quinta-feira dia 14, o Cmt. João Carlos esteve reunido com o Brigadeiro do Ar, Renato Cláudio Costa Pereira, Chefe do Sub-Departamento de Operações do DAC, e com seu assessor para assuntos de Segurança Aeroportuária, Coronel Fontenele, discutindo a questão da revista. O Brigadeiro esclareceu que na sua opinião e na do DAC o tráfico de drogas não está sendo efetuado por aeronautas e expôs uma visão semelhante a do SNA, no sentido de que as revistas pessoais devem ser feitas por amostragem.

Entre a primeira e a segunda reunião que manteve com o Cmt. João Carlos, o Brigadeiro foi ao Aeroporto Internacional e, em conversa com a Polícia Federal, colocou a posição do DAC com relação ao processo de revistas, incluindo aí, a questão de que as revistas pessoais de-

vem ser efetuadas por amostragem e de forma correta, isto é, resguardando a privacidade do aeronauta. Na segunda reunião com o Cmt. João Carlos, o Brigadeiro comunicou a instalação do "reservado" e convidou formalmente o SNA a participar de todas as reuniões sobre Segurança Aeroportuária.

Frete ao avanço alcançado nas negociações com a Polícia Federal e com o Departamento de Aviação Civil, o SNA salienta que ninguém, além do agente da Polícia Federal devidamente identificado, pode efetuar revista pessoal em aeronautas, respeitando sempre a privacidade e seus direitos. Ou seja, aeronautas mulheres só podem ser revistas por agentes federais femininas e vice-versa: além disso todos têm o direito de escolher um companheiro para acompanhar a revista, caso assim desejem. E mais, a passagem de bagagens pela esteira da máquina de inspeção, pelo arco detector de metais e pelo bastião, pode ser efetuada por funcionários da Infraero ou de qualquer outra empresa contratada para este fim, desde que toda a operação seja acompanhada e orientada por um agente da Polícia Federal.

**RETORNO DA TRIPULAÇÃO DE VÔOS NACIONAIS PELA PORTA DO DO.**

O Sindicato Nacional dos Aeronautas enviou no dia 21 quinta-feira ofício ao DAC solicitando que seja restabelecido o retorno das tripulações que fazem vôos nacionais pela porta do DO., e não mais pela saída comum de passageiros.

A solicitação da mudança foi feita pelo Cmt. João Carlos em reunião na última quarta-feira, dia 20, com o Coronel Fontenele. Apesar de ressaltar que a atual passagem dos aeronautas pela saída de passageiros é uma exigência da Polícia Federal, o Coronel se mostrou receptivo aos argumentos do SNA mas, salientou que além de o pedido ter que ser realizado formalmente, através de ofício do SNA, ele terá que ser submetido às autoridades competentes. Espera-se que nos próximos dias este assunto esteja resolvido favoravelmente.

Entrevista / Alory Pereira

# Presidente da Amvvar acredita em negociação para a reintegração dos demitidos da Varig

O presidente da Associação de Mecânicos de Vôo da Varig, o F/E Alory Santos Pereira, também defende a retomada do movimento de reintegração dos demitidos da Varig. Por um simples motivo: "As demissões foram feitas em circunstâncias um tanto quanto discutíveis. Justamente porque ainda há demitidos que devemos retomar o movimento", raciocina.

Para Alory é necessário negociar com a Varig e mostrar que "a volta dos demitidos é boa para todo mundo". "Precisamos de muita inteligência e negociação, sem muito alarde", acredita. Ele lembra, por exemplo, que foi negociando com a Varig que os mecânicos de vôo conseguiram um aumento dado apenas a comandantes, que por contrato deveria ser extensivo ao grupo. Quanto a convenção, o presidente da Amvvar acha que os aeronautas estão distantes do processo. "O tempo e a atitude dos dirigentes vão novamente chamar o pessoal em busca da união e a participação", prevê.

**Dia-a-Dia:** O sr. acha que o movimento pela reintegração dos demitidos da Varig deve ser retomado? Qual a avaliação que o sr. faz do que já foi feito?

**Alory:** O movimento naturalmente conseguiu parte de seus objetivos: com negociações foram reintegrados alguns dos demitidos. Não alcançamos sucesso total porque ainda tem gente fora da empresa. Devemos retomar este movimento porque as demissões foram feitas em circunstâncias um tanto quanto discutíveis. Os demitidos têm que voltar ao nosso convívio.

**Dia-a-Dia:** Qual é a importância de se retomar esse movimento, três anos depois?

**Alory:** A importância é justamente porque ainda há demitidos, que devem ser reintegrados. Não devemos abandoná-los à própria sorte.

**Dia-a-Dia:** Como fazê-lo?

**Alory:** Não tenho dúvidas de que para retomarmos este movimento, com alguma eficiência,



Alory Santos Pereira, Presidente da AMVVAR

teremos de negociar com as empresas. Na minha opinião, esta negociação deverá ser feita com muita inteligência, de uma maneira negociada, sem muito alarde.

**Dia-a-Dia:** Qual é esta fórmula de "inteligência"?

**Alory:** Para se conseguir algo com a empresa não podemos querer alcançar objetivos na força. É preciso mostrar que o que reivindicamos - a volta dos demitidos - é melhor para todo mundo. Na força é que não vamos conseguir nada.

**Dia-a-Dia:** O sr. acha que a Varig está aberta a negociar a reintegração dos demitidos?

**Alory:** Não sei se eles são abertos a este diálogo porque nunca conversei com eles sobre isso. Mas tudo que conseguimos, através da Asso-

ciação, foi conversando com a Varig e mostrando que as nossas reivindicações eram justas e melhor para todos.

**Dia-a-Dia:** O sr. pode citar um exemplo disso?

**Alory:** Temos um contrato com a empresa que nos garante um percentual do salário fixo do comandante do equipamento que voamos. Isso nos garante um ordenado não menor do que esse percentual. Uns tempos atrás, em outra administração de operações, houve um aumento para os comandantes e nos foi dito, taxativamente, que não teríamos esse aumento. Durante um período de sete meses, negociamos com a empresa, procuramos todos setores, até a presidência. Assim, mostrando o compromisso firmado,

conseguimos o aumento.

**Dia-a-Dia:** E, hoje, como estão os mecânicos da Varig?

**Alory:** A extinção de nossa função nos aviões MD-11 e 747-400 é um problema seríssimo. Temos, também, a parada dos Electras, que significará uma extinção de 52 posições de mecânicos de vôo na empresa. A empresa tem sido boa na absorção do pessoal. Os que têm condições vão para a Evaer (escola de pilotos da Varig). Outros terão de encontrar um lugar na empresa. Nossa função está sendo, aos poucos, extinta.

**Dia-a-Dia:** O que a Amvvar está fazendo?

**Alory:** Temos procurado soluções, como por exemplo a absorção através da Evaer. Tem gente que, a partir do ano que vem, poderá se aposentar com a complementação do Aerus. Esses abrirão vagas para o DC-10, 747 e 727. A Varig garantiu que ninguém será demitido. É uma questão que precisa ser resolvida com muita calma.

**Dia-a-Dia:** E a convenção coletiva?

**Alory:** Com a greve de 88 houve uma certa desagregação do pessoal e isso, para a gente reverter, conseguir ter força novamente, vai demorar. Na minha opinião, o pessoal está um pouco distanciado da convenção e meio cético, ainda, por causa da convenção do ano passado que, graças ao Sinpac, ainda não foi resolvida.

**Dia-a-Dia:** Como chamar os aeronautas para a convenção?

**Alory:** O tempo e a atitude dos dirigentes vão novamente chamar pessoal de volta em busca da união e participação. Não estou descrente da convenção. Acho apenas que precisamos de inteligência e objetividade.

**Dia-a-Dia:** Os mecânicos de vôo da Varig estão mobilizados?

**Alory:** Temos tido consultas, perguntas, mas o grupo da Amvvar está como os aeronautas: falta participação. Os mecânicos procuram o sindicato e a associação quando a coisa aperta.

## 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 Caelano 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; Impressores: Celso Monteiro e Eustáquio F. da Silva; Fotólito: 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) 220-9721

PORTE PAGO  
DR/RIO  
ISR - 52.237/89

IMPRESSO

