



Dia a Dia

48

ANO I
20 DE DEZEMBRO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

fillado à **CUT**

ANO NOVO COMEÇA BEM

Convenção da Regular assinada

FOTO CEZAR LUIZ ALVES /GENTILMENTE CEDIDA PELA VARIG



Lavorato, presidente do SNA e o Sr. Rubel Thomas presidente da Varig e do SNEA assinam a Convenção Coletiva. No primeiro plano, Omar Fontana e Wagner Canhedo, respectivamente presidentes da Transbrasil e da Vasp assistem o ato de assinatura, acompanhados pelos demais dirigentes de empresas aéreas da aviação regular.

A Convenção Coletiva 91/92 da Aviação Regular foi finalmente assinada. O ato ocorreu na última terça-feira, dia 17, em reunião entre o Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, o Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, SNEA, e os presidentes das empresas de aviação. A demora na assinatura deveu-se a posição da Transbrasil de manter sua proposta de redação na cláusula sobre o pagamento da Reserva e Sobreaviso, dando margem para que as empresas que já operam ou que venham a operar linhas aéreas não pagassem os mesmos.

Após contatos do presidente do SNA, Lavorato, com o ex-presidente do SNEA, Walterson Caravajal, o impasse foi resolvido em reunião entre os presidentes da Varig e do SNEA, Rubel Thomas; Vasp, Wagner Canhedo; e Transbrasil, Omar Fontana, com a Transbrasil concordando

com a redação apresentada pelo SNA. Além disso, o SNEA também acordou itens sociais novos para a Convenção deste ano.

Para viabilizar definitivamente a assinatura da Convenção o SNA, autorizado pelas Assembleias, aceitou assinar a Convenção Coletiva 90/91 da Aviação Regular, que estava pendente no Tribunal Superior do Trabalho (TST), com todas as cláusulas sociais; a cláusula econômica foi acertada levando em consideração o acordo firmado com os aeroviários em dezembro de 90. A Assembleia decidiu assinar a Convenção do ano passado porque o Sinpac continua no TST com embargos na questão incidental, embora o STF já tenha decidido a questão da representatividade da categoria. Desta forma retornamos a normalidade com os direitos garantidos para os aeronautas da Aviação Regular.

AERONAUTAS

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

Feliz Natal
e
Um Ano Novo
repleto de
Realizações

A Diretoria

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Diárias

A partir de primeiro de janeiro de 92, a diária passa para Cr\$11.350,00. O reajuste sobre o valor atual (Cr\$ 9.300,00) é, inicialmente, de 22,04%, estimando-se que este seja o INPC de dezembro. No dia 16 de janeiro, a diária será atualizada novamente, pelo INPC correto do mês de dezembro e mais 50% do INPC também de dezembro. A partir daí, o reajuste será sempre no dia 16 de cada mês já que o INPC oficial é divulgado aproximadamente nesta época.

Taxi Aéreo

Ao contrário da Aviação Regular, os aeronautas das empresas de Taxi Aéreo ainda estão sem Convenção Coletiva e terão de aguardar até o ano que vem, porque o impasse com o Sinpac continua. No último dia 20 a Justiça entrou em recesso até fevereiro e não foi marcada nenhuma reunião de negociação direta com o Snet. O sindicato das empresas de taxi aéreo continua usando o Sinpac para prejudicar os aeronautas. O dissídio poderia ter sido julgado dia 17 de dezembro mas através de embargos no Supremo o Sinpac impediu o julgamento, porém, no dia 19 último o STF rejeitou por unanimidade os embargos.

STF rejeita por unanimidade (11X0) embargos do SINPAC. Questão encerrada.

Representantes do SNA no Comitê HUPER da IFALPA

Dentro do programa de participação na IFALPA, o SNA enviou os Cmtes. Ronald Roseo e Flávio Souza (B 737-300 Varig) para o encontro do Comitê HUPER (Human Performance), em Buenos Aires, de 5 a 7 de novembro passado. Ao retornar, o Cmt. Flávio Souza veio até a Diretoria de Segurança de Vão trazer as suas impressões e um reporte dos itens discutidos na agenda durante o encontro sediado pela APLA (Asociacion de Pilotos de Linhas Aéreas - Argentina).

- Envolvidos pela primeira vez em um projeto de tamanho porte, chegamos a Buenos Aires receosos e bastante preocupados em participar das discussões que constavam da agenda do segundo encontro anual do HUPER Committee da IFALPA em 1991. Face a nossa inexperiência e ao fato de não termos participado sequer, como ouvintes em qualquer outro evento dessa grandeza, pensávamos em manter-nos em uma posição de observadores, ao menos neste primeiro contato. Para nossa surpresa já na abertura dos trabalhos o presidente do Comitê, Capt. H. Sypkens, Holanda, ao dar-nos as boas vindas e apresentar-nos aos demais membros, fez questão de nos colocar a vontade e, insistindo para que participássemos ativamente dos debates, salientou a importância desta iniciativa do SNA em destacar seus representantes para a área de Human Performance. De uma forma profunda, pudemos sentir a preocupação da IFALPA em inteirar-se dos problemas de ordem social e no âmbito de relações de trabalho dos pilotos do terceiro mundo ou dos "países em desenvolvimento". Ficou claro, no decorrer do encontro, que quando se trata de segurança de voo e fatores humanos, o aspecto das relações entre os pilotos e a indústria de transporte aeronáutico é fundamental para que se crie um clima próspero para as empresas e digno para os pilotos onde possa haver, numa ordem recíproca, a distribuição equânime dos frutos do trabalho da organização.

- A primeira impressão que tivemos, a medida que ouvíamos o presidente do Comitê discorrer a respeito da estrutura da IFALPA e dos objetivos daquele encontro, é de estarmos diante daquilo que sempre almejávamos ser, mas jamais alcançávamos devido a questões culturais afetadas ao nosso grupo. A forma com que os pilotos representantes das mais diversas associações de grande parte do mundo se referem à questão da preservação e integridade da profissão de aeronauta redundando em espírito de corpo impressionante. Aquilo que para mim, de uma forma deturpada, significa corporativismo, para a IFALPA representa praticamente a essência da instituição ou seja, a defesa da classe contra os interesses de ordem econômica e das pressões organizacionais impostas pelas empresas.

Por Flávio Souza

Cmt. de B 737-300 Varig

Na pauta deste encontro havia um grande número de itens que diziam respeito a normas e recomendações da IFALPA em seus documentos e anexos que deveriam ser atualizadas, promovidas ou rebaixadas de nível ou grau de importância. Discutiu-se exaustivamente a questão da unificação econômica da Europa nos próximos dois anos e a repercussão deste ato no mercado de trabalho aeronáutico e no estabelecimento de normas únicas para emissão de licenças, certificados técnicos e de saúde. Há, neste sentido, uma preocupação enorme em relação a possíveis discriminações e favoritismos quando da seleção de pilotos para empresas aéreas européias onde o povo do norte segregaria o do sul do velho continente. Além disso, vários fatores afetados a métodos psicológicos de avaliação de candidatos ao PLA têm sido revistos e, na opinião da IFALPA, grande parte dos psicotécnicos empregados até hoje são completamente anacrônicos e ultrapassados. A esse respeito, o Capt. Mati Sorsa* (Finlândia), apresentou um trabalho excelente que está a disposição dos associados na biblioteca do SNA.

Ficou claro, nos debates deste encontro, que existe um grande concernimento com tudo que diz respeito ao anexo 6 da ICAO (Personal Licensing). Este tema tomou conta da maior parte do tempo que se dispunha e foi abordado em vários aspectos em boa parte da agenda. As características inerentes ao exercício da profissão de PLA e os requisitos pessoais nos âmbitos físico e psicológicos exigidos para emissão dos certificados de saúde têm um aspecto extremamente subjetivo e amplo, passível de discriminações e erros irreparáveis. Desta forma, tanto se pode interromper uma carreira brilhante quanto deixar de excluir um indivíduo inapto, indevidamente. A IFALPA tem agido no sentido de estabelecer critérios e normas muito bem definidas com o intuito de evitar a supervalorização dos psicotécnicos, dando a esses exames suas devidas finalidades. Sob o ponto de vista de seleção de candidatos, há um consenso em torno de métodos onde um grupo de profissionais ligados à aviação (pilotos, instrutores de voo, F/E's, pilotos com cargos administrativos) formem um comitê de seleção onde seria definido o tipo de candidato procurado. De posse destes dados, os psicólogos elaborariam um processo de avaliação com testes, entrevistas,

etc, que mais se adequasse a cultura e ao grupo de pre-tendentes às vagas.

Um outro item de destaque foi a discussão que envolveu o trabalho publicado na revista INTERPILOT, da IFALPA, onde o Capt. Hans Sypkens apresenta uma tese biografada por alguns médicos e psicólogos europeus a respeito do "ERRO HUMANO". Abreviadamente, esta tese contém uma teoria onde se demonstra a involuntariedade do ser humano quando erra. Principalmente numa profissão onde um erro ou conjunto de erros leva quase sempre a catástrofe, como na aviação, os pilotos ou controladores de voo, quando erram, são as maiores vítimas de suas falhas. Os pilotos por estarem dentro do avião e os controladores por terem seus sentidos de responsabilidade destruídos, incapacitando-os para o exercício futuro da profissão. Além disto, sabemos, na sua maioria, os controladores de voo são profissionais que se envolvem emocionalmente com as aeronaves que controlam, de tal forma que pensam estar dentro delas. Na área técnica, correspondente a projetos, ergonomia e de segurança, este trabalho sustenta um conceito que é tão antigo quanto a própria história da indústria: o de fail safe, ou seja, a prova de falhas, não mecânicas, mas humanas. Todo invento, quando projetado, deve levar em consideração as possibilidades latentes e emergentes de causar lesões em seu operador ou usuário de tal forma que mecanismos de segurança impeçam, na medida do possível, a constituição do erro. Utensílios e máquinas que têm deficiência destes mecanismos de defesa, devem incorporar luzes de aviso ou alarmes que chamem a atenção para a iminência da falha e de más conseqüências. Além disso, prevê-se também a utilização de procedimentos especiais para a operação de determinadas máquinas e treinamento intenso do pessoal envolvido no sentido de minimizar o número de acidentes. Em resumo, não existe artefato motriz da indústria que seja capaz de reduzir o emprego da força humana que não esteja associado ao risco de causar lesão ao seu usuário. Cabe ao projetista industrial a tarefa de conter, de alguma forma, esta capacidade lesiva utilizando-se dos recursos técnicos disponíveis.

A respeito deste tema, pretendemos publicar brevemente a íntegra da matéria referida.

Outros tópicos da agenda de B. Aires serão abordados num trabalho que está sendo elaborado pelos representantes do SNA no Comitê HUPER e que irá compor os arquivos da área de fatores humanos da Diretoria Técnica.

* O Cmt. Mati Sorsa também é psicólogo e já apresentou diversos trabalhos de psicologia aplicada à aviação, inclusive em Seminários da ICAO. Ele foi um dos palestrantes do 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Voo promovido pelo SNA e pela APVAR em 1990.

FOTO: JORGE NUNES / PRISMA



Cmt. Castro é presidente do FAD

PESQUISA

FAD quer mudar estatuto e criar carteira imobiliária

O Fundo Auxílio Desemprego, FAD, já está enviando aos seus associados uma pesquisa com propostas de mudanças nos estatutos da entidade e criação da Carteira Imobiliária. O FAD solicita que todos os participantes respondam as perguntas e enviem a pesquisa para a sede do Fundo, o mais rápido possível (Avenida Marechal Câmara 160, sala 1610 - Edifício Orly, Centro, RJ) ou entreguem pessoalmente na entidade. Qualquer dúvida é só ligar (021) 533-2084.

Em breve o FAD também enviará a íntegra do novo estatuto para análise e concordância associados. Após este passo, será realizada uma assembleia, em data a ser definida, para avaliação das propostas de mudança no estatuto e implantação da Carteira Imobiliária.

Recesso no Sindicato no Natal e Ano Novo

No Natal (dias 23, 24 e 25 de dezembro) e no Ano Novo (dias 30, 31 de dezembro e 1º de janeiro de 92) o Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, fará um recesso. Os funcionários da entidade serão liberados e compensarão os dias em data a ser definida pela diretoria do Sindicato. A medida visa reduzir os custos da entidade.

Vasp arrisca segurança do voo de Los Angeles



Dessa vez a Vasp extrapolou e chegou ao ponto de pôr em perigo a própria segurança de um de seus voos de Los Angeles. Um mecânico de voo e quatro comissárias chegaram como passageiros àquela cidade às 14h e já às 20h do mesmo dia foram acionados para assumir o voo 897. Cortando os tempos de transados do Aeroporto/Hotel/Aeroporto, os tripulantes tiveram somente 3 horas de descanso, quando a lei estipula um descanso de 12 horas.

A tripulação para este voo deveria ser de revezamento. Porém o que ocorreu foi que uma tripulação simples saiu de Los Angeles para San Francisco, voltou para Los Angeles e somente a partir daí incorporou os tripulantes acima que irregularmente a transformaram em revezamento. Desde sua origem, o voo deveria comportar uma tripulação de revezamento e não apenas no meio da jornada, como ocorreu. O SNA denunciou o fato ao DAC.

Tal absurdo não foi o suficiente para mostrar que a Vasp quer mesmo fechar o ano realmente fazendo jus

ao título de "a empresa que mais desrespeitou a regulamentação profissional do aeronauta em 91". Além de continuar ignorando os prazos mínimos para publicação de escala, a empresa não está divulgando-a em local de fácil acesso, como o estabelecido no artigo 23 da Convenção Coletiva. O que é pior: a própria Vasp assume isto, publicando um "recado" de seu diretor de operações, Sr. Juliani, no rodapé do extrato de programações da semana 12/12 a 18/12.

"Devido a segurança e pedido dos tripulantes, não mais deixaremos escalas fixas nos dezoitos" - diz a nota, que tenta jogar no grupo a culpa pelo descumprimento da regulamentação profissional. É sempre bom lembrar que o extrato das programações é um documento da empresa. Com isso, a Vasp pode alterar escalas de voo sem conhecimento do grupo, privilegiando ou não determinadas situações.

Tem mais. A Vasp está operando a ponte-aérea no Rio e está obrigando a tripulação a se apresentar no Santos Dumont para a reserva do voo sem que haja DO para a apresentação, não existindo

também nenhum documento da empresa para assinatura do tripulante e de sua apresentação. Sendo que na situação de reserva, conforme determina o artigo 26, parágrafo 3º da Regulamentação que prevê acomodações para tripulação quando esta for superior a três horas, também não está sendo cumprido porque os tripulantes tiram reserva pelo saguão do Aeroporto.

Em relação a instrução, a Vasp também não quer pagar a gratificação dos instrutores de comissários, como está fazendo com os pilotos. Foram dispensadas as turmas que se formaram neste período, causando transtornos irreparáveis, principalmente para pessoas que vieram de outros estados e deixaram empregos e família para trás pela perspectiva de entrar na profissão. O presidente da ACV, Pedro Azambuja lembra que a Associação já havia denunciado a situação da instrução em um boletim, mostrando que a seleção e formação dos alunos estavam sendo feitas de forma apressada, sem planejamento. "Disvirtuaram tanto a função que agora nem pagar querem - o que comprova o que a ACV vinha denunciando", disse ele.

Contribuição Assistencial

Garanta seu Sindicato

O alto custo da campanha de renovação da Convenção Coletiva com desdobramento durante todo ano, dois plebiscitos por causa do Sinpac, mais a realização do Congresso dos aeronautas em 92 e as eleições do sindicato, obrigaram o SNA a cobrar uma contribuição assistencial de 1% do salário do aeronauta sócio e 2% dos não sócios em janeiro próximo. O Sindicato dos aeroviários, ao contrário do SNA recolhe todos os anos essa contribuição. Este

ano, os aeroviários estipularam duas taxas de 2,5% a ser descontadas também em janeiro. A contribuição para o SNA é facultativa, porém, a entidade apela à categoria no sentido de que ela entenda que os trabalhadores é que devem sustentar suas entidades sindicais e a luta pelas reivindicações. Quem não estiver de acordo com a contribuição deve informar ao Sindicato ou a empresa onde voa, através de carta, até 10 de janeiro próximo.

Segurança de Voo

Comissários da Transbrasil rumo ao segundo Congresso Brasileiro

A Associação de Comissários da Transbrasil está convocando candidatos para representá-la junto à organização do II Congresso Brasileiro de Segurança de Voo, que o SNA realiza no segundo semestre do próximo ano. "É fundamental que o grupo tenha representantes na organização do congresso porque é nesta fase que será discutida a pauta e o temário do encontro e, principalmente, porque no ano passado a participação dos comissários foi pequena", diz o comissário Carlos de Lima, diretor da ACT e do SNA que já se dispôs a representar a ACT, ao lado de pelo menos mais dois colegas. O II Congresso de Segurança de Voo está sendo organizado pela diretoria de Segurança de Voo do SNA e pelas associações dos aeronautas.

Entrevista / Roberto Dantas

Discutir a reintegração com a Varig e com o SNEA em primeiro lugar

Reeleito pela terceira vez para a direção do Sindicato Nacional dos Aeroviários, Roberto Dantas de Araújo tem 15 anos de aviação, exercendo sempre a função de almoxarife. Ele iniciou sua carreira na Varig e trabalha na Motortec desde 1982. Em sua opinião, retomar o Movimento de Reintegração dos Demitidos da Varig é importante tanto para aeronautas quanto para aeroviários. E, através da Federação, ele acredita que o Movimento possa ser estendido para a reintegração de todos os integrantes das duas categorias que tenham sido demitidos por motivo de greve.

Dia-a-Dia: A união de aeronautas e aeroviários em torno do Movimento de Reintegração dos Demitidos da Varig pode fortalecer as duas categorias?

Dantas: Não tenho dúvidas a esse respeito. Desde 1984, quando nós aeroviários iniciamos um trabalho de retomada do nosso Sindicato, tivemos total apoio dos aeronautas. E, de lá para cá, conseguimos avanços significados provenientes dessa união. Em 1986 retomamos nossa entidade, em 87 tivemos uma campanha salarial unificada que caminhou bem e hoje, na Convenção Coletiva deste ano, também conseguimos vitórias importantes. Então, essa união é fundamental para que o Movimento consiga reestabelecer o retorno dos demitidos.

Dia-a-Dia: A greve é um instrumento de pressão dos trabalhadores e a demissão, uma das alternativas dos empresários. Como você vê esta relação?

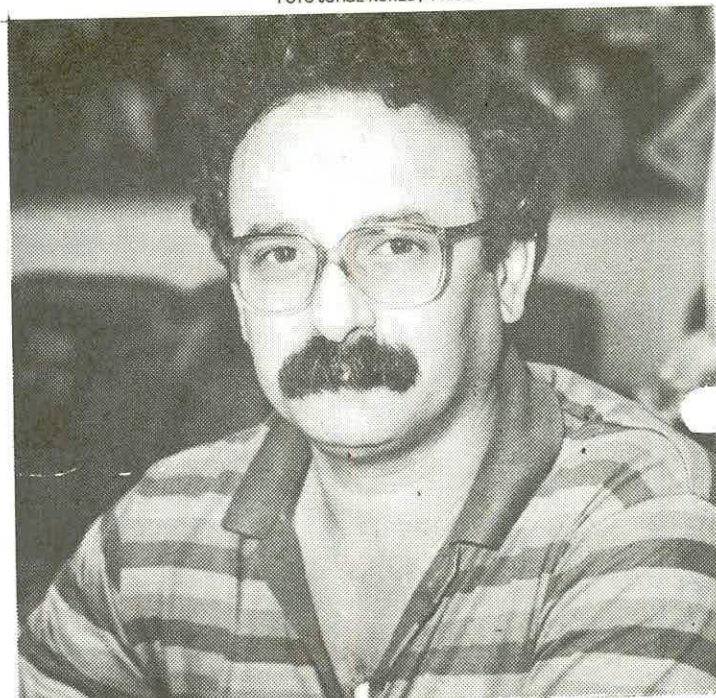
Dantas: A greve é um momento normal do movimento sindical a partir do instante que os patrões se colocam irredutíveis em suas posições. Agora, as demissões não resolvem o problema, para nenhum dos lados. Seria importante que as

empresas conseguissem enxergar isso porque não adianta elas demitirem dirigentes sindicais. As empresas não tem o poder de afastar um dirigente de sua base simplesmente porque, se ele for bom, a própria categoria vai dizer isso, votando e garantindo a eleição dessa pessoa.

Dia-a-Dia: Quem deve retomar o Movimento de Reintegração?

Dantas: Acho que a Federação tem um papel muito importante no cenário da indústria do transporte aéreo. Hoje, as empresas reconhecem a importância da Federação na organização dos trabalhadores. Através da Federação, eu acho que nós deveríamos retomar a discussão deste Movimento, não em relação aos aeronautas que ainda não foram reintegrados, mas também em relação aos aeroviários demitidos por motivo de greve e que continuam desempregados. Assim, de certa forma, é como se nós estivéssemos pedindo anistia de um crime político; a demissão por fazer greve seria o castigo. Se todos os demitidos por motivo de greve retornarem ao trabalho será uma grande vitória.

Dia-a-Dia: De que forma deve ser encaminhada a retomada do Movimento?



Roberto Dantas é presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários

Dantas: A retomada, na minha opinião, parte hoje por buscar o Sindicato das Empresas e as empresas diretamente envolvidas nas demissões. Acredito que somente após esgotarmos todas as possibilidades de negociação com as empresas é que devemos assumir a postura de procurar a opinião pública, colocar a questão nos jornais. Eu acho que esta postura é mais contestativa do que objetiva porque quando a gente envolve a opinião pública consegue uma certa publicidade, mas na maioria das vezes, não consegue resultados adequados.

Dia-a-Dia: Em 1992 você iniciará seu terceiro mandato consecutivo na direção

do Sindicato dos Aeroviários. Como está a categoria hoje, qual a principal bandeira para o próximo ano?

Dantas: A diretoria foi modificada em aproximadamente 90%. No dia 3 de janeiro tomaremos posse e na primeira quinzena faremos uma reunião para traçar planos de 92. Além de uma campanha de sindicalização constante, acredito que nossa principal bandeira será a renovação de nossa Regulamentação Profissional, porque a que está em vigência hoje é de 1962 e não prevê várias atividades que não existiam na época, como por exemplo mecânico de helicóptero e digitador.

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 Lulz 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

