

## Varig. Desrespeito generalizado

Salários defasados, plano de saúde não implantado, lista de senioridade desrespeitada e a problemática relação entre o Diretor de Operações e o Grupo de Voo são as principais preocupações dos pilotos da Varig no momento. A APVAR, por exemplo, já encaminhou à empresa, um projeto de Plano de Salários, mas não teve resposta até hoje. O reivindicado e prometido Plano de Saúde ainda não foi implantado por desleixo da direção da Varig. Chega a ser inadmissível que uma empresa do porte da Varig não tenha ainda um Plano de Saúde para seus funcionários.

Há também problemas específicos por equipamento. Preocupados com a aposentadoria que se aproxima, os pilotos de B-747 reclamam da remuneração do Aerus. Os Dc-10 questionam a instrução: comandantes com 15 a 20 anos de profissão estão sendo reprovados em grande número. O que está havendo? Os pilotos de B-727, (vãos cargueiros), protestam contra a escala que os têm colocado para voar até quatro noites/madrugadas seguidas na rota Manaus. Apesar de seguir a Regulamentação, tal sistemática é abusiva e desumana. Os de B-737 denunciam o grande número de vôos escalados por falta de mais tripulantes. No caso específico dos B-737-

300, há inclusive "estouros" da Regulamentação e as escalas têm sido divulgadas além do prazo normal.

E tem mais: a Varig persiste pagando as diárias com cheque empresa, sem dar a mínima atenção à insatisfação generalizada do grupo de voo com essa medida. A ACVAR - Associação de Comissários - inicia um movimento para convencer a direção da Varig que esta forma de pagamento das diárias só prejudica os aeronautas.

O serviço médico constitui outra dor de cabeça na Varig: na SEMSAER - primeira Semana de Saúde da categoria - o representante da empresa disse que ela preparava-se para inovar no campo da saúde. Entretanto, a situação é caótica. O tipo de acompanhamento médico da empresa visa mais atender a escala do que a saúde do aeronauta. Qualquer DM é submetida previamente aos computadores para saber, primeiro, qual a programação a ser realizada.

A atenção médica é munida de desconfiança. O tripulante, ao contrário de ver no médico um clínico preocupado com sua saúde, vê no profissional um agente a serviço de manter a programação de vôos.

## Vasp promete o céu, mas tripulantes vivem no inferno

A Vasp nunca foi um exemplo de respeito a Lei, mas nos últimos meses a coisa piorou muito. A escala de voo tem sido um desastre e está levando os aeronautas à loucura. Veja alguns exemplos:

1. Apesar da Regulamentação Profissional determinar a publicação da escala com sete dias de antecedência, na Vasp, a escala é publicada na véspera do voo;
2. A jornada é feita pelo máximo. Este expediente é usado pela empresa para forçar o tripulante a desrespeitar a Regulamentação;
3. A programação de voo, cada vez mais, compromete o descanso mínimo;
4. As mudanças de programações na rota são constantes com total desrespeito as folgas previstas;
5. Os melhores vôos ficam sempre para os "amigos" e o rodízio já virou anedota;
6. Comprometendo mais ainda a Regulamentação Profissional, o chefe de escala também é chefe de disciplina.

..SE UNIR O BICHO FOGE !!



## Caos na Transbrasil

1. O Boeing 737/400, com 158 passageiros, está decolando com quatro comissários. Com essa medida, a empresa dá um passo atrás aumentando a carga de trabalho.
2. As programações de voo da Transbrasil têm sido feitas no limite da regulamentação. Quando ocorre atraso de voo, ultrapassam o limite. Para satisfazer as normas do DAC, os comandantes, com medo de retaliações, usam argumentos esdrúxulos no livro de bordo, para justificar o fato. Entre esses argumentos, a falta de tripulantes como motivo imperioso ou atraso injustificável de manutenção.
3. Os tripulantes que não assinaram a procuração da Transbrasil aceitando a redução dos salários, mas que não foram demitidos, estão com as passagens de férias (direito adquirido) e o passe de tripulante extra suspensos.

# Salário em queda livre ... até quando?

O atual governo vem buscando, de formas as mais variadas possíveis, transmitir à sociedade brasileira uma imagem de modernidade que - apesar de ainda enganar a muitos - não se coaduna com a prática política e com as diretrizes econômicas vigentes nos países desenvolvidos ou em vias de atingir tal status.

A estratégia adotada no combate à inflação, prioridade que vem sendo perseguida sem nenhum sucesso pelo Sr. Collor de Mello, é bastante elucidativa. Seguindo os mesmos passos do governo anterior, do qual tanto busca se diferenciar, elegeu os salários como o grande bode expiatório da elevação do custo de vida. Segundo os magos da economia collarida, o arrocho salarial cumpriria dois papéis principais no combate à inflação. O primeiro seria a queda no consumo e a consequente queda nos preços e o segundo se daria na diminuição da pressão sobre os custos das empresas.

Enquanto isto ... falar de salários nos países desenvolvidos já ficou cansativo. Mas existem países em fase de desenvolvimento com os quais podemos traçar alguns paralelos. É o caso dos chamados "tigres asiáticos". Como exemplo, vejamos o que vem ocorrendo na Coreia do Sul. Este país cresceu cerca de 150% na década de oitenta, enquanto o Brasil estagnou (crescimento próximo de zero). Com a transição democrática em 1987, os trabalhadores forçaram uma distribuição de renda mais rápida, com aumento real dos salários. Em consequência, tanto o consumo como os custos das empresas aumentaram. Mas o governo coreano, ao invés de partir para a recessão (como fez o Sr. Collor), preferiu priorizar a modernização tecnológica, visando aumentar a produtividade da economia. Isto prova que o aumento de consumo não deve ser combatido

em si - principalmente no caso de um país de subnutridos como o Brasil - como se os salários fossem a causa da inflação, mas compensado via modernização tecnológica.

Dentro do quadro de arrocho salarial geral vigente entre os trabalhadores brasileiros, vejamos a situação dos aeronautas. No final de dezembro de 1990, o salário da categoria equivalia a 22% do valor vigente em dezembro de 1985. Para recuperar o valor daquela época seria necessário um reajuste de cerca de 350% (deste total, 86% se referem ao governo Sarney; o restante nos foi apresentado pelo Sr. Collor em apenas 10 meses de governo).

Para o futuro próximo, as perspectivas são sombrias. A questão da política salarial continua em aberto, na dependência de uma decisão do Congresso Nacional que, mesmo que venha a ser favorável ao trabalhador, poderá ser vetada pelo Sr. Collor de Mello. A alternativa passa a ser a livre negociação. Só que, como todos devem estar cientes, as empresas não querem negociar, alegando a existência de um outro sindicato. Assim, hoje não temos mais Convenção Coletiva.

Ao mesmo tempo, os aeroviários unidos conquistaram - entre outras coisas - um reajuste mensal mínimo de 70% da inflação do mês anterior, a vigorar a partir de janeiro. Aos aeronautas, as empresas poderão ou não repassar tal reajuste, pois não possuímos um instrumento legal que as obrigue a fazê-lo.

O momento é muito grave e os aeronautas precisam se movimentar, sob pena de o quadro atual se deteriorar ainda mais. Existe uma máxima no movimento sindical que os patrões conhecem bem: "Assembléia vazia significa bolso vazio".

## CONVENÇÃO COLETIVA

### Assembléias dias 30 e 31 de janeiro, às 15horas

Nas assembléias realizadas no início deste mês (dias 8 e 9 de janeiro, em São Paulo e no Rio), os aeronautas voltaram a reivindicar a abertura da negociação direta com as empresas aéreas e a presença dos defensores do "dito Sinpac", para explicarem os motivos da proposta divisionista encabeçada por eles.

Até agora o Sindicato Patronal não se pronunciou e os aeronautas continuam sem Convenção Coletiva. Quanto aos defensores do Sinpac, foram convidados, agora formalmente, para comparecer às assembléias dos dias 30 e 31 de janeiro, às 15 horas, em São Paulo e no Rio, para debater com a categoria.

O SNA e todos os seus associados esperam que desta vez eles compareçam ao debate democrático para discutir essa idéia que está causando tanto prejuízo à categoria.

## REGULAMENTAÇÃO PROFISSIONAL

### Sindicato faz pesquisa

Para saber da categoria se a Regulamentação Profissional deve ou não ser modificada, o SNA inicia uma pesquisa. No formulário pergunta-se, caso o aeronauta aponte a necessidade de modificações na Lei, o que deve sofrer alterações e o que deve ser preservado. Sua opinião é fundamental para o sucesso da pesquisa. Assim que recebê-la, responda as perguntas e faça chegar ao Sindicato. Você pode fazer isso depositando-a nas caixinhas dos DO's, entregando-a nas Representações Regionais do SNA ou enviando-a pelo correio.

#### EXPEDIENTE

Publicação Oficial do **Sindicato Nacional dos Aeronautas**  
**Presidente:** José Caetano Lavorato Alves  
 Redação: Av. Marechal Câmara, 160, 16º, sala 1620 - Centro - Rio.  
 CEP 20020 - Tel. 532.1163 FAX (021) 220.6693  
**Diretores Responsáveis:** José Alencar de Castro e João Gentina;  
**Editor:** Fernando Pereira; **Redação:** Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Lídia Pena e Márcio Weichert  
**Diagramação Eletrônica:** Rita Diirr  
**Produção Gráfica:** Dionísio Bezerra;  
**Secretária:** Simone Pereira  
**Impressão:** Gráfica do Sindicato Nacional dos Aeronautas  
**Tiragem:** 7.000 exemplares