



15% de antecipação salarial em julho

Somente a TABA e a Transbrasil ainda não confirmaram a antecipação de 15% em julho. A TABA sequer compareceu à reunião realizada na última 5ª feira (18/7) com o sindicato das empresas. A Transbrasil, embora não tenha confirmado sinalizou que acompanhará as demais companhias mas com reajuste por faixas salariais.

DIÁRIAS

Vasp, Varig e Transbrasil pagam Cr\$ 3.200,00 a partir de 1º de julho. Nordeste mantém diárias em Cr\$ 2.520,00. A Transbrasil pagará atrasados porque só reajustou as diárias na última semana.

As empresas pensam em adotar reajustes diferentes para diárias, contrariando uma conquista dos aeronautas desde 1985. O SNA propôs que o valor das diárias permaneça unificado e que seja corrigido por um levantamento conjunto do custo real das refeições.

Outra proposta do Sindicato é que as diárias sejam corrigidas pelo item de alimentação de preços fora do domicílio. As empresas responderão após reunião que farão no dia 23.

DESREGULAMENTAÇÃO

TABA vem a Seminário

A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos (FNTTA) continua recebendo inscrições para o 1º Seminário de Desregulamentação da Aviação Civil, que será realizado no dia 7 de agosto, na Academia Brasileira de Letras, no Centro do Rio.

O mais novo representante das empresas a confirmar presença no evento é Alexandre Gibson, Diretor Regional Rio da Taba. As inscrições podem ser feitas com Cláudia Antonaccio, de segunda a sexta-feira, de 15 às 18 horas, no telefone 220.8461.

GUERRA DAS EMPRESAS

Transbrasil distribui vídeo para "ganhar cabeças" dos funcionários

A Transbrasil inova mais uma vez - e paga caro por isso - para poder "fazer a cabeça" de seus funcionários. Dessa vez, a empresa partiu para a mídia eletrônica: foram distribuídas para todos os empregados (mesmo aqueles que não ganham o suficiente para comprar um vídeo-cassete) uma fita de 40 minutos, especialmente produzida para a Transbrasil tentar culpar a concorrência e a desregulamentação por mais uma de suas inúmeras crises. Estima-se, por baixo, que foram gastos pelo menos Cr\$ 9 milhões (5 mil fitas a Cr\$ 15 mil cada e Cr\$ 1,5 milhão, valor estimado, de cachê para o jornalista global Joelmir Betting - fora custos de produção).

Seu presidente, Cmte. Omar Fontana, é o responsável por pedir aos empregados "união e o máximo de diálogo". É, também, o responsável por uma série de deslizes. Por exemplo: pede diálogo mas a recíproca não é a mesma de cima para baixo (vide a falta de respostas para as inúmeras denúncias feitas pelo SNA quanto ao desrespeito à Regulamentação Profissional).

Diz, também, que "não existe a mínima possibilidade desta empresa permanecer no mercado se não estiver absolutamente capacitada com recursos humanos e materiais de informática". Mas a maioria dos chefes de equipes de comissários - os mais antigos e preparados da casa - foram rebaixados, acarretando uma natural queda da qualidade do serviço.

Não é só. Ainda no início de seu discurso, o Cmte. Omar comete um ato falho - talvez o maior dos deslizes: "em 36 anos de empresa, que eu me lembre passamos no mínimo por 10 crises severas", fala, com o orgulho de quem não pensa que o pato quem paga são os trabalhadores, obrigados a suportarem "no mínimo" uma crise severa a cada três anos e meio. Isso sem contar as crises que não são severas na opinião do Cmte., mas que sempre pesam no bolso do aeronauta.

Na próxima edição do Dia-a-Dia publicaremos matéria sobre material publicitário, da Varig, sob o título "bateu levou" também distribuído aos tripulantes.

Foto Jorge Nunes



Reprodução do material publicitário distribuído pela empresa

Desrespeito à Regulamentação vira rotina na Vasp

Divisão ajuda às empresas

SANDRES

Cmte. Vasp



As companhias sempre bateram nos seus funcionários e levaram tudo deles. Recentemente, a Varig lançou uma peça publicitária cujo famigerado título é "Bateu, levou" - onde tem o desprante de chamar seus funcionários de "companheiros". Essa peça incita os funcionários da Varig a brigarem com os da Vasp em função da concorrência entre as duas empresas. Com isto, elas levam duas vantagens: a primeira é uma vantagem financeira, pois os funcionários se empenham mais e continuam ganhando menos; a segunda é uma vantagem política, onde o objetivo é desunir a categoria. Os aeronautas precisam estar atentos para a manobra das companhias, que apoiam abertamente o Sinpac porque uma vez desunidos eles continuarão batendo em nós e levando tudo da gente. Não devemos nos dividir nunca.

ERONY

Mec. de Vôo DC-10 - Varig



Em todo país, usa-se de todos os meios para não se assumir compromissos que possam ser cobrados mais

GOUVEIA

Mec. de Vôo DC-10 - Varig



Até admito que hajam discordâncias dentro do nosso Sindicato, mas a divisão é um erro, como já foi provado em ocasião anterior. A nossa força está na união e não na divisão do grupo, que facilita - e muito - aos interesses dos patrões. É muito importante que se vote, e que se vote conscientemente, para que fique decidido de uma vez por todas o que a categoria realmente pretende.

Mais uma vez eu repito: a divisão não nos interessa. Todas as lutas que temos ganho têm sido conseguidas com muita união e esforço de todo o grupo. Todas nossas conquistas têm sido proporcionadas pelas lutas dentro do SNA. Então, qualquer divisão que venhamos a ter dentro da comunidade dos aeronautas só servirá contra os interesses dos trabalhadores.

tarde. Isto é visto nos meios de comunicação diariamente. Governos, governos x assembleias, congressos x justiça, fraudes não apuradas (e, se apuradas, não punidas), etc... O povo precisa se conscientizar de que isto tudo deixaria de existir se nós conseguíssemos nos unir, cobrando a quem de direito uma determinada solução ou posicionamento. Ou ainda: justiça. Portanto, dividir aquilo que hoje é forte não parece coisa de alguém que pensa com razão. São alguns poucos que se deixam levar pela vaidade de ter para si um sindicato, esquecendo que mesmo neste haverá discordância em certos posicionamentos e que não serão como pensam os deuses, a quem o patrão obrigatoriamente deve agradecer, aceitando o dando a eles tudo que podem, somente porque são diferentes.

JIM PEREIRA

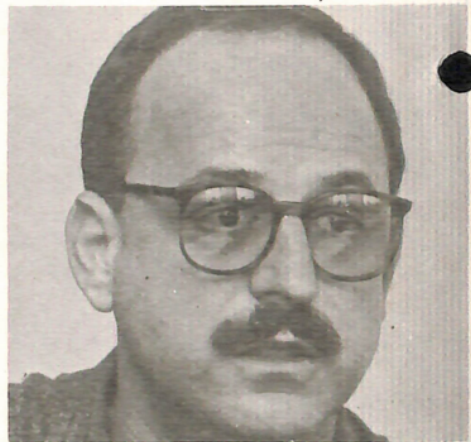
Comissário Varig



Realmente sou contra a divisão porque não tenho dúvidas que a separação enfraquece a classe como um todo. Haja visto a força e a artulação do outro lado - os empresários. Sou a favor da realização dos plebiscitos porque seus resultados irão legitimar a vontade da maioria da classe aeronauta. O plebiscito reforçará a unidade da categoria, caso seja decidido contra a divisão. Sempre quando se fala em divisão, qualquer pequena divisão que seja, é bom lembrar da coesão dos patrões. Não vejo qualquer vantagem em relação à divisão do Sindicato. O momento é de muita reflexão. Vote contra essa divisão.

JOÃO GENTINA

Comissário Vasp



A prática já nos mostrou que sem a união dos aeronautas - e dos trabalhadores em geral - todas as lutas individuais acabam não dando resultados. O exemplo disso foi a Convenção Coletiva de 1987, que foi a melhor Convenção em 40 anos da história dos aeronautas, exatamente porque a iniciamos em conjunto com os aeroviários. A unidade, em um primeiro momento, é tão importante que somente unidos aos aeroviários conseguimos avanços significativos em nossa Convenção. Sou a favor da união, inclusive em um sindicato único dos trabalhadores em transportes aéreos.

2º PLEBISCITO : De 11 a 20 de agosto votam somente os pilotos

Varig muda - finalmente - apresentação do Plano de Vôo

A Varig está distribuindo um BTO (Boletim Técnico de Operações), efetivado desde o dia 3 de julho último, onde o plano de vôo computadorizado é finalmente apresentado com 3 algarismos nos campos referentes às proas e rumos a serem voados.

Mais do que uma medida preventiva de segurança, isto significa, finalmente, o reconhecimento de que a forma anteriormente adotada era, na melhor das hipóteses, inadequada e confusa.

Logo após o acidente da Amazônia, (setembro/89), os responsáveis pelo setor de prevenção de acidentes da empresa (GIPAR) vieram a público afirmar que não havia necessidade de se modificar a forma adotada, porque todos os pilotos estariam suficientemente alertados para as possíveis confusões geradas pela colocação de zeros nas casas decimais. O DAC, como sempre, se manteve à margem de toda a discussão, deixando de cumprir o seu papel maior que é o de representar o Estado e o interesse público (segurança de vôo) a despeito de quaisquer interferências econômicas ou políticas.

E tudo continuava à moda brasileira até que mais um avião saiu fora de rota... Como foi? Ninguém sabe, ninguém viu... O Assunto do mês nas mesas dos pernoites! O fato é que o risco de se manter uma posição puramente política tornou-se alto demais e não houve outra saída senão reconhecer a deficiência e modificar o formato do plano de vôo.

O DAC? Vai bem, obrigado. O coronel Jenkins, Chefe da Divisão de Investigação de Acidentes na época do acidente da Amazônia, hoje é comandante de Boeing 737 na Varig.

O relatório final do acidente finalmente foi publicado e nenhuma das questões levantadas pelo SNA foi aprofundada nem o ofício em que solicitávamos a reabertura das investigações foi respondido. Mais recentemente ainda, os representantes brasileiros na Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) manifestaram-se contrários - sem tecer comentários sobre a proposta de se incluir um item especificamente volado à investigação da influência dos fatores administrativos no relatório final dos acidentes aeronáuticos.

Para que desvinculação da aviação civil do Ministério da Aeronáutica e um órgão civil independente nas investigações de acidentes?



Desrespeito à Regulamentação Profissional vira rotina na Vasp

Segundo o dicionário Aurélio, descanso significa "repouso, sossego, folga, alívio, calma ou pausa". Segundo a Vasp, significa desrespeito à Regulamentação Profissional do aeronauta. São vários os itens em relação ao descanso dos funcionários, que estão sendo descumpridos pela empresa. Além de que grande parte dos comissários, principalmente os mais novos, estão voando regulamentados.

Por exemplo: a Vasp está acionando os tripulantes nos períodos de repouso, através de telefonemas (descumprindo o artigo 32); aciona tripulantes nos

períodos de folga, mandando um carro buscá-los em suas residências (descumprindo o artigo 37) e não tem publicado a escala semanal com sete dias de antecedência, conforme estabelece o artigo 17, item b.

Aliás, ao contrário do que vinha fazendo, a Vasp não vem divulgando a escala dos aeronautas no D.O., preferindo, sabe-se lá por quê, distribuí-la individualmente. A regulamentação prevê a fixação da escala em local público - no caso o D.O. - para que todos tenham condições de consultá-la e para que não haja privilégios.

F/Es e comissários da Varigelegem novas diretorias das Associações

A Associação de Comissários da Varig (Acvar) já tem nova diretoria, eleita entre os dias 01 e 06 para o biênio agosto/91 - julho/93. A Chapa Azul (chapa dois), encabeçada pelo comissários Jim Pereira, ganhou as eleições: dos 1646 eleitores votaram 1083 - a Chapa Azul obteve 590 votos; a Chapa O Sonho não Acabou (chapa um) obteve 482 votos; além de quatro votos em branco e sete nulos.

A nova diretoria da Acvar é formada pelos seguintes comissários: Jim Pereira (presidente), Claudia Alves (vice-presidente), Cesarino (primeiro secretário), Dora Camargo (segunda secretária), Fadel (primeiro tesoureiro), Maria João (segunda tesoureira), Leonardo Picini (diretor social), Marcos Neves (diretor ISSA), Dayse, Ivan Mello e Antônio Gobb (suplentes), Pio, Paulo Moura e Helga Silva (conselho fiscal) e Paulo Resende, Nilton Valle e Caetano Santos (suplentes do conselho fiscal).

ria nova: assumiu no dia cinco passado a chapa única, eleita por unanimidade nas eleições realizadas entre os dias 11 e 21 de junho. Prestigiada pelo presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, José

Caetano Lavorato, e por diretores da empresa, a nova diretoria tomou posse com um coquetel no salão da Associação Atlética Portuguesa.

A nova diretoria, que tem mandato de um ano, é formada pelos seguintes mecânicos de vôo: Alory (presidente), George Wanderley (vice-presidente). Ubiratan (secretário), Jonas Machado (segundo secretário), Femedo (Suplente de secretário) Erony (tesoureiro), Hilton Batista (segundo tesoureiro), Arelino Machado (suplente de tesoureiro), Costa Filho, Ferraresi e Carlos Gatti (conselho fiscal) e Adão, Almeida e Silva Rocha (suplentes de conselho fiscal).



Alory presidente da AMVVAR

* * *

A Associação de Mecânicos de Vôo da Varig (AMVVAR) também está de direto-

Quem tem medo da CUT ?

por Miguel Arnt *

O outro dia um colega comentava - "Vou sair do Sindicato porque não estou disposto a fazer toda greve que a CUT convocar!" Outro colega argumentava - "Não sou metalúrgico nem operário e portanto não tenho nada a ver com a CUT."

São dois exemplos que demonstram a resistência, o preconceito e a desinformação a respeito da CUT, dos seus métodos e do papel do Sindicato dentro da Central.

Se a semente da CUT nasceu a partir do movimento metalúrgico do ABC da década de 70, isso não quer dizer que seja necessariamente uma central e metalúrgica. Assim como a realidade dos anos 70 e 80 mudou, a CUT de hoje é formada em mais de 60% por sindicatos de categorias de, digamos assim, classe média, como advogados, engenheiros, médicos ou aeronautas.

A instância de decisão é e sempre foi a base de cada categoria. Tanto é assim que nas duas últimas greves gerais convocadas pela CUT, nós aeronautas, decidimos não participar. Maior prova da independência das bases de cada categoria, foi a decisão dos metalúrgicos de São Bernardo (quem diria) de não participar da última greve geral.

Para que serve então a Central?

Antes de mais nada como fórum de debates e encaminhamento das lutas comuns a todos os trabalhadores. Depois, como canal de comunicação e caixa de ressonância das necessidades específicas dos sindicatos filiados junto aos centros de decisão maiores (governo, parlamentares, centrais patronais) e demais categorias profissionais.

Se nós aeronautas, necessitamos de apoio parlamentar do Acre ou Piauí, onde não temos representação, para um projeto de regulamentação profissional por exemplo, a CUT irá encaminhar nosso pleito junto aos sindicatos filiados do Acre e Piauí para que eles interfiram a nosso favor junto aos deputados daqueles estados. Este é o seu papel. É assim que funciona!

Se ainda assim se achar que a CUT continua sendo um bicho-papão, sempre resta à categoria o recurso de, assim como decidiu em assembléia pela filiação à CUT, decidir pela filiação à outra central sindical qualquer.

O que não podemos é sermos auto-suficientes e elitistas a ponto de imaginarmos que podemos resolver todos os nossos problemas sozinhos, e nos isolarmos das lutas dos demais trabalhadores.

* Comandante DC-10 - Varig

Lutas centrais

por José Caetano Lavorato Alves *

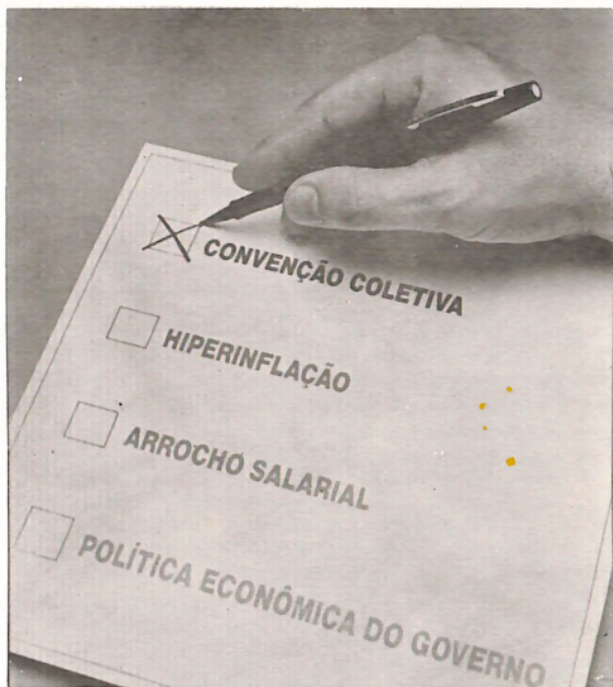
Segurança de vôo / Aposentadoria / Seguro / Salário Garantia / Regulamentação Profissional

A atividade da aviação tem início na segunda década de nosso século. Podemos dizer que os aeronautas começam a perceber suas necessidades como categoria a partir da década de 30, embora o registro histórico mostre que a aviação comercial começa aqui, no dia 3 de fevereiro de 1927 quando o aerobote "Dornier Wal" (Atlântico) voa de Porto Alegre à cidade do Rio Grande, via Pelotas em viagem experimental para a empresa alemã Syndicat Condor.

A discussão sobre segurança de vôo, regulamentação profissional, aposentadoria, salário garantia e seguro de habilitação de vôo, aos poucos vai ganhando importância à medida que os profissionais - pilotos, comissários, mecânicos de vôo, mais nossos antigos companheiros radioperadores e aeronavegadores - tornaram-se mais experientes e compreenderam a necessidade de normatizar o exercício da profissão e dar segurança para o futuro.

Somente a partir da criação, em 1942, da Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal (então no Rio de Janeiro), que posteriormente transforma-se no Sindicato Nacional dos Aeronautas, foi possível organizar as lutas fundamentais da categoria.

Foi com diálogo, articulação política, participação com outros órgãos representativos da sociedade e também no Comando Geral dos Trabalhadores (Central Sindical do



"Categoria nunca pode ficar sem Convenção Coletiva"

período anterior a 1964), que encaminhamos no passado soluções às nossas necessidades fundamentais.

Para os que não sabem ou querem esconder de nossos mais novos companheiros, lembramos que algumas greves foram necessárias para que pudéssemos conseguir a primeira lei de aposentadoria do aeronauta, o cumprimento da primeira lei de regulamentação profissional e a negociação e reconhecimento do salário garantia (54 horas hoje). No início, nada disto existia. Muitos companheiros morreram em virtude das péssimas condições de segurança. Chegou-se a voar mais de 200 h por mês. Não foi à toa que vários companheiros foram demitidos, que como outros, nosso sindicato sofreu intervenção militar e muitos foram presos e até torturados.

Se hoje entendemos que muita coisa deve ser mudada na aposentadoria, na regulamentação profissional, nas condições de trabalho e no nível do salário, devemos participar planejando e organizando a luta pelos nossos direitos. A história passada e recente mostra que a tradição de unidade dos aeronautas e a clareza de aliança necessária com os outros trabalhadores e suas organizações é o único caminho seguro para enfrentar nossas dificuldades.

* Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas

DIA-A-DIA

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Presidente: José Caetano Lavorato Alves; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Projeto Gráfico: Dionísio Bezerra; Redação: Regina Quintanilha e Fernando Pereira; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr e Simone Pereira; Impressão e Fotolitos: Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000.