



Dia a Dia

30

ANO I
16 DE AGOSTO DE 1991

Sindicato Nacional dos Aeronautas

filhado à **CUT**

2º plebiscito será apurado dia 21

Foto Jorge Nunes

Nesta quarta-feira, 21 de agosto, na sede do SNA-Rio, será realizada a apuração do segundo plebiscito em Assembléia Eleitoral Pública e Permanente. Seja qual for a verdade das urnas, a categoria deverá abrir negociação com as empresas para encerrar um período de prejuízos, acabar com o impasse da Convenção Coletiva e decolar uma campanha no sentido de resolver os inúmeros problemas que afligem os aeronautas.

Os plebiscitos - pela importância das consultas realizadas - são um marco histórico na vida sindical da categoria. A expectativa da direção do SNA é de que todos os pilotos votem. Dessa forma, a vontade da maioria não poderá ficar a reboque de uma minoria. A participação maciça no plebiscito além de ser o parâmetro desta definição, é também uma contundente resposta da categoria sobre como ela quer organizar-se. Todos às urnas e a apuração.



Pilotos votam até o dia 20. Exerça seu direito de voto

Reajuste das diárias

Campanha para entregar cardápios aos empresários

Embora a maioria das empresas tenham descongelado o valor das diárias, elas acumulam uma grande defasagem em relação ao custo real das refeições. Para demonstrar isso aos empresários, na prática, o Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, pede que os aeronautas façam chegar a entidade cópias dos cardápios dos restaurantes onde fazem suas refeições.

O Sindicato vai entregá-los ao sindicato patronal para provar que os atuais Cr\$3.200 mal pagam um sanduíche. A próxima reunião com os empresários e a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA, da qual Lavorato também é presidente, é no dia 21 de agosto, às 14 horas, na sede do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, Snea. O assunto diárias faz parte da pauta.

DIÁRIAS: ASSIM NÃO DÁ



SINDICATO VAI DEMONSTRAR ÀS EMPRESAS A DEFASAGEM DO VALOR DAS DIÁRIAS

ENCAMINHE PARA O SNA COPIAS DOS CARDÁPIOS DOS RESTAURANTES ONDE VOCE FAZ SUAS REFEIÇÕES

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Apvasp pede reunião com pilotos iuguslavos

Os pilotos iuguslavos, instrutores de DC-10, foram convidados pela Associação dos Pilotos da Vasp, para uma reunião sobre a legislação que regula a atividade dos aeronautas brasileiros e já receberam uma cópia da Regulamentação e também da parte do Código Brasileiro de Aeronauta referente às atribuições do Comandante. O convite foi feito ao Cmte. Bojovic, responsável pelos 20 tripulantes técnicos que estão no Brasil desde junho último, pelo presidente da Apvasp - Cmte. Hermine.

A Apvasp também encaminhou aos seus associados um formulário para recolher sugestões para a Comissão que está elaborando um novo projeto de Regulamentação, a ser debatido pela categoria e encaminhado ao Congresso Nacional. O formulário deve ser preenchido e entregue na associação, até 30 de agosto, para ser enviado à Comissão que reúne-se todas às quartas-feiras e é composta por representantes de todas as associações e pelo SNA.

CANHEDO NÃO CUMPRE PROMESSA

PÁGINA 3

Somos contra dividir o SNA

MURILO

Cmte. 737-330/400 - Vasp



Sou contra a divisão do Sindicato Nacional dos Aeronautas pois o nosso sindicato é forte. Uma divisão, além de desnecessária, criaria uma lacuna muito grande entre o poder das companhias aéreas e o interesse da classe. Por experiência própria - a respeito de lamentável acontecimento ocorrido comigo há três anos - tive a oportunidade de sentir o quanto é necessário que o interesse coletivo seja direcionado a uma mesma razão. Pois fazemos parte de um todo e neste momento pude sentir o quanto é importante a coesão da equipe. Isto é um reflexo na questão macro - a unidade do SNA.

PEREIRA

Cmte. Helicóptero- Bell 412 - Kovacs

Desde que o mundo é mundo, as forças dominantes sabem que o inimigo é tão mais frágil quanto maior for sua divisão. É a tática "dividir para dominar". Partindo deste pressuposto, no caso dos Aeronautas, a divisão da categoria enfraquecerá a nossa vontade de lutar porque teríamos caminhos diferentes durante a tentativa da conquista de um objetivo. Isso seria

amplamente aproveitado pelos patrões, que mais facilmente derrubaríamos toda a nossa atenção de luta e de conquistas. No caso da aviação de táxi aéreo e, principalmente, no segmento de helicópteros, o número de pilotos atuantes é muito reduzido e a divisão facilitaria ainda mais o domínio dos patrões. Por isso sou contra a criação do Sindicato dos Pilotos.

TITO WALKER

Cmte. 737-330 - Varig



Sou contra a divisão do SNA. A marca registrada do sindicato ao longo de sua história tem sido a busca de melhorias para a nossa categoria, contemplando os interesses de todos os pilotos, comissários e mecânicos de voo. Quando alguns, infelizmente, defendem a divisão, acabam beneficiando as empresas. Estas, por sua vez, cada vez mais investem contra a autoridade do comandante. No caso da Varig especificamente, assuntos importantes para nossa carreira, como a senioridade, são constantemente desrespeitados. Não quero nem posso ser o dono da verdade, mas a trilha traçada pelos companheiros que defendem a idéia do Sinpac é extremamente inoportuna. O momento exige a uniao de todos para resolvermos um enorme conjunto de problemas da nossa categoria. Não é com divisão que iremos resolvê-los.

GLAUCO DI GIACOMO

Cmte. Transbrasil

A possibilidade de divisão da classe aeronauta em sindicatos distintos, é um acontecimento que deve ser exaustivamente evitado, pelo simples motivo de que decididamente representará um retrocesso político que enfraquecerá a classe em suas aspirações profissionais. Acredito que nossos colegas que tentam criar um Sindicato de Pilotos, tenham boas intenções para com a classe de pilotos, no entanto devem repensar urgentemente suas posições, pois elitistamente estão prejudicando a classe como um todo, uma vez que nossas questões econômicas e sociais são certamente comuns a todos aeronautas, pilotos ou não. Seria interessante indagar às empresas aéreas, que apoiam essa divisão dos aeronautas, se aceitam dividir o SNEA (sindicato das empresas). Certamente que não, pois os enfraquecerá, razão pela qual desejam que isso aconteça com os aeronautas. Colegas aeronautas, conclamo-os a juntos mantermos a histórica tradição de nosso sindicato, e somarmos forças para o nosso próprio bem, conclamando também nossos colegas porventura descontentes que candidatem-se democraticamente à administração de nosso sindicato, em vez de dispender esforços em dividi-lo.

AGRADECIMENTOS

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, agradece pelos depoimentos de solidariedade dos companheiros a seguir e informa que suas mensagens não foram publicadas devido a restrição de espaço face ao grande número de telegramas, cartas e depoimentos recebidos pela entidade.

Geo Wanderley (Varig);

Pedro Azambuja (Vasp); Fadel (Varig); Mantovani (Transbrasil); Rofrei (Varig); Matosinho (Vasp); Helena (Vasp); Carlos Gomes (Varig); Ramos (Vasp); Cláudia Alves (Varig); Tato (Vasp); Mac Belli (Varig); Suzy (aposentada Panair); Silvana (aposentada Cruzeiro); Anna (Transbrasil); Felix Oliveira (Varig); Alory (Varig), Antenor (Varig).

O "Day after" do plebiscito

Quando as urnas do segundo turno forem apuradas nesta terça-feira, 22 de agosto, seja qual for o resultado, a história sindical dos aeronautas será profundamente alterada. Para comprovar esta perspectiva, basta verificar que a discussão das idéias travada na campanha de ambos os plebiscitos aponta um "Day After" em busca de um plano de trabalho que faça frente às enormes dificuldades na relação com as empresas no que diz respeito a uma remuneração justa, condições de trabalho adequadas à segurança das operações de voo e respeito à legislação que regula os direitos e atribuições do exercício profissional da categoria.

Do ponto de vista da organização sindical, as questões colocadas nesta campanha apontam para necessidade de uma redefinição da concepção sindical que os aeronautas querem para suas organizações, tanto no sentido de como ela deve administrar as reivindicações e como em sua relação com a sociedade e com os demais trabalhadores. Outra questão que salta aos olhos, é a rediscussão dos foruns de decisões da categoria. É evidente a qualquer pessoa que o critério de representatividade das assembleias e das decisões deve ser revisto.

O resultado dos plebiscitos não responderá estas entre outras questões. Ele só determinará se pilotos, comissários e mecânicos de voo querem permanecer num único sindicato ou pluralizar sua representação junto às empresas, Estado e sociedade. Porém, a verdade das urnas, independente do resultado, deve ser respeitada por todos porque é a vontade da maioria da categoria que, no processo democrático, não pode ficar a reboque de uma minoria.

Nesse sentido preocupa muito a diretoria do SNA a recomendação do Sinpac de esvaziar a votação no plebiscito. A perspectiva de todo o grupo de aeronautas é de que todos, inclusive os simpatizantes e associados do Sinpac, respeitem o resultado da votação. É necessário que a diretoria da entidade repense essa orientação, caso contrário, estará se desresponsabilizando de colaborar para resolver os inúmeros problemas que a categoria tem a resolver no presente.

Portanto, não há motivo para a diretoria do SNA nem para a direção do Sinpac não acatarem a vontade soberana das urnas. Nesses últimos seis meses, os defensores da unidade do SNA tiveram oportunidade de apresentar suas idéias dentro dos aviões, nos DOs, Hotéis e nos espaços que surgiram para o debate. O Sinpac teve a mesma oportunidade para defender junto a todos os aeronautas a divisão do SNA e a reorganização da categoria.

As regras dos plebiscitos foram definidas publicamente e a decisão de fazê-los foi tirada em assembleia aberta e democrática com a presença de inúmeros aeronautas, entre eles, companheiros reconhecidos pelos aeronautas como representantes dos interesses da categoria. O "Day After" será muito difícil se todos não acatarem o que disseram as urnas. A expectativa da categoria é de fechar sua Convenção Coletiva, abrir negociação com as empresas, enfim, tocar a vida para frente com um plano de voo que não admita que os pequenos interesses subordinem o coletivo.

DIREITO DE RESPOSTA

Carta do Cmte. Érico Ruhl

O Sindicato recebeu uma carta do Cmte. Érico Ruhl, Piloto-chefe da Varig, onde ele dá sua versão sobre uma palestra dele a vinte comandantes da empresa. Os fatos foram noticiados neste Dia-a-Dia nº 27, em 26 de julho de 1991. Ao lado fac-símile da carta e a seguir o texto publicado pelo sindicato para análise da categoria. A direção do SNA, porém, não entendeu a deselegância do último parágrafo da carta do comandante, mas lembra-o que imprensa marrom é aquela que distorce as informações que são apuradas - o que não ocorreu - como podem verificar os aeronautas.

Quero os meus saís...

Ainda bem que, pelo menos na Varig, não existem problemas com os pilotos. Que alívio...

Assim, por absoluta falta do que fazer, o piloto chefe pode dedicar seu tempo à tarefas tão importantes e imprescindíveis como descobrir qual é o ano médio do automóvel dos pilotos.

Pronto! Agora já sabe-se que é 88.

De posse dessa informação crucial, com certeza desaparecem, como por encanto, os problemas em escala, com equiparação de equipamentos, com senioridade, com instrução, com cheques, enfim, a categoria aeronauta vai ao paraíso...

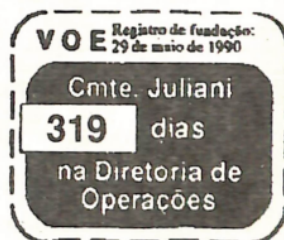
Para quem acha isso pouco, o mais importante ainda não foi revelado. A conclusão do piloto chefe sobre o resultado da sua pesquisa exclusiva só foi divulgada, com pompa e circunstância, durante um recente seminário para comandantes. " - Se o ano médio do carro dos pilotos é 88, então os salários não estão assim tão baixos como andam reclamando." C'est fini...

Supõe-se que, em futuro muito próximo, quando todos estiverem andando em bicicletas ou patinetes, tenha-se, finalmente, alcançado as condições necessárias e suficientes (do ponto de vista do piloto chefe, é claro) para a discussão de salários.

O que estarão esperando os IBGEs, FGVs, FIPES, DIEESEs da vida, para demitirem seus economistas e adotarem os novíssimos instrumentos de medição recém-saídos dos moderníssimos laboratórios de pesquisas variguanos? Speech-ômetro - mede o nível de satisfação (by Rubel Thomas) Carrômetro - mede o poder aquisitivo (by Ruhl)

NOTA: Na próxima edição deste informativo, retificaremos informação sobre a Fundação Transbrasil, por solicitação do Cmte. Marcus Antonio Lacerda de Athayde - presidente do Conselho da Fundação - em razão da matéria publicada neste DIA-A-DIA, em 28/06/91, sob o título "Abusos da Transbrasil causam insatisfação"

Vasp paga piores salários do mercado



Os comissários da Vasp já iniciaram a luta por uma nova tabela salarial, que equipare os valores pagos pela empresa ao mercado. Na

sexta-feira passada, dia 9, a ACV realizou assembleia simultaneamente no Rio e em São Paulo, quando decidiu encaminhar ao presidente da Vasp, Sr. Wagner Canhedo, documento solicitando a revisão dos salários pagos aos comissários, que estão bem abaixo do mercado.

A ACV também decidiu em assembleia formalizar uma comissão de negociação salarial, com representantes da entidade, do SNA e do grupo de voo. Está marcada uma assembleia para quarta-feira, dia 21, às 15hs (na ACV, no Rio, e no SNA, em São Paulo) quando espera-se uma resposta da

empresa. Se a Vasp não se pronunciar antes do prazo estipulado, uma assembleia extraordinária poderá ser convocada.

É bom lembrar que o Sr. Canhedo assumiu a Vasp jurando de pés juntos que pagaria salários 10% acima do mercado, o que seu Diretor de Operações, Cmte. Juliani, sempre que pode ratifica. A realidade, porém, é completamente diferente: basta ver quanto um comissário com 17 anos de casa e chefe de equipe de cabine de Air-Bus ganhou em julho na Vasp e na Varig. Enquanto o Sr. Canhedo está pagando um total de Cr\$433.492,83 (salário fixo de Cr\$154.158,85; senioridade de Cr\$157.242,00, gratificação de chefe de Cr\$51.411,98, além de Cr\$70.680,00 por trinta horas no mês), a Varig paga Cr\$724.116,30 (salário fixo de Cr\$417.144,00, com senioridade incluída; gratificação de chefe de Cr\$113.850,00, além de Cr\$193.122,30 por 30 horas extras no mês).

São esses os 10% acima do mercado prometidos pela Vasp?



MEMBER OF THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

RI00J - 1880/91 Rio de Janeiro, 1º de agosto de 1991.

Para: Sindicato Nacional dos Aeronautas
Sr. Presidente:

CARTA DO PILOTO-CHEFE DA VARIG

De conformidade com algum senso democrático, senão pelas razões da legislação em vigor, solicito publicar aos leitores do DIA-A-DIA que efetivamente - durante uma palestra com cerca de vinte Comandantes da VARIG, falamos cerca de quatro (talvez cinco) minutos, sobre "nós, Comandantes, somos representativos da alta classe média brasileira".

Alguns contestaram e, ali mesmo, fiz-lhes ver que somos, na média, proprietários de 1,5 automóveis, ano médio 1988. Não creio que a baixa classe média brasileira, na média, tenha algo perto disso.

Adicionalmente, em nenhum momento disse-lhes que por isso "os salários não estão tão baixos como estão reclamando" (DIA-A-DIA nº27).

Tanto acho que os salários estão baixos que tenho gasto parte do meu tempo disponível lendo calúnias, fazendo palestras e pesquisas instantâneas mas, também, participando de reuniões dentro da empresa para, justamente, elevar os salários dos aeronautas já, agora em agosto.

Finalizando, permito-me sugerir-lhes uma modificação no logotipo do DIA-A-DIA: a tarja "Sindicato dos Aeronautas filiado à CUT" lembra o marrom, cor que não fica muito bem na imprensa.

Comte. Érico Ruhl
Piloto-Chefe

União ajuda a todos

por Celso De Lanteuil *

Se a força dos pilotos isoladamente garantisse aos mesmos melhores condições de trabalho do que as conquistadas em conjunto com os comissários e mecânicos de voo, hoje, na Associação de Pilotos da Varig, que é de fato a maior da América do Sul, teríamos nossos pilotos beneficiados por melhorias que os destacariam dos demais colegas da profissão, seja na Varig ou em relação as demais empresas que operam no país.

Considero inoportuna a criação, a viabilização e a manutenção de um sindicato de pilotos, em função do momento político que atravessam os profissionais de voo. Em primeiro lugar, criar um sindicato sem uma discussão profunda com os interessados é altamente preocupante, pois se trata de eliminar o trabalho histórico do SNA ao longo de quase 40 anos, que demandou um esforço de organização dos trabalhadores inédito no país.

Acho, também, de muita ingenuidade iniciar um trabalho do zero quando já existe uma estrutura funcionando em prol dos interesses dos profissionais da área, apesar de suas deficiências. Por exemplo, hoje temos uma diretoria de segurança de voo que divulga mensalmente boletins técnicos com artigos de especialistas do mais alto nível.

Neste mesmo sentido, o SNA promoveu recentemente eventos que trataram de questões da maior importância para os profissionais de voo, tanto na área da saúde (1º SEMSAER), como de segurança de voo (1º Congresso Brasileiro). Com palestrantes conceituados internacionalmente e de grande expressão na sociedade científica nacional, estes eventos trouxeram ao conhecimento do grupo questões até então pouco discutidas ou mesmo desconhecidas.

Poderíamos também fazer a análise da dificuldade financeira em nível nacional. Vemos isto pelas dificuldades que as próprias associações de pilotos estão suportando para se manterem atuantes no momento. Enfim, as dificuldades práticas para o momento de criação do Sinpac podem ser facilmente identificadas através das cartas do SNEA e do SNETA, que inviabilizam as negociações de nossa convenção coletiva.

Alguns colegas que defendem a formação do Sinpac alegam que nós, pilotos, não temos nada em comum com os nossos colegas comissários de bordo e mecânicos de voo. Com relação a esta argumentação, surge também uma outra questão que nos traz à reflexão: de quem estamos mais próximos? De nossos colegas comissários e mecânicos de voo ou de nossos colegas pilotos de helicópteros, de táxi-

aéreo, pilotos agrícolas, etc? A resposta, no meu entender, é: todos juntos somos fortes.

Se a força dos pilotos isoladamente garantisse aos mesmos melhores condições de trabalho do que as conquistadas em conjunto com os comissários e mecânicos de voo, hoje, na Associação de Pilotos da Varig, que é de fato a maior da América do Sul, teríamos nossos pilotos beneficiados por melhorias que os destacariam dos demais colegas da profissão, seja na própria empresa citada, como em relação às demais empresas que operam no país. A união faz a força.

É importante que identifiquemos com clareza os obstáculos que atualmente enfrentamos e as razões reais dos problemas que temos de resolver. Uma greve não é determinada por um grupo que não quer fazê-la. Hoje quase não encontramos a maioria dos associados que nos DOs, hotéis e aviões defendiam a paralisação de 1988, assim como já começa a ficar difícil identificarmos a maioria dos eleitores que votaram e elegeram o atual presidente da República.

Já é hora do cidadão aeronauta assumir a sua responsabilidade como ser social. Assumir os seus erros de avaliação e parar de delegar ao próximo a responsabilidade de sua omissão. Se hoje enfrentamos dificuldades sérias quanto a nossa capacidade de organização, estas existem por razões que a própria história do país nos ensina. E um dos registros da nossa história encontra-se nos arquivos do nosso

Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA.

Mais do que eliminar a memória do nosso sindicato, que nem sempre como alguns defendem foi de diálogo e bom entendimento, é preciso defender as nossas duras conquistas, identificar os nossos erros e corrigir os nossos rumos. Defenda a manutenção da entidade SNA, a reestruturação interna da organização sindical e eleições democráticas, para que nossos associados decidam quem deve representar seus interesses. A união faz a força."

* Cmte. de 737 - Varig



DIA-A-DIA

É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede na 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 Eustáchio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo): Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000.

DR. SNA. GAA. COM. COI. DOS. 251