



88% dizem não à divisão

Vitória da unidade

A esmagadora maioria dos aeronautas que votou (3791) disse não à divisão do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Somente 11% da categoria manifestou-se favorável ao desmembramento. A eleição transcorreu em clima de normalidade em todo o País.

Agora, a categoria prepara-se para o 2º Plebiscito (de 11 a 20 de agosto) onde votarão somente os pilotos sindicalizados até 8 de maio último tanto no SNA como no Sinpac.

Foto Jaime J. Silva



Walterson Caravajal, presidente do Sindicato das Empresas e vice-presidente da Varig. Ele defende a divisão do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Foi derrotado no 1º Plebiscito.

VARIG

Walterson defende o Sinpac

Durante uma palestra para um grupo de comandantes da Varig, o Sr. Walterson Caravajal dizia que até concordava em discutir salários e condições de trabalho dos tripulantes desde que o fizesse com sindicatos separados - mecânicos de voo, comissários e pilotos. Por que será?

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 com escala, com equiparação de equipamentos, com senioridade, com instrução, com xequês, 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)

Pilotos votam de 11 a 20 de agosto

CASTRO

Cmte. B727-Varig



A experiência de vida dentro do meio sindical já há algum tempo me faz concluir que a união é fundamental para que possamos obter algumas conquistas. Hoje, se é que temos alguns direitos ou privilégios, foi sempre na busca da unidade e do diálogo. Divergências, todos nós temos. A melhor maneira de se chegar a bom termo, no entanto, é exatamente a unidade pregada pelo SNA. A divergência poderá ocorrer mas creio que todos nós devemos ter o bom senso para trazê-la para discussão interna dentro de nossa categoria. O dia em que todos pensarem finalmente teremos condições de conseguir algum acordo com o setor patronal. Diante da atual situação, é de minha opinião que todos devam refletir sobre o atual momento em que estamos passando. Por isso, acho que a unidade do nosso sindicato é o mais importante.

ORESTES

Cmte. Bandeirantes- Rio Sul



Vou votar contra à divisão do SNA e recomendo aos companheiros que consagrem nas urnas a manutenção da unidade da nossa categoria, como a esmagadora maioria dos aeronautas fez no primeiro plebiscito.

Os companheiros que defendem a divisão, no processo democrático, devem mostrar ao conjunto da categoria as razões da proposta, caso contrário, mesmo os bem intencionados, passarão por representantes dos interesses dos empresários.

PAULO MELLO BASTOS

Ex-presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos. Foi Mello Bastos que, em 1957, presidiu a Junta Governativa eleita para reunificar o SNA após o "golpe" divisionista de 1954.



Sindicato Nacional de Aeronautas ou de Pilotos em Transportes Aéreos? Eis a questão... NÃO em 1955 e NÃO agora.

Em 1955 a motivação principal foi política. A morte de Getúlio Vargas exarcebou os ânimos dos Lacerdistas. A FAB teve uma intensa participação política por causa da morte do Major Aviator Rubens Vaz, guardacostas de Lacerda. Coincidentemente, vários oficiais da FAB, como eu, emigraram para a Aviação Comercial. Surgiu no seio desses oficiais, agora comandantes, o plano de dividir o SNA para iniciar o desmantelamento da organização Sindical.

Hoje, a motivação principal é outra. O movimento Sindical atual não tem vinculação caudilhesca a nenhum político. Não temos nenhum Getúlio Vargas. A atividade Sindical utiliza práticas esquerdizantes radicais no processo reivindicatório no momento histórico do mundo socialista afundado na política paternalista tentando a economia de mercado. Isto vale dizer que os caminhos seguros para a luta sindical pela melhoria de vida da classe trabalhadora passa pela experiência europeia do Leste e Oeste.

O Brasil é parte do contexto. A tecnologia está mexendo com as políticas dos Sindicatos. Particularmente com o transporte Aéreo. O "cockpit" está encolhendo e as cabines de passageiros aumentando. Pela segunda década do século XXI, o comandante será uma analista de sistemas sem o prazer de manusear "manetes" e "manches" e talvez até não precisando saber pilotar.

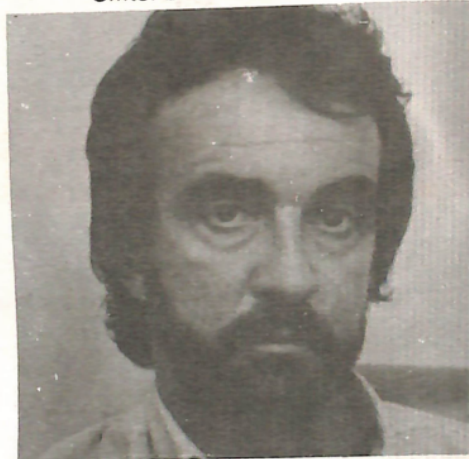
Não são unicamente os empresários do Transporte Aéreo os interessados na separação, nem tão pouco o elitismo dos comandantes. Causas mais sutis e profundas amedrontam os comandantes em ridícula minoria nas assembléias são levados de roldão pela maioria de comissários.

Hoje, 1991, o fato da "Divisão" se repete, mas a história, não. A história é outra. Muitos estão vendo. Poucos, enxergando.

Já é tarde para "Dia a Dia" ter a página do NÃO e a do SIM. Seria democrático e se praticaria o exorcismo do fantasma divisionista.

ARMANDO SARTORELLI

Cmte. B707- Transbrasil



Sou totalmente contra a divisão. O propósito de dividir não é válido, uma vez que o SNA harmoniza e cumpre perfeitamente seu papel de representar a categoria dos aeronautas. A divisão só tende a enfraquecer essa harmonia, conseguida com muita luta. Não existe motivo para dois órgãos distintos defenderem a mesma causa quando o SNA faz isso muito bem. É preciso que todos se conscientizem de que o consenso, através da união, é a forma mais correta de se chegar a uma solução acertada, e não através da divisão.

AGUILAR

Cmte. Fokker-27 - TAM



Sou completamente contra a divisão do Sindicato Nacional de Aeronautas. Nada me incentiva pela divisão. Há alguns anos, tivemos problemas com o pessoal que quis a divisão, como a discriminação surgida nas aeronaves. E a época em que vivemos não está para a divisão; temos de nos unir cada vez mais. Minha opinião é unânime com os companheiros do Sindicato - temos a mesma linha e a mesma opinião. Não estou de acordo com a divisão do aeronauta, que deve se conscientizar que nosso dissídio não foi julgado, justamente devido a esse sindicato que eles criaram para atrapalhar. Esse sindicato novo tentou, inclusive, fazer mudanças na nossa regulamentação profissional sem consultar a categoria. Então eu tenho que estar contra à divisão.

Pilotos americanos são filiados a uma central sindical há 60 anos

O presidente do SNA, Lavorato, recebeu na semana passada uma correspondência da US ALPA - Associação de Pilotos Norte Americanos - dando conta da passagem de seu 60º aniversário de fundação, a ser comemorado neste dia 27. Assinado pelo seu próprio presidente, Capt. Babbitt, o comunicado faz questão de frizar que a Associação se filiou a uma central sindical de trabalhadores (AFL - hoje The American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations, AFL - CIO) apenas duas semanas após a sua fundação. A seguir, a tradução da correspondência, cujo fac-símile publicamos ao lado..

July 1991

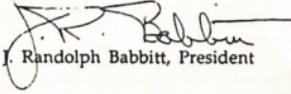
Captain J. Alves
SNA
Av. Marechal Camara
No. 160, Gr. 1611/1626
20020 Rio de Janeiro, Brazil

Dear Brother Alves:

We would like you to know that the Air Line Pilots Association, AFL-CIO is celebrating its 60th anniversary on July 27, 1991. On August 10, 1931, only two weeks after our founding convention met in Chicago, AFL President William Green officially welcomed us into the American labor movement by approving our charter.

As part of our observance of this milestone, we have published a special, historical edition of *Air Line Pilot* magazine that provides what we feel is an interesting look at our roots and our future. This special issue includes an editorial from IFALPA President Bart Bakker. Even though you normally receive *Air Line Pilot* magazine through the mail, I wanted to personally send you this copy for your information and reading enjoyment. I would be proud to extend a message of congratulations from you to ALPA members at our semi-annual Executive Board meeting in early October.

In solidarity,



J. Randolph Babbitt, President

"Caro irmão Alves":-

Nós gostaríamos que você soubesse que a Air Line Pilots Association, AFL-CIO está comemorando seu 60º aniversário em 27 de julho de 1991. No dia 10 de agosto de 1931, apenas duas semanas após a nossa convenção de fundação, em Chicago, o Presidente da AFL William Green nos recebeu oficialmente no movimento trabalhista americano aprovando nossa filiação.

Como parte de nossa observância a este marco, publicamos uma edição histórica especial da revista *Air Line Pilot*, que divulga o que entendemos ser uma visão interessante de nossas raízes e do nosso futuro. Esta edição especial inclui um editorial do Presidente da Ifalpa, Capt. Bart Bakker. Apesar de você receber normalmente a revista *Air Line Pilot* pelo correio, fiz questão de lhe enviar pessoalmente este exemplar para uma leitura informativa e agradável. Eu ficaria orgulhoso em poder estender uma mensagem sua de felicitações aos membros da ALPA, durante o encontro semestral, da diretoria executiva, no começo de outubro.

Em solidariedade, J. Randolph Babbitt, presidente.

NOTA DA DIRETORIA DO SNA:

Como se vê, a filiação às centrais sindicais não é uma exclusividade dos sindicatos brasileiros. Em outros países também se valoriza a importância de estreitarem-se os laços entre os trabalhadores, irmanados que são pelos mesmos interesses, dificuldades e objetivos.

SEMINÁRIO SOBRE DESREGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO

Transbrasil e Infraero confirmam presença

Se você ainda não fez sua inscrição para participar do Seminário sobre a Desregulamentação da Aviação Civil Brasileira, não perca tempo. O



Foto Mauro Gonçalves

Aeronautas e Aeroviários discutem a pauta

seminário será dia 7 de agosto, na sede da Academia Brasileira de Letras, no centro do Rio de Janeiro. Várias empresas, autoridades aeronáuticas e do governo já confirmaram a participação. No fechamento desta edição, o diretor de Recursos Humanos da Transbrasil, Jaime Hounsell, e o Diretor de Operações da Infraero, Brigadeiro Paulo de Assis comunicaram que estarão no evento. O Seminário está sendo organizado pelo

SNA e promovido pela Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA. As inscrições podem ser feitas pelo telefone 220-8461, de segunda a sexta-feira, das 15 às 18 horas, com Cláudia Otonaccio. Entre os pontos a serem discutidos no seminário destacam-se a influência da Desregulamentação no Mercado de trabalho, segurança de voo, indústria aeronáutica, para os usuários e em relação o crescimento da aviação comercial.

Lauda 767: tragédia inevitável?

A respeito da perda do 767 da LAUDA AIR, não se pode deixar de perguntar se talvez esta tragédia pudesse ter sido possivelmente evitada caso se tratasse de uma operação envolvendo o terceiro homem, aonde um experiente engenheiro de voo pudesse ter reconhecido a natureza do problema.

Ele poderia então ter recomendado à ação apropriada - tal como um corte de motor - nos últimos momentos vitais do voo. (F.I. 10-16 julho, 1991)

Transbrasil diz que IMO não é obrigatório

Nenhum aeronauta da Transbrasil tem obrigatoriedade de atender convocação para voar quando, em sua escala de voo, estiver escrita a sigla IMO (indispensável por motivo operacional). A afirmação é do Comandante Bracony, representante da empresa na mesa redonda realizada na Delegacia Regional do Trabalho, na última terça-feira, dia 23.

Durante a mesa redonda, da qual participaram representantes do SNA e da ACT, a Transbrasil garantiu que os comissários colocados na escala de reserva durante o mês, terão direito ao recebimento da média de horas voadas. A empresa, porém, não confirmou como será calculada esta média.

O representante da Transbrasil prometeu ainda, que nos próximos meses a empresa passará a apresentar nos contracheques de todos os aeronautas, o demonstrativo das horas de sobreaviso e reserva.

O SNA avisa aos tripulantes da Transbrasil que já foram denunciados ao DAC e a DRT os abusos no uso de tripulação composta e descumprimento de regulamentação nos vôos 576/921, 176/177, 304/305 e 920/577.

Embarque e desembarque pelo DO-Galeão

A direção do Sindicato manteve contato com o Brigadeiro Assis - diretor de operações da Infraero - que informou estar previsto para o início de agosto a reutilização da porta do D.O. do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro (Galeão) para embarque e desembarque dos tripulantes.

Os idealizadores do SINPAC acreditam no que estão fazendo e, apenas por isso, não se os pode execrar. O problema é que se enganam, tomando como referência o que já de concreto existe pelo mundo afora, mas visualizando apenas suas conquistas e não seus fracassos

Ingênua e míope percepção das coisas

por João J. Green *

A divisão é o método que a ciência utiliza para perscrutar através da intimidade dos seres vivos e do que mais existe na natureza com a intenção de descobrir-lhes a origem, o funcionamento, o porque disso ou daquilo.

No seu estado mais unificado, íntegro, não revelando sua parte oculta, não permitindo a penetração, as coisas e seres da natureza desafiam o conhecimento a respeito da sua constituição mais íntima e mais cedo ou mais tarde acabam atraindo a curiosidade dos "predadores" e dos que não sabem perceber ou não têm sensibilidade para entender o todo e, a partir deste, perceber, sentir o papel e o funcionamento das partes - ainda que não visíveis.

Não sabendo como controlar o todo, por não entendê-lo e por não ter potência para fazê-lo, alguns companheiros decidiram dar uma de cientistas e estão dissecando o SNA, retirando partes, jogando fora outras, no afã de descobrir a potência que julgam estar sendo dissolvida por estar num meio hostil.

Refiro-me, é óbvio, à recente criação do Sindicato de Pilotos da Aviação Civil. Os seus idealizadores acreditam no que estão fazendo e, apenas por isso, não se os pode execrar. O problema é que se enganam, tomando como referência o que já de concreto existe pelo mundo afora, mas visualizando apenas suas conquistas e não seus fracassos. Não percebem que as dificuldades pelas quais passa o SNA na tentativa de conquista de suas reivindicações serão, provavelmente, multiplicadas em virtude deste inegável esfacelamento; de ampla aprovação pela classe patronal em mudo e solidário regozijo.

Não companheiros, não falo de tramas ou coisas do gênero.

Apenas de ingênua e míope percepção das coisas. Aquilo que a palavra potente, através de sólida argumentação, não puder mobilizar será inútil tentar fazê-lo através de uma pseudo-condensação como esta do SINPAC.

Os aeronautas, em âmbito de SNA são, é claro, todos iguais em termos de prerrogativas, direitos e deveres - tal como um cidadão de nível superior ao votar para Presidente lado a lado com um operário analfabeto - mas sabem muito bem da importância da hierarquia no âmbito do trabalho. Se não se respeita o líder no âmbito de trabalho, muito menos o farão no âmbito sindical. A quem se deverá culpar? O líder é o cabeça, o articulador, o defensor, o coordenador, o exemplo. Se desempenhar bem o seu papel no dia-a-dia, mostrando condições e capacidade de liderança poderá até - ocasionalmente - ser afrontado mas sa-

berá como dominar a situação e continuará sendo respeitado. A sua palavra terá credibilidade e capacidade de mobilização, em qualquer ambiente.

Não precisa temer qualquer ameaça, seja ela qual for. O importante é cada um saber conduzir sua própria vida, que é a base de tudo o mais, e o líder tem até mais responsabilidade neste aspecto, pois tem de servir de exemplo.

A assembléia sempre foi o foro máximo das decisões sindicais e lá lidera quem tem cabeça e sabe dar exemplo; só um homem ou uma mulher e suas idéias podem sensibilizar e mobilizar um grande número de pessoas, se tiver condições para tal. Portanto, é isto que tem de ser desenvolvido. Só que se trata de um caminho, um processo mais difícil, em contrapartida,

torna as coisas mais fáceis, a longo prazo.

Um grupo de apressados, não sabendo interpretar as leis da natureza, estão invertendo a alavanca, iludindo-se enredados em quimérica cumplicidade, de que vão obter mais e melhores resultados. Na realidade, irão aplicar mais esforço e colher menos resultados, dando um sonoro pontapé na questão da solidariedade. Ah! se essa solidariedade faltar na hora de uma emergência braba a bordo! É assim que o diabo gosta.

* Comandante de DC-10 - Varig

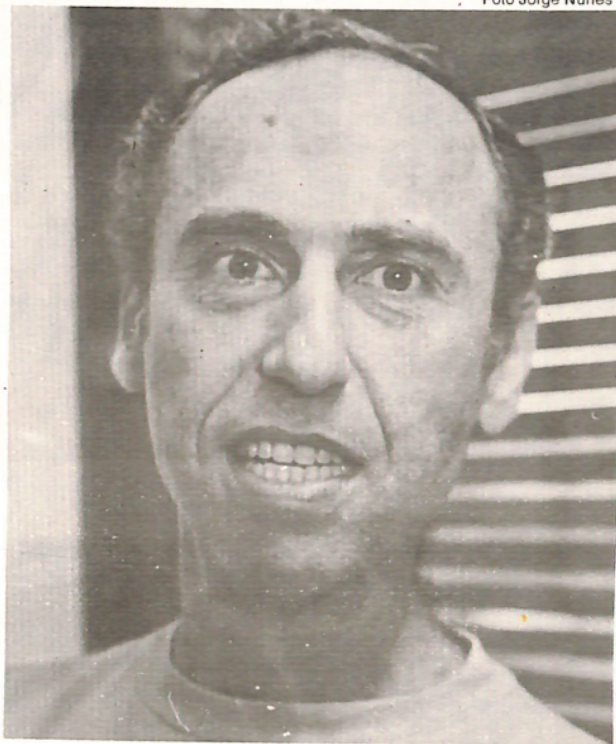


Foto Jorge Nunes

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 Eustáquio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo): Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000.