



DIVIDIR ENFRAQUECE

Aeronauta decide no voto a força do seu Sindicato

Fotos: Jorge Nunes

O primeiro plebiscito, que definirá se os aeronautas querem ou não o desmembramento do Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, está ocorrendo desde quarta-feira última e vai até 19 de julho, próxima sexta-feira. Nesta primeira consulta votam todos os aeronautas sindicalizados até o dia 8 de maio, porque nesta data, em assembléia, a categoria decidiu realizar os plebiscitos para encerrar a polêmica gerada em torno de sua organização e para dar um basta aos prejuízos decorrentes da proposta de divisão. O segundo plebiscito será de 11 a 20 de agosto, mas votam somente os pilotos.

A apuração do primeiro plebiscito começará no dia 19, logo após o término da votação, em todas as delegacias do SNA. Os votos da sede (RIO) e dos locais onde não existe representação do SNA serão apurados a partir de 15 horas do dia 22, na sede do SNA (RIO), em Assembléia Eleitoral Pública e Permanente.

O prazo para apuração geral dos votos é de cinco dias, a partir da instalação da Assembléia. Ao serem iniciados os trabalhos, o plenário elegerá a Mesa Apuradora que, além de contar os votos do Rio e dos locais sem representação regional, irá conferir os resultados enviados pelas delegacias sindicais.



Varig e Vasp antecipam 15% em julho

Varig e Vasp antecipam 15% em julho.

O grupo Varig e a Vasp confirmaram uma antecipação de 15% em julho, porém, as outras empresas ainda não se pronunciaram. Além das antecipações, todos os aeronautas têm direito ao abono previsto em lei. O valor do abono é de acordo com as faixas salariais, varia entre Cr\$ 6.131,68 (limite mínimo) e Cr\$ 17.000,00 (limite máximo). Segundo o Dieese, mesmo com as antecipações, os salários precisam de um reajuste entre 50% e 60% para voltar ao poder aquisitivo de dez/90 - data-base da categoria.

No próximo dia 18, será realizada uma reunião com o Sindicato das empresas. Este encontro, entre outros assuntos, definirá uma posição sobre o reajuste de diárias. As empresas estão pagando valores diferentes e algumas sequer descongelaram as diárias (veja no quadro). O valor das diárias a partir de 1º de junho, segundo item de Alimentação Fora do Domicílio do Dieese, seria de Cr\$ 5.910,15.

VALOR DAS DIÁRIAS

Grupo Varig	Cr\$ 3.200,00
Vasp	Cr\$ 3.200,00
*Transbrasil	Cr\$ 2.540,00
Taba	Cr\$ 2.800,00
Tam/BRC/Nordeste	Cr\$ 2.540,00
* a empresa poderá acompanhar os valores pagos pela Varig e Vasp.	

PRECONCEITO

Idade prejudica comissário desempregado

O comissário Mário Delta Guimarães Jr., com 16 anos de experiência na função, vem enfrentando um preconceito bastante grave, por parte das empresas de aviação: aos 38 anos, está sendo considerado "velho".

Com um perfil profissional que inclui funções de instrutor, chefe de equipe e chegador de equipe, e experiência em aviões BAC, Electra, B-727, 737, 707, 767, Air-Bus e DC-10, o comissário lutará há dois anos para conseguir emprego. Ele já foi na Líder, Air Brasil, Transbrasil, Vasp e Varig e sempre recebeu a mesma resposta, ou seja, "é velho" demais para ser contratado.

Casado, com dois filhos, morando na Penha, Mário trabalha atualmente como vendedor e recebe o seguro desemprego, no valor de um salário mínimo mensal. Ele está produzindo um panfleto para distribuir nos aeroportos, chamando atenção para a questão da discriminação das empresas.

Com licença do DAC número 4157 atestando sua capacidade física, válida até 10 de junho de 1993, o comissário Mário foi desligado da Varig em dezembro de 89, após passar seis meses afastado do serviço pelo INPS, devido a um problema de stress. Ele trabalhava há 8 anos na empresa.



Cmt. Collares, coordenador da pesquisa

Aeronautas começam a definir mudanças na Regulamentação

O SNA já levantou 17 pontos apontados pela categoria na pesquisa sobre nossa Regulamentação Profissional. O comandante Collares, coordenador da pesquisa, está tabulando o resultado parcial mas, avisa que continua recebendo os questionários, que estão a disposição nos DO's para serem respondidos e enviados a sede do Sindicato, as delegacias regionais ou colocados nas próprias caixas de correspondência dos DO's. Para qualquer dúvida, é só procurá-lo na rota ou telefonar para o SNA (532-1163) e deixar recado com Cristina, na Imprensa.

A pesquisa sobre mudanças ou não na nossa Regulamentação Profissional foi a maneira mais democrática que a diretoria encontrou pra consultar a categoria. E reforça sua posição de não discutir qualquer outro projeto de mudança que não esteja baseado em ampla consulta a todos os aeronautas.

Leia a seguir os principais pontos levantados até agora pelos aeronautas que já responderam aos questionários. E não se esqueça, responda a pesquisa. Afinal, o maior interessado é você mesmo.

Tabulação parcial indica 17 pontos a serem discutidos

- 1- A Regulamentação precisa conter instrumentos que protejam mais claramente o mercado de trabalho.
- 2- Divulgação com maior antecedência da publicação da escala-fixa.
- 3- Ampliação de 60 minutos na jornada de trabalho e 120 minutos para tripulação extra, quando retornando à base, com programação subsequente.
- 4- A folga deverá conter um dia civil.
- 5- Aumento do número de folgas para (12) mensais.
- 6- Adequação da jornada de trabalho à que estabelece a Constituição.
- 7- Aumento das horas de descanso.
- 8- Jornadas consecutivas nos períodos entre 23:00 - 6:00 não devem ser permitidas, em qualquer condição.
- 9- Descanso horizontal para Comissários.
- 10 - Folgas proporcionais aos dias fora da base.
 - 03 dias de viagem - 01 FR
 - 04 dias de viagem - 02 FR
 - 05 dias de viagem - 03 FR
 - 06 dias de viagem - 04 FR
- 11 - A folga social deverá conter um sábado/domingo completos de 00:00h -

24:00h.

12 - As horas trabalhadas deverão ser remuneradas.

13 - Ampliação da jornada diária para fins de regresso à base para cumprir programação de folga (esta hora podendo ser remunerada).

14 - Redução da jornada de trabalho:

Trip. simples	08h
Trip. composta	11h
Trip. revezamento	17h

15 - Atrélar limite de pouso ao tempo de jornada.

05 pousos -	08h
04 pousos -	09h
03 pousos -	10h
02 pousos -	11h
01 pouso -	12h

16 - Aumento dos períodos à disposição da empresa.

Ex.: 15 dias de trabalho x 15 dias de folga.

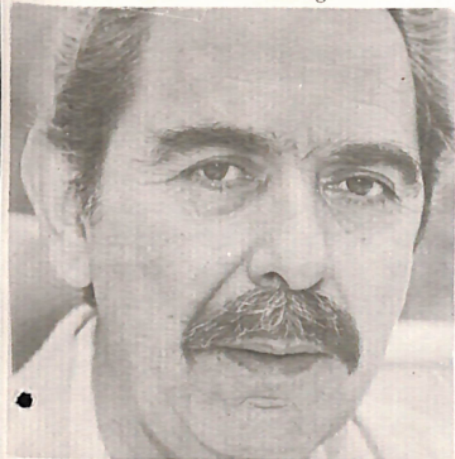
17 - Excluir ou esclarecer a condição de imperiosa necessidade.

PREENCHA A PESQUISA E ENVIE PARA O SNA

Dividir prejudica

SOUZA

Cnte. - 747 - Varig



Sindicato tem tradição de luta. É conhecido, é respeitado nacionalmente. Isso incomoda. A idéia de um Sindicato de Pilotos não é nova. Houve um que não vingou. Tenta-se, agora, fazê-lo ressurgir. No momento em que a "desregulamentação" é posta em prática, interessa aos empregadores que a categoria se divida e, se possível, se subdivida. Cumprem o seu papel. E nós? Não temos discernimento, não temos memória ou não temos coragem para assumir o nosso (papel)? Entendo que convém manter a unidade sindical e departamentalizar o SNA para atender as necessidades emergentes. Preserve-se a união e organize-se a nossa solidariedade e chegaremos a melhores condições de vida para os aeronautas brasileiros.

GUSMÃO

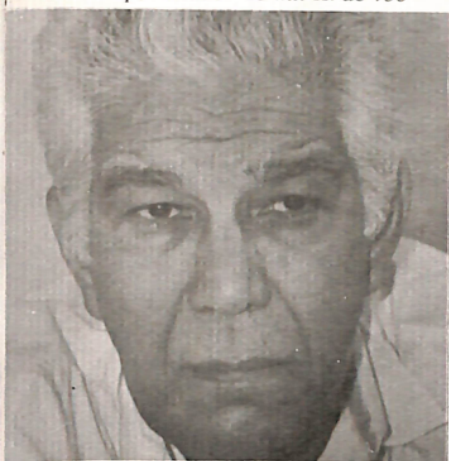
Cnte. - voa Aviação Geral



Aqueles que criaram o Sinpac com o objetivo de separarem os pilotos do restante da categoria, além da estreita visão corporativista, esquecem que a tripulação representa o conjunto de todos os tripulantes - pilotos, co-pilotos, comissários(as) e mecânicos de voo. E que somente com o trabalho de todos, enquanto equipe, é que conseguimos realizar o voo sob a forma do trabalho coletivo. Outra realidade é a de que dividindo a categoria por função, estaremos, na prática, dividindo a nossa força, quebrando a nossa unidade e pondo fim a nossa organização coletiva. O que significa darmos início a perda de tudo aquilo que juntos conseguimos conquistar durante décadas de luta. O caminho certo é o inverso do que o Sinpac se propõe, ou seja, a união de todos trabalhadores da aviação em um sindicato único. Pois o discurso de que "dividindo é melhor para negociar" fica muito bem é para os patrões, que há muito tempo apostam no sucesso da nossa divisão.

LÚCIO BULCÃO

Cnte. Aposentado - 25 mil H. de voo



Em 1954, alguns mal-avisados, outros reconhecidamente desonestos, aliados declaradamente patronais, sócios do Sindicato Nacional dos Aeronautas, dividiram o seu histórico órgão de classe, criando o Sindicato Nacional dos Pilotos em Transportes Aéreos e conseguiram enquadrar os comissários de voo na categoria aeroviária. A luta foi travada durante três anos

para reunir todos os profissionais de voo no seu único sindicato.

Agora um reduzido grupo de pilotos patronais, aliados a velhos e frustrados pelegos, na contramão da História, montaram a farsa que é um Sindicato exclusivamente de pilotos. Seus autores são os patrões, reconhecidamente reacionários, causadores conscientes dos danos morais e materiais que afligem a toda a categoria profissional. Interessa a eles e aos seus pelegos novos e velhos, o divisionismo da categoria profissional unida desde 1942.

Mantenhamo-nos unidos no Sindicato Nacional dos Aeronautas, único fundado e há meio século mantido pelo espírito fraternal que une todos os profissionais de voo.

Não permita a farsa! Diga não a divisão.

**TODO
SINDICALIZADO
DEVE VOTAR**

HERMINE

Cnte - 737-330- Vasp



Sou contra a divisão do SNA. No passado, o Sindicato já teve esta experiência. Não deu certo e voltou ao reagrupamento. Acho, também, que a questão da divisão não vai resolver os problemas dos aeronautas - os problemas estão sempre presentes e não é a questão de termos um sindicato só para pilotos que vai solucioná-los. A divisão vai gerar um enfraquecimento político, vai destruir a organização sindical que temos hoje, organização esta que tem sido construída há mais de 40 anos. É um somatório de conquistas e será jogado por terra todo trabalho pioneiro na aviação. Assim, não vejo nenhuma vantagem nesta divisão e conclamo nossos colegas a refletirem o assunto e, na minha opinião, votarem contra a divisão.

SÉRGIO DIAS

Comissário -Varig



Neste momento, quando atravessamos uma fase adversa à unidade da categoria, ditada por um movimento orquestrado das empresas, é a hora de mostrarmos aos empresários e até mesmo à sociedade organizada que a única forma de prosseguirmos nos avanços da categoria é permanecermos unidos, não permitindo que ninguém decida por nós, nosso próprio destino. Para tanto, basta, praticando esse instrumento democrático, dizer "não à divisão".

Eles irão sorrir e agradecer

por José Caetano Lavorato Alves *

Os pilotos que defendem uma organização independente, quando perguntados qual é ou quais são os seus interesses, diferentes dos mecânicos de voo e comissários, que justifiquem a divisão do sindicato, na sua maioria, não sabem responder. Os que citam exemplos, o fazem com questões específicas da profissão de piloto, sua conseqüente carreira, e suas diferenças com a do comissário ou de mecânico de voo confundindo as razões da profissão com as de uma categoria politicamente organizada. Reconheço que a formação profissional, suas dificuldades, seus passos, suas possibilidades, suas perspectivas e até o status decorrente, acabam criando um certo apelo dos pares. Evidentemente, fica mais fácil, confortável e até dáres de conversa entre "família" a convivência íntima de cada grupo profissional. Às vezes, cria-nos até uma certa sensação de sermos diferentes dos outros grupos de trabalhadores. Tudo isto parece justificar uma organização própria, onde pudéssemos falar, discutir e decidir apenas entre nós. Ou seja, somente com aqueles que têm o mesmo "interesse".

Na prática, se prevalecer a lógica da definição de organização baseada na rediscussão de interesses específicos ou de separação por hierarquia no exercício da atividade, pode-se chegar ao absurdo.

No limite da classificação destes "interesses", o do co-piloto não é exatamente igual ao do comandante. Os dos tripulantes da Varig são diferentes dos da Vasp ou da Nordeste. A internacional difere da nacional e também da regional. O do piloto da regular não é o do táxi-aéreo que difere entre os de helicóptero com os de asa fixa. Sem falar na aviação agrícola ou do piloto de indústria e comércio. É isto aí. A rota da divisão, principalmente quando a referência é o corporativismo ou o interesse específico, nos leva até o indivíduo.

Entretanto, o conceito de categoria se ampliou, de tal

forma que a análise de interesse que a fundamenta não se restringe, ou não tem como limite o interesse do exercício de cada atividade ou da carreira dela decorrente.

Na verdade, no aspecto sindical, temos mais motivos e interesses comuns enquanto trabalhadores do que divergências que justifiquem a fragmentação das organizações, por motivação corporativista. Mesmo porque a eliminação dos laços corporativistas que impedem uma visão mais ampla da ação sindical tem sido uma das grandes lutas dos trabalhadores.

Concretamente, as questões específicas do exercício da atividade não são os aglutinadores que definem a organização sindical, nem seu alvo principal, embora a solução dos problemas do exercício das funções do piloto, mecânicos de voo e comissários possa ser enca-



Divisão é uma palavra que não combina com aeronautas

minhada como ponto de reivindicação numa negociação coletiva. Para isto basta que seja apresentada para discussão com a categoria e aprovada em assembleia. Aliás, não há exemplo na história do SNA de qualquer proposta de interesse dos pilotos, e apresentada à categoria, tenha sido vetada por mecânicos de voo

ou comissários. E o contrário, também, é verdadeiro. Portanto, a questão é participar, apresentar os interesses gerais e específicos e propor soluções.

A luta dos trabalhadores é muito dura para permitir a "ingenuidade" da aventura do aparentemente novo que já está nos custando muito caro.

A prevalecer a estratégia da divisão, eles irão agradecer, sorrindo da nossa incapacidade de compreender o mundo real.

* José Caetano Lavorato Alves é 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.