



# Dia a Dia

Sindicato Nacional dos Aeronautas

filhado à **CUT**

# 28

ANO I  
2 DE AGOSTO DE 1991

## DESREGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO

# Seminário é a primeira iniciativa para discutir abertamente a questão

**A** comunidade da aviação civil nacional está dando seu primeiro passo efetivo para discutir em alto nível, e abertamente, a desregulamentação do setor. Nesta quarta-feira, a partir das 14h, o Sindicato Nacional dos Aeronautas e a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos promovem o 1º Seminário sobre Desregulamentação da Aviação Civil Brasileira, que acontecerá no Centro Cultural do Brasil (Academia Brasileira de Letras - Av. Presidente Wilson 213/1º andar - Centro - RJ). Ainda há vagas para inscrição no seminário: basta telefonar para a Federação, entre as 15h e 18h, e procurar pela Cláudia Antonaccio (telefone 021-2208461).

Com mediação da jornalista e apresentadora do programa Canal Livre, da TV Bandeirantes, Gilse Campos, serão discutidas as influências da desregulamentação no mercado de trabalho, na segurança dos vôos, na

indústria aeronáutica e no crescimento da aviação comercial. O Comte. Robert J. Hammarley, diretor administrativo da USALPA, fará um relato sobre a experiência da desregulamentação nos Estados Unidos, enquanto o Brigadeiro do Ar Carlos Sérgio Santana César, chefe do Sub-Departamento de Planejamento do Departamento de Aviação Civil (Dac) ficará responsável pela palestra sobre flexibilização na aviação civil brasileira.

O seminário - a primeira iniciativa para uma discussão sobre a questão - contará com a tradução simultânea inglês/português. Todas as companhias aéreas nacionais, além da Air France, enviarão representantes para o debate. O 1º Seminário sobre Desregulamentação na Aviação Civil Brasileira também é aberto à participação do público em geral. Ao final do evento serão distribuídos certificados de participação.

## Varig reestrutura salários de comissários

A partir de primeiro de julho os comissários da Varig têm nova estrutura de vencimentos. As principais modificações são as seguintes:

- 1) **UNIFICAÇÃO DAS TABELAS** - na situação anterior tinha-se duas tabelas; uma para quem voava 747/DC-10 e outra para os demais equipamentos;
- 2) **NÍVEIS DE FUNÇÃO** - nas tabelas anteriores tinha-se até 13 níveis, por tempo de casa, agora eles vão até 20;
- 3) **CÁLCULO DE VÁRIAVEL** - sistema de cálculo aumenta o valor da taxa horária para 1/54;
- 4) **ADICIONAL NOTURNO** - passa a ser de 37,14% do valor da taxa horária.
- 5) **HORAS NOTURNAS** - serão pagas a partir de zero hora não sendo mais utilizado para completar a cota de 54h.
- 6) **GRATIFICAÇÕES DE FUNÇÃO** - foram equiparadas e tiveram aumento: chefe de cabine nacional com a de Supervisor de cabine de 767; Supervisor de cabine de DC-10 com Supervisor de cabine 747; Chefe de equipe DC-10 com chefe de equipe 747.

As modificações geraram aumentos diferenciados a nível de salários dos comissários.

## Derrota das empresas no primeiro plebiscito

**88% dos 3791 aeronautas votantes foram contra a divisão do SNA.** Foi a mais dura derrota para as empresas. Agora, de 11 a 20 de agosto votam somente os pilotos sindicalizados ao SNA e ao Sinpac até 8 de maio. **TODAS AS URNAS.** Vamos consolidar a vitória da unidade rumo a garantir nossa conquista e abrir negociação para recuperar o poder aquisitivo dos salários e das diárias.

PÁGINA 2

Pilotos contra divisão do SNA

DAC convida SNA para discutir a pauta do 5º Conac

Comissão de Regulamentação reúne-se dias 5 e 6

DAC reconhece que Transbrasil desrespeita Regulamentação

PÁGINA 3

Vasp: recorde no desrespeito à Regulamentação

TNT ameaça demitir tripulante que não assinar novo contrato

Pilotos agrícolas dizem não à divisão do Sindicato

PÁGINA 4

Greve de 1988. Quem decidiu?

# A divisão só fortalece as empresas

## QUITO

Cmte. 737-300 - Vasp



Em relação ao que se propõe como divisão - essa posição de se fazer um sindicato de pilotos - eles já começam errado: começam dividindo. Em tese, isso é prejudicial a qualquer categoria. Se é necessário que se façam reestruturações, que se façam na nossa casa, no Sindicato Nacional dos Aeronautas. Uma simples divisão física entre pilotos e comissários não nos trará benefício algum. Se os pilotos estão insatisfeitos com a atual estrutura do SNA, que proponham mudanças. Acho até que do jeito que está o SNA carece de algumas mudanças. Como por exemplo em termos de organização e a maneira de se cuidar dos problemas do varejo dos pilotos. Pode até haver uma reformulação estrutural do SNA, mas sem divisão. Que se mude algo, tudo bem, mas dentro da atual estrutura vigente.

## JOÃO J. GREEN

Cmte. DC-10 - Varig



Liderança é a característica de saber dirigir, aplicando um critério. Liderança não é necessariamente um dom exclusivo. Pode ser treinada e a vida é a maior oportunidade para este treinamento. Na aviação, nós tripulantes, somos um dos pilares da linha de produção; um misto de operários, relações públicas e guardiães. Esta equipe precisa de um coordenador.

A liderança, portanto, começa a bordo, na pessoa do piloto em comando. Se aí não sabe exercer sua liderança, numa assembléia, muito menos. Daí, o medo travestido de "incompatibilidade de objetivos". A idéia do SINPAC é clara revelação disso: frouxidão, indolência, covardia e arrogância. Não vai funcionar.

## ZAINE

Cmte. 737-300 - Vasp



Sou frontalmente contra esta divisão. Nós, aeronautas, devemos nos unir e esta divisão não nos levará a nada. Posso citar um exemplo: fui diretor da Associação Tripulantes da Vasp (ATV) na época da divisão. Houve pressão dos pilotos para que se criasse uma associação única para eles. Contratamos uma firma para fazer um perfil do grupo e avaliar o que ele queria. Os pilotos alegavam que não participavam porque a ATV tinha comissários. E diziam que participariam se houvesse uma associação só deles. Foi um engodo, porque mesmo com uma associação de pilotos eles não participaram. Gostaria que esse pessoal da divisão me desse um, apenas um exemplo benéfico dessa divisão na Vasp. Houve um retrocesso com a divisão de forças. Por isso sou frontalmente contra a divisão do SNA. Disse que se o pessoal da divisão me desse um exemplo benéfico assinaria a proposta do Sinpac. Mas eles não conseguiram me apontar sequer um benefício. Além do que a tentativa passada de dividir o SNA foi um fracasso, um desastre.

## ÉLNIO BORGES

Cmte. 737 - Varig

A rigor, não deve haver dificuldade em optar-se por votar **NÃO** à criação de um sindicato exclusivo de pilotos. Basta que nos perguntemos à quem interessa a divisão do SNA.

Analisando por esse aspecto, poder-se-ia dizer que algumas pessoas simpatizam com a idéia de uma organização separada para os pilotos e nem por isso devem ser igualadas quanto aos motivos.

É verdade, eu também acredito que existam companheiros que creiam, de boa fé, haver uma possibilidade de o sindicato separado ajudar na solução dos nossos problemas e é a estes companheiros que me dirijo.

Me parece lógico afirmar que os que mais se interessam pela divisão da categoria, são os que mais a defendem. E ninguém - nem a própria direção do Sinpac - defende com mais veemência que comissários e flights devam ser separados dos pilotos, do que os empresários da aviação. E isto não é de graça! Faz parte da disputa entre os interesses de patrões e empregados, natural no tipo de sociedade em que vivemos,



cabendo a nós reconhecer e contrapor-nos aos movimentos dos nossos adversários.\*1

Quanto aos colegas que pensam poder liderar os pilotos isoladamente, convido que retornem ao SNA e, através da apresentação de suas idéias, nos convençam a democraticamente elegê-los para liderar-nos unitariamente.

Não existe verdade absoluta nem regra imutável, mas se alguma coisa se aproximasse disto, certamente seriam os ditados populares, fortes ao ponto de sobreviverem à memória de seus autores, atravessando idiomas e civilizações. Alguns cabem ser lembrados: a união faz a força e dividir para reinar.

Mantendo a mesma linha, não compreem gato por lebre. Não há dúvida, devemos votar **NÃO** à divisão.

*\*1- Todos os companheiros deveriam assistir ao vídeo e ler os documentos que mostram a atuação dos sindicatos das empresas e do sinpac, no TST, ao se discutir naquela corte quem deve representar os trabalhadores na-nossa convenção coletiva.*

## CAMPOS

Cmte. 767- Transbrasil



Considero que a divisão é uma tática patronal para obter o enfraquecimento por parte da categoria que, no caso do Brasil, não é uma categoria muito grande. Nos Estados Unidos é o contrário - o número de aeronautas é muito grande. Mas aqui somos poucos e divididos estaremos ainda mais enfraquecidos. Alguns pilotos têm uma abordagem elitista e nem mesmo se consideram empregados. Se julgam patrões, o que não é verdadeiro. Então, eles assumem essa posição em defesa do Sinpac, cujo objetivo - o mesmo do patronato - é dividir a categoria dos aeronautas.

# Recordista em desrespeito à Regulamentação

A Vasp quer mesmo desestabilizar a concorrência. Dessa vez, deu um passo maior do que alcançam as suas pernas: é a campeã no desrespeito à regulamentação profissional do aeronauta. Entre tantos itens descumpridos, há quase três meses que a empresa não está publicando a escala geral no D.O., publica escalas com atraso, aciona tripulantes nos períodos de folga e repouso e pressiona todos a voarem regulamentados.

São tantos os itens descumpridos que, além de encaminhar ofícios ao DAC com as denúncias, Lavorato, presidente do Sindicato, fez contato telefônico com o Chefe do Sub-Departamento Técnico do DAC, Brigadeiro do Ar Carlos Sérgio de Sant' Anna César, para reforçar as denúncias feitas pela Entidade. O Brigadeiro solicitou um levantamento de todos itens desrespeitados pela Vasp que estão

sendo reunidos em um documento a ser encaminhado ao DAC ainda no começo desta semana.

A Vasp conseguiu reunir nas mãos de um mesmo "oficial de plantão" - o chefe de escala e disciplina Taketani - todo o desrespeito à regulamentação profissional, já que este senhor acredita que seus "poderes" estão acima da lei, podendo obrigar tripulantes a voar fora das condições legais de trabalho. O Sr. Taketani manda subordinados pressionar tripulantes, ameaça perseguir ou mesmo demitir para amedrontar o grupo e é o responsável pelas escalas não publicadas no D.O.

O grupo de vôo deve exigir o cumprimento da Regulamentação Profissional e não pode aceitar pressões e programações irregulares. Todos os mecanismos legais ao alcance da categoria devem ser utilizados.

## DAC reconhece que Transbrasil desrespeita Regulamentação

Em recente conversa telefônica, o presidente do Sindicato nacional dos Aeronautas, José Caetano Lavorato, reafirmou ao Chefe do Subdepartamento Técnico do Departamento da Aviação Civil, Brigadeiro do Ar Carlos Sérgio de Sant' Anna César, a denúncia do Sindicato de que a Transbrasil continua utilizando tripulação composta em vôos domésticos, nas aeronaves B. 767 - 200.

O Brigadeiro afirmou a Lavorato que o boato de que o DAC teria autorizado a utilização de tripulação composta não são verdadeiros, porque tal autorização fere frontalmente a Regulamentação dos aeronautas. O Brigadeiro se comprometeu a resolver a questão o mais breve possível. O ofício do Sindicato foi protocolado no DAC em 23 de julho último.

## DAC convida SNA para discutir a pauta do 5º Conac

O Sindicato Nacional dos Aeronautas foi convidado pelo Departamento de Aviação Civil - DAC - para participar de uma reunião nesta sexta-feira, dia 02, às 14 h, cujo objetivo é discutir a pauta da V Conferência Nacional da Aviação Civil (V Conac). Os presidentes de todas as companhias aéreas nacionais também foram convidados para esta reunião, que

será realizada no salão nobre do DAC, contará com a presença de seu diretor-geral, Ten. Brig. do Ar Sérgio Luiz Burger, e será encaminhada pelo seu chefe do sub-departamento de planejamento e sub-departamento técnico, Brigadeiro Carlos Sérgio Santana César. O V Conac acontecerá entre os dias 4 e 7 de novembro, no Hotel Sheraton, no Rio de Janeiro.

## Pilotos agrícolas condenam proposta de divisão

O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, recebeu correspondência da Associação dos Aeronautas do Vale do Tapajós, e outra da Associação dos Pilotos Agrícolas do Rio Grande do Sul, manifestando posição contrária a divisão do SNA. Os aeronautas do Vale do Tapajós lembram na carta que "se unidos somos fracos, divididos não seremos nada".

Já a Associação de Pilotos Agrícolas é veemente ao repudiar qualquer divisão ou desmembramento do sindicato dos aeronautas e condena energeticamente os autores da idéia divisionista.

## TNT ameaça demitir quem não assinar novo contrato

A multinacional TNT-Sava resolveu adotar a política do "é pegar ou largar" para arrochar o salário de seus funcionários. Com um sério agravante: está obrigando seus pilotos a assinarem um novo contrato de modalidade de pagamento, sem data, ameaçando quem discorda com demissão. Sem data, não há como comprovar que o contrato foi assinado depois da admissão do aeronauta.

Com essa nova modalidade de pagamento, os salários foram arrochados. A TNT Sava, por exemplo, está pagando irregularmente a hora noturna da tripulação técnica: a direção alega que a hora do vôo já está incluída na cota mensal de 54 horas e, assim, paga apenas o adicional. Normalmente, as horas noturnas não estão contadas dentro dessas 54 horas mensais. A hora noturna, está 50% abaixo do mercado.

Além disso, a multinacional está desaprendendo a contar horas de vôo. Quando um piloto precisa se deslocar de sua base para outro estado, para buscar um avião, qualquer companhia aérea paga a hora efetiva de vôo como tripulante extra. A empresa, além de não pagar as horas que a tripulação vai de extra, também não quer contá-las como horas de trabalho.

## Comissão de Regulamentação reúne-se dias 5 e 6

Foto Jorge Nunes



Cmt. Collares Coordenador da Comissão

A Comissão de Regulamentação Profissional formada para encaminhar as mudanças que a categoria quer fazer na Lei reúne-se nos dias 5 e 6 de agosto, às 14 horas, no SNA-RIO, para tabular a segunda fase da pesquisa que vem sendo aplicada desde o início do ano. A Comissão é composta por representantes de todas as associações de pilotos, comissários e mecânicos de vôo. O coordenador dos trabalhos é o Cmt. Collares - piloto de B. 737 e vôo na Varig.

**É dever de todos exigir o cumprimento da Regulamentação**

# Greve de 1988. Quem decidiu?

Quem não acreditar, verifique o livro de presença do SNA, ou consulte quem realmente foi as assembleias e se lembra, porque os pilotos eram a maioria.

por José Caetano Lavorato Alves

**U**m dos argumentos mais usados pelos que defendem um Sindicato exclusivo de pilotos é a greve do carnaval de 88.

São comuns frases como: "ninguém queria aquela greve"; "os comissários decidiram a greve para os pilotos fazerem"; ou "foi uma greve política". Certamente não podemos negar as seqüelas que aquele movimento deixou na categoria. Hoje poucos aeronautas se lembram de todo processo; das razões da decretação da greve, e o que ela garantiu. Alguns, sequer lembram os benefícios do movimento e acham até que foi uma greve inútil, embora achem que deveríamos ter continuado enquanto houvessem demitidos.

A fuga e a negação da própria responsabilidade quando passamos por episódios de muita tensão com consequências dolorosas é comum no comportamento humano. Se como nas greves de 85 e 87 não tivéssemos o trauma da demissão em massa, incluindo até as direções do SNA e Associações, acharíamos com muito mais facilidade quem votou a favor da greve de 88. Hoje é tão difícil achar os que defenderam a greve como é incomum as pessoas declararem que votaram em Collor de Melo, embora ele tenha sido eleito. Ou seja, filho feio não tem pai. Ou melhor, é mais fácil culpar os outros. Embora pelo lado do que conseguimos garantir até que a greve não foi um filho tão feio. O parto é que custou caro.

Deste modo, com uma grande probabilidade de acerto, podemos dizer que se o custo da greve não tivesse sido alto, as críticas seriam menores e ela não estaria sendo usada por alguns como um dos motivos da necessidade de dividir a entidade sindical. Certamente a maioria lembra-se que havíamos passado por duas greves de caráter geral na categoria sem demissões. Apenas os comissários da Vasp vinham de uma dura greve e estavam evidentemente recuados. Os outros grupos estavam mais ou menos mobilizados devido sua própria realidade e a conjuntura.

De outro lado, nenhum movimento grevista consegue a adesão que àquela greve conseguiu, se não tivesse uma razão consistente e se não fosse decidido principalmente por quem tinha condições de garantir a sua existência.

É fantasiosa a idéia de que os comissários decidiram a greve e não a fizeram, quando os pilotos que, segundo dizem, não queriam a greve e na verdade a garantiram. Nos conhecendo, como todos conhecemos, isto não aconteceria se não fosse também a vontade dos pilotos. É certo que a opinião estava dividida, mas quem estabeleceu a greve foi quem de fato estava mais mobilizado, mais motivado e na verdade quem compareceu as assembleias e votou por ela.

Quem não acreditar, verifique o livro de presença do SNA, ou consulte quem realmente foi as assembleias e se lembra, porque os pilotos eram a maioria.

Vocês acham sinceramente que uma pequena parcela da categoria decidiu uma greve e ela se estabeleceu durante três dias, somente no convencimento das razões de sua necessidade contra a vontade da maioria? Parece que não! Pois de fato o movimento se estabeleceu e durou os três dias. Quando a questão é coletiva, é sempre a parcela mais organizada e com maior convicção que assegura o movimento. É assim em todas as categorias.

O que aconteceu de fato é que em 1985 nós surpreendemos as empresas e até a nós

mesmos; em 1987 eles permitiram a greve por interesse em aumentar a tarifa.

Mas em 1988 eles não queriam a greve. Praticaram a violência e nós não aceitamos pagar o preço.

Ao contrário do que alguns pregam, foi aquela greve que conquistou e garantiu, entre outros benefícios, o pagamento de reserva, sobreaviso, pagamentos diferenciados do valor das horas voadas aos domingos, feriados, dias santificados e a indenização de horas de programação canceladas por motivos alheios a nossa vontade. As empresas haviam declarado que não cumpririam o dissídio. Fizeram recurso ao TST e queriam transformar a decisão do Tribunal num processo semelhante aos 4% do dissídio de 1978, que até agora não pagaram aos aeronautas.

Por outro lado, vínhamos num crescendo de organização e mobilização, que segundo eles era necessário impedir. Para isto fizeram aliança com o Ministério da Aeronáutica, que já não nos engulia, procuraram ganhar apoio e legitimidade com a divulgação ostensiva para opinião pública e demitiram no total mais de cem aeronautas.

Ficou claro que o objetivo era a desorganização, atingindo, com as demissões, não só a direção do Sindicato e das Associações como os companheiros apanhados aleatoriamente assim como os que "incomodavam" e os desafetos.

Funcionou. O grupo recuou, amedrontou-se e agora uma parte dele quer compreender que o erro está na estrutura de nossa organização. Esqueceu completamente da história passada todos estes anos; abrem espaço para a ação divisionista e potencializam o projeto de destruição de todas as conquistas que essa organização garantiu.

Certamente são necessárias mudanças por que não temos dúvidas de que acertamos em muitas coisas, mas também erramos em outras. Mas o caminho é rediscutir e organizar por dentro. Não temos dúvidas de que os que votaram contra o desmembramento e votarão contra um sindicato separado querem também reorganizar a categoria, a entidade sindical e olhar para frente.

A ordem é exorcizar os fantasmas, acabar com os traumas, resgatar a identidade e manter a unidade.

Foto Jaime J. Silva



Em frente a sede do SNA-Rio, assembleia de encerramento da greve de 1988

**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; Secretaria: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr e Simone Pereira. Produção Gráfica: Aôd José de Barros; Impressão (Celso Monteiro e Eustáchio F. da Silva) e Fotolitos (Luiz Francisco de Araújo); Gráfica do SNA; Tiragem: 12.000.

BR. SNA. GRA. COM. COI. DOS. 2491.