



PORTE PAGO  
DR/RJ  
ISR 52-237/89

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS  
FILIADO À CUT

111

ANO II  
5/MARÇO/1993



## VASP

# Governo só libera verbas com fiscalização dos sindicatos

O governo do Estado de São Paulo está estudando a possibilidade de liberação dos Cr\$ 80.000.000,00 bloqueados pela Procuradoria devido a dívidas da VASP com o Estado. Em reunião realizada com dirigentes sindicais da entidades representativas dos trabalhadores da empresa e com presidente da CUT, Jair Meneguelli, o governador Fleury afirmou que só liberará o dinheiro para pagamento das rescisões, direto para conta dos demitidos, em comum acordo com os trabalhadores e estrito cumprimento do Acordo Coletivo dos Aeronautas. Ou seja, Fleury foi categórico: nada de dinheiro para Wagner Canhedo.

O encontro foi realizado na última terça-feira, 02/03, a pedido da CUT, e teve participação de Lavorato, presidente da FNTTA, Roberto Dantas, presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários, Francisco Lemos, presi-

dente dos Aeroviários de Recife, Daimon, diretor do SNA, Sérgio Quito, presidente da APVASP, Pedro Azambuja, presidente da ACV, e do comandante Basílio, representante dos demitidos da VASP.

Na quarta-feira, dia 03/03, Fleury participou de reunião de trabalho com os ministros Antônio Brito (Previdência) e Walter Barelli (Trabalho) para avaliar a proposta dos trabalhadores de substituição da atual diretoria da VASP por uma diretoria profissional. A questão será encaminhada ao Presidente Itamar Franco, em audiência a ser marcada.

Nesta segunda-feira, dia 08/03, às 18:00h, o empresário Wagner Canhedo comparecerá a Comissão de Relações do Trabalho da Assembleia Legislativa de São Paulo, por solicitação do deputado Jamil Murad, presidente da Comissão, para discutir as relações trabalhistas na VASP.

## Seminário da Diretoria do SNA

Prezado Companheiro,

Está chegando o dia do início do nosso Seminário sobre Organização.

Nos dias 9, 10 e 11 de março estaremos juntos, em Perus - São Paulo - onde discutiremos e vivenciaremos nossas visões, opiniões e expectativas a cerca do nosso SNA, de como deve ele atuar, sob a responsabilidade de nossa gestão, e de como cada um de nós pode contribuir para transformarmos nosso Sindicato numa Entidade cada vez mais atuante, podendo cumprir a missão para a qual foi criada.

Recebemos sugestões de temas a serem debatidos, vivenciados e conceituados para que, uma vez discutidos e aceitos pelo grupo, possam transformar-se em políticas de atuação do SNA.

Nossos trabalhos, durante o Seminário, serão de 8 horas diárias, com intervalos para pequenos lanches e almoço.

A Delegacia Regional de São Paulo conseguiu um ônibus que estará saindo da avenida Washington Luis, 6817, (São Paulo) para o local do Seminário, às 7h30min do dia 9 de março, levando todos que quiserem. Da mesma forma, no dia 11, às 20 horas, o ônibus trará os participantes para o local da DRSP, de onde cada qual tomará o seu rumo.

Aguardamos todos vocês para esse Seminário, que queremos, se torne um grande encontro entre nós. Até lá!

## Táxi Aéreo

O Sindicato Nacional dos Aeronautas voltou a discutir na última quinta-feira, 04 de março, às 10 horas, na sede do Snet - RJ, as cláusulas econômicas e sociais do Acordo Coletivo do Táxi Aéreo, com o Sindicato Patronal.

Após muita insistência por parte dos representantes dos trabalhadores, o Snet sinalizou com a proposta de 100% do INPC, retroativo a primeiro de dezembro, sendo este aumento condicionado a um achatamento das diárias, já que em novembro/92, trabalhadores e Sindicato Patronal tinham acordado uma diária de Cr\$ 98.000,00 para dezembro/92 e hoje o Snet oferece Cr\$ 85.000,00 (janeiro).

A aceitação desta cláusula por parte dos trabalhadores traria uma perda significativa no valor de hoje

das diárias. A cláusula inclui ainda reposição mensal de 60% da inflação e pagamento do resíduo acumulado de 4 em 4 meses, para as diárias.

### ASSEMBLÉIA

Os tripulantes de Táxi Aéreo estão em Assembleia Permanente. No próximo dia 12, a categoria vai se reunir às 17h em SAO, no Rio e em BHZ; às 20h, em POA e Macaé e em BSB, às 19 horas. Nas reuniões da Assembleia a diretoria do Sindicato apresentará o resultado da negociação do último dia 04/03 para ser avaliada pela categoria.

Lembramos que da participação dos companheiros da Táxi Aéreo, depende o nosso sucesso nas negociações.

## RIOSUL ADMITE

A Riosul está selecionando pilotos. Os interessados devem entrar em contato com a Sra. Marta (021)220-1115, até o próximo dia 12/03, no horário comercial.

## A PARADA DO 727

# Seria essa desativação realmente inevitável?

Por Douglas Miguel Lutkus\*

**A** alta Administração da Empresa acaba de consumir a desativação do Boeing 727 pax. Os motivos? Revisão cara, consumo alto, competição interna, nível de ruído, necessidade de fazer caixa foram os mais citados.

Emocionalismos e saudosismos à parte (muito embora qualquer piloto que o tenha voado vai apontar o 27 como o melhor avião que já existiu) o fator ageing desse avião não é nem de longe tão significativo quanto o do Electra, por exemplo. Empresas aéreas top of the notch o utilizam intensamente no mundo todo, principalmente nos EUA.

Antes de partir para uma análise mais detalhada dessa decisão, gostaria de comentar um trabalho que desenvolvi. Quando vim para o 727 para instrução de comando em 1989 comeci a anotar, quase por hobby, diversos dados referentes ao voo: trecho, avião, T.O.W., tempo e consumo na subida, tempo e consumo total em voo e regime utilizado na subida, cruzeiro e descida. Esse avião tem os regimes high speed e low speed de subida e descida, respectivamente 340 kt. 78M/.85M 350 kt e 280 kt/M.80 cruzeiro M.82. A Varig operava low speed. Cerca de 350 etapas geraram um volume apreciável de dados que foram colocados num computador. O espaço amostral era significativo e os números convergiram para o seguinte: se a Varig adotasse o modo high speed para subidas e descidas e M.84 em cruzeiro economizaria, em média, 10% de tempo de operação com uma penalização de combustível inferior a 1%. Detalhe, com o avião pesado e em trechos longos haveria uma economia de combustível, quando comparado ao modo anterior de operação. Mostrei meu trabalho à Engenharia, eles ficaram muito bem impressionados e eu me espantei ao descobrir que simplesmente não havia um estudo mais aprofundado de como operar o avião com mais eficiência. O modo high speed foi oficializado. Em paralelo, comeci a comparar etapas realizadas com os 737-300 com as médias que obtive no 727 para as mesmas etapas. Quando não havia a etapa, eu utilizava dados do manual do 300 e interpolação. Fiz com isso uma comparação de performance dos dois aviões. As conclusões: obviamente, com motores duas gerações mais novos, os CF6 faziam as etapas do 737-300 ficar 30% mais econômicas em combustível que as do 727 em média, no entanto, a cada hora de voo do 727 correspondia, em média, em torno de 1:10 hs do 300. Um certo voo que fiz exemplifica e sintetiza a ques-

tão: decolamos de GRU para REC 5 min na retaguarda de 737-300 de uma congênere. Ele ficou com o FL370 e M.74 e ficamos no 330 voando a M.84. Pousamos em Recife após 2:18 hs de voo e o consumo foi 9.800 kg. Eles gastaram 2:42 hs e consumiram 7.100 kg. Detalhe: a componente de cauda no nível 370 era um pouquinho melhor que no 330.

**É** de senso comum que já há alguns anos o fator dominante nos custos diretos de operação de uma aeronave é o tempo. O combustível tem sua relevância cada vez menor, a ponto de diversos artigos muito interessantes saídos em "Air Transport World", "Aviation Week and Space Technology", "Flight International", para ficar em alguns exemplos, apontarem diversas empresas que abriram mão da renovação de frota extremamente custosa ao descobrir que sairia mais barato manter suas frotas de DC-9, B727. No entanto, a indústria aeronáutica soube contra-atacar e para impedir que seus lançamentos ficassem com uma minguada carteira de pedidos, formou gigantescos lobbies no sentido de tornar as leis anti-ruído e de poluição atmosférica tão rigorosas a ponto de inviabilizar a operação dos jatos comerciais de 2ª geração. É lógico, no entanto, que não se pode ignorar o progresso: existirá sempre a necessidade de aviões mais silenciosos, econômicos e velozes. O que se questiona é a oportunidade real e a viabilidade econômica da renovação das frotas.

Revisões caras. Um dos motivos apon-

tados pela administração para encostar nossos trijatos. Tive algumas oportunidades de observar certas revisões e conversar com os técnicos. As instalações em Porto Alegre são soberbas, pode-se eventualmente construir um avião por lá. A mão-de-obra é de excelente qualidade e de custo inferior ao padrão internacional. Fiz também algumas cotações informais de revisões semelhantes no exterior. Disso tudo pode-se afirmar que, definitivamente, as revisões não eram tão caras assim.

**U**m ponto que nunca consegui entender: o planejamento de tráfego do 727. Todos sabem que essa frota era de alto ciclo e que esse avião apresenta seu melhor rendimento quando operado em etapas longas. O que tínhamos: vários "pinga-pinga", com acelerado desgaste do avião e elevado consumo, sem a contra-partida da vantagem da velocidade. Parece que havia alguém preocupado em mostrar - "tá vendo, o 727 é antieconômico mesmo!"... Resumindo: pode-se afirmar que a vantagem de velocidade do avião, se aproveitada numa malha de tráfego adequada, significaria a economia de centenas de horas de voo por mês do novo avião que compensariam tranquilamente, o custo operacional do 727.

Alguns setores da empresa apontaram a necessidade de renovação de frota como forma de encarar a competição. Isso é absolutamente relevante quando se fala da aviação internacional. Se continuássemos operando DC-10 onde a concorrência põe MD-11 e

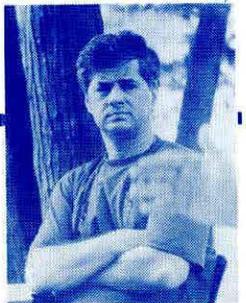
## Por que fazer a troca?

Por Nelson Cirtoli\*

**S**endo reais, as observações e conclusões de Douglas Miguel Lutkus, piloto que teve a oportunidade de voar os dois equipamentos (B727 e B737-300), e se não existirem outras variantes, esquecidas ou desconhecidas pelo autor do artigo "A parada do 727" para serem incluídas na sua análise, para justificar a venda dos B727 e sua substituição

pelo B737-300, através de leasing, levando-se em conta que o valor de venda do primeiro equivale a poucos dias de leasing do segundo e considerando-se os aspectos socioeconômicos e geográfico do Brasil, nos perguntamos: Por que fazer a troca?

Essa autofagia empresarial pela disputa do setor nacional será resultado da política de flexibilização imposta pelo go-



747-400, com certeza perderíamos passageiros. No entanto, na nacional esse fator é totalmente descartável quando se trata de colocar o 727 frente ao 737-300. Nada se compara à suavidade, silêncio comportamento em turbulência e a vantagem dos 60kt de velocidade do trirreator. Qual passageiro que, digamos num vôo Rio-Belém prefere ficar, quase meia hora a mais, espremido numa poltroninha do meio só prá dizer que voou num avião que tem EFIS? A Varig poderia mesmo ganhar passageiros nesses vôos mais longos se empregasse o 727. Pude constatar, aliás, que o avião possuía um verdadeiro e fiel fã clube.

Por fim, um outro motivo apresentado para a aposentadoria do avião foi a necessidade de fazer caixa. Fica difícil justificar isso na situação em que a aviação mundial vive já há quase dois anos: simplesmente não há mercado para qualquer avião. A venda dos 727 agora é apenas queimar patrimônio num mercado totalmente aviltado.

No final de tudo, onde chegamos? Fica extremamente difícil entender as razões objetivas que levaram a alta Administração da Companhia a desativar o 727. Se fosse apenas expansão de frota nada mais lógico do que integrar à empresa o produto mais moderno. Está suficientemente demonstrado o fato de que o avião ainda tinha viabilidade econômica. Simplesmente encosta-lo ou torrá-lo a qualquer preço colocando em seu lugar aviões a custos de leasing pesadíssimos (quer avião voe ou não, tenha passageiros ou não) não parece ter sido a decisão mais oportuna, econômica e sensata.

**\*Douglas Miguel é comandante de B737/300, na Varig**

- Artigo extraído da Revista Contato, da APVAR, nº 166.

*verno Collor? No setor internacional graças também a essa política, tudo está a indicar que antes da virada do século os brasileiros serão apenas vendedores de bilhetes das Mega Carriers, dada a nossa incapacidade de concorrer com as mesmas.*

**\*Nelson Cirtoli é presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e mecânico de vôo DC-10 Varig.**

## Nordeste compra mais aviões

A Embraer fechou contrato com a Nordeste para venda de três EMB-120 Brasília. O contrato também prevê o arrendamento de mais uma aeronave. O valor da operação, incluindo peças de reposição e treinamento de pilotos e técnicos, é de aproximadamente 23 milhões de dólares. Os aviões serão entregues em abril, julho e setembro

deste ano.

Além da Nordeste, o Brasília é operado em território nacional pela Rio Sul (com 10 aviões), pela Pantanal Linhas Aéreas Sul-Matogrossenses (um avião em operação e outro já encomendado) e pela Força Aérea Brasileira. A frota mundial de Brasília soma 263 aviões em operação por 12 países.

## Recados do Dia a Dia

Por F. Cruz\*

### Quem vai lá?

*Um dia ele comprou um avião ...*

*Depois outro ... mais outros ...*

*Depois começou a "usar" somente duas tripulações por avião, numa pseudo-escala de 7 x 7 (como se admitir um piloto trabalhando 7 vezes 24 horas?)*

*Depois achou que "usar" somente 7 vezes 24 horas era pouco e passou a querer "usar" mais e mais até chegar ao cúmulo de "usar" um piloto por mais de 400 horas de trabalho no mês!!!*

*E depois de tanto furar o MDA - Mínimo de Descência Administrativa - um dia, talvez tendo furado o outro MDA ...*

*Pousou na água.*

**\* Aeronauta e representante sindical do SNA**

NR. Você pode escrever seu recado pessoal nesta seção. Entre em contato com a redação (021)532-1163 ou Fax: (021)220-6693.

## Tripulantes da TAM/BRC vão às urnas

A Associação de Tripulantes da TAM/Brasil Central, realizará entre os dias 16 e 18 de março, eleições para renovação da diretoria para o triênio abril/93 a dez/95. As urnas estarão nos aeroportos de Congonhas (SAO), Gôiania, Brasília e Belém, nos DO's da TAM e BRC.

A seguir a relação de candidatos inscritos nas chapas A e B:

### Chapa A

**Presidente** -Cmte. Zilves  
**Vice-Presidente** -Cmte. Scarel  
**Conselho Fiscal** -Cmte. João  
 -Cmte. Otávio  
 -Cmte. Palmitesta  
**Suplentes do Conselho Fiscal**  
 -Cmte. Nicolau  
 -Cmte. Palheta  
 -Cmte. Antonacci

### Chapa B

**Presidente** -Cmte. Noélio  
**Vice-Presidente** -Cmte. Silva  
**Conselho Fiscal** -Cmte. Marco  
 -Cmte. Romero  
 -Cmte. Jair  
**Suplente do Conselho Fiscal**  
 -Cmte. Rocha  
 -Cmte. Loreto  
 -Cmte. Brasil

## Notícias do FAD

# Nossa atuação

A pesar de ser um órgão de atuação política, o Fundo Auxílio Desemprego, FAD, vem ampliando sua ação, visando o socorro social aos seus participantes. Na atual conjuntura desfavorável ao empregado, o FAD preocupa-se em ocupar um espaço cujo cunho caráter social é de relevante importância.

A revisão do estatuto em fevereiro de 1992 e a regulamentação dos benefícios implantados, como o CSD (Complementação Salarial por Doença), o AGS (Auxílio Garantia Salarial) por demissão imotivada e os benefícios que serão implantados nos próximos dois anos, vão de encontro a este objetivo.

Alguns bons empregadores do setor de aviação já perceberam as mudanças na filosofia de atendimento aos participantes do Fundo. Porém, outros se negam a enxergar que a função do FAD é também social e cívica, diante do período de crise que o país atravessa.

Os bons empregadores já estão atuando, através de seus prepostos, auxiliando e facilitando o relacionamento com o FAD. Temos vários exemplos desta postura, reconhecida por nós como altamente empreendedora, positiva e em busca de um ideal de convívio equilibrado, democrático e participativo.

De outro lado, os maus empregadores, que são pouco, mas bastante atuantes no lado empresarial, nada enxergam e fingem que nada está acontecendo; visam unicamente o lucro fácil, extraído na exploração de seus empregados. Não reconhecem o FAD como Instituição juridicamente formada, se apropriam de valores que não lhes pertencem, dificultam o relacionamento com a Instituição e sonham qualquer tipo de informação, até mesmo de avaliação atuarial e de estatística, ou seja, se fazem

de surdos, com cara de honestos.

O FAD, neste caso, é o verdadeiro paracheque para o empregado prejudicado. O Conselho de Administração procura resolver os casos de desmandos da administração patronal da melhor maneira possível, levando em consideração o estatuto e os regulamentos da entidade.

Se hoje pedimos aos nossos participantes a devida compreensão, pois ocorrem fatos lamentáveis em nosso relacionamento com alguns maus empregadores, salientamos que estamos aprendendo a conviver com este tipo de relacionamento e como resposta, estamos realizando adaptações administrativas que esperamos colocar em prática com eficiência e rapidez. Aos maus empregadores, daremos a união dos participantes, suas sugestões e participação ativa como a fórmula para nosso fortalecimento e demonstração de credibilidade.

Dentro deste enfoque, o FAD foi analisado por especialistas em recursos humanos e em organização e métodos, e o resultado nos deixou bastante otimistas. Uma nova postura, ampla, clara e segura para todos os participantes e o crescimento da área de atuação do FAD, é o nosso melhor caminho.

O FAD não existe somente para proteger o demitido por greve, como alguns pensam, e sim para auxiliar todos os que dele participam, indistintamente, seja através dos benefícios concedidos ou da prestação de serviços como a carteira de empréstimos e a carteira habitacional, que através de análise financeira demonstrou excelente retorno. Ou seja, esperamos cobrir a tão indesejável inadimplência financeira por parte de alguns maus empregadores, com a independência que tanto desejamos para segurança de nossos participantes.

Aos maus empregadores, daremos a união dos participantes, suas sugestões e participação ativa como fórmula mágica para nosso fortalecimento, e demonstração de credibilidade.

## Contribuições de Fevereiro de 1993 - I

O FAD-SNA está negociando com a Varig mudanças na sistemática de descontos das contribuições, via folha de pagamento. Por enquanto, manteremos os reajustes das contribuições em 34,8% sobre os valores de janeiro de 1993. Caso ocorram divergências nos percentuais e valores descontados, procurem a secretaria do FAD para acertos.

## Contribuições de Fevereiro de 1993 - II

A Vasp foi notificada extra-judicialmente da adoção do cancelamento do desconto via folha de pagamento, através do Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA. Outras medidas jurídicas estão em andamento. Enviamos correspondência aos participantes com endereço atualizado em nosso cadastro. Sobre a nova fórmula de pagamento das contribuições em vigor desde fevereiro.

Encontram-se na sede do FAD e na representação em São Paulo as listagens de computadorizadas com os valores das contribuições, de fevereiro, a serem quitadas. A partir de abril, as contribuições poderão ser efetuadas na rede bancária. Aguardem, via Bradesco, o carnê de pagamento e observem a data de vencimento das contribuições.

Contamos com a sua colaboração. Seu endereço atualizado é indispensável para nós.

## Palestra sobre a IFALPA na Representação do SNA em BH

A convite do Secretário da Representação Regional do Sindicato Nacional dos Aeronautas em Belo Horizonte, Cmte. Marcus Maravilha, o Secretário de Relações Internacionais do SNA e coordenador da comissão de organização da 48ª Conferência da Ifalpa, estará em BHZ para fazer uma palestra sobre a filiação a Ifalpa, seguro de perda de certificado de capacidade física internacional, boletins informativos

da entidade e sobre a atuação da Ifalpa nas questões de segurança de voo. Além disso, será projetado um vídeo sobre controle de performance de aeronaves no procedimento de decolagem.

O evento será realizado na sexta-feira (12 de março) às 17:00h na Representação Regional do Sindicato, Avenida Professor Magalhães Penido, nº 120, Pampulha, salas 303 e 304 - telefones (031) 441 9627 e 441

7093. Vale lembrar que a atividade é para os tripulantes da Aviação Geral e de Táxi Aéreo. O Cmte. Gusmão, 1º Secretário do SNA, também destaca a importância do evento e pede a participação dos companheiros. É bom também recordar que a Ifalpa realiza sua 48ª Conferência entre os dias 23 e 27 de abril, no hotel Sheraton, Rio de Janeiro.



É uma publicação semanal do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sede: Av. Marechal Câmara, 160-Ed. Orly, Grs. 1611/26, CEP 20020-080, Rio de Janeiro, RJ. Tel: (021) 532-1163, Fax: (021) 220-6693; Presidente: Nelson Cirtoli; Diretor Responsável: Rodrigo Della Pasqua Marocco; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira e Luciana Casemiro; Secretária: Cristina Azevedo; Projeto Gráfico: Áureo Abílio; Diagramação Eletrônica: Roberto Siqueira; Impressão: Gráfica do SNA; Tiragem: 10.000 exemplares. Os artigos assinados neste boletim são de responsabilidade dos autores.