



Dia a Dia

Sindicato Nacional dos Aeronautas

fillado à **CUT**

101

ANO II
24 DE DEZEMBRO DE 1992

VASP

**Ofício encaminhado pelo SNA, em
22/12/92, ao Diretor Geral do DAC**

Na última terça-feira, dia 22 de dezembro, uma comissão composta pelos diretores do SNA e por tripulantes da Vasp foi recebida pelo Brigadeiro Renato Cláudio Costa Pereira - Chefe do Departamento de Planejamento do DAC. O encontro não foi com o Diretor Geral do órgão por problema de agenda apesar da boa-vontade demonstrada pelo mesmo. Na reunião, os sindicalistas manifestaram suas preocupações com os desdobramentos da crise na Vasp (leia a seguir a íntegra do ofício entregue ao DAC) e registraram a apreensão com a Segurança de Vôo na empresa.

Exmo. Sr.,

Vimos, pela presente, encaminhar a V.Exa. nossas preocupações com o atual quadro de ansiedade a que estão submetidos os tripulantes da VASP, em face do clima de incertezas gerado pelos últimos atos da administração Canhedo.

Clima este agravado pelo fato de não ter sido ainda, promovida a intervenção prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, a qual objetiva exatamente solucionar este tipo de crise, sobretudo em relação à segurança do usuário, atendendo ao caráter público desta lei.

Gravíssimo, principalmente no que concerne à segurança de vôo, a administração da VASP vir veiculando listas de demitidos e demissíveis, sem cuidar que às tarefas do aeronauta é imprescindível tranquilidade de espírito. Como é do conhecimento de V.Exa., através do ofício da APVASP,

COR 262/92, o qual menciona o acidente como B-737 recentemente ocorrido em Curitiba, esta Instituição, que representa coletivamente os pilotos da empresa, constata o clima de grave insegurança nas operações de vôo.

Neste acidente, segundo nossos informes, os dois pilotos a bordo tinham conhecimento de que faziam parte da lista de demitidos. Questiona-se até a qualidade de seu repouso físico anterior, em função da intraquilidade. Considerando-se a fase crítica das operações na qual ocorreu o acidente, esta seria causa predisponente, já de persi avocada como fator contribuinte em várias catástrofes, onde se exauriu a análise do clima psicológico, nelas envolvido.

Afadados o foram apenas pela Boa Sorte, posto que - como sabemos - Tratando-se de aeronaves deste porte, é muito tênue a diferença entre uma saída de pista acompanhada de colapso de trem de pouso - sem vítimas, e a tragédia.

Portanto, objetivando não nos atrelarmos a golpes de sorte, vimos solicitar a V.Exa. uma urgente Vistoria de Segurança, com ênfase nos aspectos administrativo e psicológico, para a qual desde já nos colocamos à disposição, inclusive com nossos ASV's.

Premiados pela gravidade da situação, despedimo-nos confiantes na breve e positiva manifestação de V.Exa.

Atenciosamente,
Nelson Cirtoli
Presidente

**“BOAS FESTAS,
apesar dos
pesares...”**

Estamos chegando à reta final de mais uma nao, concluindo mais uma etapa na viagem de nossas vidas. E é com tristeza e indignação, que nós, trabalhadores aeronautas, constatamos que no período mais recente desta viagem, estamos compartilhando com o conjunto da classe trabalhadora e nosso povo, de um dos momentos mais críticos de toda nossa história. Momentos estes marcados por uma grave recessão, responsável pelo desemprego e fome de milhões de brasileiros(as).

No nosso caso, especificamente, enfrentamos uma séria crise na indústria de aviação, de caráter administrativo e financeiro, e, particularmente, na Vasp, trazendo um Natal de ansiedade e medo para centenas de companheiros nossos que perderam seus empregos ou já se sabem na lista dos demissionários. Que presente de tróia, negro Natal!

Prestamos a todos, neste momento, a nossa irrestrita solidariedade. Apesar da adversidade, a Diretoria do Sindicato, em que pese neste período recente em que assumiu seu mandato, acredita que não podemos perder as esperanças, pois como autores no teatro da vida, temos condições de influir na mudança do cenário e assim mudarmos o curso da história...Desejamos um feliz Natal e um próspero ano de 1993, se possível, com suas famílias.

Conheça os diretores do SNA

Cmr^a Constança

Com 19 anos de aviação, a comissária Constança Ignez Jimenez Barbosa, é a nova secretária de Fiscalização da Regulamentação Profissional e Convenção Coletiva. Constança está na sua segunda gestão como diretora, seu primeiro mandato foi do triênio 87/89, quando fez parte das mesas de negociação e do movimento dos helicópteros. Mas a carreira dela como militante sindical começa na greve de maio de 85 quando atuou de forma significativa junto a categoria.

Na secretaria de Fiscalização de Regulamentação Profissional e Convenção Coletiva, Constança tem uma missão árdua: a feitura das pautas e dos acordos coletivos de trabalho. Este ano tendo em vista que a pauta da aviação regular já havia sido feita, ficou sob sua responsabilidade as pautas da aviação agrícola, táxi-aéreo e geral.

Constança participou também da audiência de conciliação para homologação dos dois acordos coletivos do táxi-aéreo cor-respondentes a 90/91 e 91/92, no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília.

Segurança de voo

A Líder Táxi Aéreo, que está sob fogo cruzado dos órgãos de segurança de voo e da fiscalização trabalhista pelo constante descumprimento da Regulamentação, da Convenção e dos mais elementares direitos dos aviadores, tenta agora uma nova façanha: que os pilotos assinem uma "DECLARAÇÃO" negando tudo o que está provado e comprovado.

Sindicalismo e Sindicato

Por F/E Roberto Mantovani, Secretário de Coordenação das Regiões.

Para muitos gerentes de Recursos Humanos e negociadores, particularmente para aqueles que em 1964 ainda não tinham saído das escolas, até pouco tempo atrás Sindicato não significava coisa alguma. Não seria estranho se, dos que testemunharam, perplexos, os movimentos grevistas ocorridos em 1979 e 1980, alguns até questionassem a legalidade dos sindicatos e dos seus procedimentos.

A instituição sindical, entretanto, é antiquíssima: data do século XVI na Europa (as Guildas) e desde princípios deste século, no Brasil. Consagrada por lei em quase todos os países ocidentais, ela é um produto natural do próprio sistema capitalista que, ao diferenciar o trabalho do capital, torna necessária a existência de órgãos que representem os interesses de cada um. Mas a simplicidade dos motivos que justificam a sua criação não é suficiente para explicar outras características. Para que serve o sindicato? Por que os trabalhadores se sindicalizam? Como se organiza o sindicato? De que fatores ele depende para sobreviver? Todas estas questões merecem ser discutidas em detalhes se desejarmos nos aprofundar no tema.

As Funções do Sindicato

Sucintamente, a única função do sindicato é a de "representar os interesses dos trabalhadores sob determinada "jurisdição", visando o seu bem-estar em todos os sentidos". Supõe-se que tal representação é necessária porque, se os trabalhadores enfrentassem individualmente o empregador, o Governo, etc, alcançariam resultados, no mínimo insatisfatórios.

Nos parágrafos seguintes diversos comentários são tecidos em torno desta função e das suas variadas interpretações. Além disso, deve-se alertar para o fato de que a maneira de concretização desta função, sua limitação, a ênfase que a inspira, etc, variam de um país para outro. Em cada caso os valores adotados por essas variáveis são determinados pelo ambiente sócio-econômico e pelo sistema político em

geral, e pela ideologia dos detentores do poder, em particular. Assim, nos EUA, Brasil, França, Itália, Alemanha, Japão, Colômbia e México, a função do sindicato é a mesma, mais adota formas significativamente diferentes.

Um dos primeiros detalhes que chamam a atenção na definição anterior é o que se refere a "jurisdição" do sindicato. A intenção subjacente é a de restringir a ação do sindicato de maneira a evitar que ela transponha as fronteiras dos "assuntos da classe". Isto significa que o sindicato está impedido de se comprometer de alguma forma com outros movimentos sociais, ou mesmo trabalhistas, caso não tenham a ver diretamente com os interesses específicos dos trabalhadores afiliados. Assim, o sindicato de uma determinada categoria estaria impedido (por definição) de exercer pressão sobre os respectivos empregadores para que eles, por exemplo, aceitassem a constituição de uma Central de Trabalhadores ou aderissem a uma campanha em favor de um ou outro candidato ou da legalização do aborto, etc.

O pressuposto é de que esta reivindicação não expressaria os anseios específicos dos trabalhadores da categoria, "puro engano". Se esses trabalhadores reivindicassem melhores condições de segurança no trabalho, ou mesmo melhores salários, isto já seria aceitável do ponto de vista meramente filosófico.

Os diversos países ocidentais aderem de maneira diferenciada ao conceito de "jurisdição" comentado acima. Nos Estados Unidos e no Brasil, por exemplo, a adesão é quase que completa. Na maioria dos países da Europa Ocidental, no entanto, ela é muito menor. A sociedade europeia, caracteristicamente humanista, aceita com relativa facilidade o compromisso social, político e econômico do sindicato, como representante da classe trabalhadora, com as "Bandeiras de Luta" de outras forças sociais que existem fora do contexto empresarial, tais como dos estudantes, do clero, dos partidos políticos, etc.

Proximamente daremos continuidade em outros números do DIA A DIA aos comentários sobre Sindicalismo e Sindicato, sobre o meu ponto de vista.

Salvar a Vasp

Por José Caetano Lavorato Alves *

A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos defende a intervenção do poder executivo na Vasp como único instrumento jurídico capaz de substituir a gestão temerária e predatória do Sr. Wagner Canhedo, garantindo o interesse público no transporte aéreo e a justiça social.

Dizemos sempre, o Sr. Wagner Canhedo está para a Vasp como Collor esteve para o Brasil. A perda de credibilidade interna e externa do empresário pela inadimplência, pelo comportamento aéreo e por sua vinculação aos escândalos divulgados pela grande imprensa inviabilizam uma solução a curto prazo e arrastam a Vasp para a falência.

Há consenso entre os acionistas, credores e trabalhadores, manifestado pelo próprio governador de São Paulo, de que a única forma de recuperar a imagem da empresa, recolocando-a positivamente no mercado, é através da substituição da atual administração.

Entretanto, o Ministério da Aeronáutica descarta a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica, que dá base jurídica para a intervenção, e insiste na solução de mercado, com acordo empresarial ou de acionistas. Ocorre que esta via se mostra impossível, quer pelo desconhecimento da real situação interna da empresa, de seu nível de endividamento, quer pela falta de uma legislação que consiga, de forma sumária, o afastamento do atual dono.

Dizer que o instrumento jurídico do código é impregnado de autoritarismo e, portanto, inadequado, é desconhecer que a unanimidade que existe quanto à necessidade de substituição imediata da atual administração da Vasp por si só legitima sua aplicação. Se houvesse outra forma na legislação comum que fosse tão eficiente para garantir o direito do acionista minoritário, o interesse público e a proteção social, certamente a apoiaríamos.

Não estamos defendendo uma intervenção clássica, onde apenas o Ministério da Aeronáutica escolheria interventores militares para a gestão de saneamento da empresa. Substituiríamos a atual administração por profissionais escolhidos após discussão com os Governos Estadual e Federal e com os trabalhadores; estancaríamos imediatamente a evasão de receitas, dando oportunidade para o resgate do nome da empresa no mercado; estabeleceríamos um diagnóstico levantando as condições de contratos, relações com fornecedores, renegociando com credores e fazendo um novo planejamento para a companhia.

É este o melhor momento para tomar a decisão de intervir. Seria um desastre ver a Vasp paralisar suas atividades em plena alta estação por inação do Governo Federal, ou termos que fazer uma intervenção sem nenhum

planejamento compelidos pela degeneração acelerada que sofre a empresa, ou mesmo concluir pela providência depois que a companhia for sangrada financeiramente na época mais rentável para a indústria aeronáutica.

Corremos o risco de ficar imobilizados pelo discurso genérico da solução de mercado, quando sabemos que ela é inaplicável para o transporte aéreo num país com as condições sócio-econômicas brasileiras. Fazem discurso de livre concorrência e céus abertos as grandes empresas da América do Norte, onde a "deregulation", em menos de 15 anos, colocou cerca de 60% do mercado nas mãos de apenas três grandes transportadoras, todas dando prejuízo, embora ávidas em garantir o mercado futuro para sobreviver e concorrer com as européias e asiáticas.

Isto mostra que o problema é mais amplo que simplesmente deixar a Vasp quebrar se não houver solução natural pelo mercado. É necessário ter a vontade política de rediscutir os rumos de todo um sistema. A Vasp é hoje apenas a ponta de um iceberg chamado desestruturação do transporte aéreo brasileiro.

Há alguns anos os trabalhadores vêm alertando para a necessidade de democratizar as decisões sobre o planejamento do transporte aéreo, centralizado nas mãos do Governo Federal através do Ministério da Aeronáutica.

Recentemente, provocamos a formação da Câmara Setorial da Aviação visando, a partir de um diagnóstico independente, analisar com os diversos segmentos da sociedade não só o modelo brasileiro necessário ao nosso desenvolvimento mas também a política e o papel do Estado, considerando as modificações das relações internacionais com a formação de blocos econômicos e seus reflexos na aviação mundial.

Queríamos ter a oportunidade de avaliar nossas condições de distribuição demográfica, de renda e acumulação de capital necessários às empresas aéreas brasileiras, assim como o modelo adequado para enfrentar a concorrência das mega-transportadoras e as mudanças nos acordos internacionais de reciprocidade, mas fomos impedidos pelo Ministério da Aeronáutica, que não permitia a discussão de um diagnóstico independente.

Mesmo assim, o Ministério e o Departamento de Aviação Civil parecem modernos quando dizem que a saída para a crise da VASP é o mercado e que a solução será empresarial, embora saibam que destruirão todo o transporte aéreo nacional se todos os envolvidos não se debruçarem para achar uma solução sem sectarismo ideológico, objetivos corporativistas ou falsos dilemas.

Mantiveram eles durante anos uma regulação que longe de dar igualdade de condições, privilegiava alguns grupos em detrimento de outros, tendo a Vasp sido uma das maiores vítimas deste sistema. Esta relação de de-

pendência com o Estado, absolutamente indesejável ao povo brasileiro dado seu caráter autoritário e excludente, não deixou espaço para que se redefinisse o modelo adequado e o necessário papel do Estado.

Foi com a autorização do Ministério da Aeronáutica que o Sr. Wagner Canhedo lançou a Vasp na aventura da livre concorrência, com uma explosão de crescimento na contra-mão da demanda - que já era então decrescente - desregulando completamente a relação entre nosso frágil mercado e a sobrevivência da indústria.

O Sr. Canhedo explodia então como novo astro, dando lições de modernidade, com discursos sábios e especialistas, ameaçando a todos com sua aparentemente ilimitada capacidade para investir.

Os trabalhadores, entretanto, através de suas organizações, já externavam sua preocupação com os rumos e a euforia expansionista. Sabíamos, como sabe o mundo inteiro, que não existe milagre. Que a aviação só permite um desenvolvimento auto-sustentável; que é uma indústria que exige altos investimentos, dada a constante necessidade de modernização tecnológica, com retorno baixo e a longo prazo, motivo pelo qual poucos países conseguem ter em mãos privadas capital suficiente para garantir a longevidade de suas empresas.

Até hoje não se tem claro se o Sr. Canhedo é um empresário tipo ave de rapina, se é um aventureiro distraído e desastrado, se é um bem intencionado displicente ou um simples testa de ferro que se viu perdido ao fecharem, com a saída de Collor, a lavanderia dos dólares depositados no exterior. Seja como for, sua saída é imprescindível e a única maneira de viabilizá-la ainda com tempo de salvar a empresa é através da intervenção federal.

Salvar a Vasp hoje é uma necessidade. Sua paralisação trará prejuízos irreparáveis para o público usuário, pela incapacidade das empresas concorrentes suprirem sua ausência no mercado principalmente na alta estação, pela indesejável caminhada para o monopólio; pela possibilidade de perda do mercado interno pelas empresas nacionais; pelo desastre social que representam milhares de trabalhadores desempregados e pela simples destruição de uma empresa de 59 anos em apenas dois anos de controvertida privatização.

Cabe ao Ministério da Aeronáutica e ao seu Departamento de Aviação Civil a sensibilidade para aplicar o Código Brasileiro de Aeronáutica - única forma de dar à Vasp alguma chance de sobrevivência, e a vontade política de encaminhar um debate sem preconceitos sobre a política de transporte aéreo brasileiro.

* José Caetano Lavorato Alves, 45, presidente da FNTTA, membro da direção do Sindicato Nacional dos Aeronautas e membro da Direção do Dieese.

“Avestruz ? C'est dommage ...”

Por Cmte. Luiz Tito Walker de Medeiros
Secretário de Segurança de Voo do SNA

Não pratique a política do avestruz, disse “despreziosamente” o companheiro Diretor Matosinho, “cobrando” a participação do grupo de aeronautas, segmento da **classe trabalhadora**, da “res-pública” (coisa pública) do Brasil. Vou pegar carona e, de forma pretenciosa, mas não presunçosa, aprofundar a crítica. Na verdade, ao fazê-la (crítica não é avaliação, que está contida nela, mas é bem mais e visa a melhoria do desempenho futuro, enquanto a avaliação apenas classifica um determinado desempenho) da parte de cá, do conjunto dos dirigentes, queremos constatar que a questão, na realidade, é uma **questão de valores** e tem que ser enfrentada sob pena de passarmos (esta Direção do SNA no critério novo), três anos aqui e não conseguirmos fazer trabalho algum, em verdadeira Anti-Sinergia (por definição, um trabalho cujo produto final será menor que a soma das capacidades individuais).

A primeira coisa é o papel (script) com que nos identificamos na Democracia, enquanto cidadãos de uma sociedade, onde podemos ser governantes (representantes) ou governados (representados). Sabedores do papel que escolhemos para nós, o Matosinho já fez a análise para a participação ativa dos Representados, fazendo a apologia “anti-avestruz”.

Vou eu, agora (embora não um “agora” grego, praças públicas para grandes assembleias do povo para debaterem os rumos políticos e demais causas), questionar a interação entre as duas partes e algumas imoralidades dos representantes.

Assumimos à 23 de outubro de 1992, com uma nova forma de gerir os interesses coletivos da categoria dos aeronautas.

Nesta função, tomamos literalmente “atropelados” por uma conjuntura de fatores externos das mais negativas. A própria nova forma de gerir é questionável, porque - embora com o objetivo maior de nos garantir a proporcionalidade da representatividade, para que todos os segmentos se possam manifestar - na prática, o que esta nova forma ensinou foi mesmo “saco-de-gatos”, onde alguns setores representativos de “corpores” da categoria, esquecendo os interesses maiores do coletivo, passam a atrapalhar os que querem trabalhar. Apenas, para - política e anti-eticamente - fazerem o triste papel a que se propuseram: acabar - DE QUALQUER MANEIRA - com o SNA.

Não vamos aqui elencar a série de dificuldades. Este é um discurso rápido e eficiente para impressionar os que nos dão atenção, mas pouco eficaz para solucionar os problemas. Vamos, ao contrário, explicitar as ações práticas que tomamos durante os dois meses e uma semana deste ano.

É preciso, ainda, explicar que há já na praça, apesar do curto espaço de tempo que tivemos para nós desempenharmos, verdadeira campanha chamando-nos de sindicalistas empresariais, ao invés de classistas. E a razão disso, também pretendemos aqui esclarecer.

“C'est dommage” (“é uma pena”) e uma tremenda sacanagem o que vimos verificando na utilização da **coisa coletiva** por parte de alguns integrantes do conjunto dos representantes dos aeronautas. Felizmente a onda do “basta” que varrem a nação está chegando à nossa representatividade também. Assim, aproveitadores de ontem já não mais estão conseguindo usufruir com tranquilidade dos **bens coletivos** para suas vantagens privativas (até mesmo para aumentarem o seu “cartaz” com seus patrões, ou somente para terem mais poder).

Essas pessoas estão estranhando que, agora, um conjunto de pessoas que não estão preocupadas somente com o seu futuro político, em serem camaleões, resolveu acabar com isso.

Esta postura conjunta da Diretoria Executiva vem incomodando os que não conseguem mais fazer o seu jogo para se manterem no seu Sindicalismo Profissional. Ai, ficam dizendo que não é oportuno estarmos “discutindo” entre nós. Engraçado, isso! Podemos “cobrar” da representatividade, mas não de nós mesmos? Que lógica mais ilógica!

Para nos desautorizarem, saem dizendo (completamos hoje, dois meses apenas) que somos imorais, que fazemos um Sindicalismo Empresarial (que será isso?), que não gostamos de aposentados, que não gostamos da VASP, que não foi oportuno o artigo da companheira comissária denunciando quererem transformar os comissários em hoteleiros (já há dois presidentes candidatos disputando).

O que é oportuno, então? É a Diretoria Executiva ter ouvido, na sua reunião de 5a. feira, dia 17.12.92, de um dos Diretores do Pleno, eleito com quarenta votos, que “faz abertamente campanha contra a Diretoria” O que é isso, autofagismo ou baita **incoerência**, só explicável por fisiologismo? Temos que ouvir essas demonstrações de atitudes de inimizade e não podemos rebater? Temos que sofrer o mal que elas nos causam (porque somos doze ou treze Diretores somente a trabalhar) e não nos compete questionar? Os que não trabalham (e declaram que não o querem - ou excusam-se que não o podem) têm realmente esse direito de ficar “cobrando”, atacando os que temos “**carregado nas costas**”? Não só não trabalham e, além de tudo, atrapalham? E ainda falam mal de nós, fazendo companhia contra? Que é isso de não podermos politicamente nos defender, esclarecendo ao grupo quem é que realmente é Caim e quem é Abel? Não tem sido esta uma atitude de confundir Política com INDECÊNCIA? Não terá sido este tipo de omissão que vem permitindo que aqueles que querem acabar com o SNA venham para nossas Assembleias nos chamar de imorais? Acho que temos que ser mais éticos e zelosos com os colegas, mesmo os de opiniões contrárias. E, coesos poderemos lutar mais e melhor por nós. Ai, vem a outra parte, a nossa, os da representatividade, a esconder as cabeças como avestruzes? Não, não é justo!

Não aceitamos que inimigos de dentro da Diretoria deturpem nossa atitude de mostrar aos colegas aposentados da VASP que era um lapso que-remem corporativisticamente aprovar a contra-proposta patronal, “no matter what!” Isto não quer dizer absolutamente “que não gostamos dos aposentados”. Com 32 anos de serviço aeronáutico ativo e ininterrupto (não fomos nunca pregoadores da ilusão em Búzios, sustentando-nos à custa do dinheiro de incautos) já poderíamos ter nos aposentado, inclusive. Fomos, até, muito questionados pela secretária do Dr. Rossez, nosso advogado trabalhista particular, quando alegamos a razão de foro íntimo para ainda não o termos feito (afinal, é - em última instância - dinheiro de todos os contribuintes, para alguém que está ativo). Lógico que nada temos contra aposentados, contra vaspeamos, ou qualquer que seja o segmento particular. Até porque aprendemos a nos dedicar aos interesses maiores do coletivo, em detrimento de nossos próprios interesses particularistas. O que temos, na realidade, é um agudo senso do dever para um Coletivo, formado por vários desses segmentos. Tanto era verdade o que alegamos na Assembleia, que já se soube que o RH da VARIG, por exem-

plo, está tendo um trabalho para “rodar” novamente toda a Folha de Pagamento dos aeronautas a menor. Tãmanha era a convicção deles de que a categoria não ia ceder nestes 100% do INPC deste ano e, é óbvio, por ainda terem suficiente “gordura para queimar”.

Ficam duas questões: onde estavam os cinco mil e poucos associados da ativa (**que nós também representamos**)? E, será que esse outro segmento da categoria gostaria de saber que a Direção Executiva de nosso Sindicato se omitiu na defesa de seus interesses?

Tem razão o Matosinho quando diz que é necessário a participação deles. Mas, por nenhum fisiologismo político (nem por medo, porque até ameaça física uma companheira recebeu, na Assembleia a que não pude ir e pedi a ela para não faltar) podemos nos permitir esquecer que representamos todos. Mesmo que uma das partes não esteja ali dentro para julgar nosso desempenho e, que este, não seja exatamente o que aqueles que estão ali esperam de nós, em atitude política, camaleônica.

E temos sido coerentes nisso. Na Assembleia setorizada dos co-pilotos da VARIG, na APVAR, tivemos oportunidade de falar uma única vez e dissemos a eles que nos entristecia o fato de não os vermos **todos** nas Assembleias do SNA, tratando de problemas mais abrangentes para **todos nós**. Que era bom que eles se reunissem, mas que aquela reunião era menor, porque era um problema setorizado e, se estavam ali, por que não os víamos no Sinédrio maiores da categoria **toda**? Por acaso queria (ou quer) dizer essa nossa colocação que não gostamos dos co-pilotos da VARIG? Não faz jus às atitudes que vimos tomando durante nossa vida profissional e que vários colegas co-pilotos (ou à época, co-pilotos), podem atestar.

A questão são os princípios. Estes é que nos regem. Princípios de **conduta ética**. Só nos candidataríamos a esta Diretoria porque ficamos estarecidos, perplexos com o que vimos de grosseria e má-educação para com alguns companheiros decentes, inteligentes e **coletivamente ativistas** feitas por um conjunto de pessoas imiscuidas na Diretoria para, literatim, “com ela acabar...” É complicado que este novo processo eleitoral permita-nos ter esses inimigos co-ombreados. Ponham-se em nosso lugar. Quer-se trabalhar e não se consegue de tanto que eles atrapalham.

“Coming together is beginning ...

Keeping together is progress ...

Working together is success.”

Sozinhos, como clama o companheiro, sem o apoio de vocês, está difícil para nós. Alguns me sugeriram aguardar com este meu artigo, para não estabelecer o confronto. Não concordo. O confronto já está estabelecido desde antes da eleição e, não por nós. Há, hoje, um mal-estar no Sindicato que afasta os mais novos e as possibilidades de novas e promissoras lideranças.

Vamos acabar com isso! Devemos estabelecer **harmonia** em nossa casa, para podermos trabalhar e trazer outros para ajudar.

C'est dommage que, na ante-véspera da data magna do Cristianismo, estejamos obrigados a tratar de assuntos tão conflituosos. Mas, ou tratamos dele, auxiliados por **toda a categoria**, ou vamos **todos** colocar as cabeças dentro da terra enquanto, fecham nosso Sindicato e criam os deles. C'est dommage ... mas, verdade.

DIA-A-DIA

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; Diagramação Eletrônica: Roberto Siqueira; Impressão: Gráfica do SNA; Tiragem: 10.000 exemplares. Os artigos assinados neste boletim são de responsabilidade dos autores.