



Achatamento Salarial

**Reajuste entre 57% e 64% ;
empresas não pagam nem o INPC integral**

Continua o impasse para renovação da Convenção Coletiva. A rodada de negociação realizada em Porto Alegre na última quarta-feira, dia 25, não apresentou novidades para aeronautas e aeroviários, com redução a posição do Sindicato das Empresas. De mudanças, apenas a Nordeste que chegou a apresentar uma proposta em separado, pior do que a do SNEA. A Vasp continuou negando-se a assinar a contraproposta do Sindicato Patronal.

Em assembléias realizadas na quinta-feira, dia 26, os aeronautas decidiram não abrir mão das cláusulas da atual Convenção (que o SNEA quer modificar para

pior), exigir a existência de uma cláusula de seguro-inflação e a reposição integral do INPC, admitindo o parcelamento da diferença entre a proposta do SNEA e os 100% do índice.

Nova reunião será realizada no dia 02 de dezembro, no Sindicato Patronal, no Rio. Os aeronautas fazem assembléia no dia seguinte, 03 de dezembro, para avaliar a posição das empresas. Já os aeroviários, iriam analisar a contraproposta das empresas, em assembléia na EAPAC, às 18 horas desta sexta-feira, dia 27.

Veja na tabela abaixo, a reivindicação da categoria para reajuste dos salários e a contraproposta das empresas.

Entenda a Contraproposta salarial das empresas

Salário Base (Em milhões)	Reivindicação do SNA. INPC Integral	Contraproposta das empresas
2,5	64%	64%
7,5	99%	60%
25,0	111%	57%

Veja, pelo quadro, que a contraproposta das empresas inclui a política de achatamento salarial aplicada durante o ano de 1992, quando os salários mais baixos tiveram antecipações maiores. Além de prejudicar os salários maiores, os empresários também pretendem que a base desta pirâmide, composta pela grande maioria da categoria, supostamente favorecida durante o ano de 92, também pague seu preço com o achatamento do pagamento de apenas metade da reserva, metade da diária quando vencida em voo e correção das diárias em apenas 80% da inflação do mês anterior.

DAC propõe 90 dias de trégua a Canhedo

Aeronautas e Aeroviários da Vasp irão avaliar em assembléias, a proposta de trégua por 90 dias para que o empresário Wagner Canhedo tente encontrar uma saída financeira para a Vasp. A proposta surgiu durante reunião ocorrida no Palácio Bandeirantes, em São Paulo, na tarde da última quarta-feira, dia 25/11/92. Participaram do encontro representantes dos trabalhadores (Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos - FNTTA, Sindicatos de Aeronautas e Aeroviários, Associação de Comissários da Vasp e Associação de Pilotos da Vasp), o Brigadeiro Mauro Gandra, Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, DAC, representantes do Governo do Estado de São Paulo. A posição defendida pelas entidades sindicais é de que a trégua seja concedida desde que Wagner Canhedo dê estabilidade no

emprego para todos os funcionários durante este período. Durante a reunião no Palácio Bandeirantes, cerca de 100 funcionários da Vasp realizaram concentração na porta do Palácio e seguiram em passeata até a passarela da Avenida 23 de Maio, em Congonhas. No fechamento desta edição, ocorria uma assembléia na Subsede do Sindicato, em São Paulo, para avaliar a situação e a proposta de trégua. No Rio, a assembléia está marcada para o dia 30/11/92, segunda-feira, às 18h30, na EAPAC. A seguir, publicamos na íntegra um debate promovido pela Folha de São Paulo no dia 25/11/92, quarta-feira, sobre o caso VASP. Esclarecemos ainda que as entidades sindicais estão fazendo contatos com a direção do jornal para que o mesmo debate seja travado com os dirigentes sindicais da aviação.

Debatedores se desafiam sobre caso Vasp

O debate sobre supostas irregularidades na privatização da Vasp acabou em bate-boca e desafios entre aliados e adversários do ex-governador de São Paulo Orestes Quércia (PMDB).

O ex-secretário da Fazenda José Machado de Campos Filho, que presidiu a comissão que privatizou a Vasp, pediu aos deputados federais Luiz Gushiken (PT-SP) e Luis Salomão (PDT-RJ) que abrissem mão de suas imunidades parlamentares para serem processados por ataques à honra dele e de Quércia. Ambos aceitaram. O debate, promovido pela **Folha**, foi realizado, anteontem à noite e teve quase três horas de duração.

Gushiken desafiou Machado para uma aposta em torno do patrimônio que os dois conseguiram durante suas vidas públicas. O deputado do PT disse que abriria mão de seu patrimônio

caso o Ministério Público não encontre irregularidades na privatização da Vasp e processe seus responsáveis - em decisão polêmica, a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que apurou a venda da empresa diz ter havido lisura no processo. Machado não concordou.

O debate sobre a Vasp foi tenso. Mais de cem pessoas estavam presentes - boa parte delas petistas, militantes do MR-8 (aliado do ex-governador Orestes Quércia) e funcionários da Vasp. Os militantes do MR-8 aplaudiam Machado e o deputado federal Marcelo Barbieri (PMDB-SP), outro debatedor. O outro lado aplaudia as intervenções de Salomão e Gushiken. O evento foi mediado pelo diretor da Agência **Folha**, Alon Feuerwerker. A seguir, os principais momentos do debate:

AVALIAÇÃO DOS BENS

Luiz Salomão disse que valem apenas US\$ 25 milhões as terras que o empresário Wagner Canhedo deu como garantia para que o Tesouro paulista fosse fiador da dívida de US\$ 270 milhões entre Vasp e o Banco do Brasil. O governo paulista avaliou os imóveis em US\$ 630 milhões. Marcelo Barbieri disse que a avaliação foi bem feita. Para ele, há de se levar em conta que houve uma queda de 30% no valor de imóveis em todo o país.

APORTE FINANCEIRO

José Machado de Campos Filho disse que o aporte financeiro de US\$ 53 milhões feito na Vasp às vésperas da privatização foi legal e teve o respaldo do Tribunal de Contas do Estado (TCE). "Fico sempre com o pé atrás quando sei que o TCE aprovou alguma coisa", afirmou Gushiken. Para o deputado, as decisões do TCE sempre são favoráveis a Quércia.

WAGNER CANHEDO

Luiz Gushiken culpou o governo Quércia por ter vendido a Vasp para o empresário Wagner Canhedo, "um contumaz a-

proveitador da coisa pública". Marcelo Barbieri disse que São Paulo fez um "ótimo negócio" mesmo que "um maluco ou até um louco tenha comprado a Vasp". Machado de Campos Filho também defendeu Canhedo. "Nós tínhamos direito de acreditar que esse grupo empresarial tinha boas intenções".

DINHEIRO DA COMPRA

Salomão e Gushiken disseram que a Vasp foi comprada com o dinheiro do Banespa, da Shell, do Banco do Brasil e dos "fantasmas" do PC. "Canhedo não pôs um só tostão nessa jogada", afirmou o deputado do PDT. Machado de Campos Filho afirmou não ter tomado conhecimento do empréstimo de US\$ 6 milhões feito pelo Banespa a Canhedo logo após a privatização. Mas disse que o empréstimo foi um bom negócio para o banco e que foi pago ainda em dezembro de 1990.

MAQUIAGEM CONTÁBIL

Machado acusou o governo de Franco Muro de ter feito maquiagem contábil na Vasp. Segundo ele, o artifício fez com que

a empresa não apresentasse prejuízo em seu balanço durante aquele governo. Machado disse que a lei que garantiu a rolagem da dívida da Vasp foi aprovada com o voto do PT. Luiz Gushiken afirmou que não tinha obrigação de saber o teor de todas as leis aprovadas por seu partido.

CPI DA VASP

Os deputados Gushiken e Salomão condenaram o relatório da CPI da Vasp que inculcava Quércia. Disseram que o Ministério Público vai apurar irregularidades a partir de relatórios das sub-comissões. "Se o Ministério Público agir assim pode se caracterizar por uma perseguição política ao PMDB e ao Quércia", afirmou Barbieri.

FALÊNCIA DA VASP

Machado disse que há "posições políticas e ideológicas" por trás da crise da Vasp. Ele culpou o PT pela falência da empresa. Defendeu seu fechamento, caso não consiga sobreviver à crise. Gushiken afirmou que a "irresponsabilidade" do governo Quércia na privatização da Vasp é a principal causa da crise da empresa.

Coluna do DJ

Por Dr^a Raquel de Oliveira Maciel

Contrato Coletivo pode aliviar sobrecarga na Justiça

O Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo e Diadema, que representa 120.000 trabalhadores, ajuda para seus associados 1.300 processos trabalhistas por ano.

O Sindicato dos Metalúrgicos da Alemanha, que congrega 1,5 milhão de trabalhadores a nível nacional, propõe no máximo, 300 processos por ano para seus associados.

No Brasil, os trabalhadores demoram, em média, seis anos para ganhar, na Justiça, uma ação trabalhista na qual reclamam um direito líquido e certo.

Questões trabalhistas semelhantes são resolvidas em 6 meses, no máximo, nos países que contam com Contrato Coletivo de Trabalho. Estas questões, na sua grande maioria são resolvidas na negociação direta, devidamente assistida pelo Sindicato, sem envolver a Justiça do Trabalho.

Estes dados são citados em uma Cartilha sobre Contrato Coletivo de Trabalho elaborada pelo Sindicato do ABCD, pioneiro, no Brasil, na defesa desse instrumento regulador das relações trabalhistas.

*A partir desta edição o Dia a Dia publica assuntos de interesses gerais e específicos dos aeronautas, assinados pelos advogados do Departamento Jurídico do SNA. Além dos artigos, também serão feitos comentários sobre a legislação que regulamenta a profissão da categoria.

REGISTRO

Pouso de emergência voo 462 da Transbrasil

No dia 13 de novembro, o voo 462 da Transbrasil com destino a Fortaleza, foi obrigado a fazer um pouso de emergência, em Recife, às 8 horas, com pânico a bordo. A tripulação do voo, composta pelos pilotos Ricardo e Marques e os comissários Wilton, Cláudio Moraes, Dorothea e Analu, foi encaminhada ao hotel para repouso, após o pouso.

Porém às 21 horas, a tripulação

foi acionada para dar segmento ao voo 500, com destino a Manaus. Esta medida fere normas da Regulamentação, e mais, da própria segurança de voo. Quando os tripulantes chegaram a Manaus a Regulamentação já estava estourada.

Esta denúncia já está sendo encaminhada, pelas Diretorias de Segurança de Voo e de Fiscalização e Cumprimento da Regulamentação, ao DAC.

ACVAR realiza assembléia 30/11

A Associação de Comissários da Varig, ACVAR, convoca todos os seus associados para a assembléia que será realizada segunda-feira, 30 de novembro, às 13 horas, no Hotel Aeroporto, Av. Beira Mar, 280, 2º andar, RJ.

Na pauta da reunião estão quadro de carreira, parecer sobre a Regulamentação dos Aeronautas e Regulamento do Departamento Jurídico da ACVAR, entre outros tópicos de interesse da categoria. Compareça.

Cmte. Tito Walker

Conheça os Dirigentes do Sindicato

Com 32 anos de carreira, Luiz Tito Walker de Medeiros, passou grande parte desses anos tendo uma visão "equivocada" do que era o movimento sindical, "própria de quem vem do regime militar". Mas os questionamentos, as informações que recebia dos companheiros de voo, sindicalizados, o fez ter uma nova interpretação a respeito do Sindicato, da sua importância e do quanto os aeronautas "devem a entidade que luta pelas suas causas, salários, diárias,...".

Diante dessa mudança de valores, onde o coletivo tornou-se fundamental, passou a ser um sindicalista atuante, tendo sido eleito a princípio Diretor Técnico da APVAR e mais tarde Vice-presidente da Associação, numa das gestões, segundo ele, mais afinadas com os objetivos gerais do SNA.



Hoje, Tito Walker é comandante de DC-10, Varig, e o novo Secretário de Segurança de Voo. Nessa sua nova empreitada ele tem alguns objetivos: reintegração dos companheiros demitidos, a organização do setor (planejamento, execução e controle), a reativação dos boletins técnicos e a elaboração de um programa básico de trabalho que já servirá como modelo para as próximas gestões.

O Saber do Piloto

Um dos temas que permeou as discussões do grupo foi o da competência do piloto. O que é um piloto competente? O que é um bom piloto? É uma definição difícil, quase impossível. Uma tentativa para responder à questão foi esboçada da seguinte forma: **"piloto competente é aquele que consegue "cortar" uma seqüência de eventos que pode levar a um incidente ou a um acidente"**. A análise dessa definição pressupõe uma série de elementos:

1. A capacidade de **antecipar** mentalmente as conseqüências de um determinado conjunto de sinais, extremamente variáveis e aleatórios, formais e informais, o que pressupõe uma visão de conjunto do voo.

2. A capacidade de **tomar decisões rápidas** muitas vezes de graves conseqüências em termos de custos financeiros e humanos, em conformidade com o diagnóstico feito (arremeter, atrasar, pedir socorro). "O piloto tem que tomar a decisão certa. Tem que **analisar a situação e rapidamente tomar a decisão correta**. Normalmente, não são muitas as opções. Tem que escolher aquela que é a mais acertada sempre". "O bom piloto precisa ter **instinto** suficiente para prever em tempo (as conseqüências de uma determinada situação)."

Ora, se o primeiro ponto exige competência técnica, perícia e experiência, o segundo exige determinadas características psicológicas importantes. Uma delas é **não ter medo de admitir ou confessar** que errou. "Ele tem que **ter auto-crítica** de saber que errou e tentar corrigir a falha". Perder-se em rota é uma coisa que acontece. Agora não se achar é que é grave. Eu não conheço nenhum piloto que ainda não tenha se perdido, só se não voou. Eu já me perdi. **Eu tenho vergonha** de dizer, mas já me perdi um vez. Desci em um lugar para perguntar onde era."

É difícil dizer porque há esta vergonha, este medo do piloto em confessar o seu erro. De qualquer forma, um dos fatores é o medo da Companhia, das repercussões que o seu erro tenha em sua carreira.

"Se fizer o que a gente chama de "hard-landing", quer dizer um pouso duro, pouso que entra e que dá mesmo aquela batida violenta, ele é obrigado a escrever no livro de bordo "hard-landing" no aeroporto X, que é para a manutenção fazer uma inspeção no avião. Muitas vezes o cara não

escreve por vaidade." "Uma vez, dei uma daquelas violentas, cheguei para o co-piloto e disse:

- Olha, registra aí no livro de bordo. Aí o rapaz disse: Você vai me prejudicar. Que absurdo falar uma coisa dessas."

"Um dos grandes vícios que causam acidentes é isso, é o piloto dizer:

- Não, não vou pousar agora porque assim eu não vou ter que escrever."

"É mais a vaidade, porque ele acha que é feio admitir que errou uma aproximação, daí ele força e geralmente ele provoca o acidente, porque a situação já está anormal e ele insiste".

Detectar um erro, para cortar uma seqüência de eventos, exige experiência. Atualmente a instrução de um piloto é 90% adquirida no solo, em simuladores de voo, porém a experiência é adquirida em voo, executando os procedimentos de subida e descida em aeroportos diversos e assimilando a instrução de pilotos mais experientes. "Hoje 95% da instrução do piloto é simulador". "Há uma vantagem econômica para a Companhia." "O simulador é muito aperfeiçoado. Mas a prática não substitui." "Essa coisa de dizer que horas de voo não é paraquedas é conversa". "... conversei com o pessoal da CATHAY (5), eles mudaram porque eles tiveram diversos acidentes porque **eram pilotos de máquinas**, feitos nos simuladores e jogados no B-747, com uma rota lá no Pacífico. Jogavam no avião pilotos novos, que só tinham 4 mil horas de voo. Você pega um comandante da empresa, nenhum deles vai para um B-747, para um DC-10 com menos de 15, 18 mil horas de voo". Reconhece-se que o simulador é um instrumento importante na formação, mas que a **prática** de voo é fundamental.

Diretamente relacionado com este ponto, está a tendência dos pilotos se referirem a acidentes ocorridos, com eles ou com os companheiros. É que cada acidente é uma verdadeira lição para os outros, porque explicita falhas, detalhes de condutas, que podem acontecer com qualquer um. Deste ponto de vista, lastima-se que a prática da Companhia em analisar acidentes esteja desativada. "Antigamente, o acidente era discutido com bastante intensidade, até em sala de aula. Ultimamente, não tem mais aquela circular de acidentes que nós recebíamos. Todos os acidentes do mundo caíam em nossas mãos. A companhia não

recebe mais. É o espírito de economia. A Diretoria de Operações não leva a parte técnica na devida conta. Economia."

Se a definição de um bom piloto não é fácil, definir os incompetentes parece menos complicado.

"Existem dois tipos de incompetentes: tem o **incompetente cauteloso**, que sabe a sua limitação, ele não arrisca nada. Vai até o fim da vida seguindo esse caminho. Não acontece nada ... Mas tem o **tolo presunçoso**, aquele incompetente que não tem auto-crítica. Esse é perigoso". "Quando acontece a crise, imediatamente o incompetente se vira para um membro da tripulação:

- Foi culpa sua, co-piloto, foi você que não deu não sei que mais no devido tempo, e você também, F/E (engenheiro de voo), também sabia, por que eu disse para fazer...

Nunca é ele! Esse é o retrato típico do incompetente, ele não tem coragem para dizer:

- Mas que porcaria que aconteceu agora, vamos prestar mais atenção porque eu já errei isso assim, assado e errei porque não fiscalizei o fulano, e você da próxima vez aja diferente.

Nunca é ele, sempre é alguém da cerânia que fez com que alguma coisa fosse mal."

Um ponto extremamente importante é a relação entre incompetência e stress. "A

incompetência é o que dá o stress" porque "o cara sabe que ele é incompetente". "O piloto incompetente, e existem muitos, é um eterno estressado, ele fica trinta anos na carreira estressado".

Outro fator considerado extremamente impróprio para o piloto é o medo. "O medroso é um eterno estressado, ele é sempre nervosinho, elétrico, ele é um mosquito elétrico ..." "Ele chama as panes para cima dele, tudo acontece com ele."

* Artigo extraído do livro "Voando com os Pilotos" - Condições de Trabalho dos Pilotos de uma Empresa de aviação comercial. Vale lembrar mais uma vez que os interessados pelo livro devem procurá-lo na Associação de Pilotos da Varig, Apvar. O livro foi publicado pela Associação a partir de uma pesquisa realizada em conjunto com o setor de Ergonomia da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho.