



Aeronautas rejeitam contraproposta Reunião com as empresas dia 7/12

Entenda a proposta salarial das empresas

Salários 'Em milhões)	Reivindicação do SNA. INPC Integral	Proposta das empresas
7,5	95,53%	82,67%
10,0	100,37%	81,49%
19,0	107,25%	78,59%

Os salários acima são usados a título de exemplo, porque a contraproposta empresarial varia segundo a faixa salarial.

Pela tabela você verifica que os salários maiores são os mais prejudicados. Já os salários menores, embora tenham sido favorecidos por antecipações maiores (um salário de 7,5 milhões teve 537,25% de antecipação entre dez/91 e nov/92 contra 501,20% para um salário de 19 milhões no mesmo período) serão também achatados.

Vejam: as empresas querem cortar as diárias vencidas em vôo pela metade, reajustá-las em 80% do INPC ao mês e só zerar a diferença do INPC apenas no quadrimestre. Além disso, pretendem também que a hora de reserva seja paga a base de 50% da hora de vôo. Com isso, os co-pilotos e comissários, que são os que ganham menos e também os que fazem mais reserva serão os mais prejudicados. Vale lembrar também que as diárias, por terem um valor fixo, têm peso percentual maior nos menores salários, o que agrava ainda mais a situação dos que estão enquadrados nessa faixa salarial.

Na visão de Nelson Cirtoli, presidente do Sindicato, na proposta empresarial está embutido um plano maquiavélico que é o de manter os tripulantes acuados, derrotados, com o espírito preparado para perder grandes conquistas conseguidas com muitas lutas no passado.

Ao proporem mudar o "princípio" de pagamento das reservas, diárias e sobreaviso, eles nada mais estão fazendo que nos preparando para aceitar grandes perdas futuras passivamente.

Se a intenção fosse só a de diminuir custos eles tentariam

Assembléia dia 8/12 às 15h

achatar no percentual e não como está sendo feito, mudanças no "princípio" de pagamento.

O pretendido é não deixar tripulante nenhum com sensação de ganho e sim de perda. **Uma perda que vem com a falsa sensação de ser para salvar as empresas do caos.**

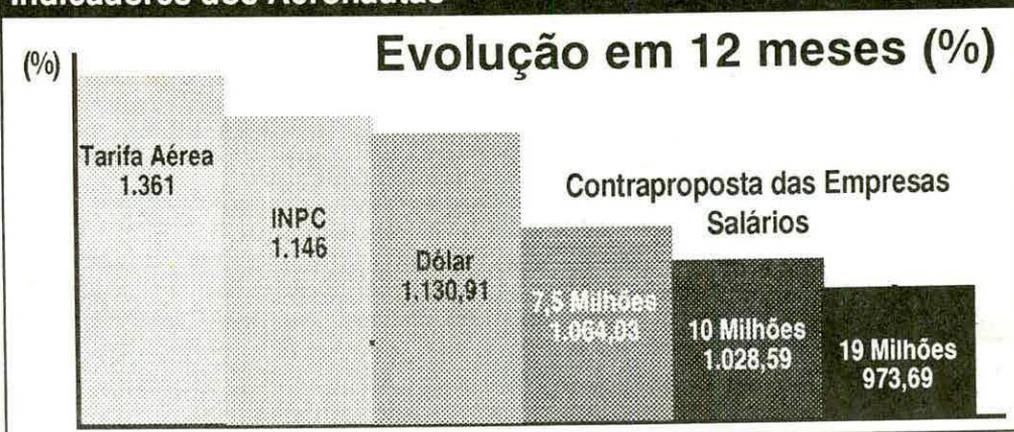
Durante as negociações propomos cláusulas sem custo e até com lucro para as empresas e eles não quiseram conversar.

Por exemplo: propomos fazer um estudo em conjunto para construir um local a bordo para repouso horizontal para os comissários em vôos longos, em contra-partida os assentos destinados ao repouso destes tripulantes poderiam ser vendidos, aumentando assim a lucratividade das empresas.

Propomos que o tripulante com passe extra viaje na ponte aérea em assento de pax havendo lugar disponível e eles não quiseram conversar. Poderíamos citar outros exemplos, porém, bastam estes dois.

Com relação ao gigantesco achatamento dos salários mais altos é ainda mais fácil de entender. Após concluído o plano, também maquiavélico, de acabar com a senioridade através de simpáticos aumentos salariais, agora esse aumento será retirado gradativamente para o patamar anterior. Há que se levar em conta, que a crise não veio repentinamente. A crise é geral e mundial e vem num crescente há vários anos. Para os empresários, mais do que aumentar os lucros momentaneamente está o interesse em preparar o trabalhador para perder muito mais, a médio prazo. A Convenção Coletiva foi enviada ao TST e é muito importante que a categoria acorde e passe a frequentar as assembléias.

Indicadores dos Aeronautas



Coluna do DJ

Por Dr^a Raquel de Oliveira Maciel

Proteção aos trabalhadores em fase de automação

Tramitam no Congresso Nacional cinco projetos de lei que prevêem proteção aos trabalhadores em face da automação nas empresas, regulamentando o art. 7º e inciso XXVII da Constituição. Dois deles prevêem punição para as empresas que demitirem empregados em decorrência da automação do trabalho. Outros dois regulam a implantação de sistemas de automação e a quinta proposta estabelece que o processo deverá dar "preferência" a áreas ou atividades insalubres ou perigosas.

Se prevalecer o projeto aprovado pelo Senado e encaminhado à apreciação da Câmara dos Deputados a empresa que adotar programa de automação de sua produção fica obrigada a criar uma comissão paritária com o objetivo de negociar medidas que visem à redução dos "efeitos negativos" que poderão advir ao emprego. As medidas negociadas visam o reaproveitamento dos empregados envolvidos, através de processos de readaptação, capacitação para novas funções e treinamento, dando-se preferência aos empregados mais idosos.

A proposta atribui aos sindicatos das categorias econômicas e profissionais a tarefa de manter centrais coletivas de reciclagem e recolocação de mão-de-obra, para acelerar os mecanismos de emprego compensatório e facilitar a reabsorção da mão-de-obra dispensada pela empresa que se automatiza.

* Dr^a Raquel é advogada do SNA

TAM obriga comissários a usarem capuz de Papai Noel

Consoante à lei que regula a profissão, é de obrigação das empresas o fornecimento gratuito de peças do uniforme e equipamentos exigidos para o exercício da atividade profissional, e estes devem ser estabelecidos por ato de autoridade competente (artigo 46, da Lei 7.183, de 05 de abril de 1984, regulamentado pelo artigo 38, da Portaria Interministerial 3.016, de 05 de fevereiro de 1988).

A despeito da seriedade que cerca o assunto, e em evidente afronta às determinações legais, a TAM houve por bem exigir dos seus comissários de vôo a utilização de um capuz de Papai

Noel, no período das festas natalinas. É evidente que embora cristãmente deva-se respeito à época, que busca o irmanamento e a concórdia entre os homens, deva-se também, analisar tal exigência sob o ponto de vista estético, bastando que se procure imaginar quão ridículo e risível ficará um comissário ou comissária no rigor de seu uniforme, utilizando um autêntico penduricalho, inexpressivo, que, além de expô-lo à humilhação e afrontar contra a segurança de vôo, a empresa ainda ameaça com demissão aqueles que ousarem descumprir tal ordem.

Táxi Aéreo fecha dissídio, mas acomodação fora da base irá a julgamento

Em audiência de conciliação no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília, foram homologados os acordos coletivos de trabalho do Táxi Aéreo relativos a 90/91 e 91/92. Foram mantidas todas as cláusulas da Convenção de 1989 em ambos os acordos.

As diárias foram reajustadas, a partir de 1º de julho de 1992 para Cr\$ 34.424,00 por refeição principal. Este valor será corrigido todo dia primeiro, pelo INPC integral do mês anterior, devendo as empresas pagarem as diferenças das diárias da data do reajuste até hoje.

Ficou pendente para julgamento, que deverá ocorrer ainda este mês, a cláusula número 77, que diz respeito

a acomodação fora da base. O representante do Snet, Sr. Aguinaldo Junqueira, manteve a posição apresentada nas negociações anteriores, baseando-se na seguinte afirmação: para os aeronautas que estão distantes do convívio familiar seria mais reconfortante permanecer em acomodação dupla.

A Secretária de Fiscalização da Regulamentação Profissional e da Convenção Coletiva do SNA, Comissária Constança, rebateu a afirmação do Sr. Aguinaldo lembrando que a prática de acomodação dupla já não é usada na aviação regular e que vai contra os princípios básicos de higiene, como também, anula toda e qualquer ato de privacidade a que os aeronautas têm direito.

Fad reabre carteira de empréstimo

O Fundo Auxílio Desemprego (Fad) reabriu no último dia 1º, a Carteira de Empréstimos. O benefício esteve suspenso para levantamento de rentabilidade ficando constatado que apesar dos juros aplicados estarem abaixo do mercado, a rentabilidade atingida correspondeu a expectativa.

As datas para requerimento e recebimento de empréstimos foram alteradas: a partir de agora os associados devem solicitar o benefício do

primeiro ao décimo quinto dia do mês. Esta modificação tem como objetivo facilitar a movimentação e aplicação dos recursos financeiros.

Excepcionalmente no mês de dezembro, devido a inadimplência da Vasp, que não repassou as mensalidades, o teto máximo para empréstimos será de Cr\$ 10 milhões. Assim que a Vasp regularizar o repasse ao Fad o empréstimo voltará a ser concedido de acordo com o salário do solicitante.

Funcionários da Vasp querem decisão já

Canhedo não fecha acordo com acionistas, não consegue repactuar dívidas com empresas de leasing e não paga o 13º salário

Por considerar praticamente inviável a assinatura de um acordo que resolva a atual crise da Vasp, tendo à frente da empresa o sr. Wagner Canhedo, a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos - FNTTA - está solicitando ao governo do Estado de São Paulo uma reunião com o governador Fleury, com a participação do brigadeiro Mauro Gandra, diretor do Departamento de Aviação Civil - DAC - e as entidades representativas dos trabalhadores da empresa para, mais uma vez, tentar a substituição de Wagner Canhedo por uma administração profissional.

A continuidade de Wagner Canhedo na presidência da Vasp, de acordo com Lavorato, presidente da Federação, está inviabilizando todas as tentativas de salvar a Vasp porque o Estado de São Paulo, acionista minoritário da empresa, não consegue obter do empresário garantias que possam salvaguardar o patrimônio público, nem as empresas de leasing estão dispostas a negociar qualquer tipo de acordo com relação a dívida da empresa que chega a US\$ 50 milhões, com a Ansett e a GPA.

Em reunião ocorrida no Palácio Bandeirantes no dia 26 de novembro, quarta-feira, com a participação do governador interino de São Paulo, Aloísio Nunes, o secretário Geral, Cláudio Alvarenga, o brigadeiro Mauro Gandra, o sr. Sérgio Jardim e o comandante Luís Antônio representando a VOE), e várias pessoas do staf do governo, além de Lavorato (Federação), José Dantas (Sind. Nac. Aeroaviários), comandante Péricles (aposentado Vasp), e Walmir (Aeroaviários de São Paulo), por sugestão do brigadeiro, o Estado formulou a proposta de um acordo entre os acionistas, no qual o sr. Wagner Canhedo (também presente) teria 90 dias para quitar toda a dívida ou refinanciá-la, normalizando a situação da empresa com novo planejamento. Caso Canhedo não conseguisse cumprir o acordo, seria então substituído pelo acionista minoritário, sem interferência de sua parte na nova administração. As entidades sindicais solicitaram que caso o acordo fosse firmado, os trabalhadores ganhassem estabilidade no emprego durante o mesmo período.

Nesta reunião Wagner Canhedo chegou a fazer outra proposta, não aceita: moratória de 90 dias, que o Estado reti-

rasse todas as ações de cobrança judicial e o refinanciamento da dívida com o governo do Estado de São Paulo em 100 meses. Na avaliação das entidades sindicais, ficou claro nesta reunião, que os representantes da VOE estão assumindo uma posição dependente de Canhedo já que, em nenhum momento, defenderam os funcionários da Vasp, não ajudando em nada na questão da estabilidade. Finda a reunião, Wagner Canhedo ficou de estudar a proposta com o seu departamento jurídico e o governador interino de São Paulo ficou de encaminhá-la ao governador Fleury assim que ele chegasse de viagem da Europa.

Ficou marcado para o dia seguinte (26/11) um encontro entre o jurídico do Estado e o jurídico da Vasp, que não resultou em nada porque a empresa não apresentou nenhuma proposta ou relatório das dívidas, apontando como pagá-las em 90 dias ou refinanciá-la.

ceu. O objetivo de Canhedo era tentar negociar o pagamento da dívida com as empresas, mas Steve Travis descartou esta hipótese salientando que a Ansett quer receber a dívida e está cobrando na Justiça porque durante 15 meses de negociações anteriores, Wagner Canhedo não cumpriu nenhum dos acordos.

Lavorato aproveitou a reunião para cobrar o pagamento do décimo terceiro salário dos funcionários. Canhedo afirmou que o pagamento seria feito na quarta-feira, dia 2, mas até o fechamento desta edição, às 18 horas de quinta-feira, dia 3, o décimo terceiro ainda não tinha aparecido na conta corrente dos trabalhadores. De positivo mesmo, nesta reunião, ape-

FOTO: FOLHA IMAGEM/NIELS ANDREAS



Funcionários da VASP fazem manifestação no aeroporto de Congonhas

Para pressionar uma solução rápida para o caso, funcionários da Vasp iniciaram a semana com uma passeata na segunda-feira, dia 30, na porta da Vasp, em São Paulo, que percorreu o Aeroporto com a palavra de ordem: "Decisão já, acordo ou intervenção, fechar não".

Já na terça-feira, dia 1º de dezembro, a convite de Canhedo, Lavorato, Walmir, o comandante Sandres (representando o SNA), Juliani, Luís Antônio e Sérgio Jardim (VOE) e alguns diretores da Vasp, participaram de reunião com Canhedo e Steve Travis, representante da empresa de leasing Ansett. A empresa GPA foi convidada mas não compare-

nas a reversão da demissão de um comissário do Rio de Janeiro que havia sido demitido porque reclamou do não pagamento do 13º.

Diante disso, as entidades representativas dos trabalhadores concluíram que a administração Canhedo está totalmente isolada, sem condições de repactuar dívidas com as empresas de leasing ou de realizar acordo com os acionistas. Por isso, querem uma providência imediata do governo do Estado de São Paulo e do governo federal.

Ciência

Pilotos terão ajuda de tevê

A instalação de câmaras na fuselagem dos aviões aumentará a segurança das viagens

Londres - A televisão será uma grande ajuda para os aeronautas do futuro. Câmaras de TV instaladas na fuselagem dos grandes jatos permitirão que os pilotos observem o tempo todo os motores e as asas. A novidade foi testada com sucesso num Jumbo 747 da companhia inglesa British Airways. Há três câmaras, uma no ventre da aeronave, para observar as tomadas de ar das turbinas, e duas montadas na cauda, com as lentes apontando para as asas. Um porta-voz da empresa na Inglaterra disse que a British Airways pode instalar câmaras em todos os seus jumbos.

A montagem de câmaras de TV nos aviões foi sugerida pelo Departamento de Investigação de Acidentes Aéreos depois de dois desastres envolvendo jatos de transporte de empresas inglesas. Em 1985 um incêndio em uma das turbinas de um Boeing 737 da British Airtours não foi percebido a tempo pela tripulação. Os pilotos interromperam a decolagem mas pararam o avião num local de difícil acesso e 55 pessoas morreram.

Em 1989 um novíssimo Boeing 737-400 da British Midland se espatifou matando 47 pessoas. O avião tivera um defeito na turbina da asa esquerda, mas a tripulação pensou que a turbina defeituosa fosse a da asa direita e desligou o único motor que ainda funcionava no avião. Os dois acidentes evidenciaram a dificuldade dos pilotos, instalados na parte dianteira do avião, para observar as asas e os motores. Outro Boeing 737 caiu em Washington porque a tripulação não percebeu a formação de gelo sobre as asas.

Todos esses acidentes levaram os engenheiros a sugerir a colocação de câmaras de TV na parte externa das aeronaves. Se o Boeing da British Midland estivesse equipado com o novo sistema a tripulação teria visto a turbina defeituosa lançar centelhas e chamas.

Eles teriam desligado o motor certo. Os primeiros testes foram feitos com uma câmara Panasonic, instalada na cauda de um British Aerospace One Eleven. A câmara funciona até hoje sem problemas.

Os testes prosseguiram com câmaras feitas pela empresa W Vinten e colocadas num 747 da British Airways. O próximo passo será equipar as câmaras com sensores infravermelhos para observação noturna. Segundo a revista **Aviation Week and Space Technology** três companhias aéreas planejavam instalar câmaras em seus jatos, mas desistiram devido à recessão. Se o governo inglês recomendar a instalação de câmaras em alguns tipos de avião o equipamento pode se tornar obrigatório.

Durante a decolagem, quando a tripulação está muito ocupada para ver televisão, as imagens serão gravadas para posterior observação. Isso evitará que a tripulação fique desorientada ao ver a perspectiva estonteante de uma câmara colocada junto do trem de aterragem. Em casos de falha de algum motor ou incêndio, as imagens ajudarão os tripulantes a julgar a gravidade do defeito e quais as medidas que devem ser tomadas.

NOTA DA REDAÇÃO:

Os textos foram publicados pelo **Jornal do Brasil**, edição de 30 de novembro 1992.

Investigação de acidentes renova tecnologia

A investigação dos acidentes aéreos já produziu muitas inovações tecnológicas que tornaram as viagens de avião mais seguras. A luta do homem contra os perigos do céu tem décadas e teve um de seus momentos mais dramáticos na Europa, há 40 anos. Na época a indústria aeronáutica inglesa tinha lançado com orgulho o primeiro avião de passageiros a jato, o De Havilland Comet Um.

Com quatro turbinas e formas futuristas o Comet Um reduzia à metade o tempo das viagens aéreas. Era a forma mais avançada de viajar quando foi colocado em serviço, nas rotas do Oriente, em 1952. Símbolos da tecnologia inglesa, os Comets percorreram o mundo e um deles desceu no aeroporto do Galeão em 1953, onde provocou tanta admiração quanto uma nave espacial hoje.

Então no mesmo ano, esses belos aviões começaram a explodir, sem explicação. Um deles se desmanchou em voo sobre o Mar Mediterrâneo,

outro caiu perto da Itália. Ninguém escapou dos acidentes e os pilotos não tiveram nem tempo de enviar uma mensagem pelo rádio quando os Comets explodiram em pedaços. Os restos de um dos aviões foram recuperados no fundo do mar e levados para estudos na Inglaterra. Descobriu-se que a causa era a fadiga metálica que atingira as bordas das janelas quadradas do avião.

O metal se rachava em voo e a pressão interna da cabine rasgava a fuselagem, provocando uma descompressão explosiva. Os Comets foram reconstruídos com janelas redondas. A preocupação com a fadiga metálica criou novos testes para detectar trincas e rachaduras que incluem radiografias com raios gama e substâncias fluorescentes. E o projeto das fuselagens dos aviões passou a incluir testes em tanques de água onde aeronaves são submetidas ao desgaste e às pressões que enfrentarão durante os vôos.