



Impasse na mesa de negociações

Assembléia nacional dia 26/11

FOTO: JORGE NUNES/AGÊNCIA PRISMA



Nelson Cirtoli, segundo à esquerda, o presidente do SNA representou os aeronautas na negociação mais os diretores Teresa Godoy e Florêncio.

Não ocorreram mudanças na 5ª rodada de negociações para renovação da Convenção Coletiva. Durante aproximadamente 8 horas, divididas em dois dias (17 e 18/11/92), representantes das empresas aéreas e dos trabalhadores do setor discutiram as pautas de reivindicações de aeronautas e aeroviários e a contraproposta das empresas, não chegando a lugar nenhum.

O Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, SNEA, manteve a contraproposta de reajuste pelo INPC integral acumulado entre dezembro/91 e dezembro/92, apenas para salários até Cr\$ 2.505.000,00 em novembro, e 70% do INPC acumulado para a faixa salarial acima disso. Descontadas as antecipações já concedidas, o reajuste ficaria entre 50% e 56% - segundo cálculos do Dieese.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas comunicou as empre-

sas a decisão da assembléia realizada no último dia 12/11/92, onde a categoria rejeitou integralmente a contraproposta patronal, e apresentou posição de não discutir as cláusulas em vigência, que foram modificadas pelas empresas. Desta forma, a negociação dos itens sociais ficou limitada a cláusulas novas, que não fizeram parte da contraproposta do SNEA.

A próxima reunião de negociação será realizada no dia 25 de novembro, às 9 horas, no Sindicato dos Aeroviários de Porto Alegre, quando as empresas deverão apresentar sua posição com relação aos itens incluídos na pauta de reivindicações deste ano.

Participaram da 5ª rodada de negociações representantes de todas as empresas aéreas, dos Sindicatos de Aeroviários, do Sindicato Nacional dos Aeronautas e da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos - FNTTA.

Entidades sindicais fazem de tudo para salvar a Vasp

Se depender da boa vontade dos trabalhadores, a Vasp sairá das dificuldades que enfrenta e continuará prestando relevantes serviços a sociedade como faz desde a sua fundação. O Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, a Associação de Pilotos e a de Comissários da Vasp, mais a Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, FNTTA, e os Sindicatos de Aeroviários têm mantido uma agenda de encontros que vão do governo de São Paulo ao Ministério da Aeronáutica.

Na última quarta-feira, 18/11, os sindicalistas se reuniram com o Ministro da Aeronáutica, em Brasília, e com o Brigadeiro Mauro Gandra, Diretor Geral do Departamento de Aviação Civil, DAC, para apressentmar a visão dos trabalhadores sobre a situação da empresa. Segundo os dirigentes sindicais, a saída para a Vasp passa pelo afastamento da administração Canhedo e sua substituição por uma diretoria profissional. Foi isso que os representantes dos Sindicatos disseram ao Brigadeiro Gandra, em reunião realizada na sexta-feira, 13/11.

Vale lembrar que além dos sucessivos encontros com as autoridades, as entidades sindicais também estão promovendo manifestações pela preservação da empresa. Enquanto uma Comissão de representantes dos trabalhadores se reúnia com o Brigadeiro Gandra, na sexta 13/11, a Associação dos Comissários da Vasp, ACV, organizava uma caminhada no aeroporto Santos Dumont. Durante o ato, foi distribuída uma nota oficial, assinada por todas as entidades sindicais, onde os sindicalistas manifestavam que a principal preocupação das entidades é com a manutenção dos empregos e com a salvação da empresa.



Segundo à esquerda, Brigadeiro Mauro Gandra, Diretor Geral do DAC, em reunião com os Sindicalistas realizada na sede do SNA, no Rio de Janeiro

FOTO LUIZ BASILIO



Manifestação dos tripulantes no aeroporto Santos Dumont

SINDICATO

Secretarias de Segurança de Vôo e Divulgação pedem colaboração

* Por Crmte. Tito Walker

Há cerca de três semanas as Secretarias de Divulgação e Cultura e Segurança de Vôo fizeram apelo à categoria para que os colegas aeronautas escrevessem, traduzissem ou trouxessem artigos de interesse para os aeronautas, para que pudéssemos retomar a publicação da BÚSSOLA e iniciar uma verdadeira "Recidagem" dos formadores de opinião, com

vistas à renovação da representatividade. Vamos mais longe, ainda: gostaríamos de iniciar o "Bussolinha" (filhos dos aeronautas) e o "Bussola Cônjuge" (ou outros nomes que os companheiros sugeriram). Há uma idéia, também, da formação de um grupo teatral nosso. E a criação de um Conselho de Honra e Justiça, para renovar e reativar o nosso Código de Ética.

Infelizmente, a única resposta até agora foi de um

colega co-piloto da Varig que se propôs a traduzir um artigo técnico.

A solicitação, reafirmando-a, é: mexam-se... por nós! Damos tanto de nosso tempo aos nossos empregadores, vamos dar um pouquinho dele para nós também.

* Secretário de Segurança de Vôo do SNA e membro da Secretaria de Divulgação e Cultura.

Assembléia do Jurídico

Em virtude dos recentes acontecimentos, crise na Vasp e impasse nas negociações da Convenção Coletiva, não será realizada a assembléia do Jurídico conforme a assembléia do dia 5 de novembro último havia indicado. Nelson Cirtoli, presidente do SNA, informa que em momento oportuno a assembléia será convocada.

SEGURANÇA DE VÔO

Juiz indefere ação contra a Vasp e aceita colaboração do Sindicato

JORGENUNES/AGÊNCIA PRISMA



Cmt. Élnio Borges é Secretário de Relações Internacionais, especialista em Segurança de Vôo, habilitado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Ministério da Aeronáutica

Uma ação rápida e eficiente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, SNA, influenciou na decisão do Juiz Federal Titular da 11ª Vara do Rio de Janeiro, Joaquim Antônio Castro Aguiar, de não acatar a ação popular impetrada pelo advogado Jorge Beja pleiteando liminarmente a suspensão dos vôos da Vasp sobre o espaço aéreo do Rio. Assim que o Sindicato tomou conhecimento da iniciativa do advogado, encaminhou um ofício ao Juiz informando que "de acordo com o entendimento técnico sobre a matéria de manutenção e segurança de aeronaves, não vislumbramos em princípio, qualquer comprometimento que afete a segurança de vôo na Vasp".

Além disso, o SNA, informou a autoridade que tem entre seus dirigentes, os Cmtes. Tito Walker e Élnio Borges (fotos), habilitados tecnicamente pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Ministério da Aeronáutica, e os colocou a disposição do Juízo para ajudar na verificação das condições de vôo das aeronaves operadas pela Vasp. O Juiz Antônio Castro Aguiar aceitou a postulação do Sindicato e não concedeu a interrupção dos vôos, em despacho no último dia 12 de novembro.

JAIME J. SILVA



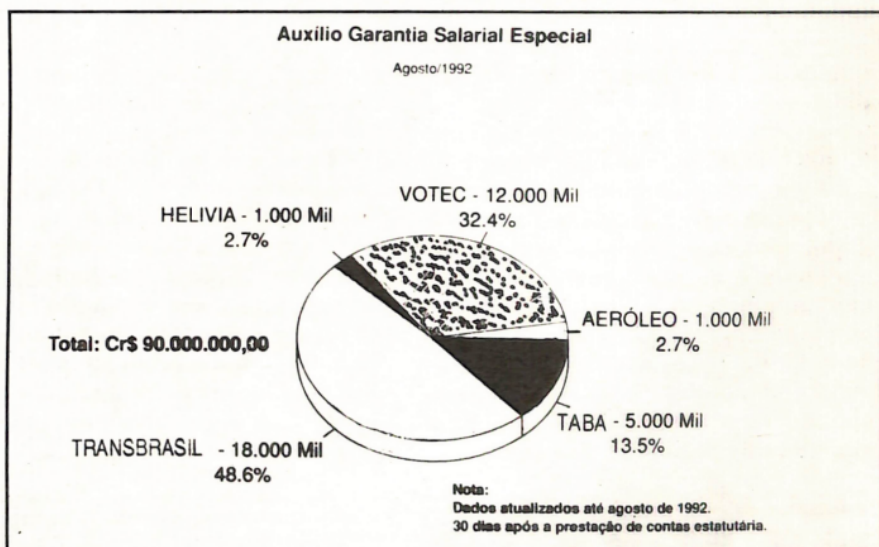
Cmt. Tito Walker é Secretário de Segurança de Vôo do SNA, especialista em Segurança de Vôo, habilitado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Ministério da Aeronáutica

Pilotos da Varig transladam aviões da Vasp

Ao fechamento desta edição tomamos conhecimento que 3 aviões da Vasp estariam sendo transladados pelas tripulações da Varig. Tanto o SNA como a APVAR são frontalmente contra essa prática estando respaldados em parecer jurídico no sentido que a mesma transgredir o disposto em nossa Convenção Coletiva e já deixaram patente essa posição à direção da Varig, além de ferir a ética.

Errata na prestação de contas do FAD

O segundo quadro demonstrativo dos investimentos do Fundo Auxílio Desemprego, FAD, publicado como encarte "Prestação de Contas do Fad", no último Dia-a-Dia (edição 95), na página 3, saiu com uma inversão dos valores pagos aos tripulantes pelo Benefício Auxílio Garantido Salarial Especial. Pelo quadro do encarte teriam sido pagos Cr\$ 18 milhões aos tripulantes da TABA e Cr\$ 5 milhões aos tripulantes da Transbrasil. Veja no quadro que republicamos ao lado com a correção que, na verdade, Cr\$ 5 milhões foram pagos aos assistidos da Taba e Cr\$ 18 milhões aos assistidos da Transbrasil. Vale lembrar que a prestação de contas é referente ao mês de agosto.



Ser piloto no Brasil

O texto que publicamos a seguir foi extraído do livro "Voando com os Pilotos" - Condições de Trabalho dos Pilotos de uma Empresa de Aviação Comercial. O Livro foi editado pela Associação de Pilotos da Varig, Apvar, a partir de uma pesquisa realizada em conjunto com o setor de Ergonomia da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho, Fundacentro, e pelo Departamento de Serviço Social da Apvar, entre abril de 1990 e maio de 1992.

A leitura do livro é indispensável, tanto para os aeronautas como para pessoas interessadas pela aviação. Os "leigos" são premiados por uma linguagem acessível; os profissionais aeronautas, por um documento rico sobre a complexidade das tarefas dos pilotos, organização do trabalho e suas conseqüências para a saúde, vida pessoal e social do grupo. "Voando com os Pilotos" deve ser solicitado na Associação - Av. Washington Luiz, 6817, sala 21, SP, Telefone (011) 531-8277 - Fax (011) 531-8365.

As condições de vôo e os equipamentos são muito semelhantes em todos os países. O que varia muito são as condições sociais dos diferentes países. Então o que significa ser piloto no Brasil? Uma característica da aviação civil brasileira é a de ser controlada pelo Ministério da Aeronáutica, setor militar. Isto só ocorre em 6 países do mundo, entre eles, o Brasil. Para os pilotos, uma das implicações desta vinculação é a de que a checagem semestral à qual são submetidos é feita por militares, muitas vezes com qualificações inferiores e com menos prática que os pilotos civis, o que é visto como uma "humilhação". "Duas vezes por ano temos que fazer o re-cheque e vem um oficial que geralmente fez o "ground school", com 50 ou 100 horas de vôo, e eles vem fazer o re-cheque da gente que voa 500 horas por semestre". "A gente que deu a instrução para eles. Três meses depois, ele vem e diz: "fulano, vim fazer o seu re-cheque".

Outro problema grave decorrente desta vinculação é a falta de um organismo independente para a análise de acidentes. Até hoje, nem mesmo uma antiga reivindicação da APVAR de ter um representante no GIPAR (Grupo de Investigação de Acidentes) da empresa foi conseguida. "Até hoje a Associação nunca conseguiu ter um representante. Nós levamos 23 anos postulando isso". A história dessa reivindicação é interessante. "Em 1967 nós fomos fazer a filiação da Associação na IFALPA (International Federation of Air Lines Pilots Associations). De cara eles disseram: vocês tem que ter uma comissão de investigação de

acidentes permanente, conforme prevêem os estatutos da IFALPA. Então começamos a organizar alguma coisa nesse sentido naquele mesmo ano, e dois homens foram para Oslo fazer um curso de investigação e prevenção de acidentes, ministrado pela Universidade de Southern Califórnia. Voltaram cheios de idéias e disseram: a primeira coisa que a gente tem que fazer é botar um representante da APVAR no GIPAR da empresa e evidentemente tem que ter um representante da APVAR dentro da Comissão de Investigação de Acidentes da FAB. A empresa não topou... E hoje nós temos um observador do Sindicato Nacional dos Aeronautas, mas ele é um observador, ele não é um membro ativo dessa Comissão de Investigação de Acidentes". "Os acidentes brasileiros, eu, acho que até hoje, mas com certeza até cinco anos atrás eram considerados matéria de segurança nacional pelo Departamento de Aviação Civil. Como tal, não se publicavam os acidentes acontecidos aqui no Brasil. Muitas vezes, na atualidade, se os pilotos chegarem aqui na APVAR e disserem realmente o que aconteceu, a Companhia vai cair matando em cima dele, se for alguma "arma" que possa ser usada contra ela. Então, de uma maneira geral, o cara se fecha. Ele pensa: vão me por na rua, vão acabar com a minha carreira, então ela se abstém, principalmente na atualidade porque é muito simples a Companhia chegar e dizer para ele: olha, nós não queremos mais que você voe aqui na nossa Companhia".



Outro fato importante é que, como todos os trabalhadores brasileiros, os pilotos estão submetidos a uma política salarial perversa. Atualmente para manter o seu nível salarial, eles estão voando mais. Isto não se refere somente às condições econômicas atuais, há também uma preocupação com o futuro, porque a aposentadoria (que pode ocorrer a qualquer momento) diminui drasticamente o ganho do piloto. "Como é que o piloto vai voar tranquilo e satisfeito... Ele está voando o JUMBO, daqui mais um ou dois anos ele vai se aposentar. Ele foi lá no INPS para ver como é que está a aposentadoria dele. Disseram que é quatro salários (mínimos). É possível uma coisa dessas? Um comandante de JUMBO aposentar e ganhar quatro salários?" "É um grilo muito grande na cabeça de cada um, se pensar no dia de amanhã". "Em país civilizado é diferente. Na Swissair, por exemplo, a aposentadoria é compulsória com 55 anos. Quando o indivíduo faz 53 ou 54, não me lembro, ele já tem direito a escolher a escala de vôo e fica fazendo dois ou três vôos no mês, vôos internacionais, vôos longos... Aí, na metade do ano, ele faz dois por mês, e, no finalzinho faz um por mês... Vai desacelerando. E com uma boa aposentadoria. Na Companhia é diferente. A fim de aumentar o valor do Incentivo ao se aposentar, o piloto voa muito mais no último ano da profissão. No fim, isso vai afetar às vezes até na própria segurança do vôo, porque o cara fica grilado".

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 Cirto; Diretor Responsável: Rodrigo Della Pasqua Marocco; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira e Luciana Casemiro; Secretária: Cristina Azevedo; Diagramação Eletrônica: Roberto Siqueira; Impressor Eustáquio F. da Silva