



ATENÇÃO, COMPANHEIROS DA VASP

Continuem pagando seus seguros diretamente no SNA para evitar dificuldades

A Vasp continua repassando os valores descontados nos contracheques de forma irregular, com atraso e sem correção. O último foi correspondente a fevereiro/93.

Sendo assim, reiteramos a importância do comparecimento de todos os associados da Vasp a sede Rio e sub-sede São Paulo para efetuarem o pagamento dos seguros e das mensalidades, até o dia 10 de cada mês.

Como já informamos, o Sindicato en-

trou com um processo na justiça cível da cobrança dos valores retidos. Mas só o comparecimento ao SNA para pagar diretamente os seguros pode garantir sua tranquilidade quando da necessidade de receber indenizações da Seguradora ou de usar o Seguro Saúde.

Quanto as devoluções devidas aos associados que pagaram em duplicidade, serão feitas mediante a apresentação do recibo e contracheque do mês correspondente.

Cmte. Marocco continua na direção do SNA

No Dia a Dia nº 117 noticiamos a substituição do Cmte Rodrigo de La Pasqua Marocco por Edson A. Matosinho na direção da Secretaria Divulgação e Cultura do SNA. A diretoria lamentava o afastamento do Cmte Marocco agradecendo seu trabalho e sucesso para Matosinho - desejando que continuasse desenvolvendo

o excelente trabalho de reformulação e modernização da imprensa do SNA executado pelo Cmte Marocco. Na nota publicada não ficou claro porém, que o Cmte Marocco continuará prestando sua valiosa colaboração à categoria atuando no Pleno da Direção do Sindicato Nacional dos Aeronautas

AVIAÇÃO AGRÍCOLA

Já está marcada a data do dissídio da Aviação Agrícola. Será no dia 4 de junho, no Tribunal Superior do Trabalho - TST/Brasília. A data do dissídio foi definida no último dia 20/04, terça-feira.

Aposentadoria Especial pode acabar

Nesta quarta-feira, 28/04, a Comissão de Seguridade da Câmara vota o projeto substitutivo do Deputado Euler Ribeiro (PMDB) que pretende, na prática, acabar com as aposentadorias especiais dos aeronautas, jornalistas e professores, entre outros. O Sindicato acompanha a tramitação em Brasília e pede aos aeronautas que remetam telegramas (modelo ao lado) porque a categoria será profundamente prejudicada caso o projeto desse Deputado seja aprovado

pelo Congresso. Após a votação na Comissão, ele tramita para a Câmara.

TELEGRAMA

Ilmo. Deputado Euler Ribeiro
Câmara dos Deputados
Brasília - DF

Eu, como aeronauta e cidadão, considero um retrocesso na legislação trabalhista o encaminhamento do projeto de lei sobre aposentadoria especial de V.Exª ao Congresso Nacional.

EDITORIAL

48ª Conferência da IFALPA

O Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) sente-se muito honrado em receber as delegações de pilotos de todo mundo para a 48ª Conferência Anual da IFALPA. Nós, assim como um dos símbolos mais conhecidos da cidade do Rio de Janeiro - o Cristo Redentor, estamos de braços abertos para acolher nossos irmãos de todas as partes do globo.

O SNA tem uma história relativamente recente na IFALPA. Durante um longo período fomos impedidos, por uma legislação autorária em nosso país, de nos filiar a quaisquer entidades internacionais. Sentindo a necessidade e a importância de nosso vínculo com as associações de todo o mundo, durante algum tempo acabamos encontrando uma solução, que embora não fosse ideal, ao menos permitiu aos pilotos brasileiros alguma participação em nossa Federação Internacional. Foi assim que nós estivemos vinculados à IFALPA, em ocasiões diferentes, através das Associações dos Pilotos da VARIG e da Transbrasil, por exemplo.

Felizmente, os tempos mudaram e com a redemocratização do Brasil pudemos finalmente buscar na *Internacional Federation of Air Line Association* uma referência direta ao desenvolvimento de nossa linha de ação, mormente nas áreas que envolvem as discussões técnicas. Nossos horizontes se ampliaram ainda mais e o desafio se tornou maior!

Nossa aviação civil sempre esteve vinculada ao sistema militar. Hoje, quando a situação econômica nacional apresenta um quadro bastante delicado e as próprias Forças Armadas passam por um processo drástico de redução de despesas, nós percebemos o quanto foi prejudicial para o país a falta de formação de quadros técnicos dentro da Sociedade Civil.

O Brasil é um país de dimensões continentais e grandes desigualdades sócio-econômicas. Podemos dizer que a situação de nossa aviação civil é o espelho desta realidade: nossas empresas estão equipadas com aeronaves de última geração e em uma parte considerável de nosso território operamos com o apoio de radares. Por outro lado, é comum operarmos estes mesmos equipamentos efetuando aproximações ADF ou VOR em meio a pesada chuva tropical noturna, para pistas que sequer dispõem de VASIS.

Grande parte de nossos aeroportos não estão equipados adequadamente para o caso de

um acidente nas operações de pouso ou decolagem e o vôo na Região Amazônica ainda representa uma grande preocupação para nosso companheiros, sobretudo devido a falta de equipamentos de apoio à navegação e à constante inoperância dos poucos recursos disponíveis.

Na atual situação econômica, tudo isso tende a gerar ainda mais preocupações, principalmente quando percebemos que a Força Aérea começa a dar sinais de não ter condições de continuar açambarcando todos os setores da atividade aérea e a Sociedade Civil, por seu lado, ainda não conseguiu estabelecer os caminhos para assumir o gerenciamento do futuro de sua própria aviação de transporte.



No Brasil, mesmo sendo nosso país signatário das Convenções da OIT, as normas internacionais para a boa convivência nas relações de trabalho também não são ainda corretamente observadas. O diálogo e a negociação muitas vezes não predominam e os representantes dos trabalhadores continuam sendo alvo de retaliações e perseguições. Conforme a Conferência tem conhecimento, desde 1988 esta tem sido uma realidade que conhecemos de perto.

Mas é evidente para nós (e empresários e diretores não podem duvidar) que não há maneira de competir neste mercado, sem a total cooperação e comprometimento dos trabalhadores. Para que isso aconteça, é necessário termos confiança de que nosso direito à representação e à liberdade de organização será respeitado. Com isto em mente, procuramos por uma solução para reintegramos nossos colegas e juntos construirmos o futuro.

Outros tipos de problemas, entretanto, nos colocam em pé de igualdade com os aviadores do resto do mundo. Aqui também se fazem sentir as consequências da grave crise que

atinge toda a indústria de transporte aéreo. A política de liberalização e desregulamentação do governo brasileiro, deu ensejo a uma verdadeira guerra predatória de linhas e tarifas, cujos resultados já começam a ser sentidos nas Relações de Trabalho e na Segurança de Vôo: recentemente foram demitidos cerca de 380 companheiros da Vasp - quase metade do total de Pilotos da Empresa - após a redução de uma frota que fora dimensionada para um cenário de concorrência especulativa.

Por outro lado, o advento das Meg-Carrers - a outra face da moeda - Desregulamentação - "livre competição, sobrevivência dos mais qualificados, mais ofertas para o público, melhores serviços e preços" - causa preocupação em vista da competição desigual, onde o resultado final pode ser triste para a maioria de nós, tanto aeronautas quanto usuários.

Aqui no Brasil os empresários também falam bastante em adaptar os limites de nossas jornadas de trabalho, a um cenário de maior competitividade, sem levar em conta o stress, a vida social e os próprios limites físicos de um trabalho em turnos irregulares, noturnos e através de diferentes fusos horários. Também sentimos o impacto da introdução das aeronaves de nova tecnologia - uma inegável tentativa de adaptação do homem à máquina - em um processo experimental que não avalia em profundidade os reais efeitos desta tecnologia sobre a saúde e o futuro de nossa profissão e desconhece a resultante de todo esse processo sobre o nível de Segurança do Transporte Aéreo.

Lidar com um cenário que se modifica tão rapidamente e com tamanho número de variáveis tem sido o nosso maior desafio. Ao mesmo tempo, esses desafios têm sido o nosso maior estímulo.

Estamos olhando para o futuro certos que respostas serão encontradas e que, de qualquer modo, nós devemos procurar estas soluções juntos - assim como estamos na IFALPA - independente de barreiras físicas ou políticas, porque nosso céu não conhecem fronteiras.

Fazemos votos de que os dias de discussões sejam bastante proveitosos e esperamos que todos apreciem a nossa mais sincera acolhida na nossa "Cidade Maravilhosa".

A Diretoria

Redução de salários na Transbrasil

É com tristeza que o grupo de vôo da Transbrasil recebeu a nova fórmula de pagamento da hora voada. Com a nova política há uma redução brusca de salário, referente ao mês de março/93. Embora em circular enviada aos tripulantes, na qual se enfoca que houve um acordo entre APT e ACT, na realidade, em reunião de RH - Gerência de Operações com as referidas associações, já estava definida tal medida.

Sendo assim, o grupo de vôo penalizado financeiramente, não concorda com tal medida, mesmo porque não

houve sequer uma consulta aos mesmos. Outros pontos que a Transbrasil não está cumprindo são: a Regulamentação e o Acordo Coletivo.

No que diz respeito a Regulamentação existem vários tripulantes voando nas folgas, na base de origem, e até alguns excedendo seis períodos de trabalho.

Com relação as diárias, continuam não sendo pagas corretamente e, na maioria das vezes, com atraso. O Sindicato aguarda uma solução da DRT sobre o assunto.

Notícias do FAD

O Conselho de Administração está tentando solucionar, através do estatuto da entidade, os problemas causados pela inadimplência da VASP.

Diz o artigo 4º do AGSE: "O participante fará jus ao benefício do AGSE a partir do 1º dia do mês subsequente à data em que requerer o mesmo".

A redação é bastante clara: não pode a administração ser acusada de negligência e nem de complicadora diante da redação do tal artigo.

Alguns participantes querem fazer crer que a administração não está sendo correta. Nós, do conselho de administração, sempre deixamos claro a nossa ação administrativa, tudo dentro da maior lisura e transparência.

Desta forma, relendo o referido artigo, qualquer participante poderá concluir que, dando entrada na solicitação de benefício, desde que dentro das normas do estatuto, terá o seu benefício assegurado, a partir do mês subsequente e recebendo-o na data prevista para o seu desembolso referente ao mês de concessão.

Pedimos aos participantes interessados que, em caso de dúvida, leiam o estatuto. Desta forma, estarão livres para avaliar o nosso trabalho, evitando assim os famosos "Regra 4", que são aqueles que buscam notoriedade e agem de forma pouco ética e moral. O estatuto está em vigor para ser balizador das nossas ações, não podendo de forma nenhuma ser um instrumento de mutações, ao bel prazer de alguns.

CONVERSAÇÕES

Por Tito Walker
(Secretário de Segurança de Vôo)

É comum reclamarmos do nosso Sindicato, "que ele não faz nada por nós!".

Mas, quem é o nosso Sindicato? Somos nós mesmos! Então, a pergunta correta é: o que Eu tenho feito por nós? Tenho comparecido às assembleias, seminários (saúde do aeronauta, p.e.), Congressos (Nacionais e Internacionais de Segurança de Vôo, p.e.), etc?

Após o evento IFALPA, onde temos certeza do seu comparecimento, a partir da 3ª feira, 11 de maio/93, estaremos iniciando as tardes de CONVERSAÇÕES. Sempre às terças, sempre às 15h. É um projeto coordenado pela Secretaria de Segurança de Vôo do SNA, cujo programa será gradativamente divulgado. Só não o fazemos já porque desejamos a sua participação neste planejamento também. Falaremos tudo do que for necessário. O objetivo é nos deixar com respostas a perguntas várias. Com mais certezas e menos dúvidas, ficaremos mais fortes perante

nós mesmos e, conseqüentemente, em nosso interagir.

Vamos, também, ler e pesquisar, para criarmos novos assuntos (ou abordagens novas de velhos problemas) para o nosso periódico Dia-a-Dia. Matérias confectionadas a partir de nossas opiniões e conclusões, partindo dessas leituras, pesquisas e CONVERSAÇÕES. Com certeza, estaremos contribuindo efetivamente para um periódico com mais interesse e objetividade, mais de encontro aos reais anseios da categoria.

Não pense em vir só para prestigiar. Podemos começar as nossas reuniões, aliás, por esse tema, com este debate: "Você só tem a ganhar, por comparecer". Pare de pensar que você vem só para prestigiar (isso é falta de humildade!). Devemos comparecer a esses eventos em benefício próprio, principalmente, pela troca de conhecimentos e de experiências. Só há duas maneiras de aprendizagem: pelo conhecimento ou pelo sofrimento. Aproveite as oportunidades para que não lhe sobre apenas a pior das opções.

Recados do Dia a Dia

Parabéns DAC

Os aeronautas que se sentirem impossibilitados de exercer a profissão por motivo de doença podem recorrer ao Cemal para solicitar avaliação do seu estado de saúde, independente da validade de seu certificado de capacidade física. Pela legislação trabalhista vigente no Brasil, até 15 dias, qualquer médico pode determinar o afastamento e, após este prazo, a licença só era possível através de junta médica do INSS.

A resolução consta do RBHA 67, de outubro de 1992, do Departamento de Aviação Civil - DAC. O item "h" diz "o aeronauta pode solicitar perícia médica, mediante requerimento às JES ou ao CEMAL, após doença profissional e/ou acidente de trabalho, quando a duração da incapacidade laborativa for inferior a 15 (quinze) dias, para fins de estabelecimento de causa e efeito para benefício da Previdência Social. Nestes casos, independe de apresentação pela Empresa". Já o item "m" expressa "todo exame médico deve ser indenizado na forma da lei, inclusive os exames em grau de recurso e/ou revisão solicitados à Junta Superior de Saúde. Os exames realizados pela Junta Mista Especial de Saúde são indenizados através de convênio pela Previdência Social.

Com esta medida o DAC possibilita que o CEMAL, além de prestar o serviço, apresente estatísticas reais sobre os motivos de afastamento de aeronautas, já que até hoje o histórico de afastamento é baseado apenas nos exames periódicos enquanto o serviço médico das empresas detém as estatísticas reais de afastamento por motivos de saúde. Ou seja, os arquivos do CEMAL ficam enriquecidos e, quem sabe um dia, esperamos, todos os aeronautas poderão ter acesso a estes dados.

Regulamento de Promoções Varig

Por Mariusca Walker
(representante sindical na Varig)

Só agora consegui ler todo o novo Regulamento sobre promoções dos cmros da Varig. O diretor do Serviço de Bordo da Varig (Sr. Edacir Tombini) escreve no início da circular que a filosofia básica para tal é a hierarquia (série contínua de graus ou escalões em ordem crescente ou decrescente) isto é, a antiguidade (tempo de serviço).

Já dizem há muito por aí, que "antiguidade é posto". Se é certo ou não, não vem agora ao caso, mas tem sido, maneira criteriosa e límpida de se tratar com o ser humano.

Acredito que conseguimos dar um passo muito importante para que sejamos realmente respeitados como profissionais que o somos.

E é sim menos uma reivindicação, desde que continue, isto é, que lutemos para que o correto seja sempre o 1º item, e para que não o percamos por simples falta de interesse.

Achei super correto que se tenha um novo período de provas no inglês, isto quer dizer *Renovação* dá chances para todos. Estamos, todos nós, de parabéns e peço aqui para que cuidemos muito bem do nosso novo regulamento para promoções.

Entrevista/Cmte. Frank - Varig

A Aviação é maior que a crise

Por Edson Antonio Matosinho

O Cmte Frank é aviador desde 1954 quando ingressou na Varig, e atualmente é aeronauta aposentado (desde 1988), tendo encerrado a sua carreira no equipamento B-747.

Foi durante sua vida profissional, sindicalizado e diretor em diversas gestões da APVAR - Associação de Pilotos da Varig. Participou ativamente da luta dos aeronautas por melhores condições de trabalho e de salários. Teve a oportunidade de representar o Brasil como chefe da delegação em congressos internacionais, além de diversos outros eventos. É sobre este assunto do qual o Cmte Frank tem muita experiência, que o Dia a Dia conversou com o companheiro durante o 21º Congresso Íbero-Americano de pilotos (OIP), realizado em Guarujá, São Paulo, para ouvi-lo sobre as suas expectativas e opinar sobre o atual quadro, vivenciado pelos trabalhadores da Aviação Civil Brasileira.

Dia a Dia - Cmte Frank, diga-nos como e quando, ingressou na aviação e como foi a sua trajetória profissional, bem como a sua participação na luta dos aeronautas, em particular dos pilotos, por melhores condições trabalho?

R - Minha formação como piloto se deu através da EVAER - Escola de Aeronáutica em Porto Alegre. As escolinhas da Varig e da Real eram subvencionadas pelo DAC e davam ao aluno o curso completo do privado, comercial, multimotores e IFR, em dois anos. O aluno nada pagava, ao contrário de hoje, quando a carreira se tornou elitista devido ao auto custo da formação. A minha carreira de piloto foi toda na Varig, onde voei do DC-3 até o B-747, passando inclusive pelo Super Constellation. Infelizmente, parei de voar antes do tempo por problemas de saúde. Procurei contribuir modestamente para a melhoria de nossas condições de trabalho, através de minha atuação na APVAR, da qual fui sócio fundador há 33 anos e onde ocupei vários cargos, sendo atualmente Diretor Técnico e representante da APVAR no GIPAR da Varig.

P - Como delegado do Brasil em diversos congressos internacionais, poderia nos contar um pouco de sua experiência?

R - De 1967 a 1976 e novamente em 78, a APVAR representou os pilotos brasileiros na Ifalpa. Em 68, 69 e 73 fui à Conferência como chefe da delegação; em 92 como delegado, integrando a delegação do Sindicato, já então representante junto a Ifalpa. Cha-



mava a atenção alto nível técnico dos Comitês e também o fato de a Ifalpa ter-se mantido apolítica, e nem poderia ser diferente, já que no universo de Associações membros figuravam países Socialistas e Capitalistas, numa época em que a Guerra Fria e conflitos ideológicos eram uma constante.

P - Qual é a sua impressão sobre o 21º Congresso da OIP?

R - A impressão é positiva; são enormes os problemas criados pela política de "céus abertos" e globalização: segurança de vôo diminuída, falências, transferências de controle acionário, demissões e baixos salários. Evidentemente os trabalhos são preparatórios para um fórum maior que é a Conferência Anual da IFALPA.

P - Quais são as suas expectativas em relação à 48ª Conferência da IFALPA?

R - A agenda técnica já divulgada em parte pelo Dia a Dia nº 115 faz com que sejam das melhores as expectativas. A parte mais importante será a discussão da indústria e dos problemas causados pela "deregulation" e pela globalização.

P - Já se passaram 5 anos e a VARIG ainda mantém como reféns da greve geral da categoria de 88 os comandantes: Lavorato, Frões, Élnio Borges, Vinício, Grossi, Márcio Kleber, José Henrique e Fayet. Já não era tempo da Administração VARIG reintegrar estes companheiros?

R - Realmente, ainda se encontram vitimados os companheiros citados, apesar dos esforços dos mais variados setores da sociedade, da IFALPA, e outros organismos internacionais. Tenho fé e esperança que o caminho atualmente seguido pelo grupo, o diálogo, traga resultados, já que a não reintegração não se coaduna com os demais gestos de boa vontade e apelos à cooperação irrestrita que temos recebido. Os associados da APVAR em gesto exemplar, pagam ou complementam desde 88 o salário dos companheiros, numa clara de-

monstração de que não consideram encerrado o episódio e esperam um gesto de grandeza da Administração da Varig, mais agora que a mesma é copatrocinadora da 48ª Conferência da IFALPA.

P - Como o Sr. vê o atual quadro da Aviação Civil brasileira e, quais serão as alternativas para que saíamos da crise?

R - É a pior crise que nossa aviação já passou, com tendência, infelizmente, de aprofundar-se. Uma aventura iniciada no Governo passado, além de já quase ter destruído a Vasp, ameaça toda a Aviação Civil Brasileira que corre o risco de desnacionalizar-se. As gigantes Delta, United, American e todas as outras empresas estrangeiras praticando guerra de tarifas criam condições difíceis para nós. Quem souber a alternativa para "sair da crise" e conseguir implementá-la merecerá uma estátua, mas um bom começo seria, possivelmente, uma revisão de acordos bilaterais com redução de frequências, cessação da guerra de tarifas, profissionalismo e muito trabalho.

P - Na sua avaliação, como deve ser a relação entre o SNA e as associações profissionais, no contexto de nossa categoria e como avalia a atuação do Sindicato no momento?

R - As Associações são necessárias já que o SNA abrange uma gama muito ampla de categorias e tipos de aviação, o que às vezes o torna um pouco "pesado". As relações devem ser cordiais e cooperativas, mantendo as Associações sua independência. A atuação do Sindicato poderá ser prejudicada pela dificuldade em coordenar as ações da Executiva e do Pleno no âmbito da sua diretoria, já que "cada cabeça uma sentença".

P - Para finalizar gostaríamos que enviasse por intermédio deste boletim uma mensagem para a categoria. Aproveitamos também essa oportunidade para agradecer-lhe por sua valiosa e oportuna colaboração.

R - Nestas horas difíceis que vivem os companheiros da Vasp em particular, é necessário enfatizar sempre a necessidade de União e Solidariedade entre a categoria, ajudando-se mutuamente a superar os problemas e a sair da crise. Outras crises ocorreram e foram superadas. Tenho Fé e Otimismo que os Aeronautas Brasileiros vencerão mais esta luta. Agradeço ao Dia a Dia a oportunidade desta conversa e despeço-me com um grande abraço a todos. Obrigado.