



Este Sindicato tem tradição e luta

Sindicalize-se. Esta é a palavra de ordem na campanha pelo fortalecimento da nossa entidade.

Lutas e conquistas

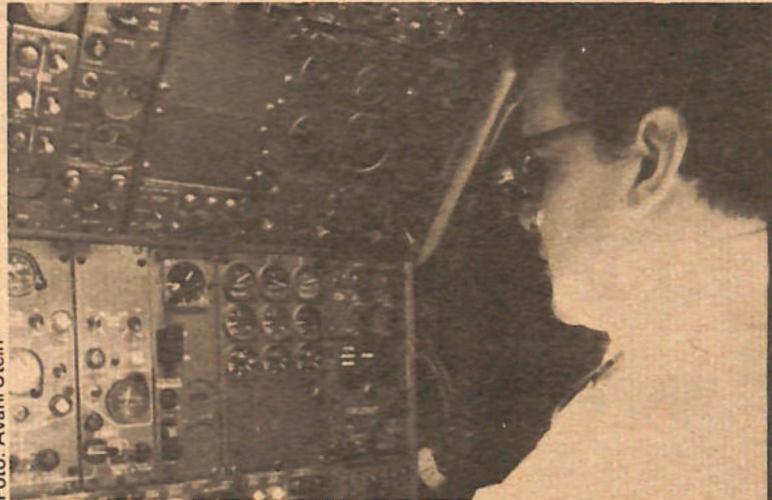
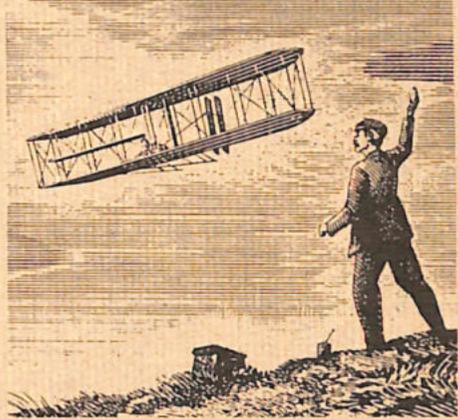


Foto: Avani Stein

Defesa da nossa lei

Entrevista

Os presidentes das associações de tripulantes dizem o que pensam sobre Sindicato. E dão total apoio à campanha pelo fortalecimento da nossa entidade. Nas páginas 6 e 7



Foto: Jorge Araújo

Vôo da Anistia trará ex-líderes a bordo

LUTAS E CONQUISTAS

Nos seus 34 anos de existência, o nosso Sindicato orgulha-se de poder apresentar uma importante relação de conquistas em benefício da nossa categoria, alcançadas através de campanhas persistentes e lutas, muitas vezes levadas até o recurso extremo da paralisação. A combatividade, o espírito solidário e a determinação dos nossos companheiros levaram à vitória numerosas iniciativas que este Sindicato tomou em defesa dos nossos interesses.

São inúmeras as vitórias que iluminam esse período de atuação sindical que teve a sombra-lo apenas a intervenção imposta pelo golpe militar de 1964. Entre tais vitórias cabe destacar, por seu amplo alcance e significação, a aposentadoria especial, as medidas de segurança de vôo e a regulamentação da nossa profissão.

Uma campanha que durou quinze anos

Criado em dezembro de 1946, logo o nosso Sindicato começou a empenhar-se na tarefa de conquistar a regulamentação oficial da nossa profissão. Em outubro de 1951 consegue um decreto presidencial que dá origem a uma portaria fixando os limites de tempo de vôo dos tripulantes das linhas aéreas.

Os estudos sobre o assunto prosseguiram e, em 1957, o nosso Sindicato toma uma nova iniciativa: visando interessar o maior número possível de aeronautas, institui um concurso público que premiava o melhor projeto apresentado. Era também um meio de ampliar a área de discussão do importante problema que interessava a todos.

A luta pela regulamentação da profissão continuou, então, com a participação de um número sempre crescente de companheiros. Em abril de 1959, é lançado um manifesto que, a par de divulgar a nossa preocupação quanto ao desemprego que aumentava, reafirma a determinação de continuar a campanha em prol da regulamentação da nossa profissão.

Finalmente, a 28 de julho de 1961, o presidente da República assinava o Decreto n.º 50.660. Estava regulamentada a profissão de aeronauta.

conseguimos importantes vitórias. Algumas nos foram tiradas. Mas continuamos a lutar por nossos direitos.



A tradição de luta do Sindicato Nacional dos Aeronautas reflete bem a combatividade da categoria. Há 34 anos, em todo o território nacional, ele está junto aos tripulantes na defesa dos seus direitos, levantando as bandeiras de luta e somando vitórias.

Aposentadoria especial: principal reivindicação



Os estudos destinados à elaboração de uma lei que viesse a conceder aos aeronautas a aposentadoria especial de acordo com as peculiaridades da sua profissão, começaram em 1953. Concluído esse trabalho, foram iniciadas gestões para o encaminhamento de um projeto de lei que atendesse essa reivindicação maior dos aeronautas.

Em 1956, ocorreu uma greve geral da categoria, tendo como objetivo principal o aumento dos salários. Durante as negociações do acordo que fez cessar o movimento, o Governo prometeu que apresentaria o referido projeto de lei, em troca de uma redução do percentual de aumento reivindicado.

Como consequência, o documento firmado pelas

partes incluiu o seguinte item: "O Governo providenciará o envio de mensagem ao Congresso Nacional, estatuinto a aposentadoria e o pecúlio para os grupos profissionais (aeronautas e aeroviários), com solicitação de regime de urgência."

Somente um ano e meio depois é cumprido o compromisso governamental e, finalmente, em 21 de dezembro de 1958, vencidos todos os entraves políticos e burocráticos, foi sancionada pelo presidente da República a Lei n.º 3.501. Estava instituída a Aposentadoria Especial dos Aeronautas.

A batalha, porém, não terminara. Somente em 1960, e como resultado da forte pressão feita pelo Sindicato, é que a referida lei foi regulamentada.



Tanto por falta como por excesso de peso

No decorrer do ano de 1952 o nosso Sindicato realizou o levantamento da situação técnica da aviação comercial brasileira, tendo em vista a segurança de vôo. Os estudos que se seguiram colocaram uma ênfase toda especial nos problemas relacionados com a fadiga do pessoal. Isso, porque as tripulações eram então compelidas a ultrapassar os limites razoáveis das horas de vôo.

Não ficava, porém, apenas nessa questão de desrespeito da capacidade física e mental das pessoas, a infringência das normas de segurança. Havia muitas outras irregularidades. Aviões eram operados em pistas de pouso curtas, de dimensões inferiores aos mínimos exigidos. Também os limites ideais de peso eram desrespeitados. Havia operações feitas com peso além do permitido enquanto que outras aeronaves eram operadas a "peso vazio", isto é, com peso abaixo do

recomendável. O excesso de peso nos aviões de passageiros era constante, muitas vezes camuflado pelo expediente de considerar todos os passageiros com peso abaixo do normal e não levar em conta sua bagagem de mão.

E o excesso de trabalho das tripulações, com 14 horas de vôos contínuos e sem alimentação adequada? E as operações noturnas, em rotas de altitudes superiores àquelas em que um avião pode voar monomotor? E os vôos sobre a Amazônia com aviões bimotores, sem as mínimas condições de proteção, como campos de pouso e rádios-faróis?

Um documento expondo essa dramática situação foi dirigido em julho de 1957 às autoridades governamentais, apelando para que fossem sanadas essas irregularidades que comprometiam a segurança, não só dos aeronautas, como também dos usuários dos transportes aéreos.

A luta continua buscando novos êxitos

Em abril de 1964 vem a intervenção. O poder militar que assume o Governo destitui nossa diretoria e interrompe a vida do nosso Sindicato. Em fins de 1966 é permitida a realização de eleições para nova diretoria e, aparentemente, a vida sindical se normaliza. Entretanto, o Governo, com base no Ato Institucional, impõe novas medidas que alteram as nossas conquistas anteriores quanto à segurança de vôo, aposentadoria especial e até mesmo a regulamentação da nossa profissão. Prejudicava, assim, 34 anos de esforços e conquistas.

É por isso que o nosso Sindicato conclama todos os companheiros para que venham reforçar nossas fileiras na luta que devemos empreender, a fim de reconquistar o que nos foi tirado e partir para novos êxitos na luta por nossos direitos.

Só os aviões se aposentam

O aeronauta ainda não conquistou o direito de se aposentar. Ele existe na lei, mas não de fato. A complementação é necessária, pois as empresas se aproveitam para explorar o trabalho do aeronauta aposentado, restringindo ainda mais o nosso mercado de trabalho.

Para o DAC, as expressões "Piloto em Comando" e "Comandante de Aeronave" passaram a ter o mesmo significado, desde que o Chefe do Subdepartamento Técnico emitiu o Ofício-circular n.º 15/TE-2/80, de 1.º de abril último. Esse ofício transcreve uma interpretação da Delegação Brasileira junto à Oaci, a qual afirma que "Piloto em Comando" no Brasil é também chamado de "Comandante de Aeronave" ou "Master".

Essa confusão de denominações, sem qualquer apoio na realidade, tem apenas a finalidade de permitir que as empresas aéreas com linhas internacionais não levem em conta uma recomendação da Oaci que proíbe a atuação de co-piloto aos profissionais com mais de 60 anos de idade.

O MINISTRO APROVA

Na 6.ª Edição do Anexo 1, a Oaci estabeleceu a seguinte Norma e a Recomendação:

"Norma (2.1.7.1.) — Um Estado Contratante tendo emitido uma Licença de Piloto, não deverá permitir ao seu titular atuar como Piloto em Comando de aeronave engajada em serviços aéreos internacionais regulares ou operações de transportes aéreos internacionais não regulares, remunerados ou por arrendamento, se o titular da Licença tiver completado seus 60 anos de idade."

"Recomendação (2.1.7.2) — Um Estado Contratante tendo emitido uma Licença de Piloto, não deverá permitir ao seu titular atuar como co-piloto em uma aeronave engajada em serviços aéreos internacionais regulares ou operações de transporte aéreo não regulares, remunerados ou por arrendamentos, se o titular da Licença tiver atingido 60 anos de idade."

Essa Norma e a Recomendação, baixadas pela organização coordenadora da aviação comercial em todo o mundo e da qual o Brasil é um dos Estados Contratantes, têm como objetivo a segurança dos vôos internacionais. São reconhecidos os riscos que decorrem de uma eventual deterioração súbita das funções psicológicas e fisiológicas nas pessoas de idade mais avançada, quando no comando de uma aeronave.

Em 5 de janeiro de 1978, o ministro da Aeronáutica assinou a Portaria n.º 015 GM5 que adota a referida Norma e a Recomendação e manda aplicá-las em nosso País.

O DAC INTERPRETA

Encarregado de fazer cumprir essa determinação ministerial, o DAC simplesmente a ignorou, ao interpretar que as empresas brasileiras poderiam continuar utilizando pilotos com mais de 60 anos nas suas linhas internacionais. É sabido que o interesse das

empresas na manutenção desse estado de coisas é principalmente econômico: elas podem contratar pilotos já aposentados que mais facilmente se sujeitam às condições impostas.

Em vista disso, o nosso Sindicato oficiou ao Chefe do Subdepartamento Técnico do DAC, pedindo que fosse determinado o cumprimento efetivo das determinações do ministro da Aeronáutica. Como única resposta, àquele Chefe, o brigadeiro Guido Jorge Moassab, baixou uma Portaria (n.º 164/STE, de 22-10-79) revogando a aplicação da Recomendação, como havia sido aprovada pelo ministro.

Para completar, e com o propósito declarado de "dirimir dúvidas", expediu a Circular de 1.º de abril acima citada, pela qual o piloto com mais de 60 anos "poderá exercer a função de co-piloto ou 1.º oficial e operar a aeronave, porém sob a supervisão do Piloto em Comando (Comandante de Aeronave ou Master)".

Foto: Avani Stein



CONFUSÃO INADMISSÍVEL

A Oaci deixa bem claro que os termos empregados em sua norma e recomendação têm o significado estrito que a própria Oaci lhe dá, sem admitir quaisquer outras "interpretações". Para ela, co-piloto é o que presta serviço de pilotagem, sem estar nos controles da aeronave; Piloto em Comando é o piloto habilitado no avião, operando os controles durante o vôo. Ele pode ser, ou não, o próprio Comandante do vôo. Não é admissível, pois, confundir a expressão Piloto em Comando com Comandante de Avião.

A Norma e a Recomendação da Oaci foram adotadas para impe-

dir que um piloto com mais de 60 anos viesse a manejar os comandos do avião, seja ele o Comandante da aeronave ou qualquer outro comandante da empresa habilitado no vôo.

Contrariando expressamente essa intenção, a circular do DAC interpreta que Piloto em Comando é exclusivamente o Comandante do vôo, permitindo assim que as empresas escalem pilotos habilitados no avião, com mais de 60 anos, na sua maioria já aposentados. O DAC parece ignorar que, durante o vôo, esses pilotos vão de fato atuar como Piloto em Comando ao assumir os controles do avião.

COMUNICADO DA APVAR E DA APC

Todas essas considerações fazem parte de um comunicado conjunto da Associação dos Pilotos da Varig e da Associação dos Pilotos da Cruzeiro, que foi enviado ao nosso Sindicato, solicitando empenho junto às autoridades do DAC e do Ministério da Aeronáutica, para que essa Norma e a Recomendação da Oaci sejam de fato cumpridas em toda a sua plenitude.

O nosso Sindicato está tomando as providências para exigir que os direitos dos nossos companheiros sejam resguardados, como é de justiça.

Anistia para nossos ex-dirigentes

Com a intervenção militar realizada em abril de 64 no Sindicato Nacional dos Aeronautas, oito dirigentes foram afastados do cargo que ocupavam na entidade. Eles foram afastados em 14 de abril daquele ano por iniciativa do Comando Supremo da Revolução, que se antecipou em nove dias ao Ministério do Trabalho: juridicamente, o sindicato passou à intervenção governamental em 23 de abril de 64.

Nesse espaço de tempo, esses dirigentes foram açoitados por mais dois atos arbitrários: os interventores instauraram um Inquérito Policial-Militar para investigar "atos subversivos" do Sindicato e a Varig os demitia sumariamente.

Ion Sá Weber, Roberto Covello Pinheiro Machado, Lúcio Bulcão Siqueira Torres, Marcus Maravilhas, Rogério de Araújo Coriolano, Paulo de Mello Bastos, Daniel Barbosa Bonfim e

Jayme de Souza Lima Teixeira — os dirigentes afastados — deixaram de suportar a infundada acusação de subversão quando o IPM concluiu pela inexistência de qualquer irregularidade no trabalho do sindicato. A Varig, mesmo assim, não os reintegrou ao trabalho:

— Queremos que esses aeronautas sejam reintegrados ao quadro de acesso da Varig — explica o comandante Péricles Leonardi, vice-presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Não estamos pedindo que seja pago nenhum centavo, mas que seja cumprida a lei que concede anistia aos dirigentes sindicais afastados de suas funções por motivos políticos.

Desde as primeiras manifestações da abertura no País, o Sindicato vem lutando para que a lei de anistia incluisse esses sindicalistas. A visita praticamente diária à Câmara Federal, com o auxílio do deputado Rui Brito, o contato com o ex-ministro Petrônio Portella, e com os senadores Passarinho, Brossard e Montoro deram resultado satisfatório nesse sentido:

— Em agosto de 79 a lei da anistia foi aprovada com as emendas que nos interessavam.

Com a sua regulamentação, o Sindicato passou a requerer a reintegração dos sindicalistas e, agora, aguardamos uma manifestação do ministro Murilo Macedo, do Trabalho — diz o comandante Péricles.

O mês de julho é o prazo final para o parecer do Ministério do Trabalho. Enquanto isso, outros contatos vêm sendo realizados. Em outubro passado, os aeronautas entregaram ao presidente da Varig, Harry Schuetz, um memorial solicitando a reintegração dos pilotos afastados. Os ministérios da Aeronáutica e da Justiça também receberam essa reivindicação. "Todos têm uma dívida com os aeronautas", afirma o comandante Péricles, "diante dos resultados do IPM e da injustiça da intervenção".

Péricles Leonardi não tem dúvidas quanto à necessidade da luta pela reintegração. "Com a intervenção no sindicato e a prisão de sindicalistas, é atingido o direito ao trabalho e toda a instituição, porque cada dirigente sindical recebeu uma delegação de sua categoria", explica. "Enquanto durar essa situação, os aeronautas permanecem em dívida para com esses dirigentes."

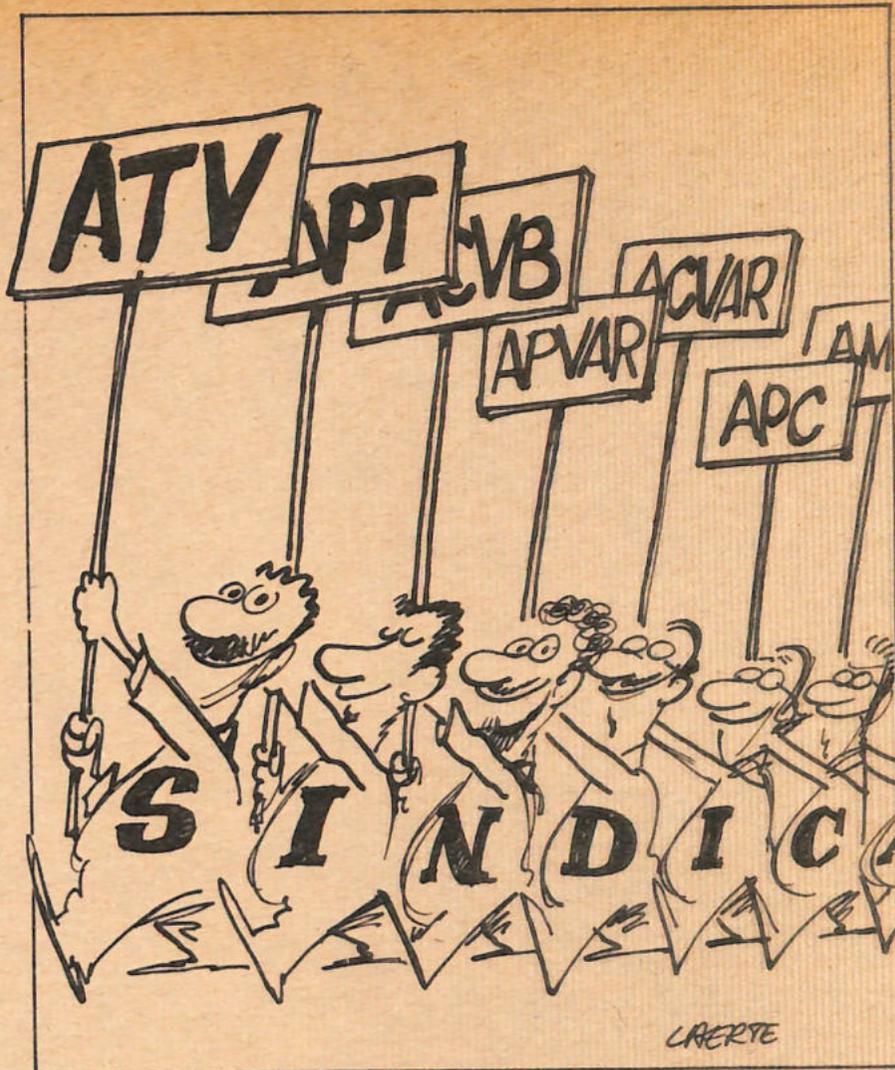
Foto: Avani Stein



Comte. Péricles: "Reintegração é um ato de justiça."

Todos juntos no Sindicato

As diversas associações de tripulantes estão comprometidas com o fortalecimento do Sindicato. Isso ficou claro nas entrevistas com os presidentes dessas entidades, que defenderam a necessidade de sindicalização do aeronauta e rejeitaram qualquer possibilidade de atuação paralela à atividade sindical. Eles acreditam que o esforço conjunto das associações e do Sindicato trará melhores resultados tanto para a solução dos problemas gerais da categoria como para aqueles problemas mais específicos de cada empresa. E querem fazer das associações uma extensão do Sindicato nessas empresas. Aqui, a palavra dos presidentes das associações de Pilotos da Varig, da Cruzeiro, da Transbrasil, dos Tripulantes da Vasp, dos Comissários da Varig e da Cruzeiro e dos Comissários de Vôo do Brasil.



“Prioridade nº 1”

A prioridade número 1 para o aeronauta, hoje, é sindicalizar-se. Quem afirma isso é o representante de uma boa parcela dos aeronautas brasileiros, o comandante José Costa Lopes, presidente da Associação dos Tripulantes da Vasp. Para o cmt. Costa, “o Sindicato é o único órgão oficial que está aí para defender os nossos direitos”. Ele explica que a ATV tem apenas o papel de “representar o pessoal dentro da empresa para tentar solucionar os problemas específicos” além, é claro, de prestar benefícios como todas as demais associações. Mas a luta reivindicatória, diz ele, deve ser travada no Sindicato. Atualmente, a ATV reúne mais de 650 associados e o índice de sindicalização entre os tripulantes da Vasp está acima da média do que ocorre em outras companhias: 65%. Além dos problemas gerais enfrentados pela categoria, como a jornada estafante de trabalho, uma regulamentação da profissão há muito tempo superada, não complementação da aposentadoria etc., os tripulantes da Vasp têm outras reivindicações específicas. A principal delas, segundo Costa, é o retorno dos comissários de vôo ao Departamento de Operações. “A passagem dos comissários para o Departamento de Serviços de Bordo não foi



“Luta reivindicatória é no Sindicato.”

uma experiência válida”, afirma o presidente da ATV, apontando como prova o fato de que as principais companhias aéreas já promoveram o retorno deles ao Departamento de Operações. “O Comissário da Vasp tem vivido sob tensão permanente, pois há uma dualidade de comando. Dentro do avião ele está subordinado ao comandante e, fora dele, subordinado a um outro departamento”. A necessidade de se travar essas lutas junto ao Sindicato, segundo o presidente da ATV, é ressaltada em cada palestra feita aos associados, em cada boletim publicado pela Associação. E isso é importante, lembra ele, pois “a atual geração do grupo de vôo está esquecida sindicalmente. Somente agora é que está despertando para a necessidade de sindicalização”.

APVAR dá apoio total

“...E daremos todo nosso apoio ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, nosso representante maior.” A afirmação feita pelo cmt. Ayrton Franzoni em seu discurso de posse na presidência da Associação dos Pilotos da Varig, no último dia 6 de maio, não representa apenas o compromisso assumido pela nova diretoria da Apvar. Ela também revela o grau de confiança que essa nova diretoria deposita na atuação do nosso Sindicato. E não poderia ser de outra forma. Afinal, o cmt. Franzoni também tem participado ativamente das lutas do Sindicato, ocupando a 1.ª vice-presidência da atual diretoria. Ele lembra essas lutas e as conquistas já obtidas: “O Sindicato conseguiu que o nível de diárias de alimentação dos tripulantes fosse elevado em, praticamente, 200%, na maioria das empresas, sendo que na Varig as diárias finalmente acabaram sendo unificadas. Através de processo trabalhista, o Sindicato assegurou aos aposentados, pelo menos àqueles que já recebiam com base no salário mínimo, que não fosse aplicada a lei que instituiu o salário referência. Junto ao Ministério do Trabalho,

em 79, o Sindicato conseguiu também que fosse criado um grupo de fiscais especializados na nossa regulamentação profissional. Esses fiscais vêm realizando um excelente trabalho, checando a aplicação da regulamentação em todas as capitais do País e em diversos níveis da aviação — empresas de táxi-aéreo; aviação agrícola, de 3.º nível e especializada. Antes disso, a regulamentação nessas empresas era pura balela.” Dentro da própria Varig, a atuação do Sindicato foi decisiva para o atendimento de algumas reivindicações, conforme explica o cmt. Franzoni: “O Sindicato intermediou junto ao DAC para que

fosse restabelecido o 3.º piloto em certos vôos, pois a retirada desses profissionais acarretava uma sobrecarga para os outros pilotos. O Sindicato conseguiu também que a Varig passasse a respeitar o direito de o comissário ter reservado um lugar para descanso durante o vôo.” Segundo o presidente da Apvar, a Associação congrega quase a totalidade dos pilotos da companhia, cujo número está pouco acima de 600. “Nossa entidade tem como principais finalidades representar técnica e profissionalmente os pilotos diante da empresa. E, ao mesmo tempo, servimos de vínculo entre os associados e o nosso Sindicato.”



Cmt. Franzoni: as conquistas do nosso Sindicato.

O Sindicato só decola com toda tripulação

Sem tripulação uma aeronave não decola. Nosso Sindicato também não.

Para trazer todos os tripulantes a bordo do Sindicato, estamos lançando este mês uma campanha visando sindicalizar o maior número de aeronautas. Pretendemos fortalecer não só o nosso Sindicato, mas também a própria luta da categoria pela conquista de suas reivindicações.

Essa luta atravessa uma etapa decisiva. O projeto de regulamentação da profissão está tramitando na Câmara Federal e a melhoria das condições de vida e trabalho de todos os aeronautas vai depender muito de sua aprovação. O Sindicato só poderá enfrentar o "lobby" que as empresas aéreas montaram em Brasília pela rejeição do projeto, se contar com o apoio de toda a categoria.

É preciso também reconquistar os direitos que nos eram assegurados pela lei especial de aposentadoria e que, como tantos outros, nos foram retirados. Queremos alcançar a tão sonhada complementação, única forma de o aeronauta se aposentar realmente e com dignidade. O Sindicato já reuniu os representantes das diversas associações de tripulantes em uma única comissão para estudar um projeto de aposentadoria. E também, junto com as associações, está travando uma luta para impedir as manobras praticadas pelas

empresas aéreas, que se utilizam do piloto aposentado para estrangular ainda mais o nosso mercado de trabalho.

Essa atuação conjunta entre o Sindicato e as várias associações de tripulantes tenderá a se ampliar cada vez mais, o que só poderá trazer benefícios a toda a categoria. Os presidentes dessas entidades são unânimes em afirmar: é preciso fortalecer o Sindicato, nosso órgão de representação.

Só assim, vamos conseguir recuperar a tradição de lutas e conquistas do nosso Sindicato. Durante esses últimos dezesseis anos, nossa entidade — e ela não foi a única — esteve impedida de agir livremente na defesa dos interesses da categoria. Ainda hoje, sofremos o cerceamento das nossas atividades, pois nos falta o direito de greve e a liberdade e autonomia sindical. Prova disso, são os acontecimentos recentes no ABC. A intervenção nos sindicatos, a prisão e o pedido de enquadramento dos líderes na Lei de Segurança Nacional, a violência que se abateu sobre os metalúrgicos em greve revelam o tratamento que o Estado dispensa a quem reivindica os seus legítimos direitos.

E apesar de tudo, a atividade sindical ressurgiu hoje com toda a vitalidade. Os trabalhadores procuram ampliar o espaço conquistado, oficialmente rotulado de "abertura", onde travam suas lutas e obtêm avanços nas

AERONAUTA:

SINDICATO NÃO CAI DO CÉU

SINDICALIZE-SE!

Informe-se neste local ou procure nossa sede:

Av. Franklin Roosevelt, 194
Rio de Janeiro

Av. Washington Luís, 633
São Paulo

suas reivindicações. Uma dessas conquistas, foi, sem dúvida, a lei de anistia, ainda que não ampla nem geral e irrestrita. Mas, ao menos conseguimos que ela fosse estendida aos dirigentes sindicais e, hoje, lutamos pela reintegração dos companheiros demitidos da Varig quando, em 1964, este Sindicato sofria intervenção.

Todas essas lutas podem resultar em vitórias. Mas, para isso, é preciso que toda a tripulação — comissários, pilotos, mecânicos de voo — esteja a bordo e sob o comando da nossa entidade.

O Sindicato não cai do céu.

A DIRETORIA

Mais um aumento

Aumento de 4% a todos os aeronautas. Essa é uma das vitórias que o Sindicato conseguiu junto ao TST, que acaba de julgar nosso dissídio de 78

Neste ano, os aeronautas deverão receber o equivalente a um 14.º salário. Ele é o resultado da vitória obtida pelo Sindicato junto ao Tribunal Superior do Trabalho, que acaba de julgar o dissídio coletivo instaurado em dezembro de 78, concedendo aumento de 4% acima do reajuste obtido naquela época.

O Tribunal levou um ano e meio para julgar o nosso dissídio (quando se trata de declarar a ilegalidade de uma greve, o julgamento não demora mais que uma

semana). E desta vez não haverá dúvidas a respeito do cumprimento do acordo, por parte das empresas não filiadas ao Sindicato patronal. Em anos anteriores isso acontecia com frequência. As empresas não associadas recusavam-se a respeitar o acordo. Agora, está bem claro na sentença do TST, que todas as empresas — filiadas ou não — são obrigadas a cumprir o dissídio.

Conseguimos importantes vitórias. Além dos 4% de aumento que foi concedido a toda a catego-

ria, sem teto salarial e com efeito retroativo até dezembro de 78, incidindo sobre salários, 13.º, férias, Fundo de Garantia etc., o Sindicato também conseguiu que fossem atendidas outras reivindicações. A partir de agora, a empregada gestante tem estabilidade provisória até 60 dias após o término da licença; as empresas são obrigadas a discriminar os salários pagos indicando os descontos efetuados, o pagamento de adicionais, horas extras, vantagens pessoais etc. As cláusulas dos acordos anteriores foram mantidas.

O Sindicato havia apresentado na época do dissídio uma série de reivindicações importantes. Ao invés dos 4% concedidos além do índice oficial, que era de 43%, reivindicávamos um aumento de 60%, sem teto. As empresas responderam com uma proposta de reajuste "escalonado", com teto de até 10 salários mínimos e incidindo apenas sobre o salário básico. Reivindicávamos ainda, entre outras coisas, o reajuste semestral, anuênio de 3%, adicionais para diversos tipos e condições de voo, complementação de aposentadoria por perda de certificado de habilitação física, férias de 40 dias e estabilidade ao delegado sindical.

Foi o "Festival do Não", con-

forme anunciava uma edição especial da "Bússola", noticiando a resposta das empresas às nossas reivindicações.

Agora, os aeronautas têm uma série de direitos para exigir junto às empresas. E o Sindicato já está entrando com uma ação de cumprimento para que eles sejam respeitados. Ainda há a possibilidade de que as empresas recorram de decisão do TST, mas terão que fazer o pagamento das importâncias devidas, mesmo que o recurso não tenha sido julgado. Se ganharem, podem até cobrar o que foi pago e abrir um bom caminho para se indispor com todos os seus tripulantes, que afinal são os que movem as máquinas que geram seus lucros.

Mais uma vitória!

A nova lei do aeronauta.

A história da luta pela regulamentação data desde o surgimento do Sindicato. Houve conquistas, mas essa luta ainda não acabou

"No princípio, era o caos." O preceito também se aplica para a aviação comercial brasileira, quando ela dava os seus primeiros passos e ainda não havia nada que regulamentasse a atividade profissional do aeronauta.

A primeira vez que o Brasil copiou alguma coisa em termos de legislação sobre aviação comercial estrangeira foi por volta de 1941. Naquela época, havia três ou quatro companhias aéreas, que somente começaram a se proliferar por volta de 1946. Um piloto

voava, então, 200 ou 250 horas por mês. E era capaz de se orgulhar disso.

Esta época coincide com a criação do Sindicato dos Aeronautas, o que por si só já significava um avanço da categoria no sentido de conter os abusos praticados pelas companhias aéreas. Com o surgimento do Sindicato, os tripulantes adquiriram uma maior consciência, passando a se preocupar mais com a segurança de voo e o seu regime de trabalho. Começaram também a ver no Exterior uma

aviação bastante diferente da que era praticada aqui. E passaram a ser mais exigentes.

Assim começava a luta pela nossa regulamentação profissional. Em 1951, obtínhamos a primeira vitória, com a publicação da portaria 404, limitando o tempo de voo dos tripulantes de linhas aéreas. Já em 57, o Sindicato pedia a atualização dessa e de outras portarias que o DAC vinha baixando no sentido de regulamentar o exercício da atividade, mas sempre adotando medidas de caráter paliativo. Em 57, o Sindicato consegue que seja criada uma Comissão Interministerial — até aquele momento o Ministério da Aeronáutica detinha o monopólio sobre a legislação da aviação civil — para estudar a regulamentação. É publicada uma nova portaria, dispondo sobre o regime de trabalho. Mas ela é sistematicamente desrespeitada pelas empresas.

Em 60, os aeronautas anunciam que vão parar de voar enquanto as empresas não respeitarem a legislação. E, realmente, em março daquele ano, os tripulantes da Cruzeiro entram em greve, mantida durante 20 dias, assumindo um movimento que deveria ter sido de caráter geral. Cerca de 120 tripulantes são demitidos e retornam pouco tempo depois, já que a maioria era estável.

Até que enfim, em 61, sai a regulamentação. O Congresso Nacional aprovou e o presidente da República sancionou o Decreto-lei 50.160, de 21 de maio, regulamentando a profissão de aeronauta.

Poucos anos depois, o País passou a viver sob outro regime político. E o novo regime tinha interesse em modificar a lei de regulamentação, baixando um novo decreto.

"O presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 30, do Ato Institucional n.º 11, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, decreta:"

Seguem-se os artigos do decreto n.º 18, de agosto de 66, revogando alguns dos principais direitos dos aeronautas, como a limitação do número de horas de trabalho mensal e as folgas proporcionais, conquistados após anos de luta da categoria pela nossa regulamentação.

Os aeronautas reclamam da atual regulamentação



Nos aeroportos, ela está sendo exigida

É fácil comprovar a necessidade de uma nova regulamentação da profissão do aeronauta. Basta circular pelas dependências de um grande aeroporto — Congonhas, por exemplo — e conversar com os tripulantes que se preparam para o embarque; entre as queixas mais frequentes, vamos encontrar a excessiva jornada de trabalho a que estão sujeitos comissários, mecânicos de voo e pilotos.

"Dentro da carga horária habitual, o pessoal vem sendo utilizado em excesso", explica um mecânico de bordo que trabalha há nove anos na Varig. "As trocas de turnos, trocas de horários, são comuns e trazem problemas: quem sai do turno da tarde para o da manhã tem apenas onze horas de descanso. Não é de estranhar, portanto, que o sujeito acabe saindo em estafa."

Um comissário de bordo que trabalha na mesma empresa afirma que a situação se agrava com a admissão de gente nova: "Muitos entram na companhia mal informados sobre o regime de trabalho e permitem que a empresa cometa abusos."

"E mesmo que seja seguido o regime de horário vigente, o que adianta trabalhar seis dias e ter apenas um de descanso para dedicar à família?", pergunta o comandante José Costa Lopes, há treze anos na Vasp.

Pior ainda é quando a folga semanal se dá fora da base do aeronauta. "Isso não é folga!" protesta o piloto Glauco di Giacomo, da Transbrasil. Outro comandante da Vasp, Daniel Barbosa Bonfim, acredita que a regulamentação se desatualizou com a evolução dos equipamentos de voo. "A regulamentação está apoiada nos aviões a hélice. É muito diferente voar a 280 km/h e a 900 km/h. O desenvolvimento da aviação diminuiu muito a margem de erro, aumentando a responsabilidade e o desgaste do piloto", diz Bonfim. "Com isso, precisamos de, pelo menos, quarenta dias de férias."

Essa reivindicação encontra-se em nosso projeto de regulamentação. Assim como a criação de comissões mistas de disciplina e avaliação, reivindicada por um companheiro comissário da Varig:

"É necessário que as demissões e punições sejam examinadas também pelos representantes dos aeronautas, a fim de verificar se não houve alguma arbitrariedade por parte da empresa."

Outro tripulante, mecânico de voo, acrescenta: "O trabalhador já não tem estabilidade nem garantia no emprego. É importante criar uma forma de fiscalizar as empresas, para evitar demissões sem motivo."

"Tudo mudou, menos a regulamentação"

Nosso projeto de regulamentação profissional é justo e constitucional. É o que se pode deduzir de sua aprovação por unanimidade na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Federal.

O projeto, que recebeu o n.º 2.142/79, continua em tramitação na Câmara de Deputados. Ele encontra-se na Comissão de Trabalho e Legislação, restando apenas passar pela Comissão de Finanças para ir a plenário.

"Se ele for aprovado, trará uma série enorme de benefícios ao aeronauta", afirma o comte. Hélio Rubem de Castro Pinto, presidente do SNA. "Ele vai nos assegurar melhores condições de trabalho, tanto no aspecto técnico como também no campo dos direitos sociais."

Esse projeto vem sendo estudado pelo Sindicato desde 1976. Já não era mais possível para o aeronauta conviver com uma regulamentação quase tão obsoleta quanto os velhos DC-3 da época de sua elaboração.

"Nesses últimos 20 anos, a aviação mudou quase que totalmente, menos a nossa regulamentação", afirma o comte. Rubem. "Quando mudou, foi para pior. Hoje, os aviões estão mais modernos, os estudos técnicos, como por exemplo os estudos sobre fadiga, estão mais avançados."

Por isso, o Sindicato criou em 76 um grupo de trabalho com a finalidade de rever a regulamentação e propor um texto novo. O grupo era formado por representantes do Sindicato e das várias associações, representando todas as categorias de tripulantes.

Com o projeto concluído, o Sindicato conseguiu que fosse criado uma comissão interministerial, com a participação de representantes dos ministérios do Tra-

balho, Aeronáutica e Transportes e com os sindicatos dos Aeronautas e das Empresas Aeroaviárias. A comissão tinha por objetivo estudar a reformulação da regulamentação profissional e o projeto elaborado pelo SNA foi apresentado como subsídio.

Os trabalhos da comissão duraram um ano. Ao seu término, surgiram mais dois projetos além daquele proposto pelo Sindicato. O primeiro deles era do próprio Ministério do Trabalho, que pretendia fazer a "média" entre os interesses das empresas e os dos aeronautas. Nosso Sindicato foi o único a fazer uma análise desse projeto, demonstrando que ele era francamente favorável aos interesses das empresas.

Mas este projeto não era ainda o pior. O representante do Ministério da Aeronáutica apresentou outro projeto, que mesmo antes de ser lido na comissão já contava com o apoio das empresas. A "virada de mesa" não deu certo porque o próprio Sindicato pediu a extinção da comissão "até que houvesse um interesse real das partes em estudar e propor soluções".

Mesmo com a extinção da comissão, o Sindicato não permitiu que nosso projeto fosse simplesmente engavetado. O comte. Hélio Rubem conta que "fizemos vários contatos junto ao Poder Legislativo e o deputado José Costa, de Alagoas, que havia participado da CPI sobre a aviação comercial em 1976, se prontificou a encaminhá-lo". Foram incluídas algumas alterações de autoria do próprio José Costa e do prof. Evaristo de Moraes Filho.

"A aprovação desse projeto vai depender em grande parte do poder de pressão da categoria", afirma o presidente do Sindicato. "O aeronauta deve usar até das influências pessoais que ele tiver para a aprovação do projeto. Mas ela vai depender sobretudo, do poder de pressão do Sindicato. E um dos meios para se fortalecer a nossa entidade é a sindicalização do maior número de aeronautas. Outro meio é encaminhar através do Sindicato qualquer proposta de alteração do projeto, pois é ele que de fato representa toda a categoria."



"Somente um Sindicato forte consegue a regulamentação", diz o presidente do SNA.

Dar força à categoria

Por acreditar na sua auto-suficiência e agir individualmente, o aeronauta deixa de ter força como categoria. Esse é o principal obstáculo ao fortalecimento das lutas travadas pelo Sindicato, na opinião do cmte. Sílvio Eduardo de Carvalho Fróes, presidente da Associação de Pilotos da Cruzeiro.

Para superar isso, o presidente da APC acredita na necessidade de haver "um entrosamento da APC e demais associações com o Sindicato — o único órgão oficial de representação dos aeronautas. E o Sindicato deve promover uma campanha de esclarecimento bem dirigida". Para o cmte. Fróes é muito importante que o Sindicato e as Associações tenham uma atuação coordenada, pois assim "os resultados poderão ser significativos e obtidos num prazo menor do que se agirmos isoladamente. É preciso fazer o que os

empregadores já fazem há muito tempo, ou seja, somar esforços e defender os interesses próprios de forma atuante".

O presidente da APC acredita que os problemas mais sentidos pelos pilotos da Cruzeiro são os mesmos que afetam todos os aeronautas, decorrentes de "uma regulamentação desatualizada e aposentadoria inadequada em termos de proventos da inatividade". Mas, na Cruzeiro, esses problemas geram distorções ainda maiores. E o cmte. Fróes cita um exemplo dessas distorções.

"Ao invés da empresa implementar uma forma de complementação da aposentadoria, aproveitando-se dos benefícios fiscais concedidos pelo Governo, ela estimula um outro tipo de complementação: a complementação de salários, feita pelo INPS e obtida através de uma aposentadoria "de mentira", porque sem o

ânimo do afastamento da atividade. Com isso, o problema da aposentadoria "de verdade" não encontrou uma solução adequada. O interesse maior da empresa, atualmente, é de atrair novos aposentados e promovê-los, na mesma condição, à frente dos pilotos antigos e que representam a força de trabalho com que a empresa há de contar por muito mais tempo.

A APC, criada em 1963, conta atualmente com 208 associados e, entre os pilotos da Cruzeiro "o índice de sindicalização é, lamentavelmente, bastante baixo", afirma o cmte. Fróes.

E ele acredita: "Todos podem prescindir de alguns, mas ninguém pode prescindir de todos. Essa realidade já entendida por algumas categorias profissionais dão a elas a força que o aeronauta não tem como categoria, por agir dispersiva e individualmente."

"Somos os braços do Sindicato"

Nos estatutos da Associação de Pilotos da Transbrasil há um artigo específico que trata do intercâmbio que deve haver entre a Associação e o Sindicato. Este fato é lembrado pelo Cmte. Rogério de Araújo Coriolano, presidente da APT, para demonstrar a importância que a sua entidade atribui ao Sindicato.

"Há uma enorme diferença no que diz respeito à atuação dessas duas entidades", afirma o Cmte. Rogério. A APT é, por definição, uma sociedade civil técnico-beneficente. Mas os próprios estatutos nos dão uma margem muito grande para atuação conjunta com o Sindicato. As associações podem ser o seu braço dentro das empresas, pois elas estão

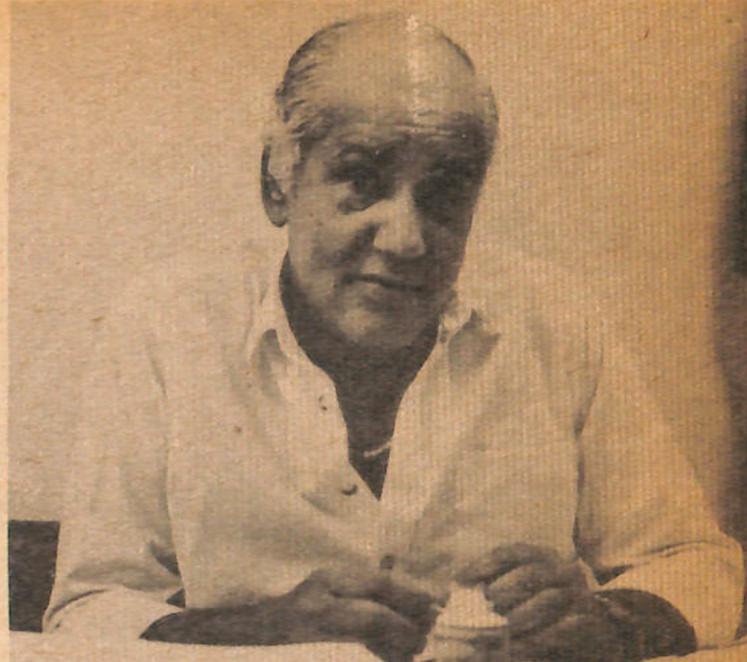
em contato permanente com os grupos de voo."

O presidente da APT diz estar confiante na atuação do Sindicato. Para ele, essa atuação tem se intensificado mais nos últimos dois anos, "porque depois de 64 a atividade sindical sofreu uma certa castração". Por isso mesmo, diz ele, as associações passaram a crescer em importância, quando o aeronauta, "quase que instintivamente, procurou uma nova maneira de se organizar".

É dentro deste contexto que o Cmte. Rogério coloca o próprio surgimento da APT, há pouco menos de 6 anos atrás. Atualmente, a APT reúne cerca de 300 pilotos da Transbrasil, mas o número de sindicalizados ainda é muito pequeno.



Cmte. Rogério: a nova geração não conhece o Sindicato.



"O comissário é um profissional e deve sindicalizar-se"

Aumentar participação

"Acabou o tempo da aeromoça e do aeromoço. Hoje, os comissários de voo são profissionais altamente treinados, muitos deles médicos, engenheiros ou arquitetos que decidiram procurar uma profissão igualmente nobre, tornando-se comissários."

Assim, o presidente da Associação dos Comissários de Voo da Varig e Cruzeiro, Antônio de Souza, descreve os tripulantes filiados à Acvar. E se por um lado De Souza reconhece que a profissionalização do comissário, hoje, é muito maior, ele também acredita que é muito maior a necessidade de o comissário sindicalizar-se.

Para o presidente da Acvar, as principais reivindicações dos comissários da Varig e Cruzeiro podem ser resumidas em uma só: "Que se cumpra a nossa regulamentação. Só isso." Apesar de acreditar que a atual regulamentação reserva

poucos direitos aos comissários, ele acredita que "se ao menos ela fosse respeitada, boa parte dos problemas dos comissários estaria resolvido."

Além disso, os comissários têm outras reivindicações. De Souza explica que a Acvar procura encaminhá-los ao Sindicato sempre que a Associação não consegue resolver o problema. Mas para o presidente da Associação falta um dado essencial, a fim de que essas reivindicações possam ter melhores resultados: a participação dos comissários no Sindicato.

"Nós temos que estar ao lado do Sindicato", afirma o presidente da Acvar. Temos que criar uma representação forte, lá dentro, para poder reivindicar. Por isso, eu acho que essa campanha de sindicalização é a coisa mais importante que o Sindicato está fazendo. Os comissários têm que se sindicalizar. "Só assim teremos voz ativa."

O compromisso de sindicalizar

"A Associação dos Comissários de Voo do Brasil foi criada há 3 anos. Antes, só existia associação de comissários na Varig. Então, a categoria se reuniu e resolveu criar uma entidade de nível nacional."

Quem relata a breve história da ACVB é seu presidente, o comissário Ademir Carreira. E ressalta a importância da entidade ao esclarecer que a categoria enfrenta problemas específicos, além de outros que são comuns a todos os aeronautas. Uma associação profissional como esta — além de manter atividades culturais e técnicas — tem também como objetivo a análise dos problemas específicos, para propor soluções adequadas, decidindo também de que

forma as reivindicações devem ser encaminhadas.

"Guardadas as devidas proporções — diz Carreira — a gente enfrenta as mesmas agruras de um passageiro de automóvel: quem está no volante sabe de tudo o que está acontecendo e tem o controle da situação, mas quem viaja ao lado vai sempre muito mais tenso."

Sob permanente tensão, a categoria tem que manter a tranquilidade, tarefa bem difícil se considerarmos o regime de trabalho do pessoal. Segundo Carreira, esta deve ser a única categoria que é obrigada a trabalhar 13 horas, com apenas 11 de descanso. Folgas, só uma a cada seis dias de trabalho.

Estas questões relacionam-

se diretamente com a principal luta da categoria: conquistar uma nova regulamentação profissional, pois a atual não é compatível com os interesses dos aeronautas. E a coisa já está bem encaminhada, no Legislativo. Mas certamente ganhará maior força, com a atuação do Sindicato.

Mas Carreira esclarece que a maioria dos comissários de voo ainda não é sindicalizada. E que "a nova diretoria da ACVB tem como um de seus principais compromissos de plataforma eleitoral ampliar ao máximo a sindicalização dos comissários. Só com a nossa participação efetiva é que a entidade de classe terá condições de nos representar".

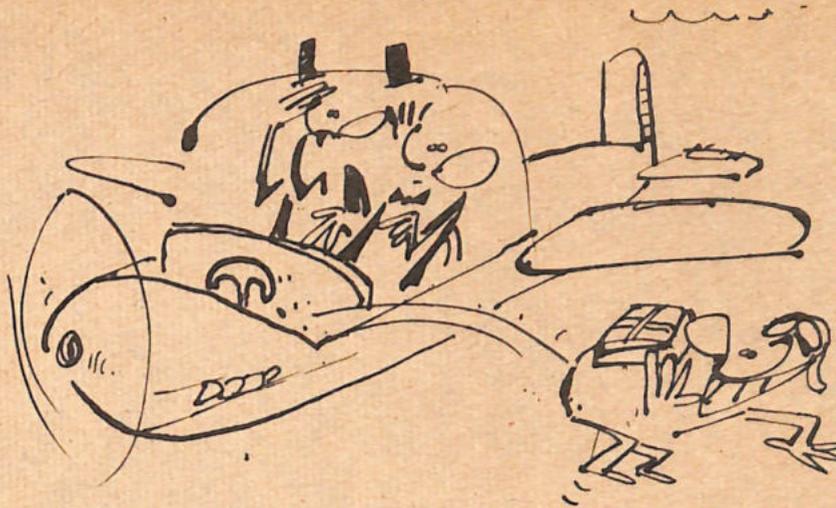
Executivos em perigo!

Explorar o piloto que não encontrou oportunidade na aviação comercial pode parecer um bom negócio para o empresário que tem um avião. E na aviação executiva, sem nenhum exagero, até o piloto automático já está sendo explorado.

Isso passou a ser possível quando o DAC baixou, em março de 78, a IAC 3.237, alterando a composição da tripulação em vôos por instrumento. De acordo com essa norma, ao invés de dois tripulantes passou a ser exigido apenas um, desde que o avião dispusesse de piloto automático e que o certificado de aeronavegabilidade permitisse o vôo com apenas um piloto.

E o que essa medida acarretou para a aviação executiva? Quem responde é o piloto Carlos Renan Fedrizi, PLA 811, ex-comandante da Varig e da Transbrasil e que, desde 1976, tem trabalhado na aviação executiva.

"A principal consequência é que a segurança de vôo ficou comprometida", afirma Fedrizi. "Primeiro, porque havendo um único piloto a bordo ele fatalmente ficará sobrecarregado. Na aviação executiva, o piloto é o responsável por toda a infra-estrutura. Ele tem que cuidar desde o abastecimento até o plano de vôo, passando ainda por despachante e carregador. Além disso, durante o vôo,



GLAUCO

ele precisa de um auxiliar para ler os procedimentos, alcançar os manuais, fazer lista de cheque etc."

Só resta, então, o auxílio do piloto automático, que nem sempre está funcionando. "E ninguém vai se negar a voar com o piloto automático quebrado, porque aí perde o emprego", acrescenta Fedrizi.

A IAC 3.237 gerou ainda outras distorções dentro da aviação executiva. Ela deu margem à prática

de irregularidades e o próprio Fedrizi cita o caso de fraude ocorrido numa das últimas empresas em que ele trabalhou.

"O certificado do avião estabelecia a exigência de dois pilotos, mas o patrão deu esse certificado como extraviado. Já na segunda via, o certificado apresentava a exigência de apenas um piloto". E, com isso, Fedrizi acabou perdendo o emprego.

Não só ele. Depois que o DAC baixou essa norma, muitos pilotos

foram dispensados, o mercado de trabalho ficou ainda mais reduzido. Grande parte dos aviões passou a voar com um único tripulante.

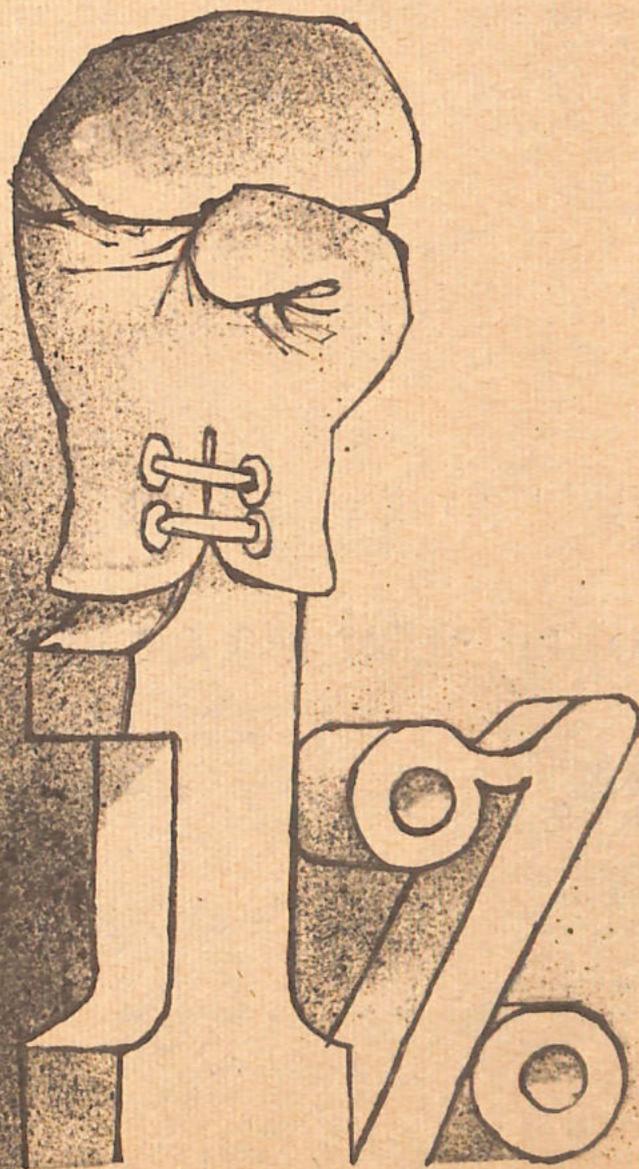
"O empresário, o dono de avião, não sabe o risco que está correndo", alerta Fedrizi. "O avião que entrou num prédio, aqui em São Paulo, estava só com um piloto. Há pouco mais de um mês, na Bahia, o piloto ficou louco em pleno vôo. Em Campinas, um avião, também com um único

piloto, se desintegrou. E assim por diante".

Para Fedrizi, a segurança de vôo não está realmente entre as preocupações dos empresários: "O piloto tem que respeitar os procedimentos, obedecer à regulamentação profissional, as normas do DAC, o Código da Aviação. Mas o patrão não quer saber. Ele quer que você opere em pista não homologada, faça operação noturna em campo não homologado, viaje com excesso de peso. E se o piloto não faz o que o patrão quer é o piloto que voa".

Além de todos esses problemas, a própria aviação executiva atravessa momentos difíceis, resultado da atual política de preços para o combustível. O ministro César Cals, das Minas e Energia, demonstrou total desinformação sobre esse assunto, ao classificar a aviação executiva como uma atividade recreativa. E por ele pensar assim, a gasolina de avião já chegou aos Cr\$ 41,00 o litro.

Com isso, o mercado de trabalho está ficando cada vez mais reduzido. E Fedrizi lamenta que "o pessoal fica aí, pelos aeroportos, se queixando da vida. Mas ninguém faz nada". A única saída para o piloto da aviação executiva é se unir para procurar a solução de seus problemas. E, para isso, o lugar certo é o Sindicato.



O que hoje é nosso direito foi conseguido com muita luta. Um por cento de um direito seu — o salário — vai dar força a essa luta.

Sindicato Nacional dos Aeronautas.



Sede será na torre

Em 81, o Sindicato deverá mudar sua sede para a "Torre de Comando Charles De Gaulle", edifício que está sendo construído bem em frente ao Aeroporto Santos Dumont.

A entrega do prédio está prevista para março do ano que vem. O Sindicato vai ocupar área quase duas vezes maior do que a da sede atual, no 16.º andar do edifício. A aquisição do prédio foi efetua-

da sem gravar ou hipotecar nenhuma propriedade do Sindicato, utilizando-se apenas de recursos administrativos.

Mas não é só na sede que o Sindicato vai aumentar. Depois de ter inaugurado, no princípio do ano passado, a delegacia de Porto Alegre, o SNA pretende criar ainda três novas delegacias, em Belo Horizonte, Salvador e Mato Grosso.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Presidente: Hélio Ruben de Castro — 1.º Vice-Presidente: Ayrton Franzoni — 2.º Vice-Presidente: Péricles Leonardi — Secretário-Geral: Marco Antônio de Castro Espírito Santo — Secretário de Finanças: Sílvio de Moraes — Secretário de Administração: Hélio Baptista Borges — Secretário de Relações Públicas: Suelly Castro Rojas — Conselho Fiscal: Mário Márcio Lopes Prado, Edison Cambeiro Ferreira, Milton Augusto Loureiro Júnior.

Sede: Av. Franklin Roosevelt, 194 — gr. 802/805 — tel. geral 220-9671 e 220-9721 — Depto. Jurídico: 220-7193 — Rio de Janeiro — RJ.

Delegacia de São Paulo: Av. Washington Luis, 6.817 — s. 12 — tel. 61-7893 — São Paulo — SP.

Delegacia de Belém: Av. Nazaré, 133, gr. 1.805/1.808 — tel. 23-6352 — Belém — PA.

Delegacia de Goiânia: Av. Anhangüera, 3.001 — sala 312 — Goiânia — GO.

Delegacia de Porto Alegre: Rua Cristóvam Colombo, 2.185, conj. 223.

A BÚSSOLA

Fundadores: Eduardo Nilor de Souza Mendes, Ernesto da Costa Fonseca, Ivan Alkmin, Osmar Avelino Ferreira, Orival de Carvalho.

Produção OBORÉ editorial/Jornalismo Sindical — Rua Caetés, 84, Perdizes — São Paulo — fones: 864-4028 e 864-3271 — CGC n.º 51.233.203/0001-69.

Jornalista Responsável: Luciano Delion — Arte: Jaime Prades.

Composição e impressão: Empresa Jornalística Comércio & Indústria — Rua Dr. Almeida Lima, 1.384, Mooca — SP.

Tiragem desta edição: 10.000 exemplares.