



BÚSSOLA

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas

Ano 39 - Nº 217
novembro/dezembro de 1990
filiação à **CUT**



Divisionismo

MANIPULAÇÃO EXPLÍCITA

Nunca as empresas investiram tanto para acabar com a organização e as conquistas dos aeronautas

***Sindicato
só voa com a
tripulação completa.
Sindicalize-se.***



CAPA: Foto Carlos Carvalho

ERRATA

A última edição desta revista errou o ano de sua publicação e o número do exemplar. Também, o Cmt. Stringuini não é presidente da Confederação dos Trabalhadores Marítimos, Fluviais e Aéreos como passou na página 9, e sim, um dos diretores da entidade.

Sem retórica

Um ano cinzento. Esta afirmação não é do Brizola, do Lula, nem do Partido Comunista etc, etc. É do próprio Presidente da República - o mesmo que se elegeu dizendo que melhoraria a vida dos trabalhadores, acabaria com a inflação com um único tiro, sem recessão e com pleno desenvolvimento econômico.

Tudo inverso. O desemprego aumentou assustadoramente; os salários estão no fundo do poço e a inflação persiste. Segundo ele, todos são culpados: empresários, trabalhadores, Constituição Brasileira etc, etc, menos o governo. Os brasileiros, entretanto, ao contrário de verem o país incorporar-se a tão prometida modernidade estão vendo-o transformar-se numa República de Miseráveis.

Mas tem saída. Quando elegemos um presidente, não o tornamos proprietário do país. O quadro atual impõe que durante o seu mandato, a sociedade se coloque na rua reivindicando mudanças na política econômica. A forma de fazer isso é através da participação no dia a dia do Sindicato e nas lutas da comunidade, porque o governo pretende é que a sociedade não participe, omita-se. É hora, como nunca, de unidade, mobilização e luta conjunta.

Na aviação, 1991 não é menos cinzento. Pelos braços das empresas, governo e de pessoas interessadas em enfraquecer a capacidade de luta dos aeronautas, surge a idéia de dividir quando o que mais precisamos é exatamente o oposto. O divisionismo é indefensável. Ele só interessa a quem quer tirar dos aeronautas suas conquistas e evitar que a categoria participe do crescimento econômico da aviação brasileira. De outro lado, com sua desorganização sindical - impedir que ela participe da luta de oposição ao estado em que o país se encontra.

As empresas, mais que ninguém, investem na divisão. Os autores do dito Sinpac, por mais que nenhum, estão beneficiando-as diretamente. Por isso, devem ser convocados ao debate público pelos aeronautas. Somente a categoria, através de um amplo plano de mobilização contra o divisionismo, evitará que seus direitos conquistados em décadas de luta e sua organização sindical sejam destruídos. Essa, não é a única tarefa que os aeronautas têm no ano de 1991, mas do ponto de vista da organização da categoria, é a primeira e a mais importante.

Violência contra pessoa 4



Audiência no TST, em 05 de dezembro

Manipulação explícita 5

Em 1987/88 as empresas tentaram destruir a organização sindical dos aeronautas, demitindo vários dirigentes do SNA e das Associações. A categoria resistiu. Agora, com a criação do Sinpac elas tentam novamente

Tripulantes evitam tragédia 11

Empresas 12

Notas 13

Investimentos do Sindicato 14

Serviços 15

Reintegração 16

Entrevista / Laborato 18



Lavorato, presidente do SNA

O presidente do Sindicato dos Aeronautas avalia as principais lutas da categoria, a conjuntura brasileira e fala da experiência como candidato a Deputado Federal nas eleições de outubro de 90

Segurança de Vôo 23

Aposentados 29

Cultura 33

Humor 34

Violência contra a pessoa

Do ponto de vista humano, violência é tudo aquilo que ofende a integridade física, a liberdade e a dignidade da pessoa humana.

Existe violência quando uma pessoa é ferida ou morta por outra. Essa é a forma de violência que mais escandaliza e que habitualmente é explorada pela grande imprensa, quase sempre com a sugestão de mais repressão policial, de endurecimento do judiciário e de instituição da pena de morte.

É evidente que nenhuma pessoa razoável pode concordar com essa violência física, que muitas vezes tem consequências psicológicas e sociais de extrema gravidade. Mas também não é difícil perceber que o noticiário escandaloso dessas violências, e as manifestações indignadas contra elas estão carregadas de hipocrisia e com frequência visam ocultar outras violências, ligadas à manutenção de uma ordem social injusta.

Realmente, nenhuma violência é mais injusta do que aquela que se comete no Brasil contra as crianças, que já nascem discriminadas. Um(a) recebe(m), antes mesmo de nascer, a garantia de proteção afetiva, moral e material, pelo simples fato de nascerem numa família bem constituída e de boa condição econômica. Outras - e são muitas - nascem na miséria, sem família, sem qualquer proteção e praticamente já condenadas à marginalidade.

Essa violência é ostensiva e pode ser facilmente percebida em qualquer grande cidade brasileira. E no entanto, não tem sido denunciada com a mesma intensidade que se empresta à violência física. Não se tem cobrado, também, a eliminação das causas dessa violência, que se ligam à injusta concentração de riqueza e de renda e à preservação de privilégios sociais.

No Brasil de hoje está visível outra forma de violência que é a imposição de medidas econômicas que, atendendo a critérios de pura estatística econômica, estão gerando desemprego e criando

Foto Nando Neves



Prioridade retórica

extrema dificuldade para a preservação de muitas famílias. Aí está uma violência contra seres humanos, que deve ser denunciada como tal, para impedir que, sob pretexto de combate à inflação e de "enxugamento" da Administração Pública, famílias e indivíduos sejam vitimados por essa agressão injusta.

O que se tem divulgado como o plano do Governo para recuperação da economia já é discutível como plano, uma vez que não leva em conta o desemprego, que é importante fator de instabilidade social e econômica. Além disso, a persistência da inflação, mantida artificialmente e só por meio de repressão em níveis mais baixos, põe em dúvida a própria eficácia do plano.

Mas ainda que se considere que as medidas do Governo são boas do ponto

de vista econômico, elas são essencialmente más, por sua carga de injustiça e por levarem a infelicidade a muitos lares brasileiros. Nem se diga que o sucesso a prazo longo justifica o sacrifício imposto às gerações atuais, pois foi exatamente esse o argumento do estalinismo para o sacrifício injusto do povo russo.

Cada pessoa, cada família e cada geração tem direito à sua própria felicidade e a negação desse direito é uma violência que deve ser combatida por todos os que acreditam na dignidade da pessoa humana como um supremo valor.

(*) Professor da Faculdade de Direito da USP e Secretário dos Negócios Jurídicos da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Dividir para reinar

Empresas buscam marionetes entre os aeronautas para acabar com as conquistas da categoria e destruir sua organização

Tin, tin. Os empresários de aviação devem ter "bebemorado" muito na passagem de ano, afinal, entram em 1991 com saldo positivo. Com a ajuda de um aliado que os aeronautas imaginavam enterrado pela história, além de impedirem a negociação das reivindicações em 90 abriram caminho para tirar direitos conquistados pela categoria durante mais de uma década. Mas não é só. A ação desse aliado também permite que as companhias, nos próximos anos, evitem a participação dos tripulantes no crescimento econômico e financeiro da aviação. As projeções de novas tecnologias, aviões, aumento da demanda de carga e passageiros, para os aeronautas, podem significar somente mais horas de voo sem a contrapartida em melhoria na qualidade de vida. Mas quem é, enfim, esse aliado das empresas?

O divisionismo. No momento, ele atende pela sigla SINPAC - Sindicato Nacional dos Pilotos da Aviação Civil; a mais nova versão de um movimento que, em 1954, fundou uma entidade semelhante, causando, como agora, prejuízos irreparáveis. Mas, graças à luta pela unidade, foi nocauteado pela categoria vinte e sete meses depois da sua fundação. Naquela época, o governo e as empresas apoiaram irrestritamente a nova entidade. Para se ter uma idéia, ela teve sua sede instalada na estação de passageiros do Aeroporto Santos Dumont, no Rio, propriedade da União. A irresponsabilidade de seus fundadores foi de tal ordem, que eles sequer candidataram-se na primeira e última eleição - denuncia Paulo Mello Bastos que em 5 de dezembro de 1956 enviava ofício ao ministro do trabalho Parsifal Barroso, reivindicando a reunificação da

categoria em torno do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Não é por acaso essa nova tentativa de ressuscitar o divisionismo. O SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas - tornou-se um obstáculo a ser destruído a qualquer custo, porque sua ação inviabiliza a estratégia das empresas e do governo de determinarem unilateralmente as condições de trabalho. Ao longo desses anos, o sindicato tem denunciado nacional e internacionalmente as péssimas condições das Operações de Voo no Brasil e a cumplicidade das autoridades. Fez isso na Constituinte, com a apresentação de

emenda propondo a desvinculação da aviação civil dos militares (pássaro civil), e acaba de reafirmar as denúncias no primeiro Congresso Brasileiro de Segurança de Voo - realizado de 25 a 27 de novembro último, sob os olhares perplexos de autoridades em segurança de voo da Suécia, Canadá, Inglaterra e EUA.

No jogo pesado das negociações anuais da Convenção Coletiva, o Sindicato ganha de dez a zero. As conquistas dessa última década mostram isso. Na negociação de 1987/88, após duas greves, foi regulamentado o pagamento das horas de reserva e as voadas aos domingos, feriados e dias santificados, entre outras. Essa mudança, além de fazer as empresas desembolsarem mais dinheiro para a folha de pagamento, também pressionou-os a incluir modificações na escala, propiciando aos tripulantes um maior número de folgas. Talvez muitos



À revelia da categoria

por Walter P. de Souza *

Foto Carlos de Carvalho



A divisão só interessa às empresas e às autoridades aeronáuticas que querem interromper o crescimento da força que o SNA adquiriu ao longo dos anos. Além disso, a discussão e a decisão de criar um sindicato de pilotos tinha que passar pela categoria, pois do jeito que está só prejudica os aeronautas. Esta intervenção do SINPAC, neste momento, comparo-a à inoportunidade deste grupo no Congresso da Ifalpa, em Washington (set/90), onde a delegação do SNA e das Associações de Pilotos tiveram que provar sua representatividade durante três dos cinco dias do Congresso. Isso em detrimento de importantes matérias da categoria (reintegração dos demitidos, instrução e treinamento, etc) que levávamos para tentar conseguir o apoio do Congresso. A atitude do Sinpac valoriza sua fisiológica auto-proclamação.

* Cmte. B.747, voa Varig e é presidente da Apvar - Associação dos Pilotos da Varig.

aeronautas novos na profissão não sabem, mas têm direito ao pernoite individual, instituído em 1985, depois de muita luta do sindicato para provar, por estudos científicos, os danos à saúde do indivíduo causado pelo pernoite coletivo.

Outra pedra no sapato das empresas é a Regulamentação Profissional - atual Lei 7.183, de 05 de abril de 1984. Esta Lei, mesmo prescindindo de modificações, é um verdadeiro escudo contra o tiroteio das empresas. Sua existência, entretanto, não é obra e graça do espírito santo. A Regulamentação foi conquistada pela luta dos aeronautas que militavam no sindicato nos anos sessenta. No período de exceção, em 1966, ela sofreu um duro golpe do regime, com alterações que refletiam os interesses das empresas. Todavia, com a posse da atual diretoria do SNA, em 1980, o sindicato continuou a luta organizando centenas de assembléias, seminários por todo o país, que culminou em um novo projeto levado ao Congresso Nacional - até conseguir transformá-lo na Lei 7.183 - atual Regulamentação Profissional.

Num quadro favorável à categoria, embora ainda se precise avançar muito mais, e da disposição do sindicato para manter intocáveis os sucessos obtidos nesses anos - tanto as empresas como a

parte do governo envolvida com a aviação civil têm um elenco de motivações para tentar destruir a organização sindical. Acrescente-se à fúria patronal o fato deles saberem que o sindicato não abre mão de reivindicar para a categoria sua parte na projeção de crescimento do setor nem anistia a dívida que eles têm em relação os salários. Para repor o poder aquisitivo que os aeronautas detinham em dezembro de 1985, a remuneração precisa de um reajuste de nada mais, nada menos, 252,98%. Só de novembro de 1989 a dezembro de 1990 é necessário reajustá-la em 90,81% (veja tabela).

Surpreendente, entretanto, é saber que no seio da própria categoria existam aeronautas com o propósito de prestar o serviço sujo da divisão aos empresários. Segundo Lavorato, presidente do SNA, eles fazem isso de má-fé ou por ingenuidade. Ao tocar no assunto, ele é cauteloso: "O tripulante novo na aviação fica exposto a argumentos levanos como, você é piloto? então o seu sindicato é o Sinpac - sequer dizem que os pilotos têm suas associações específicas há décadas, nem por isso mudaram as condições de trabalho"; o segundo argumento é de que as decisões no sindicato dos aeronautas são tomadas pelos comissários. "Isso chega a ser desonesto", afirma Lavorato. "Todo aeronauta sabe que as decisões no sindicato

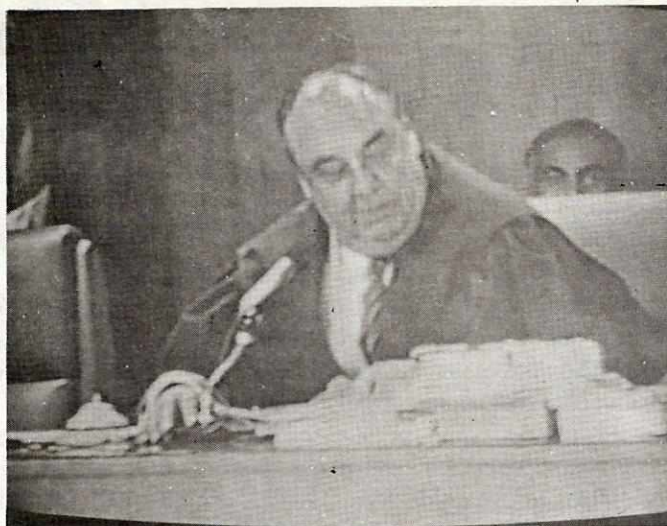
Inflação x Salário

Período	Plano	Inflação(%)	Reaj.Sal(%)	O que falta(%)
12/85-11/86	Cruzado	94,29	37,71	41,08
12/86-11/88	Bresser	4.632,10	3.917,14	17,80
12/88-11/89	Verão	1.641,23	1.464,33	11,31
12/89-11/90	Collor	2.353,81	1.185,83	90,81
reajuste necessário para repor o poder aquisitivo de dez/85				252,98

* pela tabela você nota que o governo Collor engoliu 90,81% do poder aquisitivo dos salários. Arrocho maior do que em todo período do governo Sarney (81,99%).



Aginaldo Junqueira - ex-presidente do Snea



Marcelo Pimentel - Ministro do TST

Máscaras no chão

Vídeo registra intenção das empresas

Quase 200 aeronautas, em todo o Brasil, assistira ao vídeo com as imagens da audiência de conciliação no TST - Tribunal Superior do Trabalho - realizada em 05 de dezembro último. Uma das cenas contundentes, registra Dr. Aginaldo Junqueira - diretor jurídico da Varig, ex-presidente do Sindicato das Empresas Aeroaviárias e advogado do Sindicato das Empresas de Táxi-Aéreo, revezando seus argumentos com o advogado do Sinpac em defesa da divisão dos aeronautas. O Cmte. Fochesato, a maior parte do tempo ao lado dos empresários, não se pronunciou em nenhum momento. Na audiência, também os Cmte. Peixoto (Vasp) e Mastrocolla (aposentado da Vasp) seguiram o mesmo

caminho. Quem quiser assistir ao vídeo basta procurá-lo no sindicato ou nas associações.

O Ministro Marcelo Pimentel, que presidiu a sessão, foi claro: "antes de qualquer avaliação da pauta de reivindicações é preciso definir quem representa quem". Ainda segundo Marcelo Pimentel, o Superior Tribunal de Justiça apenas aceitou o registro do dito sindicato, mas quem definirá quem tem ou não representatividade para negociar em nome dos aeronautas é o TST. Questionado por Lavorato, presidente do SNA, sobre a negociação da categoria, ele retrucou que havia uma questão incidental, que, lamentavelmente impedia qualquer discussão sobre as reivindicações.

Para bom entendedor, meia palavra basta. A questão incidental levantada pelo ministro refere-se ao fato do Sinpac ter entrado com dissídio, inviabilizando a negociação e deixando os aeronautas sem Convenção Coletiva. O Tribunal entrou em recesso no último dia 19 de dezembro. A única forma da categoria evitar que as empresas tripudiem sobre seus direitos é através do comparecimento massivo às assembléias do Sindicato. Vamos ver se, pelo menos, o Sinpac comparece ao debate público para ajudar a defender o que foi conquistado durante décadas de luta, e ele num gesto de irresponsabilidade põe na bandeja para ser servido às empresas. Ainda é tempo.

são tiradas democraticamente em assembléia pelo conjunto da categoria. Contudo, existe um grupo de pilotos que é de fato, contra a organização unitária. É uma parcela que quer voltar ao início do século, quando os trabalhadores eram organizados por função, e não como categoria profissional", conclui o dirigente.

Desse último grupo, surgiu o Sinpac. Em 1988, antes da promulgação da nova Constituição, eles criaram a ANPP - Associação Nacional Profissional de Pilotos - anúncio da tentativa de dividir os aeronautas. Essa associação, nasceu

nos braços da APLA - Associação de Pilotos de Linhas Aéreas - fundada no início dos anos 80. Baseados no texto da nova Constituição, que adota o princípio de liberdade sindical, os autores da idéia divisionista entraram com o registro do Sinpac em cartório. Como registrar um sindicato é como abrir uma farmácia, bastam os documentos necessários, o registro foi concedido, contudo, assim como uma farmácia precisa de compradores de remédio para ser bem sucedida, um sindicato requer representatividade. E isso, o cartório não dá. Além do mais, Marcelo Pimentel, ministro do TST - Tribunal Superior do Trabalho - na

audiência para analisar a Convenção coletiva, disse que - se existe um tribunal que deve pronunciar-se sobre o assunto é o TST. Isso pode acontecer em 1991, porque o Sinpac também protocolou dissídio coletivo em 1º de dezembro último - data-base dos aeronautas forçando o TST a pronunciar-se sobre o assunto.

Essa atitude da direção da suposta entidade caiu como uma luva para as empresas. Elas, que até então não haviam sentado à mesa de negociação, aproveitaram para suspender qualquer possibilidade. E mais, unilateralmente,

aplicaram a Medida Provisória do governo para corrigir os salários. Como o Tribunal entrou em recesso no último dia 19 de dezembro, é impossível prever quando marcará audiência para definir se as empresas negociam com o SNA ou com o Sinpac. Só após essa definição é que as reivindicações serão apreciadas. Isto tanto pode ser rápido como pode demorar anos. Mas sempre após fevereiro, quando os ministros retornam de férias. Nesse trajeto, pilotos, comissários e mecânicos de voo estão sujeitos a boa-vontade dos patrões. Segundo o entendimento adotado pelo Tribunal, mesmo conquistas passadas só valem se negociadas a cada Convenção Coletiva.

Não é a primeira contribuição do Sinpac aos aeronautas. O ex-presidente da Vasp, Angarita, em sua gestão, pretendia arrendar aviões americanos com as respectivas tripulações, operação conhecida como Wet-Leasing, mas esbarrou no Código Brasileiro de Aeronáutica - que só permite a utilização de tripulantes de outro país, por seis meses na condição de instrutor. O Sinpac, nesse instante, entra no jogo e oferece como saída a mão de obra de pilotos aposentados para voarem os equipamentos, em detrimento do quadro de acesso dos pilotos da própria Vasp. O Cmte. Mastrocolla, aposentado da Vasp e um dos diretores da entidade, pode muito bem dar detalhes desse fato aos tripulantes da empresa. Também é de conhecimento do SNA que a direção do Sinpac, insatisfeita com os prejuízos já causados à categoria, prepara um plano de voo rumo a mudanças na Regulamentação Profissional. O Cmte. Stringuini, que voa na Varig, já fala na rota em jornada de 7 por 7. Não é à toa que o Cmte. Juliani, atual diretor de operações da Vasp - também sinaliza para as associações sua intenção de aumentar o número de pousos e até adotar escala de 15 dias nos voos internacionais.

O papel do Sinpac, claramente, é o de preparar terreno para que as empresas avancem para destruir toda legislação que regula o trabalho do aeronauta. Com o aumento do mercado e do número de aviões, elas preferem investir contra direitos do que melhorar os quadros de

Sonho das empresas

por Rodolfo Dazzi Grissi *

A criação de um sindicato de pilotos é um velho sonho das empresas. Afinal a história do SNA é de um sindicato de sucesso em suas reivindicações e de preocupações com a realidade brasileira. Criar um sindicato isolado de pilotos é rechaçar os avanços da categoria através do SNA. Não foi à toa que quem defendeu a representatividade do SINPAC na audiência do TST foi o Dr. Agnaldo Junqueira, ex-presidente do SNEA, que tentou durante anos barrar e anular conquistas dos aeronautas. O SINPAC surge com a vaga proposta de fazer um sindicalismo apolítico. Ora, qualquer tomada de posição se constitui em um ato político. Dizer-se apolítico é uma prática do sindicalismo de resultados, uma corrente do movimento sindical brasileiro que "acredita" que a relação patrão-empregado é desconectada da realidade social, política e econômica do país. Os criadores do SINPAC acreditam que, separados dos comissários e mecânicos de voo, serão melhor atendidos em suas reivindicações. Aham que as empresas não lhes cedem mais conquistas porque estas teriam que ser estendidas a comissários e mecânicos de voo, no caso de uma Convenção Coletiva conjunta.

Pensam ser uma elite profissional que não precisará mais lu-

Foto Arquivo SNA



tar, nem se desgastar num confronto, para obter conquistas, pois as empresas reconheceriam a justiça delas. Alegam ainda que comissários e mecânicos de voo são um peso morto que os pilotos têm que carregar, acusando aqueles de aprovarem greves (pois são a maioria nas assembleias) que na prática são sustentadas pelos comandantes, sendo que todos sabem que as decisões das assembleias são tiradas pelo conjunto dos aeronautas, com discussão ampla e democrática. Enfim, eles não compreendem que patrão não dá nada de graça a ninguém e que só nossa organização e nossa mobilização são os instrumentos que temos para garantir e avançar em nossas conquistas.

* Cmte. B. 737-300, voa Vasp e é Vice-presidente do SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas

acesso, o ensino e ampliar a oferta de trabalho. Além de abrir a guarda da Convenção Coletiva, a persistir nessa estratégia, o Sinpac ameaça a própria Regulamentação Profissional. "Piloto, no Brasil, não é categoria, mas sim função. A categoria é composta por aeronautas compreendidos como quem trabalha a bordo de aeronave civil. Um sindicato, para representar uma função, precisa modificar a regulamentação da

categoria", esclarece o Cmte. Grissi - vice-presidente do SNA.

Qual será a moeda de troca usada nessa escusa iniciativa. A julgar pela prática de vários diretores do dito Sindicato de Pilotos, muitos deles já ocuparam cargos na direção de Associações - certamente o pagamento será em cargos junto à direção das empresas. Salvo exceções, como o Cmte. Fochesato, que no ano passado esteve junto às lutas da

Ilmo. Sr.
Cmte. José Caetano Lavorato Alves
DD. Presidente
Sindicato Nacional dos Aeronautas - SNA
Rio de Janeiro RJ

Prezado senhor,

Em reunião realizada pela diretoria da APVASP no dia 16 de novembro, ficou deliberado nosso irrestrito apoio ao SNA como legítimo representante da categoria no processo da Convenção Coletiva dos Aeronautas de 1990.

Aproveitamos a oportunidade para comunicar, a esta diretoria, nossa proposta de realização de um "Seminário da Categoria" para debater a questão sindical dos aeronautas no próximo mês de abril de 1991.

Na certeza da compreensão de nossas ponderações,

atenciosamente,

ASSOCIAÇÃO DOS PILOTOS DA VASP - APVASP
Cmte. José Barbosa HERMINE
Presidente

OFÍCIO DE NOTAS
JOSE DE BRITO FERREIRA JUNIOR
Tribunal Superior do Trabalho
BRASILIA - DF
MARIAN EBITO FERREIRA JUNIOR
Presidente
JOSÉ CARLOS FERREIRA JUNIOR
Presidente
JOSÉ CARLOS FERREIRA JUNIOR
Presidente
MARIAN EBITO FERREIRA JUNIOR
Presidente
BRASILIA - DF
Av. Graça Aranha, 455 - Sala 101
Tel.: 224-2008 - 1111
CERTIFICADO que a presente é verdadeira e a reprodução da original em todo o conteúdo a que esta está referida.
Rio de Janeiro, 12 DEZ 1990



EXMº Sr.
Ministro PRATES DE MACEDO
Digníssimo Presidente do
Tribunal Superior do Trabalho
BRASILIA - DF

Senhor Ministro,

A Diretoria da ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS DA VARIG - APVAR vem pelo presente externar a preocupação de seus associados com os rumos que toma o destino da categoria dos aeronautas devido o surgimento do SINPAC, de forma extemporânea e inoportuna. O legítimo e tradicional representante dos pilotos, aeronautas que são, é o SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS.

ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS DA VARIG - "APVAR"
Walter Pereira de Souza
Cmte. Walter Pereira de SOUZA
Presidente

EXMº Sr.
Ministro MARCELO PIMENTEL
Tribunal Superior do Trabalho
BRASILIA - DF

Senhor Ministro

Os aeronautas, categoria profissional a que pertencem os pilotos da VARIG que constituem, por empresa, o maior contingente de pilotos comerciais brasileiros, não foram ouvidos para a criação do SINPAC, com o desmembramento da categoria. Promoveremos essa discussão entre os nossos associados, democraticamente, no momento oportuno.

Contamos mais uma vez com o discernimento de Vossa Excelência para que o assunto seja equacionado de forma a não ser obstaculizado o julgamento do dissídio interposto pelo SNA, legítimo e tradicional representante dos aeronautas.

ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS DA VARIG - "APVAR"
Walter Pereira de Souza
Cmte. Walter Pereira de SOUZA
Presidente

Ilmo. Sr.
José Caetano Lavorato Alves
Presidente do Sindicato Nacional dos
Aeronauta - SNA

Prezado Senhor:

A Associação de Comissários da Vasp, defendendo e considerando a instituição Sindicato Nacional dos Aeronautas como representante legítimo e legal da categoria, aproveita a oportunidade para lar a esta Entidade a nossa preocupação sobre o assunto: Sindicato de Pilotos Linhas Aéreas.

Achamos oportuno e sugerimos que o SNA, discuta o assunto acima/ com a categoria.

Atenciosamente,

ASSOCIAÇÃO DOS COMISSÁRIOS DA VASP-ACV

Handwritten signature

OFÍCIO DE NOTAS
JOSE DE BRITO FERREIRA JUNIOR
Tribunal Superior do Trabalho
BRASILIA - DF
MARIAN EBITO FERREIRA JUNIOR
Presidente
JOSÉ CARLOS FERREIRA JUNIOR
Presidente
JOSÉ CARLOS FERREIRA JUNIOR
Presidente
MARIAN EBITO FERREIRA JUNIOR
Presidente
BRASILIA - DF
Av. Graça Aranha, 455 - Sala 101
Tel.: 224-2008 - 1111
CERTIFICADO que a presente é verdadeira e a reprodução da original em todo o conteúdo a que esta está referida.
Rio de Janeiro, 12 DEZ 1990

Associações condenam Sinpac

As associações de pilotos da Varig e a Vasp são terminantemente contrárias à atitude do Sinpac - Sindicato de Pilotos. As entidades encaminham ofício ao sindicato dos aeronautas reafirmando suas posições. O Cmte. Souza - Presidente da Apvar - presente à última assembléia do sindicato - contrário à divisão, relatou que solicitou uma reunião com os membros da direção do Sinpac para sugerir-lhes que retrassem a pauta de reivindicações do TST, face aos prejuízos que causaria aos aeronautas. Seu pedido não foi atendido.

Somente a APT - Associação dos Pilotos da Transbrasil - apóia a iniciativa divisionista. Não é pra menos. A atual

diretoria da associação está à frente da entidade porque o presidente da empresa, Omar Fontana, após a intervenção, demitiu toda diretoria da APT. O mesmo fez com a direção da Associação dos Comissários.

A Apvasp - Associação dos Pilotos da Vasp - tem posição histórica contra o divisionismo. O atual presidente da entidade, Cmte. Hermine, reafirmou-a ao Sindicato Nacional dos Aeronautas declarando apoio ao SNA e propondo um seminário em abril. Também a ACV Associação dos Comissários da Vasp e a AMVVAR - Associação dos Mecânicos de Vôo da Varig - somam sua solidariedade contra o divisionismo e apoiam o Sindicato dos Aeronautas.

categoria, a grande maioria da direção desse sindicato nunca marcou presença nas lutas dos aeronautas. Como em 1954, quando o divisionismo ganhou sede para o sindicato no aeroporto Santos Dumont, o Sínpac foi presenteado pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais. Sua sede funciona, no Rio de Janeiro e em Brasília, nas dependências dessa entidade. Aliás, pelos laços estreitos desta Confederação com o governo e com as empresas, todos os sindicatos da aviação romperam com sua estrutura.

Segundo Roberto Dantas - presidente do Sindicato Nacional dos Aeroviários - a estratégia de dividir os trabalhadores em dezenas de sindicatos atinge também os aeroviários. Em Guarulhos, por exemplo, protegidos pelos braços da Confederação, foi criado um sindicato para representar os aeroviários do município. Mas como representatividade não se ganha no cartório ou no ministério público, a entidade só existe no carimbo. As empresas, mesmo com a existência da entidade, são forçadas a negociar com a direção do Sindicato dos Aeroviários no Estado de São Paulo.

A história comprova que dividir é a melhor forma de prejudicar os trabalhadores. As empresas aéreas sabem disso como ninguém. Por isso, não medem esforços para apoiar e criar a divisão. Contudo, os trabalhadores também sabem que a unidade é a maior arma que possuem para defender seus direitos. Como nos anos cinquenta, os aeronautas estão dispostos a defendê-la. Em assembléia realizada no dia 11 de dezembro último, eles delegaram poder ao Sindicato dos Aeronautas - para ascender os refletores sobre os responsáveis pelos prejuízos causados a categoria. Os aeronautas presentes à assembléia foram unânimes ao apontar que se divisão fosse bom, as empresas teriam centenas de Sindicatos. O plano de vôo é rechaçar o divisionismo, em nome das conquistas e do futuro. A proa é para ganhar a guerra, não apenas para vencer mais uma batalha.

A aliança faz a força

por Celso De Lanteuil *

Considero inoportuna a criação, a viabilização e a manutenção de um sindicato de pilotos, em função do momento político que atravessam os profissionais de vôo. Em primeiro lugar, criar um sindicato sem uma discussão profunda com os interessados é altamente preocupante, pois se trata de eliminar o trabalho histórico do SNA ao longo de quase 40 anos, que demandou um esforço de organização dos trabalhadores inédito no país. Acho, também, de muita ingenuidade iniciar um trabalho do zero quando já existe uma estrutura funcionando em prol dos interesses dos profissionais da área, apesar de suas deficiências. Por exemplo, hoje temos uma diretoria de Segurança de Vôo que divulga mensalmente boletins técnicos com artigos de especialistas do mais alto nível. Neste mesmo sentido, o SNA promoveu, este ano, eventos que trataram de questões da maior importância para os profissionais de vôo tanto na área de saúde (1ª SEMSAER) como de segurança de vôo (1º Congresso Brasileiro). Com palestrantes conceituados internacionalmente e de grande expressão na sociedade científica nacional, estes eventos trouxeram ao conhecimento do grupo questões até então pouco discutidas ou mesmo desconhecidas. Poderíamos também fazer a análise da dificuldade financeira em nível nacional. Vemos isto pelas dificuldades que as próprias associações de pilotos estão suportando para manter-se atuantes no momento. Enfim, as dificuldades práticas para o momento de criação do SINPAC podem ser facilmente identificadas através das cartas do SNEA e do SNETA que inviabilizam as negociações de nossa Convenção Coletiva.



Em tempo: alguns colegas que defendem a formação do SINPAC alegam que nós pilotos não temos nada em comum com os nossos colegas comissários de bordo e mecânicos de vôo. Com relação a esta argumentação surge também uma outra questão que nos traz à reflexão: De quem estamos mais próximos? De nossos colegas comissários e mecânicos de vôo ou de nossos colegas pilotos de helicóptero, de táxi-aéreo, pilotos agrícolas, etc? A resposta, no meu entendimento, é: Todos juntos somos fortes.

Concluindo, se a força dos pilotos isoladamente garantisse aos mesmos melhores condições de trabalho do que as conquistadas pelos comissários e mecânicos de vôo, hoje, na Associação de Pilotos da Varig, que é de fato a maior da América do Sul, teríamos nossos pilotos beneficiados por melhorias que os destacariam dos demais colegas de profissão, seja na própria empresa citada, como em relação às demais empresas que operam no país. A aliança faz a força.

* Cmte. de B. 737, voa na Varig e é diretor da Apvar - Associação de Pilotos da Varig

O que muda na Vasp

Independente de quem é o proprietário da Vasp, o grupo de vôo luta para melhorar suas condições de trabalho, embora aeronautas e aeroviários, através das suas entidades representativas, tenham se manifestado contra o processo de privatização da empresa porque, entre outras razões, entendem que entregá-la a iniciativa privada não desonera o Estado e sua viabilização depende da estruturação de uma política de transporte aéreo ante-monopolista. Porém, dada a privatização, a expectativa dos trabalhadores é de que a iniciativa privada não deprede um patrimônio construído às custas dos impostos públicos e que a nova administração assuma uma postura sensível as suas reivindicações.

“Gravata” nos comissários

Mas, passados alguns meses, os novos proprietários da Vasp ainda não demonstraram priorizar novas relações com o grupo de vôo. Por exemplo: a ACV - Associação dos Comissários - está sem acordo coletivo desde 1986. A diretoria da Vasp anterior, por isonomia, repassou algumas cláusulas do acordo assinado com os pilotos em 1986. Já com o grupo Canhedo-Vôo, ainda não houve negociação, embora a ACV já tenha encaminhado sua pauta ao novo presidente.

Importância do Acordo

Uma das cláusulas do acordo assinado em 1984 prevê que os comissários teriam o mesmo uniforme que os demais tripulantes, respeitando as divisas e galões. Como os comissários estão sem ele, a nova diretoria determinou, a partir de novembro último, que eles usem gravatas todos os meses do ano. A inexistência de acordo também possibilitou que os dirigentes da Vasp suspendessem o plano de férias nos meses de alta estação, desrespeitando o acordo de vôo, já que esta decisão atingiu o conjunto dos tripulantes. Por isono-

mia com os pilotos, 1/12 dos comissários, têm direito a férias nesse período.

Outra situação mal resolvida

Outra situação mal resolvida: A antiga diretoria da empresa reconheceu a ilegitimidade das demissões de vários comissários que participaram da greve de 1986, contudo, ainda restam 29 deles injustamente punidos como decorrência do movimento. No fechamento desta revista, a nova diretoria sinalizava com a readmissão de mais 13 comissários, um avanço inquestionável, mas que não resolve o problema definitivamente, porque ainda deixa sem emprego vários comissários, apesar do Diretor de Operações - Cmte. Juliani - ter se comprometido pessoalmente em resolver o assunto.

Transbrasil elimina DOV

A Transbrasil, em mais uma de suas abjetas manobras, está acabando com os despachantes operacionais de vôo - Dov, alegando a necessidade de redução de custos. Estes despachantes, no entanto, são importantíssimos, uma vez que são os responsáveis pelo peso e balanceamento da aeronave, permitindo que ela cumpra com perfeição sua performance de decolagem, subida e cruzeiro. Além do mais, os DOVs constam dos anexos 7º e 8º atualizados da ICAO, da qual o Brasil é signatário. A eliminação do Dov vai representar a insegurança nos vôos como já atestam relatórios existentes no SNA que dão conta de excesso de peso nos vôos da empresa. A direção da Transbrasil deveria saber que este tipo de redução de custos tem uma tradução no sábio linguajar popular, é a chamada “economia porca”.

“O golpe” da manutenção

Agora todo dia as aeronaves da Transbrasil são submetidas a 60

minutos de solo para manutenção com o sórdido objetivo de não estourar a regulamentação, uma vez que este tempo não é computado como hora de trabalho pela empresa. Esta “maracutaia” se dá principalmente nos vôos de Boeing 767 com destino a Miami e Fortaleza. Fica então uma dúvida no ar. Se todo dia o avião está em pane, como será que anda a questão da segurança na Transbrasil? É bom verificar!

Apropriação indébita

O piloto chefe da TNT - a multinacional australiana que em fevereiro de 89 adquiriu a Sava, Serviços Aéreos do Vale Amazônico, empresa de aviação geral que fazia transporte de carga - comandante Zenilton, ainda está no regime da ditadura. Ele obriga os aeronautas da TNT a não cumprir com a regulamentação, chegando a exigir até 20 horas de trabalho com aeronaves voando abaixo do **Minime Equipament List**. Várias denúncias chegam ao SNA dando conta de que a empresa tem burlado sistematicamente o valor da hora/vôo, tanto diurna quanto noturna, no salário do aeronauta.

ATENÇÃO

Companheiros da Transbrasil, façam cumprir a sua regulamentação, não aceitem imposições da empresa para voar abaixo dos mínimos. O Minime Equipament List tem que ser a sua bíblia diária.

Não é imaginação

A tripulação do vôo 475 da Transbrasil se apresenta no aeroporto de Brasília às 6h30m após ter deixado a Academia de Tênis, onde pernitoou, às 6h, sem café da manhã. Às 9h, chegam a São Paulo e assumem o vôo 547, seguem até Porto Alegre de onde retornam no vôo 510. O primeiro percurso inclui escala em Belo Horizonte e os dois últimos percursos, escalas em Curitiba. Ou seja, toda uma tripulação faz 6 pousos quase sem direito a refeição. **Tripulantes, lutem pelos seus direitos!**

Tripulantes evitam tragédia

Segundo relato da tripulação do voo 709, que fez pouso de emergência em Las Palmas no último dia 31 de outubro, ela, como um todo, sequer sabia que o passageiro Afonso Felipe dos Santos - que invadiu o cockpit e lançou gás paralisante sobre os tripulantes - estava sendo expulso de Portugal. O incidente culminou com o pouso de emergência e só não se transformou em uma tragédia face a competência dos comandantes Claudio Ren e Alziro José, Dávila Neto e os co-pilotos Marcelo Duarte, Antonio Pinto, Valdoir e Lauro Becker, que reverteram o problema a bordo. Os efeitos imediatos do gás foram cegueira, ardor nos olhos e na pele, asfixia e descoordenação motora. Tais reações, desencadeadas no pouso ou na decolagem, seriam fatais para os 25 tripulantes e 358 passageiros do B747.

Foto Carlos Carvalho



Francisco Agustin Mackey - Protagonista de incidentes no voo 733 da Varig

O incidente traz a tona a necessidade do sistema aeronáutico rever os critérios de transporte de passageiros em condições diferenciadas e também denuncia a precariedade das condições de trabalho. A má qualidade de emissão e recepção do som do interfone fez os tripulantes tirarem as máscaras de oxigênio para se comunicarem. Fica no ar a seguinte pergunta: dada a modernidade das aeronaves, porque não se investir num sistema de interfone mais avançado? Como explicar, também, que nos equipamentos de primeiros socorros não exista antídoto que iniba o efeito tóxico de gases dessa natureza?

Mas, mesmo diante de interesse como esse, as autoridades e as empresas aéreas permanecem insensíveis quanto a segurança das operações de voo. Alguns membros da tripulação do 709 foram escalados para voos sem ao menos passarem por exame médico que detectasse o grau de comprometimento causado pelas substâncias químicas do gás.

O relato do incidente foi feito em reunião promovida pela APVAR - Associação dos Pilotos da Varig. Segundo Lavorato, presidente do Sindicato dos Aeronautas, atitudes dessa envergadura refletem a preocupação dos aeronautas com a segurança de voo. "A partir da discussão permanente dos nossos problemas é que cumprimos nossa parte. Resta as empresas e as autoridades cumprirem seus respectivos papéis", conclui o dirigente.

Estilista advertido pede desculpa à categoria

O estilista Francisco Agustin Mackey, protagonista dos incidentes ocorridos durante o voo 733 da Varig, foi severamente advertido pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas através de correspondência enviada ao passageiro, onde a entidade solicitou sua retratação, por escrito, perante o grupo de voo face aos impropérios lançados contra a tripulação de Comissários. No documento, enviado em 7 de novembro último, o sindicato lembra ao estilista que a categoria é composta por homens e mulheres, muitos deles pais de família com mais de 20 anos de profissão e que desempenham suas atividades com dignidade e respeito a todos os clientes das empresas aéreas.

Em 14 de novembro, Francisco Agustin respondeu ao sindicato desculpando-se pelos incidentes. Segundo ele, o cansaço acumulado e o medo do avião mais as consequências de "outro episódio" ocorrido em avião da Varig - cuja natureza

ele não revela no texto - embora não justifiquem o exagero alcoólico - foram as causas dos acontecimentos na viagem. O estilista conclui sua carta com um pedido de desculpas, argumentando já ter sido punido pelo desproporcional e injusto noticiário que o fato ganhou na Imprensa.

O SNA espera que fatos como esse jamais se repitam. Sua reação enérgica ao comportamento indesejável do passageiro não poderia ser outra. Afinal, os pilotos, comissários e mecânicos de voo cortam fronteiras do mundo exercendo suas funções de transportar com segurança os passageiros dentro de um ambiente agradável e de respeito mútuo. A própria legislação brasileira veta o embarque de passageiro alcoolizado, bem como sob ação, sem prescrição médica, de entorpecentes ou substância que possa determinar sua dependência física ou psíquica.

Bússola em Portugal

A revista do SITAVA - Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos de Portugal - publicou na edição de outubro/novembro, a matéria "Vasp: de mão beijada". O texto, publicado no número anterior desta Bússola foi escolhido para a seção Em Destaque do órgão informativo do sindicato português para informar os trabalhadores de aviação daquele país sobre os processos de privatização de maneira global. A direção do SITAVA também aproveita a oportunidade para parabenizar o SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas - pelo lançamento da revista Bússola.

SNA/RIO troca telefone: 532-1163

O número do telefone da sede do Sindicato no Rio de Janeiro, mudou para 532-1163, desde 10 de novembro. O novo número, é ligado ao sistema Key System - comprado pela entidade para facilitar o fluxo e distribuição das ligações. Nos outros estados, os números permanecem os mesmos. Além do novo sistema telefônico, o SNA tem dois Fax: um instalado na sede do SNA, no Rio (021-220-6693) e outro em São Paulo (011-61-7893). Os fax permitem que a categoria comunique-se com o sindicato de qualquer parte do mundo. A maioria dos hotéis já contam com os aparelhos.

Calote da Votec

A direção do SNA comunica aos associados tripulantes da Votec que desde 1º de dezembro passado, todos estão sem cobertura dos seguros de voo e vida. O SNA lamenta o fato, mas não teve outra alternativa diante da falta de repasse, por parte da Votec, dos valores referentes aos seguros.

Esta não é a primeira vez que a Votec desconta os seguros e a mensalidade do SNA dos salários dos tripulantes e não repassa a verba para o Sindicato. Em outubro do de 1989, após impetrar uma ação judicial de apropriação indébita, o SNA conseguiu receber os valores, mediante acordo com a Companhia.

Desta vez, os diretores Élnio Borges e Henrique Sandres estão tentando um novo acordo. Caso isso não seja possível, o departamento jurídico será acionado, para impetrar nova ação. Além de não estar

repassando os descontos para o SNA há 7 meses, nos últimos três, a Votec sequer pagou os salários dos tripulantes.

Mulher aeronauta: tema da 1ª Jornada de Saúde

A 1ª Jornada de Saúde do Aeronauta - próximo evento do SNA na área de saúde - foi transferida para março de 1991 e será realizada na Sub-sede do Sindicato em São Paulo. Para organizar o encontro, que terá como tema "A mulher aeronauta", um grupo de comissárias já se reúne no SNA e espera a adesão de mais aeronautas. A Diretoria de Segurança de Voo do SNA está encaminhando à vice-presidência de Recursos Humanos da Varig um ofício relatando o processo de discussão sobre a saúde do aeronauta na categoria. No documento, o Sindicato reivindica a constituição de "uma comissão de aeronautas, médicos da empresa e outros técnicos" para estudar mudanças na regulamentação, além de propor "que ninguém seja escalado, no mesmo mês, no sentido leste e oeste para destinações que apresentem uma diferença de mais de cinco horas entre si." O pedido é baseado em resolução da 1ª Semana de Saúde do Aeronauta (SEMSAER), realizada em agosto último, quando foram denunciados os prejuízos que a diferença dos fusos-horários causa sobre o organismo.

Sindicato hospedará Diesat

O SNA está se preparando para hospedar, temporariamente, o Diesat (Departamento Intersindical de Estudos e Pesquisas de Saúde e dos Ambientes de Trabalho), cuja Diretoria Executiva passa a contar com nosso diretor, Néelson Cirtoli, como um de seus membros. Cirtoli exercerá também a função de Secretário Geral do Diesat no Rio de Janeiro. O Diesat é um órgão independente do governo e sustentado pelos sindicatos, assim como o Dieese. O Diesat faz pesquisas e estudos sobre as condições de trabalho e a saúde do trabalhador, subsidiando e acompanhando as lutas das categorias nesta área. O órgão ficará instalado no SNA até que ele consiga a cessão de um imóvel público. A proximidade permitirá um acesso mais fácil às informações do órgão sobre condições de trabalho de outras categorias de trabalhadores, propiciando uma melhor comparação com as dos aeronautas.

"Vôo 850" premiada pela Academia

Foto J.A. de Castro



Heloisa recebe o diploma pela participação no concurso

A poesia Vôo 850 (abaixo), de autoria de Heloisa Noll de Castro recebeu a medalha de ouro, no concurso "Cavaleiro da Esperança", promovido pela Academia de Letras e Artes da Ilha do Governador, em homenagem a Luís Carlos Prestes.

O concurso foi realizado no Centro Administrativo da Ilha do Governador, no dia 27 de outubro e contou com a participação de 86 pessoas, ligadas a vários sindicatos do Rio. Heloisa concorreu representando o Sindicato Nacional dos Aeronautas e recebeu, também, um diploma de participação no evento.

Atravesso a noite
Dentro de uma nave
Dinâmico pássaro-çoite
Das trevas, argêntea aeronave
Brilhas em direção à luz
De novo dia estrangeiro
No teu metálico ventre em cruz
Me evolvo na busca de paradeiro

A que país me levam
Esses anjos-aeronautas?
Por entre nuvens e estrelas
navegam
Alguns, dividem-se outros nas
pautas
Do incógnito percurso sideral
Tantos e estranhos feitos ocorrem
nas alturas, às vezes, o clima é de
temporal
Maus momentos, nas brumas,
ensandecem

Leigos e profissionais
Em cada vôo cruzam-se vidas
No espaço e aprendizagem a mais
Em cada volta anseios e
recordações amigas.

Veja como o Sindicato gasta seu dinheiro

Foto Gianne Carvalho

Cerca de Cr\$20 milhões já foram investidos este ano na reestruturação do SNA, segundo seu diretor financeiro, Henrique Sandres. Com estes investimentos, a diretoria está ajustando a máquina sindical para uma maior eficiência no encaminhamento das reivindicações dos aeronautas.

Dentro do programa de reestruturação, destaca-se a informatização (compra de equipamentos e programas, contratação de consultoria técnica, cursos para funcionários) que já atinge os departamentos de cadastro, contabilidade, cobrança, imprensa e, agora, o pessoal e jurídico. Segundo Sandres, com o auxílio dos computadores, todos estes departamentos funcionarão com maior agilidade e rapidez.

A implantação da informática no Departamento de Imprensa e a compra de uma impressora rotativa plana (Solna 125), por exemplo, trouxeram maior agilidade e economia na produção de boletins, da Bússola, de cartilhas, cartazes e panfletos, pois agora quase todo o processo gráfico é realizado pelo próprio Sindicato. "Não precisamos mais contratar serviços de terceiros, exceto para fotolito", observa o diretor. Sandres acrescenta que o SNA está estudando a possibilidade de vender serviços gráficos (arte-finalização e impressão) para entidades sindicais e particulares como nova fonte de receita.

O Sindicato acaba de implantar também uma nova central telefônica PABX em sua sede no Rio. A central antiga (modelo KS) foi para a Delegacia Sindical de São Paulo, cuja reforma de adequação está no fim.

A recessão e as mudanças na estrutura sindical do país, provocadas pelo Plano Collor, estão afetando o funcionamento dos sindicatos em todo o país, inclusive o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA). Com o arrocho salarial e o fim do imposto sindical, a receita destas entidades caiu enquanto as despesas continuam acompanhando a inflação. Para superar a situação, o SNA está implementando uma política de con-



Sandres - Diretor financeiro do SNA

tenção de despesas e preparando uma campanha para atrair novos sindicalizados.

As dificuldades tiveram início com o aprofundamento do arrocho salarial a partir de março. Com a perda do poder aquisitivo dos salários, a mensalidade do sindicato (1% do salário do sindicalizado) também teve seu valor real reduzido. Enquanto isso, a inflação permanece, aumentando as despesas. Além disso, a partir de 1991, o imposto sindical será reduzido anualmente em 20% até sua extinção em 1995, conforme o projeto de conversão em lei 58/90, aprovado pelo Congresso Nacional no dia 12 de dezembro passado. O fim do imposto atende à reivindicação do movimento sindical combativo que defende a sustentação de suas atividades por livre opção dos trabalhadores.

Para reduzir as despesas, a diretoria do SNA resolveu desativar temporariamente as delegacias sindicais de Uberlândia (MG), Campo Grande (MS), Várzea Grande (MT) e São Luiz (MA), e operar as de Porto Alegre e Brasília em conjunto com o Sindicato Nacional dos Aeroviários. "Tão logo a situação financeira se normalize, reabriremos estas delegacias e criaremos uma nova em Manaus", afirma o diretor financeiro do SNA, Henrique Sandres.

Em contrapartida, o SNA precisará da categoria uma contribuição de reforço sindical e ainda lançará uma campanha de sindicalização para aumentar sua receita. A contribuição assistencial (ou reforço sindical) é cobrado através de desconto em folha com autorização da categoria em assembléia. "Já fizemos

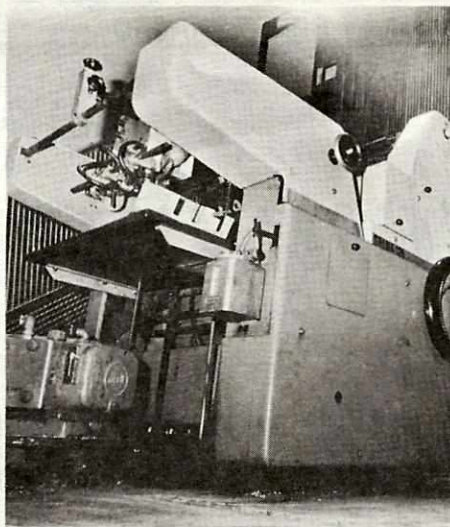
uso deste recurso em 1988. Só o usamos por necessidade após a Convenção Coletiva. No ano passado, por exemplo, não precisamos. Este ano necessitamos de novo”, explica o presidente do SNA, José Caetano Lavorato.

O desconto será de 1% para sindicalizados e 2% para não sindicalizados sobre os salários de janeiro. A grande imprensa, no entanto, vem publicando matérias insinuando que os sindicatos estão transformando a contribuição em um “substitutivo” do imposto sindical, principalmente sobre os não sindicalizados. “É uma campanha para estimular o trabalhador a não aceitar o desconto e, assim, prejudicar os sindicatos. Em primeiro lugar, a contribuição não é imposta, mas decidida democraticamente pela categoria em assembleias previamente divulgadas. Em segundo, se o trabalhador é contra o desconto, ele deve ir à assembleia dizer isto e votar contra”, responde Lavorato.

O presidente do SNA assegura que o não sindicalizado não é mais onerado que o sindicalizado. Isto porque o sindicalizado já paga mensalmente uma contribuição de 1%, ou seja, somando com o reforço, sua contribuição também será de 2% em janeiro. “Na realidade, o sindicalizado contribui mais, pois é descontado todos os meses. Além disso, seria injusto o não sindicalizado usufruir das conquistas obtidas através do Sindicato e não contribuir para sustentá-lo. Para ser coerente, o não sindicalizado que não aceitar o desconto deveria abrir mão das conquistas, mas a legislação brasileira não permite isso”, acrescenta Lavorato.

O SNA também se prepara para investir numa campanha de sindicalização, o que significa aumentar o número de contribuintes. “Já discutimos com as associações a necessidade de intensificar, de forma mais agressiva, na campanha de sindicalização. Precisamos contar aos novos profissionais a história das conquistas da categoria e a importância da organização sindical. Tudo o que conquistamos foi através do Sindicato: regulamentação, aposentadoria, salários e todas as conquistas de ordem social. Ainda tem muita gente jovem na categoria que acha que foi tudo obra do Espírito Santo”, argumenta o presidente do SNA.

Fotos Carlos Carvalho



SNA compra impressora off-set ...



... e informatiza departamentos

SERVIÇOS

Novo Seguro

O Sindicato Nacional dos Aeronautas assinou contrato com a Assurê Administração e Corretagem de Seguros que assegura três modalidades de seguros a todos os sindicalizados que optarem por este tipo de garantia. A primeira modalidade oferece Seguro de Vida em Grupo e Acidentes Pessoais, a segunda, Seguro de Automóveis e Apólice de Automóveis Coletiva e a terceira, a PCHV - Perda de Habilitação de Vôo.

Há 23 anos no mercado de seguros, a Assurê ganhou a concorrência aberta pelo SNA e mantém 10 funcionários trabalhando exclusivamente para o sindicato, em todo o país, divididos em três turnos de oito horas cada. Entre estes funcionários, 6 são mulheres e, particularmente nos aeroportos do Rio de

Janeiro, só atuam mulheres (5) todas uniformizadas e com o logotipo da Assurê.

Com matriz e duas filiais no centro do Rio, a corretora também conta com filiais em Brasília, São Paulo, Vitória, Belo Horizonte e Florianópolis. E, sempre na busca do crescimento em matéria de seguro, ela foi escolhida pelo Mercado Segurador Nacional, nos anos de 83, 85 e 87, a corretora que melhor desempenhou o serviço no país. Título que muito orgulha o seu diretor-presidente, Henrique Brandão, que afirma ser a alta qualidade em serviços o permanente objetivo da Assurê.

Taxas reduzidas nas opções de seguro também são sinônimo de bons serviços. “A primeira e a segunda modalidades escolhidas pelo SNA possuem taxas bastante reduzidas para fazer com que o sindicalizado possa ter os seus seguros através do sindicato e receber atendimento vip por parte da Assurê”, garante Henrique Brandão.

A Assurê também se orgulha de ser a corretora que mais entidades de classe congrega entre seus clientes. De fato, entre os principais estão a Fundação Vale do Rio Doce, a Associação dos Servidores do Banco Central, o Sindicato dos Empregados de Transporte Metroviário do Rio e São Paulo e a Associação dos Docentes da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

A relação com o SNA, um de seus mais novos clientes, é saudável, segundo o diretor-presidente da Assurê, embora carente de alguns ajustes. “Precisamos buscar modernizar a relação entre o usuário e a corretora e isso demanda um trabalho de conscientização por parte do sindicato da importância de ser sindicalizado e de ser segurado”, explica Brandão, que pretende em 91 incrementar o trabalho de divulgação interna através de mala direta, para sócios e não sócios, com o objetivo de melhor conscientizar a categoria.

“Satisfeitos com o seguro adquirido, os próprios usuários assumem o trabalho da divulgação”, acredita o diretor-presidente da Assurê, dando um alerta ao SNA: “O sindicato deve se preocupar com a transparência e seriedade do serviço que está sendo vendido e deve chamar atenção para que a categoria não se assegure equivocadamente”, conclui Brandão.

Bom senso a bordo

O movimento pró-reintegração devolve quatro tripulantes a seus postos de trabalho, mas ainda restam sete companheiros demitidos na greve de 1988 a serem reintegrados

O dia 10 de outubro passado foi um marco na vida dos pilotos da Varig. Em reunião com o grupo de voo, o presidente da empresa, Rubel Thomas, anunciou a readmissão dos comandantes Jorge Alberto Escobar, Carlos Gonçalves Malheiros, Rômulo Lopes Bastos e do comissário Bruno Pagnella. Uma vitória incontestável para o grupo que liderado pela Apvar e aliado ao Sindicato Nacional dos Aeronautas vem lutando pela volta dos companheiros demitidos em função da greve geral da categoria realizada em fevereiro de 88.

A batalha final, no entanto, ainda não foi travada e ninguém pode prever quando se dará. Mas uma coisa é certa, este processo mesmo longo e demorado só terminará quando o último dos agora sete remanescentes for readmitido. Palavra do Cmte. Walter Pereira de Souza, presidente da Associação de Pilotos da Varig - Apvar, respaldada pelo resultado de uma pesquisa, encomendada a 300 pilotos da Varig, que apontou como prioridade nº.1 o regresso de todos os demitidos. "O grupo entende ser totalmente inaceitável que alguns paguem por uma greve que todos fizeram", reforça o Cmte. Souza.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas - presente em todas as fases desta luta que teve início em Brasília, no mesmo ano das demissões, com a tentativa vitoriosa de inserir na anistia dada pela Constituinte o retorno de muitos aeronautas da Vasp - também comemorou o retorno dos quatro companheiros e vê esta conquista, ainda que parcial, como uma consolidação do princípio da liber-

dade de organização.

"O sindicato defendeu o tempo todo duas coisas fundamentais: o direito ao trabalho e o livre direito de se organizar. E, para que isso exista é preciso que todas as relações estabelecidas no processo social admitam isso como verdadeiro", explica Lavorato, presidente do SNA, completando que "só se confirma mesmo a existência desta liberdade de organização quando se configura o conflito"

Assim, segundo ele, o que ocorreu durante a greve de 88 mostrou que a liberdade sindical é somente uma teoria difícil de ser posta em prática, o que se pode constatar rapidamente ao se observar que a maioria dos sete remanescentes deste processo são nomes com atuação marcante no movimento sindical. "As empresas aéreas, principalmente a Varig, estão usando as demissões como forma de cercear a liberdade deste movimento", dispara o presidente do SNA.

A questão da modernidade tão discutida no momento também é sentida pelos dirigentes do SNA e da Apvar que identificam na administração da Varig práticas atrasadas que não se coadunam com o discurso moderno da empresa. "A Varig precisa entender que só trazendo de volta todos os demitidos, ela assumirá uma postura moderna, de acordo com seu discurso, que a fará sair do impasse, criado com as demissões, responsável pelo conflito que a empresa vive com o grupo de voo", analisa o Cmte. Souza.

Lavorato, invertendo a ótica do processo, adverte que o retorno de todos é uma responsabilidade política de toda a categoria. "É preciso que a categoria entenda que a volta dos companheiros não pode ser utilizada como moeda de troca. É uma questão de princípio a luta pela liberdade de organização sindical e pelo direito de se discordar na existência de um conflito", enfatiza o presidente do SNA.

A Varig, segundo o Cmte. Souza, tem se comportado de acordo com a expectativa da Associação de Pilotos. "Sabíamos que a coisa se daria exatamente assim. Reintegrariam somente uma parte dos companheiros demitidos, afirmariam que a questão está fechada, que outros não virão, etc e tal..."

Mas, para o presidente da Apvar, a empresa tem que estar ciente da necessidade de haver um clima harmonioso a fim de que se consiga novamente um bom ambiente de trabalho. "Para que haja um relacionamento construtivo, desejável quando se quer ter cooperação; um clima imprescindível à atividade aérea, este episódio deverá ser concluído com o retorno de todos os demitidos", finaliza o Cmte. Souza.

O mesmo raciocínio é acompanhado pelo presidente do SNA que acrescenta: "Só estará caracterizado, de fato, um processo de distensão quando todos retornarem e, somente uma postura clara e organizada dos grupos trará de volta os companheiros ainda demitidos", conclui Lavorato.

Vitória parcial

O Movimento Nacional Pró-Reintegração dos Demitidos da Varig, liderado por todas as entidades representativas de aeronautas e aeroviários da Varig e o Sindicato Nacional dos Aeronautas, marcou belo ponto com a volta dos quatro companheiros em outubro passado. Mas a comemoração só acontecerá, de fato, quando o apito final indicar a volta dos sete remanescentes

Quem voltou

* **Cmte. Jorge Alberto Escobar Rodrigues** - 18 anos de empresa, foi presidente da Associação de Pilotos da Varig (Apvar) por dois mandatos consecutivos. Estava na época em instrução para primeiro-oficial de DC-10.

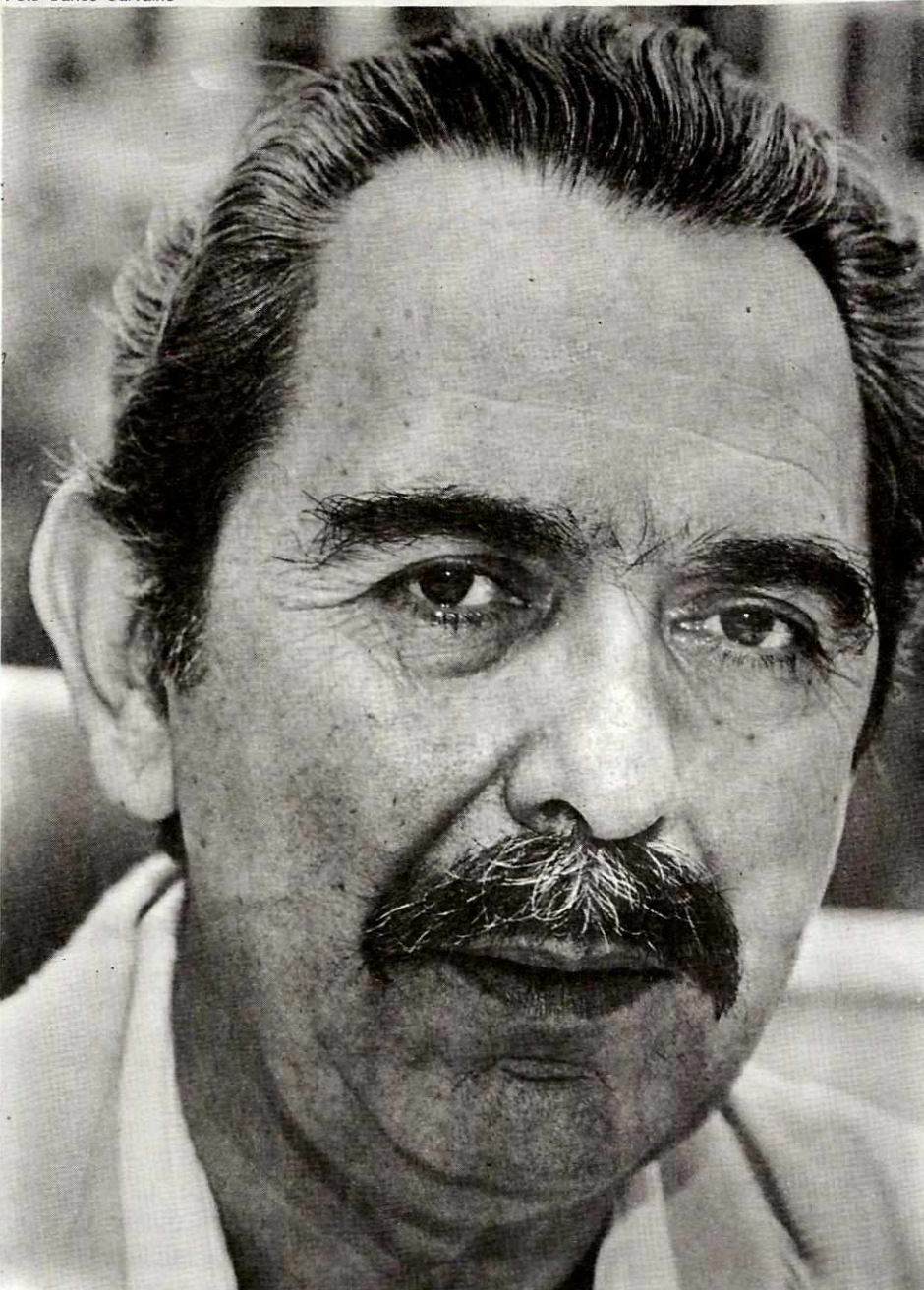
* **Cmte. Carlos Gonçalves Malheiros** - 4 anos de empresa, comandante de Electra.

* **Cmte. Rômulo Lopes Bastos** - 15 anos de Varig/Cruzeiro, comandante de Electra.

* **Cmro. Bruno Paganella** - 27 anos de empresa. Vice-presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), e Chefe de Equipe de Comissários de Boeing 747. Paganella foi demitido mesmo possuindo estabilidade sindical.

Quem ainda vai voltar

* **Cmte. José Caetano Lavorato Alves** - 15 anos de empresa, presidente do SNA desde 1980, comandante de Boeing 707. O Cmte. Lavorato ao ser demitido também teve desrespeitada sua estabilidade sindical.



Cmte. Souza, presidente da Apvar: "A empresa tem que estar ciente da necessidade de haver um clima harmonioso a fim de que se consiga novamente um bom ambiente de trabalho."

* **Cmte. Silvio Eduardo de Carvalho Frões** - 30 anos de empresa Varig/Cruzeiro, ex-presidente da Associação de Pilotos da Cruzeiro, membro suplente da Diretoria do SNA. Comandante de Airbus A-300. Frões é empregado estável (não optante do FGTS).

* **Cmte. Élnio Borges Malheiros** - 8 anos de empresa, comandante de Boeing 737, então candidato a diretor da Apvar.

* **Cmte. Vinício Orlando Tomei** - 15 anos de empresa, comandante de Boeing 707.

* **Cmte. Rafael Grossi da Veiga** - 18

anos de empresa, mais de 35 de aviação, comandante primeiro-oficial de DC-10. Quando foi demitido, o Cmte. Grossi encontrava-se a poucos meses de sua aposentadoria.

* **Cmte. Marcio Kleber Del Rio Chagas do Nascimento** - 17 anos de empresa, comandante em instrução teórica para primeiro-oficial de DC-10. Na época, candidato à presidência da Apvar, foi demitido mesmo estando fora da escala, à disposição do Departamento de Ensino.

* **Cmte. José Henrique Rodrigues Vaz** - 9 anos de empresa, comandante de Boeing 737, instrutor de rota.

Recessão não acaba com a pobreza

O presidente do Sindicato dos Aeronautas diz que o povo votou em outro projeto, mas o governo não faz nada do que prometeu.

Para ele, aeronautas, como todos os trabalhadores, sentem as consequências. É preciso reagir. A sociedade não pode ficar enalhada como um velho navio.

Para Lavorato a experiência valeu, apesar de tudo. Candidato, no Rio de Janeiro, a deputado federal pelo Partido dos Trabalhadores, nas últimas eleições, em tempos de muita indiferença por parte do eleitorado, ele obteve 10.500 votos, insuficientes, no entanto, para elegê-lo. De volta à presidência do SNA, que reassumiu no dia 22 de outubro passado, Lavorato falou à Bússola sobre a sua participação neste processo eleitoral no qual, segundo ele, faltou vontade política por parte do comitê da aviação para que fosse trabalhada de fato a sua campanha dentro da categoria e faltou também debate com os aeroviários e trabalhadores de aeroportos.

Com o mesmo jeito manso e convincente de falar que sempre o caracterizou, ele analisa o momento difícil por que passa o país considerando o

projeto neoliberal de Collor uma ilusão à sociedade, já que nada mais é do que uma roupagem nova para o velho projeto de desnacionalização da economia brasileira.

Em meio à situação de conflito que se configura com a proposta de criação do Sinpac, Lavorato adverte que a minoria que está por trás desta idéia pretende, nada mais, nada menos, que retornar ao sindicalismo por profissão, uma proposição abandonada há séculos. Ou seja, “a própria contramão da história”, como vaticina o presidente do SNA.

A seguir, Lavorato que também acaba de ser eleito vice-presidente do DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos, analisa a atual conjuntura política e econômica e fala dos principais problemas da categoria.

Foto s Jorge Nunes



Bússola - O que significou para você participar destas eleições tão atípicas, marcadas por uma grande indiferença do eleitorado traduzida em índices tão inesperados de abstenção?

Lavorato - Foi uma experiência bastante rica, principalmente para se constatar que o povo, de um modo geral, não compreende muito bem o papel do parlamentar, mas valoriza muito o papel do executivo que a seus olhos parece ser quem resolve seus problemas mais imediatos. O povo não compreende que o parlamentar faz o estatuto jurídico da sociedade, deve discuti-lo com a so-



“Você começa o trabalho de plantar uma candidatura num determinado setor informando que há um candidato da área e, depois, procurando debater a questão com a categoria. Isso não foi feito.”

balhada pelo partido e pelas pessoas que acompanharam o processo de eleição. Como experiência valeu!

Bússola - Os aeronautas continuam brigando pela nova regulamentação profissional, que só pode ser referendada pelo novo Congresso Nacional, sem um legítimo representante da categoria, uma vez que os 10.500 votos alcançados por você foram insuficientes para elegê-lo. O que aconteceu com a sua categoria, ela não entendeu a importância de eleger Lavorato deputado federal? Qual a sua avaliação?

Lavorato - Em relação aos aeronautas, especificamente, quando nós iniciamos a campanha, criamos um comitê que deveria tocar a campanha em todos os setores da aviação. Existiam, assim, representantes de todos os setores neste comitê, formado no final de março, e que na verdade passou abril, maio, junho, julho e agosto sem realizar um trabalho efetivo de plantar a candidatura na aviação genericamente. Porque você começa esse trabalho informando que há um candidato da área e depois procurando debater a questão com a categoria. Isso não foi feito. Somente quando chegou setembro o comitê se mexeu e fez uma série de panfletagens junto aos aeronautas e aeroviários. Já não havia mais tempo - e só isso não é suficiente - para transformar em vontade política a necessidade do trabalhador da aviação em garantir um candidato da sua área.

Bússola - Então os aeronautas foram os grandes responsáveis?

Lavorato - Não penso assim, não foi responsabilidade só do aeronauta que, no meu entender, majoritariamente votou, mas talvez não tenha compreendido o efeito multiplicador que ele poderia ter gerado neste processo falando com sua família, amigos, vizinhos, etc. Este efeito não foi o esperado, resultado da falta de discussão política interna. Eu, como me preocupei com a organização da sociedade, de um modo geral, em traba-

lhar os setores que tínhamos menos conhecimento, esperava que o próprio comitê de aviação fizesse esse trabalho e o comitê não conseguiu fazê-lo. Certamente devido a problemas pessoais e envolvimento com outras questões. Na verdade, não podemos isolar somente a aviação, pois nossa avaliação mostra que houve outros fatores em relação à campanha que impediram o número de votos necessário. Até a falta de dinheiro para financiar a campanha pesou muito.

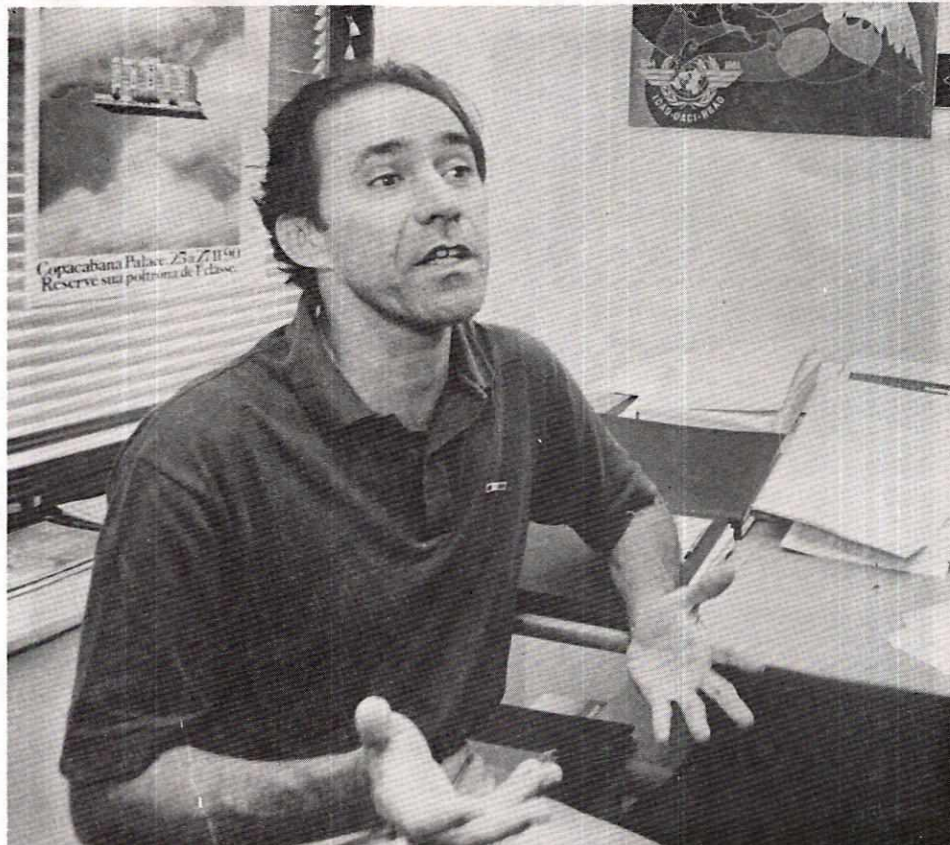
Bússola - E os aeroviários, como se comportaram neste processo?

Lavorato - O caso do aeroviário também merece uma análise específica. A grande massa dos aeroviários mora espalhada em diversos pontos da cidade e, evidentemente, sofre o apelo das campanhas nos locais onde moram. Assim, para que fosse possível transformar o candidato da sua área profissional no seu candidato era preciso que o debate político tivesse sido feito de forma ampla; caso contrário eles acabariam votando nos candidatos de sua convicção política, naqueles que fazem obras na sua rua, ou que atendem através de clientelismo pessoas de sua família. Então, se esse debate não foi feito, certamente eles votaram em outros candidatos por não compreenderem as vantagens ou a importância de escolher um candidato do seu próprio setor para defender as suas questões no parlamento.

Bússola - Como pensa o SNA em encaminhar agora esta discussão sobre a questão da regulamentação profissional ao Congresso, quando já se tem notícia das iniciativas da Varig e da Vasp no sentido de encaminhar propostas do patronato (ou seja, armar os velhos e famosos lobbies)?

Lavorato - No dia 31 de outubro, o sindicato teve uma reunião com as associações de grupos das diversas empresas cuja pauta principal era a convenção coletiva, mas um dos assuntos mais

cidade e é importante na defesa dos seus direitos e em relação aos direitos da coletividade. Deve se atribuir também este desprezo do eleitor a uma campanha muito grande contra os parlamentares que vem desde o governo Sarney até o governo Collor, muito ajudada pelos parlamentares vindos das classes dominantes que não cumprem o que prometem. E, dentro desse contexto, o povo se desmotivou para a eleição dos parlamentares na sua maioria. De todo jeito, foi uma campanha importante em que se procurou esclarecer o povo quanto a esta questão. Foi uma campanha feita de forma acanhada na aviação, mas tra-



discutidos acabou sendo a questão da regulamentação profissional. De tempos em tempos, as companhias fazem movimentos para modificar a regulamentação profissional em seu benefício, naturalmente tirando o que elas consideram empecilho para dar mais elasticidade à regulamentação. Agora, por exemplo, a Varig, através da sua diretoria, está chamando as associações para discutir alterações na regulamentação profissional. A Vasp e a Transbrasil devem seguir o mesmo caminho. Certamente elas vão argumentar que desejam fazer uma coisa de comum acordo, que vão aumentar as folgas, etc, mas é evidente que por trás disso há um interesse de que o aeronauta aumente a sua produtividade o que significa utilizar mais os aeronautas. Isso significa a redução do mercado de trabalho, a redução de custos da empresa, uma série de coisas. Nós tiramos uma posição de que a regulamentação profissional deve ser discutida intersindicalmente, numa negociação feita de tal maneira que o SNA vai propor ao sindicato das empresas aeroviárias que forme uma comissão que defenda a sua posição enquanto nós vamos tirar a nossa. Assim poderemos discutir e tentar obter na negociação direta patrão/empregado uma nova regulamentação profissional para a categoria. Se não houver acordo, o passo seguinte é o Congresso Nacional para onde as empresas vão levar o seu projeto; nós vamos apresentar o nosso e vamos discutir a nível parlamentar uma nova modificação para a regulamentação profissional.

Bússola - Mas a regulamentação vigente já é um pouco melhor que a anterior, não é?

Lavorato - Sem dúvida, esta que temos já é melhor que a anterior, embora tenha sido modificada em 84, fruto da discussão de uma comissão interministerial que durou mais de um ano. Depois - eu já estava à frente do sindicato - nós discordamos do projeto como ele saiu e apresentamos um substitutivo ao Con-

*"O projeto Collor não é novo,
é apenas
uma roupagem nova
para um velho plano
de ocupação,
de desnacionalização.*

*Então, ele acaba se socorrendo
também de figuras velhas
para manter
o seu poder político.
É o caso de
Jarbas Passarinho."*

gresso Nacional. Acabamos sendo derrotados pelo PDS, por pressão do Ministério da Aeronáutica, que sempre se interessa tomando posição favorável às empresas. É preciso então que o aeronauta atente para o seguinte: mudar a regulamentação profissional é uma coisa extremamente complexa. Por isso, vamos lançar um debate sobre a regulamentação para a categoria, junto com as associações, usando uma pesquisa detalhada, ouvindo cada setor, para que cada aeronauta dê a sua opinião sobre a questão. Ao mesmo tempo, vamos propor este plano de discussão ao sindicato das empresas. Depois criaremos uma

comissão de regulamentação e, finalmente, concluiremos um projeto que interesse de fato aos aeronautas.

Bússola - E você não acha que esse mesmo tipo de voto como o do PDS pode voltar a se repetir?

Lavorato - Pode. Este é um risco que corremos exatamente por não termos um Congresso com perfil mais progressista. Este novo Congresso praticamente repete o perfil do anterior embora a situação política, hoje, seja diferente do que era naquela época. Em 84, nós vimos a situação ainda sob forte influência dos militares no governo federal e nos partidos políticos também, tanto que o Ministério da Aeronáutica foi para lá e impôs a sua vontade em relação à questão da regulamentação dos aeronautas. Isso se repetiu quando se fez a nova Constituição, isto é, os militares influíram e nada mudou naquilo que a eles não interessava que fosse modificado. Hoje nós temos um quadro um pouco diferente ainda que permaneça a presença militar. Organizamos a Semaer (Semana de Saúde do Aeronauta), em agosto passado, com o objetivo de também tirar elementos para conduzir o processo de modificação da regulamentação profissional uma vez que a saúde do trabalhador aeronauta está sempre em jogo.

Bússola - O 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Voo também não trabalhou neste sentido?

Lavorato - Sem dúvida, o 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Voo, realizado pelo SNA, em novembro último, junto com a Associação de Pilotos da Varig, somou elementos para a mesma discussão, porque afinal a saúde do aeronauta está intimamente ligada à segurança de voo. Ou seja, nós estamos tentando reunir forças para termos concretamente um projeto de regulamentação profissional, sustentado pela sociedade, forte o suficiente para enfrentar o governo e as empresas aliadas ao Ministério da Aeronáutica, principalmente a Varig que é o peso pesado de toda a história, que é o Estado dentro da aviação.

Bússola - As últimas manchetes dos jornais só dão conta de escândalos e suspeitas de corrupção no governo Collor, além da escolha de Jarbas Passarinho para ocupar a pasta da Justiça, que de certa forma chocou o país. Como você, na condição de presidente de um sindicato, sente os rumos que o país está tomando?

Lavorato - Eu acho que há uma diferença muito grande entre a imagem que a plataforma do Collor trazia para a sociedade enquanto proposta para ganhar a eleição e aquilo que é verdadeiro. Politicamente, esta plataforma esconde um projeto chamado neoliberal, que é a liberação da economia, uma estratégia que vem do interesse do sistema capitalista a nível internacional. Este projeto, na verdade, esconde uma concepção de sociedade, rumos da economia e vai contra os interesses da classe trabalhadora. Para sustentar a absurda tese de que a recessão pode acabar com a pobreza, Collor procura o apoio da sociedade e faz o seu governo. Isso é desnacionalização. Então, ele acaba se socorrendo também de figuras velhas para manter o seu poder político. É o caso de Jarbas Passarinho.

Bússola - E como fica o jovem presidente após as eleições?

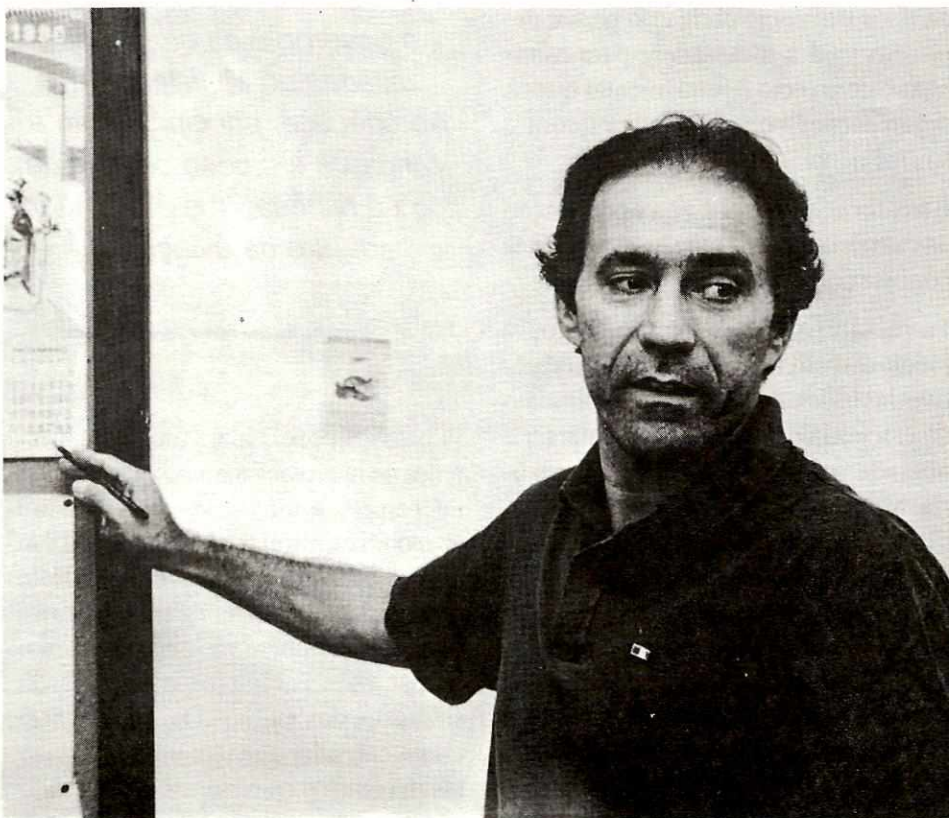
Lavorato - O resultado dessas eleições foi muito importante para Collor que procurou firmar suas alianças. E isso, a classe trabalhadora, de certa maneira chantagiada pela recessão imposta pelo governo, onde ela é quem mais perde, não conseguiu entender bem e acabou por não eleger, nem em termos de governador, nem em termos de parlamentares, uma bancada maior que pudesse contrabalançar a situação. Mas, a coisa não está fácil para o governo que tem di-

ficuldades de impor o seu projeto e nem para nós, pois a classe trabalhadora está sob o processo da recessão, numa tentativa por parte do governo de desmoralização das organizações, das centrais, da própria organização popular.

Bússola - E a CUT, como se coloca neste contexto?

Lavorato - Essa é uma das grandes questões que está sendo discutida hoje, principalmente pela CUT: a necessidade de voltar a base da classe trabalhadora para a importância de se conscientizar e enfrentar essa luta a fim de modificar o projeto Collor. Eu penso também que o

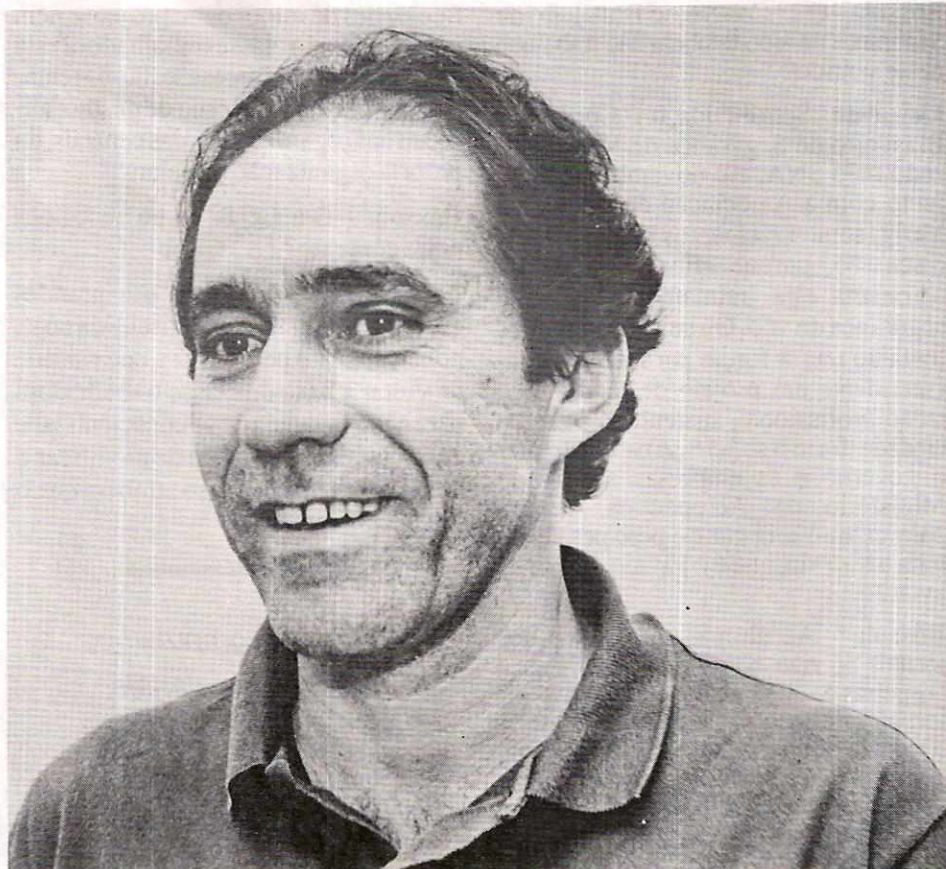
*“Quando computamos
as perdas salariais,
queremos mostrar que
a categoria
não perdeu a memória
e tem que
se preparar
para não cair no conto
de novo.
E o conto está aí
novamente...”*



Governo Paralelo proposto pelo PT deve aglutinar as forças progressistas do país, porque este projeto se julgou sério, como fórum de discussão nacional das questões que interessam à população, ele vai conseguir reorganizar com um projeto a oposição dentro do país. Esta é a questão fundamental: ter uma perspectiva de alternativa para modificar os rumos que o governo pretende impor.

Bússola - Essa questão dos trabalhadores está mesmo delicada. Como você acha que vão ficar as lutas dos trabalhadores uma vez que a bancada progressista permanece pequena após estas eleições? Você destacaria a importância da organização popular para pressionar este Congresso, como se deu na Constituinte?

Lavorato - Eu acho que só mesmo a organização popular, a organização junto ao movimento sindical e estudantil e dos movimentos populares independentes poderão gerar um projeto para modificar esta situação. Através da Constituinte revisional, que se aproxima e que poderá mudar tudo, teremos oportunidade de medir o poder desta organização pois é exatamente a correlação de forças da sociedade que vai determinar o rumo dos ventos desta nova Constituição. Nós temos direitos



dos trabalhadores estabelecidos na atual Constituição que não são respeitados porque não conseguimos, através da nossa organização, fazer com que os patrões cumpram o que está determinado.

Bússola - Você pode citar um exemplo?

Lavorato - Nós mesmos, aeronautas, temos a questão das horas-extras acima de 8h de trabalho que as empresas não aceitam como verdadeiro e nós não conseguimos fazer cumprir, tanto é que estamos reivindicando novamente, na convenção coletiva, o estabelecimento das condições deste próprio direito. Eu acho que nós teremos que reativar o plenário pró-participação popular na Constituinte. E para isso, para que possamos ter este debate com a classe trabalhadora, é preciso que os partidos políticos discutam esta questão por dentro, porque como forças políticas, os partidos têm como obrigação pensar um projeto para a sociedade e para caminhar este projeto é fundamental que as organizações populares atuem com a sua influência.

Bússola - Como você vê a organização da categoria neste momento, dentro desta confusa conjuntura?

Lavorato - O SNA sempre pregou a unicidade sindical dentro da perspectiva das bases, do próprio entendimento da categoria de como se deve manter a unidade política e orgânica da categoria. Mas, na verdade, nunca houve uma discussão profunda sobre esta questão. E, a partir de 80, quando o SNA mudou a prática sindical incorporando a democratização exigida dentro de um sindicato, começaram a surgir as contradições e o confronto com as empresas e o governo. Deste confronto esboçou-se a reação que certamente é responsável pelo embrião do Sindicato Nacional de

“Nós estamos tentando reunir forças para termos concretamente um projeto de regulamentação profissional, sustentado pela sociedade, forte o suficiente para enfrentar o governo e as empresas aliadas ao Ministério da Aeronáutica, principalmente a Varig que é o peso pesado de toda a história, que é o Estado dentro da aviação.”

Pilotos - Sinpac. Falam muito em diferença de interesses numa confusão entre interesses de uma categoria e de um grupo profissional. Uma coisa bem elitista e discriminatória. Dentro desta mentalidade é bom lembrar que daqui a pouco eles também vão querer dividir o Sinpac para excluir os co-pilotos do sindicato dos pilotos. Os pilotos precisam entender que têm uma profissão assim como os comissários e os mecânicos de voo e que estas profissões

pertencem à categoria única dos aeronautas.

Bússola - Está se configurando um sério momento de decisão, não?

Lavorato - Exatamente. Estamos num momento de decisão da categoria que está pondo em cheque a sua visão, em relação à própria organização, a partir da prática sindical exercida na década de 80, sinônimo de maior democracia interna, uma prática de representação autêntica, afastando o elitismo e a distorção do transporte da hierarquia necessária ao exercício da profissão para a prática sindical. É preciso modificar também a visão de que os interesses entre os aeronautas são diversos quando na verdade não o são. O que esta minoria está querendo de fato é retornar à corporação de ofício que equivale ao sindicalismo por profissão, uma proposta que remonta ao início do sindicalismo, abandonada há séculos. Ou seja, a própria contramão da história. E depois, mesmo que não admitam, eles estão colaborando para o desmonte do Sindicato Nacional dos Aeronautas, como querem o Ministério da Aeronáutica e as empresas aéreas.

Quem quer, faz

O Sindicato dos Aeronautas e a Associação de Pilotos da Varig, mais uma vez, mostram ao governo e as empresas que tratam a segurança de vôo como coisa séria. O exemplo deve ser seguido

Se o Brasil, no ranking mundial, é o quinto colocado entre os países com os maiores índices de desastres aéreos, segundo o livro "Air Travel How Safe Is It, de 1987, não é por falta de empenho dos tripulantes para diminuir ao máximo a margem de acidentes e incidentes aéreos no país. Nos dias 25, 26 e 27 de novembro, o SNA - Sindicato Nacional dos Aeronautas - e a Apvar - Associação dos Pilotos da Varig - reuniram no Copacabana Palace uma tripulação de especialistas da Inglaterra, Suécia, EUA e Canadá, mais estudiosos brasileiros interessados na segurança dos transportes, para o primeiro Congresso Brasileiro de Segurança de Vôo.

Durante os três dias do Congresso, uma plenária com 250 participantes (90% de aeronautas) debateu com convidados internacionais e nacionais, a realidade brasileira e o que de mais avançado existe no mundo sobre o assunto. No final dos trabalhos, foi aprovado como deliberação do Congresso a criação de uma Agência Nacional Independente de Investigação de Acidentes Aéreos, a exemplo do que já existe no Canadá, EUA, Inglaterra e Suécia (matéria na pág.28). Os presentes também aprovaram, por unanimidade, a introdução do Sistema de Relatórios Confidenciais - mecanismo pelo qual qualquer pessoa envolvida direta ou indiretamente com sistema de segurança pode relatar incidentes que ameacem a segurança, anonimamente, sem correr risco de retaliações. A terceira resolução foi pela revisão da Regulamentação Profissional dos aeronautas.

Além dessas resoluções foram aprovadas as seguintes moções: desvinculação da Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica, criação do Tribunal Aéreo (previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica), instalação de torres de auxílio à navegação aérea, pelo Ministério da Aeronáutica, no prazo de um ano, em aeroportos que comprometam

Fotos: Luciana Tancredo



Organizadores e conferencistas convidados

as operações de vôo pela ausência do equipamento.

Finalmente, os participantes aprovaram uma moção de censura a ausência de representantes oficiais de órgãos governamentais, especialmente o Cenipa - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - que, mais uma vez, viraram às costas para um evento organizado pela sociedade civil - conforme denunciou Lavorato - presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Para os órgãos que prestigiaram o evento e para aqueles que participaram sem representar nenhuma entidade ou órgão oficial, a plenária aprovou uma moção de reconhecimento pela presença.

A totalidade dos conferencistas presentes ao encontro, definiu a segurança de vôo como uma política de prevenção de acidentes e incidentes. Segundo Matti Sorsa - membro da Ifalpa (Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linhas Aéreas) uma investigação deve começar imediatamente após o acidente, apurando todos os fatores que possam ter contribuído para ele. O re-

sultado da investigação deve ser público e suas recomendações imediatamente postas em execução. Embora não tenha dito, certamente o dirigente da Ifalpa ficou perplexo com a reivindicação de transparência das investigações no Brasil; porque na Inglaterra, EUA e Austrália, por exemplo, os relatórios sobre acidentes podem ser encontrados em bancas de jornais.

Para encaminhar as resoluções do Congresso, no fechamento da edição desta revista, as entidades promotoras do evento definiam o calendário de organização. Algumas resoluções, como a criação da Agência Independente e a revisão da Regulamentação Profissional, para serem implementadas, necessitam de comissões de trabalho e da ajuda de profissionais, particularmente, o trabalho da mudança da Regulamentação que, além das vias institucionais será precedido de um amplo programa de debate entre os aeronautas. A seguir, conferencistas que participaram do 1º Congresso de Segurança de Vôo e os principais trechos de suas intervenções.

Segurança é prevenção

Conferencistas advertem que as investigações devem ter o objetivo de prevenir acidentes e não de punir os fatores responsáveis

OLOF FRITSCH

Chefe Executivo da Accident Prevention International e Diretor Principal do Instituto Sueco de Segurança de Aviação, iniciou sua carreira na Suécia, onde nasceu, como piloto da Força Aérea. Em 1957 foi para o Canadá, onde se dedicou à questão da prevenção de acidentes. E ainda, Conselheiro Internacional da Sociedade Internacional de Investigadores de Segurança Aérea, ISASI.

Para Olof Fritsch não há dúvidas de que as políticas administrativas influenciam nos acidentes. Como exemplo, ele cita a explosão da Challenger em 1986, quando os gerentes do programa espacial haviam sido alertados por engenheiros de que havia problemas no ônibus e que poderia haver um acidente. Mesmo assim, a decolagem foi realizada, com o Challenger explodindo segundos após.

Coordenador do Manual de Prevenção de Acidentes da ICAO, Fritsch destaca que, ainda hoje, é difícil "vender" a idéia da necessidade de programas de prevenção de acidentes. Acrescenta que a relação empresa-empregados precisa

ser boa para que um programa deste tipo surta efeito, e que a empresa se empenhe neste sentido (ou ao menos pareça se empenhar) para que os empregados também levem o programa a sério.

Como métodos para descobrir indícios de possíveis acidentes, Fritsch cita os relatórios confidenciais e voluntários e/ou obrigatórios de incidentes; avaliações confidenciais das condições de segurança; práticas gerenciais que permitam a identificação de perigos na própria administração; e, finalmente, investigações de acidentes.

Ele também apresentou medidas de segurança a serem tomadas ao se identificar estes indícios: notificação à administração e às autoridades governamentais dos perigos; recomendações de segurança nos relatórios de acidentes; e programas de prevenção de acidentes.

JOHN D. PAYLING

Após servir na Força Aérea Inglesa por 30 anos, atuou como Comandante do primeiro esquadrão de aeronaves C-130 operadas pela Royal Air Force (RAF) exercendo ainda, o controle de Treinamento e Operações da Força de Transporte Aéreo da RAF. Nos últimos oito anos dedica-se a Inspeção de Acidentes Aéreos no Air Accident Investigation Branch (AAIB). Possui habilitação para Boeing 737, HS 125 e Beech 200 de licença para operar Bell 206.

Destacou que a importância de uma investigação não é encontrar causas e responsáveis, mas recomendar providências que aumentem a segurança. Estabelecer as causas de um acidente, segundo o Inspetor, serve apenas para satisfazer a opinião pública, subsidiar os processos de indenização de vítimas e integrar estatísticas. Payling acrescentou que, cada vez mais, é necessário investigar a estrutura em que ocorre um

acidente, deixando de lado o simplismo de atribuí-lo a um erro do piloto. Em sua análise, o Inspetor disse que uma investigação não deve priorizar a pergunta "a tripulação agiu corretamente?", mas questionar se "a tripulação foi treinada adequadamente?", e o que a induziu ao erro?" Na opinião de Payling, estes questionamentos que propiciarão melhorias na segurança.

Em seguida, Payling falou do sistema de investigação no Reino Unido, onde a AAIB é desvinculada da Civil Aviation Authority, o órgão responsável pela regulamentação e segurança dos transportes aéreos. A AAIB é subordinada diretamente ao Secretário de Estado de Transportes, e suas recomendações de segurança normalmente são encaminhadas à Civil Aviation Authority.

O quadro de investigadores da AAIB é formado por pilotos e engenheiros dedicados exclusivamente à investigação de acidentes. Os pilotos costumam ser civis, recrutados entre os que possuem Licença de Linhas Aéreas e longa experiência de vôo. Pilotos militares, apenas os de testes. Já os engenheiros vêm da indústria aeronáutica, desde que graduados com disciplinas específicas de aviação. Antes de assumirem seus car-



Olof Fritsch



John D. Payling



William Tucker

gos de investigadores, todos passam por um processo de treinamento.

WILLIAM TUCKER

Diretor de Programas de Segurança do Conselho de Segurança dos Transportes do Canadá, TSCB, desenvolve trabalhos de análise de deficiências na segurança e recomendações, comunicações e sistemas EDP. Formado em engenharia no Nova Scotia Technical College, concluiu também, mestrado na University of Western Ontario, em Administração de Empresas. Serviu na Força Aérea do Canadá e ocupou cargos no Planejamento de Aeroportos, Planejamento e Pesquisa de Aeronáutica Civil, e Previsões e Estatísticas da Aviação, no Departamento de Transportes.

Em sua conferência, William Tucker falou do TSBC, formado em 1984, após uma enquete pública sobre segurança aérea que recomendou a criação de uma agência independente. O TSBC investiga as ocorrências (acidentes, incidentes ou riscos) e faz recomendações sobre segurança em transportes marítimos, aéreos, férreos e de oleodutos. O objetivo do órgão é aprimorar a segurança de transportes, utilizando-se de investigações independentes com relatórios públicos, da identificação das deficiências e de recomendações para eliminá-las ou reduzi-las, e da realização de estudos especiais.

Tucker destacou que as investigações do TSBC são transparentes, podendo contar com representação das partes envolvidas (como participantes ou observadores). Há relatórios voluntários e obrigatórios. As gravações de vozes no cockpit e do controle de tráfego

aéreo, e os testemunhos são mantidos em sigilo, exceto quando essenciais para a melhoria da segurança. Antes da redação final, o relatório é submetido aos comentários do Departamento de Transportes, dos construtores de aeronaves, dos operadores e da tripulação (ou seus representantes). Com base nos comentários e no resultado das investigações, o TSBC faz o relatório final e o encaminha ao Ministério dos Transportes. O Ministro tem 90 dias para se pronunciar a respeito das recomendações do relatório. Anualmente, o TSBC apresenta uma prestação de contas de suas atividades ao Parlamento canadense.

A direção do TSBC (um presidente e mais quatro membros) é nomeada com mandatos variando de cinco a sete anos. Já os investigadores possuem status de servidores civis de carreira e são pilotos, engenheiros, controladores de tráfego, etc.

SIGMAR MALVEZZI

Pós-graduado em Psicologia Organizacional, professor do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo e da Fundação Getúlio Vargas, dedica-se a pesquisas em humanização do trabalho. Recentemente, desenvolveu uma pesquisa sobre o desempenho dos pilotos na Vasp, abrangendo aspectos sócio-comportamentais dos pilotos brasileiros.

Ao falar sobre os aspectos sócio-comportamentais dos pilotos brasileiros que se refletem na segurança de voo, o psicólogo Sigmar Malvezzi destacou o desempenho humano como elemento essencial nessa engrenagem, já que todos os processos e variáveis no voo passam pelo controle e coordenação da tripulação técnica.

Lembrando que no mundo moderno as ações em equipe são mais fortes do que individualmente, Sigmar Malvezzi aplicou esta premissa para as tripulações, concluindo que a prevenção e controle de acidentes dependem da compreensão que se tem dos desempenhos dos pilotos, não só como indivíduos, mas também como equipes.

Segundo o psicólogo, através de pesquisa realizada entre pilotos da Vasp, chegou-se à conclusão de que quatro fatores determinantes atuam em conjunto no desempenho dos tripulantes: as tarefas técnicas, as tarefas gerenciais, os padrões



Frida M. Fischer

institucionalizados e legais da profissão, e a vida individual atípica dos tripulantes, que passam dias afastados da família e dos amigos, dormindo em lugares diferentes.

FRIDA M. FISCHER

Professora do Departamento de Saúde Ambiental da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo, dedica-se a estudar o impacto das atividades profissionais nas relações sociais, familiares e biológicas do ser humano.

A Dra. Frida Marina Fischer concluiu que a irregularidade marcante nas jornadas de trabalho dos aeronautas é o principal fator responsável pela "desarticulação social e afetiva" vivida pela categoria e, certamente, segundo ela, está intimamente ligada aos altos índices de casos de doença mental registrados pelo Cemal e também apresentados no 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Voo.

Dra. Frida destacou que quando se analisa horário de trabalho, não importa qual o trabalho, deve-se observar que ele é mensurável sobre os vários aspectos emocionais, físicos, psíquicos etc. E a carga de trabalho leva a um desgaste, "strain", também mensurável. As diferentes interpretações é que levam a resultados e análises díspares.

LUIZ PINGUELLI ROSA

Professor Titular da Coordenação de Programas de Pós-graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE-UFRJ), exerceu cargos de Secretário-Geral da Sociedade

Brasileira de Física, Conselheiro da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), Membro do Conselho Deliberativo do Conselho Nacional de Pesquisa. Trabalhou como pesquisador na Itália, França, Polônia, EUA, Argentina e Nicarágua e publicou diversos livros no Brasil e no exterior.

A importância da desvinculação da investigação e apuração de acidentes e incidentes aéreos, não apenas do Estado (no caso o Ministério da Aeronáutica) mas, também, de empresas com forte poder econômico, foi a tônica da palestra do físico e engenheiro nuclear, Luíz Pinguelli Rosa.

As limitações de investigações ligadas ao Governo e às empresas foram evidenciadas por Pinguelli Rosa através do acidente ocorrido em setembro de 1989, com o Boeing 737 da Varig, que fez um pouso forçado na Amazônia, após permanecer durante mais de duas horas fora de sua rota.

Além de destacar a falta da ação humana para resolver o problema com o avião, Pinguelli Rosa enumerou diversos outros fatores que contribuíram para o acidente. Entre eles, a ineficácia dos instrumentos de vôo, das técnicas de navegação aérea disponíveis e das rotinas preestabelecidas.

Destacou, ainda, como surpreendente, a falta de rigorosidade quanto as normas de segurança das poltronas, que foram arrancadas com o impacto do avião com o chão e as informações do Instituto Nacional de Pesquisa Espacial de que

seria possível encontrar rapidamente os destroços do avião, captando via satélite os sinais do emissor de pedido de socorro. Como exemplo de má economia de gastos, apontou a falta de equipamentos mínimos como estojo de sobrevivência e socorro adequados ao avião e de um sistema de radar eficaz para a região Norte do Brasil. No primeiro caso, a economia foi da Varig e, no segundo, do Governo.

Finalizando, Pinguelli Rosa argumentou que o papel do Governo Federal neste momento é abrir-se para viabilizar maior transparência nas investigações e abrir caminho para uma solução nova, moderna e democrática. Já as empresas de transporte aéreo, na sua opinião, devem entender os ganhos que a aviação civil brasileira terá com a melhoria das condições de segurança e redução de riscos de acidentes.

BARBARA G. KANKI

Psicóloga e Pesquisadora da NASA, conduz pesquisas de "fatores de tripulação" na Divisão de Pesquisas Aeroespaciais de Fatores Humanos da NASA - Centro de Pesquisas AMES, nos últimos cinco anos. Seu trabalho é especializado na relação entre os procedimentos de comunicação e o desempenho das tripulações, entre outros "fatores de tripulação". Obteve Doutorado pelo Comitê de Cognição e Comunicação no Departamento de Ciências Comportamentais da Universidade de Chicago.

A psicóloga e pesquisadora da NASA, Barbara Kanki, baseou sua palestra em dados obtidos durante cinco anos de trabalhos sobre "fatores de tripulação" que influenciam acidentes e incidentes aéreos.

Em seus estudos, ela concluiu que a falha humana está longe de ser a principal geradora de acidentes e incidentes. Neste setor, ela destacou os "problemas de comunicação" como uma questão potencialmente capaz de resultar em falhas graves.

Prioridades inadequadas, falhas nos equipamentos e falta de programas de

coordenação entre os tripulantes foram apontados pela psicóloga como questões que podem levar a falhas comprometedoras na segurança de vôos.

Além de ressaltar a necessidade de treinamento adequado neste setor, ela enfatizou três níveis fundamentais para a adequação da comunicação entre os tripulantes: no nível individual, a coordenação entre as lideranças; no nível social, o papel das autoridades; e no nível ambiental, as condições dos locais de trabalho dos aeronautas.

MATTI SORSA

Comandante de MD 80 na Finnair, de bandeira Filandesa, é membro ativo da Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linhas Aéreas - Ifalpa Formou-se pela Universidade de Helsinki, obtendo mestrado de Filosofia em Psicologia Aplicada. Se dedica ao Desenvolvimento de Treinamento de Fatores de Desempenho Humano para Pilotos e já atuou na aviação civil como Perito de Psicologia da Aviação, Membro do Conselho de Investigação e Investigador Encarregado.

Uma investigação deve começar imediatamente após o acidente, apurando todos os fatores que para ele podem ter contribuído, na opinião de Matti Sorsa. A demora é prejudicial, pois o estado psicológico e o depoimento dos envolvidos sofrem mudanças com o tempo. As entrevistas com as testemunhas precisam ser feitas de



Barbara G. Kanki



Matti Sorsa



Chuck Miller

imediate para terem maior credibilidade. Isto porque à medida que a testemunha recebe outras informações, seu depoimento sofre influências e pode até mudar, esclareceu Sorsa.

Ele destacou que uma investigação de acidente não deve ter como critério a punição de alguém, mas o aumento da segurança de voo. Para ele, uma pergunta sempre deve ser feita numa investigação: "Por que a tripulação não foi capaz de interromper a sequência de eventos que culminaram no acidente?" Sorsa recomenda também que se evite encontrar uma única causa.

O presidente da Ifalpa sugeriu que as empresas tenham um Departamento Pós-Acidentes para tratamento psicológico de prováveis traumas em aeronautas acidentados, cujos piores sintomas (alcoolismo, absentismo, problemas conjugais) costumam surgir apenas seis meses após a ocorrência.

Sorsa criticou ainda os treinamentos seguidos de tripulantes para equipamentos variados. Ele disse não acreditar que um piloto assimile tantas informações de aeronaves diferentes em tão pouco tempo e, assim, esteja preparado para enfrentar situações de emergência. Ele defendeu um intervalo mínimo de dois anos entre um treinamento e outro.

CHUCK MILLER

Atuando na área de Segurança de Voo há mais de 36 anos (foi diretor da área no Conselho Nacional de Segurança de Transporte dos EUA-NTSB- de 1968 a 1974), desenvolvendo inúmeros estudos de Engenharia e Administração de

Segurança para o Departamento de Defesa dos EUA, o Departamento de Transportes, a Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço (NASA) e a Comissão Reguladora Nuclear. Recebeu o título de "Fellow" pelo Instituto Americano de Aeronáutica e Astronáutica, Sociedade de Fatores Humanos e Sociedade de Sistemas de Segurança. É bacharel de Ciências em Engenharia Aeronáutica pelo Massachusetts Institute of Technology (MIT), e possui Mestrado em Ciências da Administração de Sistemas e Doutorado Jurídico.

Um acidente aéreo sempre tem a influência do sistema administrativo que, no entanto, não costuma ser investigada, nem tratada em programas de prevenção, segundo Chuck Miller. O ex-diretor do NTSB afirmou que os programas de prevenção de acidentes priorizam a inspeção de aeroportos e aeronaves, enquanto as investigações pós-acidentes costumam procurar a responsabilidade nas tripulações por serem meios mais fáceis e, inclusive, mais produtivos.

Miller admite que identificar as causas de um acidente no processo de Seleção de Pessoal das empresas ou na Legislação Trabalhista, por exemplo, é muito mais difícil. Mesmo assim, grandes empresas, como a Varig, e órgãos militares já reconheceram a participação de fatores administrativos em acidentes e que a investigação destes vem se intensificando, acrescentou Miller.

Um bom programa de prevenção requer canais de comunicação entre os tripulantes (de cockpit e de cabine) e as empresas e transparência nas investigações e pesquisas sobre o tema, na opinião de Miller. Ele sugere que, para mudar o sistema de prevenção e investigação de acidentes no Brasil, os aeronautas procurem envolver políticos, empresários, técnicos e todas as pessoas afins com a questão para que o debate avance, inclusive com o apoio da IFALPA e da IATA.

ROGER GREEN

Chefe da Divisão de Psicologia do Instituto de Medicina da Aviação da Royal Air Force, (RAF - Inglaterra), realiza pesquisas de laboratório e dedica-se especialmente aos problemas de fatores humanos e segurança de voo. É graduado em Psicologia Experimental pela University of Sussex e



Roger Green

opera também o Programa de Reporte Confidencial de Incidentes Relacionados a Fatores Humanos.

A fadiga e o sono são problemas que aparecem em 1/3 dos relatórios do Programa de Reporte Confidencial de Incidentes relacionados a Fatores Humanos (CHIRP), desenvolvido pelo Instituto de Medicina da Aviação da Royal Air Force (RAF) da Inglaterra. O Programa visa a identificação dos problemas vividos pelos tripulantes nos vãos e a procura de soluções para que eles não se repitam.

O programa foi tema da palestra de Roger Green que apresentou estudos sobre o ritmo biológico do organismo humano. Segundo o psicólogo, o organismo sabe quando é dia ou noite, e para cada 16 horas de atividade, o corpo requer 8 de sono. Ressaltou que só se dorme quando há deficit de sono e nunca por antecedência.

Sendo assim, os pilotos sofrem mais quando trabalham de madrugada ou quando a diferença de fuso-horário é muito grande. Ele apontou os pilotos de helicópteros como os mais sujeitos à fadiga, devido à jornada de trabalho (carga horária, quantidade diária de pousos e decolagens, etc) e às particularidades do equipamento (trepidação, rotação, etc).

Green acrescentou que as empresas conhecem o problema, mas argumentam estar sujeitas a pressões econômicas. Ele sugeriu que as escalas de voo se baseiem nas características pessoais dos tripulantes. Por exemplo, o ritmo biológico de uma pessoa extrovertida tem seu ápice à noite, enquanto pela manhã, uma pessoa introvertida funciona melhor.

Agência Independente

A Agência Independente de Segurança de Vôo e investigação de Acidentes e incidentes Aeronáuticos sonhada pelos aeronautas vem a ser um órgão civil de investigação de acidentes, ligada ao governo, mas independente do DAC (Departamento de Aviação Civil) que, envolvido na administração da aviação civil e submetido ao Ministério da Aeronáutica, é quem atualmente produz os documentos iniciais, nos quais se baseiam os relatórios finais, em casos de acidentes aéreos, elaborados pelo Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos), também li-

gado ao ministério militar.

Um órgão civil independente certamente trabalharia com mais autonomia nas investigações além do que, nunca é demais lembrar, o Brasil é um dos poucos países do mundo em que a aviação civil está subordinada a um ministério militar.

Já o sistema de Relatórios Confidenciais permitiria aos pilotos voluntariamente relatarem suas experiências vividas em caso de perigo. Este sistema, que nos últimos 15 anos revelou-se de grande eficiência na obtenção de informações em áreas

problemáticas na aviação, em países como Canadá, Inglaterra e EUA, garante aos trabalhadores em aviação, através do anonimato, não sofrer retaliações por suas denúncias.

O 1º Congresso Brasileiro de Segurança de Vôo concluiu ainda, que no Brasil deve ser exigida, também, a independência e neutralidade do órgão receptor do relatório e a garantia de total confiança entre aeronautas e empresas. A última exigência seria a garantia de sigilo absoluto do relatório.



Movimentação intensa foi a marca registrada do Congresso

Organização sem retoque

Os preparativos para o Primeiro Congresso Brasileiro de Segurança de Vôo começaram em junho deste ano, quando a Comissão Organizadora, através das Técnicas em Congressos, Cláudia Antonaccio e Elisabeth Lloyd, consolidou o convite aos congressistas, escolheu o local (Copacabana Palace) e iniciou a implantação da infraestrutura necessária para a realização do evento.

Durante os três dias do Congresso, dez pessoas, entre recepcionistas, datilógrafas e boys, auxiliaram os trabalhos da Comis-

são, formada pelos Comandantes Fábio Goldenstein, Elnio Borges (SNA) e Robert Maxwell Lloyd (APVAR), pelos co-pilotos Carlos Flávio Pereira de Souza e Roberto Tadeu Pimentel (APVAR), pela jornalista Ana Luiza Zaniboni Gomes (APVAR) e pela secretária executiva Leila Rodrigues Pereira (APVAR).

O Primeiro Congresso contou com 188 inscritos e cerca de 50 acompanhantes. Deste total, 90% eram aeronautas. Também estiveram presentes representantes da Transbrasil, Taba, Rio Sul, empresas de

consultoria de aviação, Vasp, Varig, Companhias de Táxi-Aéreo, Governo do Estado do Pará e diversas associações de trabalhadores em aviação.

Elogiada pelos participantes, a organização do evento cumpriu, inclusive, os horários das palestras e debates nas plenárias, aspecto que foge aos padrões brasileiros. A Comissão Organizadora já está produzindo um livro com a íntegra dos temas abordados, intervenções da plenária e resoluções do Congresso, a ser divulgado no primeiro semestre de 1991.

Descaso do governo

Foto J.R.Ripper



O Governo Federal, ao longo dos anos, vem massacrando aposentados e pensionistas da Previdência Social com uma política para o setor apelidado pela classe, como a "política do mata o velho". Os mandos e desmandos do Governo nesta área, com a constante mudança das regras do jogo através de medidas provisórias, está gerando aos aposentados uma série de dificuldades e incertezas. Atualmente, além de não poder manter na velhice a mesma qualidade de vida do período ativo, a classe sequer sabe quanto irá receber no mês seguinte, devido à falta de seriedade em relação ao assunto.

A problemática da Previdência Social em nosso país remonta aos governos militares, quando, a partir de 1966, começaram a ser instituídas profundas modificações no sistema previdenciário, com a fusão dos antigos institutos e a redução gradativa e unilateral dos valores dos benefícios concedidos. Já nesta época, a arrecadação das contribuições dos trabalhadores era desviada para finalidades totalmente alheias ao sistema previdenciário.

Com o passar do tempo praticamente pouca coisa mudou. Em 6 de outubro de 1988, logo após a promulgação da nova Constituição, aposentados e pensionistas começaram a se organizar para consolidar os avanços contidos na Carta Magna, principalmente a manutenção da vinculação dos proventos ao salário mínimo. Foi criado, então, o Fórum Intersindical Permanente em Defesa da Previdência Social, para elaborar um anteprojeto de lei, com a participação de diversas lideranças sindicais, ativas e aposentados.

O Governo também criou um anteprojeto, nos moldes dos tecnocratas da equipe do então Presidente José Sarney. Entre os pontos questionados pelos aposentados e trabalhadores, estava a instituição da Caixa Única do Tesouro Nacional. Ou seja, o dinheiro arrecadado com a contribuição dos trabalhadores

Governos adotam "a política do mata o velho"

poderia ser utilizado para os mais variados fins.

Com a eleição de Fernando Collor de Mello e o furor legislativo que se seguiu devido a uma série de medidas provisórias editadas pelo Governo, o Plano de Custeio e Benefícios da Previdência Social foi finalmente aprovado pelo Senado, após passar meses na Câmara dos Deputados.

Apesar de não ser ideal, este Projeto de Lei melhorava os proventos dos aposentados ruralistas pois aumentava as aposentadorias, passando de meio para um salário mínimo. Também melhoraria as aposentadorias dos que estavam prestes a se aposentar e que haviam contribuído até o teto de 10 salários de contribuição, uma vez que seus proventos seriam calculados corrigindo-se monetariamente, mês a mês, os últimos 36 meses.

A insensibilidade do Governo, porém, vetou integralmente o Projeto, editando em seguida, Medidas Provisórias como de número 225 de 18.09.90, reeditada como 249, em 19.10.90, que atrela os proventos, pensões e demais benefícios ao manipulado e desmoralizado índice de variação da cesta básica, inclusive para aposentadorias a partir de novem-

bro deste ano. Isto, a curto prazo, vai lançar todos os benefícios em manutenção pela Previdência Social no valão comum do salário mínimo, independente dos valores com os quais o aposentado contribuiu a vida inteira. Assim, o que foi conquistado com o Artigo 58 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá ser totalmente perdido, e os aposentados correm o risco de voltar a ter seus proventos maldosamente reduzidos até o limite mínimo. Resta a esperança que sejam respeitados os direitos adquiridos.

Enquanto isso, continuam os desvios de recursos, como o denunciado pelo deputado Antônio Brito (PMDB-RS), com a utilização de mais de 400 bilhões de cruzeiros para obras de saneamento, pagamentos de folha de funcionários da Legião Brasileira de Assistência e outras despesas inteiramente estranhas às finalidades do sistema previdenciário. O Caixa Único do Tesouro Nacional, condenado no Governo Sarney, na prática já está existindo no Governo Collor de Mello.

Questões como a dívida do Governo com a Previdência, no valor de 23 bilhões de dólares, a recuperação das inadimplências que representa 40% da arrecadação, e combate a fraude e a corrupção caíram em completo silêncio.

Efeitos da inflação na aposentadoria

FUNÇÃO	DATA APOS. EFETIVA	DATA APOS INSS	BENEFÍCIO			TOTAL AERUS/ INSS	TEMPO TRA-BALHO
			AERUS OUT/90	INSS OUT/90	EM SAL. MÍNIMO		
CMTE. 747	DEZ/89	DEZ/89	168.282,00	11.497,46	1.79	179.779,46	37
CMTE. 747	MAI/89	OUT/86	168.269,48	67.528,22	10.51	235.797,70	37
CMTE. 767	OUT/89	OUT/89	168.273,10	41.056,64	6.39	209.329,74	35
COP. 747	DEZ/89	AGO/87	168.282,29	75.688,15	11.78	243.970,43	37
F.E. 747	DEZ/89	DEZ/89	168.270,33	26.728,58	4.16	194.998,91	41
F.E. 747	JAN/89	JUI /87	168.263,00	67.592,47	10.52	235.855,47	35
F.E. 747	SET/87	SET/87	143.400,00	67.206,00	10.46	210.606,00	38
COM. 747	JUL/89	JUL/89	147.000,00	25.700,56	4.00	172.700,56	36
COM. 747	OUT/89	OUT/87	79.047,55	63.601,29	4.45	173.534,31	33
FUNÇÃO	DATA APOS. EFETIVA	DATA APOS. INSS	VASP	INSS Out/ 90	EM SAL. MÍNIMO	TOTAL VASP	
CMTE.AIRBUS	JUL/83	JUL/83	543.628,82	67.271,21	10.47	610.900,03	29
CMTE.AIRBUS	JAN/84	JAN/84	441.894,00	70.098,00	10,91	511.992,00	27
APOSENTADORIA ESPECIAL LEI 3501/58, 4262/63, 4297/63		1958 A 1967		109.227,38	17.00	109.227,38	
CMTE				1.018.450,42		1.018.450,42	
R.O.V.				404.191,22		404.191,22	
COMIS.				255.119,00		255.119,00	

NOTA

Esta tabela mostra as grandes distorções que ocorreram nos últimos anos na aposentadoria.

Os aeronautas que menos contribuíram para o antigo INPS, recebem hoje 17 salários mínimos. O que contribui mais tempo, primeiro exemplo da tabela, e se aposentou esse ano, recebe so-mente 1.79 salários mínimos.

No caso dos tripulantes da Vasp, e ex-combatentes - que recebem como se fossem da ativa - a tabela mostra o que todos estariam ganhando se realmente existisse uma suplementação da nossa aposentadoria.

O X da questão é participar

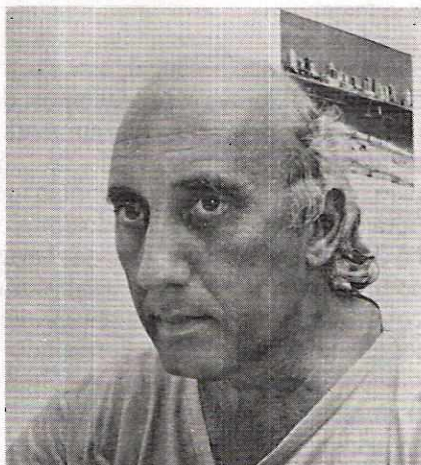
Na opinião de Alencar de Castro, diretor do Sindicato dos Aeronautas e membro do Conselho de Curadores do Aerus, falta participação da categoria para conquistar a complementação da aposentadoria. Alencar, aposentado pela Varig, terminou a carreira como Cmte. de B.767. Todavia, sempre preocupado com as lutas dos aeronautas, mantém-se firme a frente do sindicato. A seguir, ele fala das suas atividades como Curador do Aerus.

Bússola - O Aerus corresponde as expectativas?

Alencar - Uma das lutas do nosso sindicato, desde a sua criação, é pela complementação da aposentadoria. O Aerus apenas suplementa. Além disso, o plano não é abrangente. Ele não atinge todos aeronautas e aeroviários, principalmente aqueles que trabalham em empresas pequenas.

Bússola - Os benefícios sofrem os efeitos

Foto Jaime J. Silva



José Alencar de Castro

da inflação?

Alencar - Há um grande achatamento no benefício do Aerus, que vem evoluindo nos últimos anos. Basta verificar que os 84,32% de inflação de março não foram incorporados aos benefícios.

Bússola - Como resolver essa questão?

Alencar - A APLUS, que é uma associação dos participantes mostra seu descontentamento através de um abaixo-assinado que foi entregue a diretoria do AERUS. Este documento analisa o processo de empobrecimento a que estão submetidos os participantes.

Bússola - O documento aponta saída?

Alencar - Ele propõe que seja criada uma comissão de Estudos formada pelos representantes do Aerus, das patrocinadoras, dos participantes ativos e pelos assistidos. O objetivo é apresentar um projeto de reestruturação do Aerus num prazo máximo de 90 dias.

Bússola - A categoria tem alguma forma de participação?

Alencar - Claro que sim. Alerto aos companheiros para mandarem cartas ao SNA com sugestões, modificações e propostas para discussão. Essa é uma forma da categoria contribuir para resolver o problema.

Suplementação do Aerus

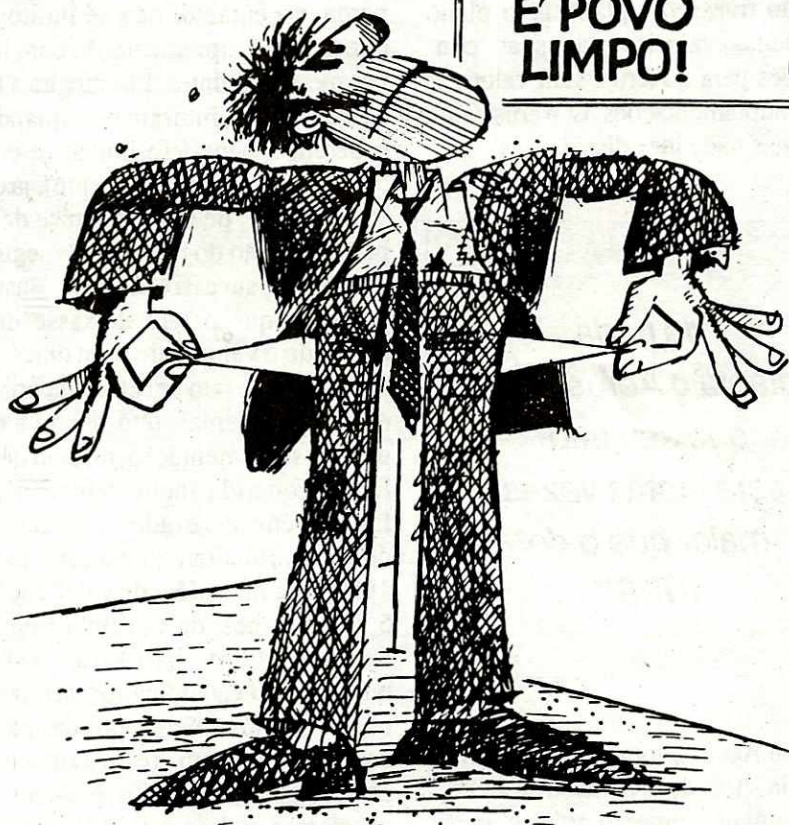
Quando passaram a receber os benefícios do Aerus, por motivo de aposentadoria, muitos tripulantes verificaram, com surpresa, que as suas suplementações eram de menor valor que a dos seus colegas afastados anteriormente, embora todos eles, durante o período de atividade, tivessem contribuído para o Aerus pelo teto máximo. Com efeito, as suplementações de maior valor ocorreram em novembro de 1986 e a partir de então o valor das demais foi diminuindo, gradativamente, até que, nos primeiros meses de 1989, o problema agravou-se de tal forma que a própria credibilidade do Aerus chegou a ser questionada. Foi então que o Instituto resolveu tomar providências quanto ao fato de participantes que sempre descontaram para o máximo (majorantes, na linguagem Aerus) estarem recebendo benefícios de diferentes valores. Assim, tomando como base o valor das suplementações concedidas em novembro de 1986, que foram as maiores em termos reais, o Aerus elevou o valor das demais através de um chamado "fator de equalização", a fim de que todos os majorantes ficassem equiparados aos "marajás" de novembro de 1986. Todos ficaram ganhando pouco, mas ficaram ganhando pouco por igual!

A causa do achatamento das suplementações residia no fato do "teto Aerus" estar vinculado ao "teto de benefícios do INPS", para diminuir o valor dos benefícios, resolveu manipular o crescimento do teto - como faz até hoje - tudo o mais passou a ser consequência. Para que se possa exemplificar o ocorrido, basta considerar que em fevereiro de 1990 os "marajás de 86" estavam recebendo cerca de Cr\$50.850,00 enquanto os majorantes que tiveram a sua suplementação iniciada naquele mesmo mês de fevereiro iriam receber cerca de Cr\$36.400,00 - se não fosse o tal fator de equalização

que veio a elevar, artificialmente, o valor do benefício inicial. Essa, portanto, era a situação de um comandante que se afastasse da atividade, após mais de trinta anos de serviços!

Para corrigir as causas do problema, o Aerus decidiu **desvincular o teto Aerus do Teto de benefício do INPS** e além disso **valorizar o teto AERUS**, ou seja, fazê-lo crescer em termos reais, à razão de 5,95% ao mês, de novembro de 1989 a outubro de 1990, além de uma outra valorização, adicional, que foi incluída no regulamento, na mesma ocasião. Para participar do novo plano os participantes passaram a pagar mais, e progressivamente mais, sendo que, em setembro de 1990, os majorantes que optaram pelo plano de valorização pa-

POVO
DESENVOLVIDO
É POVO
LIMPO!



garam cerca de Cr\$37.000,00 - uma contribuição quase 300% maior do que estariam pagando se não tivessem optado pela valorização dos "tetos Aerus" nos termos prometidos.

Como a valorização do "teto Aerus" teve início em novembro de 1989, imaginava-se que aqueles que fossem suplementados a partir do mês seguinte viessem a ter um pequeno aumento em suas suplementações, por menor que ele fosse, que na média dos doze últimos "salários de participação" (doze últimos tetos no caso dos majorantes) estariam compreendidos tantos tetos valorizados quantos fossem os meses incluídos, a partir de novembro de 1989. Na prática, porém, somente em junho de 1990, após oito meses de contribuição para o

plano de valorização, é que as novas suplementações ficaram equiparadas, em termos reais, às que haviam sido concedidas antes. Isso significa que aqueles que tiveram suplementação iniciada entre dezembro de 1989 e junho de 1990, e contribuíram para um plano de valorização de suas suplementações, receberam exatamente o que receberiam caso não tivessem optado pelo plano que apenas valorizou as suas contribuições para o Aerus, sem valorizar as suas suplementações. O Aerus sabia disso, mas nada lhes disse!

“de nada adianta o Aerus dizer que seu teto está tantas vezes maior que o do INPS”

O “teto Aerus”, como dito, foi desvinculado do “teto de benefícios do INPS” para ter um crescimento próprio, razão pela qual o referido teto do INPS deixou de ser parâmetro para qualquer comparação, de nada adiantando, portanto, o Aerus dizer que o seu teto está tantas vezes maior do que o do INPS. O que interessa saber é se o “teto Aerus” foi valorizado dentro das suas regras de crescimento continuado e dentro da regra do crescimento adicional. Aliás, a melhor prova de que não se pode fazer comparações com o teto manipulado pelo INPS é que o próprio Aerus resolveu desvincular um do outro, exatamente por esse motivo. É por demais óbvio que para ocorrer uma valorização de 5,95% ao mês, durante doze meses, num período de inflação, torna-se necessário que o valor seja primeiramente **corrigido** da inflação e a seguir **aumentado** em 5,95%, e assim sucessivamente,

sem o que, em vez do valor crescer, ele **diminui em termos reais**. Foi o que aconteceu, por exemplo, nos meses de maio, junho, julho e setembro deste ano quando o “teto Aerus” cresceu nominalmente, porém sofreu uma considerável redução em seu valor real, o que se refletiu no valor das suplementações iniciadas nos meses seguintes. Essa perda, no entanto, não se limitou aos que tiveram suplementação com início nos meses seguintes. Ela atingirá a todos os majorantes, futuramente, quando receberem o benefício inicial (e consequentemente daí para a frente), já que o “teto aerus” de um mês serve de base para a fixação do teto no mês seguinte, e assim sucessivamente. Bastaria, portanto, que o teto deixasse de ser corrigido e valorizado num único mês, para que esse fato se refletisse no valor de todos os demais tetos e no valor da própria suplementação, mesmo que ela fosse requerida muito tempo depois. Isso, porém, não é tudo. O regulamento do Aerus foi alterado em setembro de 1989, para que, além da valorização de 5,95% ao mês, de novembro de 89 a outubro de 90, o “teto Aerus” sofresse uma **valorização adicional**, sempre que os salários dos empregados das patrocinadoras tivessem reajustamento de caráter geral, caso dos reajustes que ocorrem na **data-base** da categoria profissional, em função de dissídio ou acordo coletivo. Segundo o disposto no artigo 18, parágrafo 6º, letra b do Regulamento Básico do Aerus, os mesmos índices do reajustamento de caráter geral são aplicados aos “tetos Aerus”, no mês seguinte, sendo essa valorização **adicional** de duração indeterminada, ao contrário da outra que teve o seu termo fixado em outubro de 1990. Não obstante, em dezembro de 1989, os empregados das patrocinadoras tiveram um reajustamento geral de noventa e poucos por cento e o Aerus reajustou o teto de janeiro de 1990 em 53.54% (que foi o valor do IPC de dezembro). Tudo isso já acarretou perdas para uns e acarretará perdas para todos, no futuro, pelos motivos já expostos. Tem mais. Os “salários de participação” (teto Aerus,

no caso dos majorantes), uma vez fixados para valer num determinado mês, são corrigidos mês a mês dos efeitos da inflação, para que possa ser calculada a média que é chamada “salário real de benefício” (SRB, na linguagem Aerus). Assim, se a atualização não for feita corretamente, ou deixar de ser feita, em qualquer mês, este fato vai trazer consequências para todos aqueles que tiverem a sua suplementação iniciada no decorrer dos doze meses seguintes.

“O que interessa é se o “teto Aerus” foi valorizado dentro das regras de vencimento continuado e adicional”

Tudo isso demonstra a necessidade de acompanhar de perto a evolução das coisas, o que nem sempre é fácil quando se trata do Aerus. É certo que ele tem um atendimento muito simpático, muito cordial, etc, porém, na hora de fornecer números, explicar cálculos que não sejam do teu interesse fornecer ou explicar, ele demonstra ser uma entidade **fechada**. Fecha-se todo em copas! É igualmente certo que o Aerus é uma organização de grande porte, que cresce a cada dia, e cresce cada vez mais, contando, inclusive, com uma importante fonte de receita que outras Instituições não possuem. Mas isso não basta. Afinal, o INPS (atualmente denominado Instituto Nacional de Seguridade Social) também é grande, também cresce cada vez mais, e nem por isso é confiável. Deixou de ser confiável inclusive porque manipula o valor do “teto dos salários de benefício”, impedindo-o de crescer devidamente, para reduzir, assim, o valor das aposentadorias e demais benefícios.

Volta da censura sob os trinados de um velho passarinho

Quem diria, o Brasil do jovem e “moderno”, presidente voltou a dançar sob os trinados de um velho passarinho. Pelo menos é isso que sugere a portaria do “novo” ministro da Justiça, Jarbas Passarinho, 70 anos, ao resuscitar a censura classificatória para programas de rádio e televisão, publicada no “Diário Oficial” do dia 22 de outubro passado.

Ao atropelar a Constituição, recém-homologada, que afirma claramente necessitar esse tipo de regulamentação ser feita por lei federal, ou seja, ser oriunda de uma lei votada pelo Congresso, o ministro traz de volta um estilo autoritário de tristes lembranças.

Mas, triste mesmo é lembrar que Jarbas Passarinho já ostentou em seu currículo, rico em autoritarismo, entre outros, o título de chefe do Estado Maior do Comando do Pará, que ajudou a articular o golpe de 64, o de signatário do AI-5, em 68, além de ter sido o ministro da Educação, em 69, que usou o decreto 477 para expulsar professores e estudantes das universidades.

Passado o arrepio, fica mais fácil entender porque respeitados juristas não chegaram a se surpreender com a medida apesar de criticá-la. “Passarinho nunca levou a sério a Constituição no Brasil, por isso não é espantoso que mais uma vez ele a agrida”, declarou ao *Jornal do Brasil* o atual secretário dos Negócios Jurídicos da Prefeitura de São Paulo, o jurista Dalmo Dallari.

Enquanto os diretores e criadores de programas de TV repudiam em sua maioria a decisão tomada em Brasília - que chegou a ser considerada um retrocesso “para um governo que pretende modernizar o país”, segundo a avaliação de Benedito Ruy Barbosa,

Foto Januário F. da Silva



Democracia e censura não combinam

autor de *Pantanal*, o grande sucesso deste ano da Rede Manchete - Jarbas Passarinho negou que a nova portaria signifique a volta da censura.

“Ela nada mais é do que a regulamentação de um preceito constitucional”, afirmou o ministro ressaltando que ela foi baixada como uma necessidade imposta pelo Estatuto da Criança.

Segundo o ex-presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, Marcio Thomaz Bastos, o estatuto regulamenta as multas que serão aplicadas no caso do não cumprimento da classificação por parte das emissoras.

“Portanto, se a regulamentação não for baseada no Estatuto da Criança ou em uma lei aprovada pelo Congresso, como reza a Constituição, ela é inconstitucional”, afirmou.

O Estatuto da Criança e do Adolescente, aprovado pelo Congresso e que entrou em vigor no dia 14 de outubro passado, certamente foi criado com preocupações bem mais séria que devem passar, por exemplo, pela redução de assassinatos dos meninos de rua que

atinge índices revoltantes em todo o país.

Mas, os “descamisados” - meninos ou adultos - nunca tiveram a justiça que merecem e pelo que se tem no momento devem continuar sem merecê-la.

Com o espectro da censura rondando novamente o país, os círculos intelectuais se colocam de sobreaviso temendo que mais um golpe se abata sobre a área cultural já tão esvaziada pelos efeitos do Plano Collor. E depois, com mais sensibilidade, o pessoal da criação está mesmo é preocupado com a violência absurda que desfila nos canais de televisão a qualquer hora do dia ou da noite.

Esta preocupação lógica está traduzida na declaração que o cineasta Arnaldo Jabor, 46 anos, deu à *Bússola*: “Essa censura do Passarinho é irrelevante. O sexo tem que ser liberado; sexo faz bem. O que deve ser proibida, sempre, é a violência descabida que se exhibe tranquilamente nas telas da TV, principalmente nos filmes americanos, onde o nível de violência a que se assiste é inacreditável. Isso sim faz um mal enorme à cabeça das crianças”.

Ch'w.



Sindicato Nacional dos Aeronautas

Diretoria: Presidente: José Caetano Lavorato Alves; 1º Vice-Presidente: Bruno Paganella; 2º Vice-Presidente: Rodolpho Dazzi Grissi; Secretário-Geral: Luiz Sérgio de Almeida Dias; 2º Diretor de Administração: Sérgio Luiz Aguilhar; 1º Diretor de Finanças: Henrique de Miranda Sandres Neto; 2º Diretor de Finanças: José Carlos Pereira Gomes; 1º Diretor de Divulgação e Cultura: José Alencar de Castro; 2º Diretor de Divulgação e Cultura: João Francisco Gentina; Diretor de Relações Internacionais: Énio Borges Malheiros; Diretor de Assuntos Técnicos e Formação Profissional: Norberto Luiz Lanzoni; 1º Diretor de Relações e Formação Sindical: Hélio Carlos de Lima; 2º Diretor de Relações e Formação Sindical: Alberto Tiago (Daimon); Diretor Coordenador das Representações Sindicais Regionais: João Carlos Pessoa de Oliveira; Diretor de Assuntos Previdenciários: Lúcio Bulcão de Siqueira Torres; Diretor de Relações com Associações Profissionais dos Aeronautas: Antonio Augusto Marques Peixoto; 2º Diretor de Fiscalização de Cumprimento da Regulamentação Profissional e Convenção Coletiva: Tarcísio Tavares (Tato); Diretor de Segurança e Higiene do Trabalho: Fabio Goldenstein.

Suplentes: Néelson Cirtoli, Luiz Sotomayor de Souza Dantas, Beatriz Mercedes dos Santos Felipe, Sidney Guimarães Junior, Herberito Mirabelli (Mac Belli); Cesar Augusto de Souza Dentzien; Conselho Fiscal; Efetivos: Carlos Eduardo Jesus de Azevedo, José Carlos Carlini e Orestes Thibes Junior; Suplentes: Joel Teodoro da Fonseca Junior, Wills de Souza Montes; Diretores Representantes Junto à FNTTA; Efetivos: Roberto Alves Freire (Rofrei) e Alberto Malheiros Renzo; Suplentes: Gaspar Fernandes Barbosa; Diretores Regionais - Região Norte: Luiz Carlos de Lima Cruz, José Maria Pinheiro, Alomar Pinheiro Marques e Germano José de Lacerda Correa; Região Nordeste - Jaldo da Silva Cerqueira, Wilson Sales de Andrade, Ivan Lougon, Hermes Pires do Couto Filho, Eustáquio Carvalho Pereira e Clezer Chaves de Oliveira; Região Sudeste: Orlando Rodrigues Rafael, João Frederico Hollerbach, Roberto José Faria de Gusmão, Thomas Nelson de Oliveira Dias (T.Dias) e Luiz Fernando Crazoves de Almeida; Região Sul: João Carlos Scherer Krug, Alan Sejer Poulsen, Perseu João da Silva Machado, Araldo Rossetto Fontanella e Darci Lunardini; Região Centro-Ceste: Tito Livio Ferreira da Silva Junior, Antonio Francelino da Silva, Thomé Alves de Lima Filho, Jorge Tadeu Flores Franco e Pedro Rodrigues Pinheiro.



Publicação oficial do Sindicato Nacional dos Aeronautas. Redação: Av. Marechal Câmara, 160 - Ed. Orly - 16º andar - sala 1620 - Centro, CEP 20020-RJ - Tel: 532-1163 (FAX) 220-6693.

Fundadores: Eduardo Nilor de Souza Mendes, Ernesto da Costa Fonseca, Ivan Alkmin, Osmar Aveilino Ferreira e Orival de Carvalho; Diretores Responsáveis: José Alencar de Castro e João Gentina; Editor: Fernando Pereira; Redação: Regina Quintanilha, Fernando Pereira, Lídia Pena e Márcio Weichert; Projeto e Produção Gráfica: Dionísio Bezerra; Diagramação Eletrônica: Rita Diirr; Fotos: Jorge Nunes, Carlos Carvalho, Enealdo Carneiro Gianne Carvalho e J.R. Ripper; Secretária: Simone Pereira (digitadora); Impressor: Celso Monteiro; Impressão: Gráfica do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Tiragem: 8 000 exemplares; Distribuição gratuita: A BÚSSOLA não se responsabiliza pelo conteúdo de artigo assinado.

**Com a
Regulamentação
Profissional
sua vida não chega
a ser um paraíso;
mas sem ela,
é um inferno.**

CHICO MENDES

Justiça com suor, sangue e lágrimas

A condenação dos assassinos de Chico Mendes abre outras fronteiras para o Brasil. Mas para o país chegar a um novo horizonte, a impunidade deve ser combatida em toda a sua extensão e as dificuldades do homem brasileiro resolvidas pela raiz. Sem uma Reforma Agrária, entre outras providências urgentes, os povos da floresta e centenas de trabalhadores sem teto ainda serão dizimados pela ação torpe de "pessoas" que não deveriam ter nascido. Nem o juiz acabara de ler a sentença dos assassinos do líder ecologista, em Pernambuco, José Hélio da Silva, 27 anos, militante do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Palmares, a 135 quilômetros do Recife, caiu morto num canavial fuzilado por pistoleiros em razão do trabalho à frente de seu sindicato. A Justiça da pequena Xapuri fez a sua parte, porém, falta o Brasil fazer o resto.

Fotos J.R.Ripper

