

DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas - distribuição gratuita - jul/ago 2018 - www.aeronautas.org.br



SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



SNA e o resgate da memória institucional

Patrimônio histórico da entidade será transformado em centro de memória físico e digital. Pág 4

A BUSSOLA
REVISTA DE AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS DO BRASIL
RIO DE JANEIRO, FEVEREIRO DE 1952
N.º 1

DEFENDEREMOS OS Nossos LÍDERES

A nossa força está na nossa união, mas essa união não se cria por um sentimento, se não se tiver alicerçada na solidariedade. Sem solidariedade não há vitória durável. Ficaremos sempre a favor das necessidades dos nossos membros.

Como demanda o nome, propõe-se este jornal a imprimir uma orientação segura a Aeronautas e Aeroaviários. Dando assim, que os diretores estejam certos, além do benefício que nos anima de defender a unidade, a solidariedade e a fraternidade que é o movimento regente de unidade, além de serem uma demonstração eloquente de unidade, a humanidade e a revolução que produzirá a paz e a prosperidade para todos.

Ficou claro que não temos a pretensão de produzir uma revolução, mas sim a determinação de manter a unidade, a solidariedade e a fraternidade que são as bases de nossa existência.

NOSSO PROGRAMA

Como demanda o nome, propõe-se este jornal a imprimir uma orientação segura a Aeronautas e Aeroaviários. Dando assim, que os diretores estejam certos, além do benefício que nos anima de defender a unidade, a solidariedade e a fraternidade que é o movimento regente de unidade, além de serem uma demonstração eloquente de unidade, a humanidade e a revolução que produzirá a paz e a prosperidade para todos.

Ficou claro que não temos a pretensão de produzir uma revolução, mas sim a determinação de manter a unidade, a solidariedade e a fraternidade que são as bases de nossa existência.

Nesta edição

Em pauta

Fadigômetro

Pág. 3

Matéria de capa

História do SNA vira Centro de Memória

Págs. 4 e 5

Saúde do aeronauta

Desembale menos e descasque mais

Entrevista com a nutricionista Denise Perone

Pág. 6

Acontece

Aprovação da Nova Lei do Aeronauta completa 1 ano

Pág. 7

Espaço da Leitura

Livro: O Primeiro e o Último

Pág. 7

Charge

Frases típicas de checador

Pág. 7

Opinião

Mais pilotos voando no Brasil

Pág. 8

Cockpit

A importância da memória institucional

Preservar a nossa memória institucional é não só resgatar o nosso passado como também uma oportunidade para entendermos os erros e acertos que nos levaram até aqui, hoje.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas tem muita história para contar em seus 76 anos de atuação. Muitas pessoas importantes passaram pela categoria, deixando sua marca, construindo junto conosco esse trabalho de conquistas e direitos dos trabalhadores.

É mantendo nossa instituição viva, com suas bases fortalecidas e seus vínculos renovados que podemos seguir adiante para planejar o nosso futuro.

A organização e conservação dos nossos arquivos históricos vai permitir a criação de um centro de memória on-line para que o nosso sindicato se consolide de vez como uma referência para a aviação civil brasileira, que tanto nos orgulhamos de pertencer.

Boa leitura!



Por **Cmt. Ondino Dutra**
Presidente do SNA



Sede: Rio de Janeiro/RJ
Av. Franklin Roosevelt, 194 - Salas 802/803 - Centro
CEP: 20021-120 - Tel.: (21) 3916-3800

Subsede: São Paulo/SP
Rua Barão de Goiânia, 76 - Congonhas
CEP: 04612-020 - Tel.: (11) 5090-5100

Escritórios regionais:

Belém/PA
Tel.: (91) 3254-8642

Belo Horizonte/MG
Tel.: (31) 3492-1902

Brasília/DF
Tel.: (61) 3964-3838

Campinas/SP
Tel.: (19) 3725-6579

Goiânia/GO
Tel.: (62) 3637-6131

Macaé/RJ
Tel.: (22) 2762-3654

Manaus/AM
Tel.: (92) 3343-5949

Porto Alegre/RS
Tel.: (51) 3094-6619

Expediente:

Presidente - Cmt. Ondino Dutra

Secretário Geral - Cmt. Tiago Rosa

Diretor de Comunicação - Cmt. Diego Schilling

Jornalista Responsável - Érica Fernandes - MTB 0005296/BA

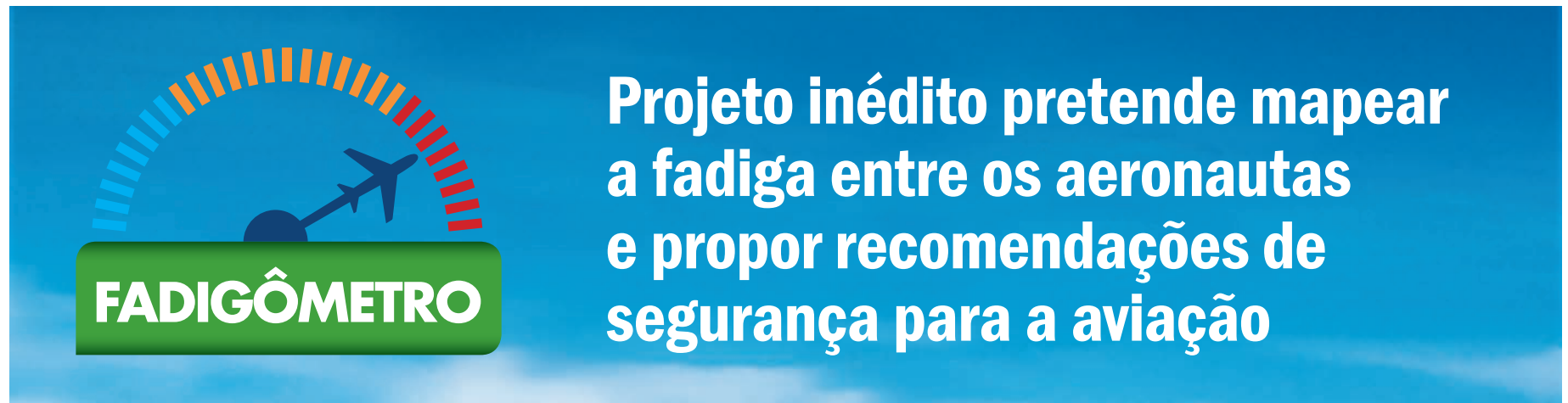
redacao@aeronautas.org.br

Projeto Gráfico - Adriano Mathias Pereira

Produção Gráfica/Circulação - Felipe Vichiesse - marketing@aeronautas.org.br

www.aeronautas.org.br    sindicatonacionaldosaeronautas

Em pauta



Com o surgimento de novas tecnologias embarcadas e sistemas redundantes de última geração com grande confiabilidade, o fator humano vem assumindo um papel de relevância na prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Tulio Rodrigues, diretor da Secretaria de Saúde do Sindicato Nacional dos Aeronautas, coordenador da Comissão Nacional de Fadiga Humana (CNFH) e um dos líderes do projeto Fadigômetro, explica que o crescimento do tráfego aéreo, com operações na madrugada e no início das manhãs, assim como o aumento da carga de trabalho dos aeronautas, podem contribuir para o aumento da fadiga humana, um dos fatores contribuintes para ocorrências na aviação.



Foto: Felipe Vichiessse

Cmte. Tulio Rodrigues, diretor da Sec. de Saúde do SNA

De acordo com ele, os pilotos e comissários de voo precisam de uma rotina balanceada com turnos de trabalho que possibilitem uma recuperação adequada. Ou seja, a organização das escalas de voo deve preconizar oportunidades de sono para possibilitar que os aeronautas tenham um desempenho cognitivo satisfatório para a execução das suas atividades durante suas jornadas de trabalho.

O Fadigômetro, projeto de pesquisa inédito no mundo, pretende, em parceria com as entidades SNA, Abrapac, Asagol e ATL e a Universidade de São Paulo (Instituto de Física, Instituto de Biociências e Faculdade de Saúde Pública), mapear a fadiga dos aeronautas, identificar os níveis de alerta durante as operações aéreas, apontar possíveis recomendações de segurança e propor estratégias para a redução do risco da fadiga.

Para isso, conta com a participação dos aeronautas do país, que podem acessar o site ou aplicativo do SNA para enviar espontaneamente suas escalas de voo. Todos os dados serão preservados em ambiente seguro, sob responsabilidade do Prof. André Frazão Helene, do Instituto de Biociências da USP, e serão convertidos em um formato padrão compatível com o software de gerenciamento de fadiga humana SAFTE-FAST (Sleep, Activity, Fatigue, and Task Effectiveness - Fatigue Avoidance Scheduling Tool).

O algoritmo é baseado em um modelo biomatemático que leva em conta o processo homeostático, ritmos circadianos associados à atenção/vigília e à inércia do sono.

As publicações decorrentes das análises dos dados (relatórios, artigos acadêmicos, etc.) não envolverão nomes de companhias aéreas tampouco a identificação de qualquer um dos participantes.

“O gerenciamento do risco da fadiga não significa impacto financeiro para as empresas, muito pelo contrário. Quando o operador gerencia adequadamente a fadiga, acaba por melhorar alguns indicadores de performance, tais como as estatísticas de aproximações desestabilizadas, extrapolações de limites de velocidade de flap, pouso duro, entre outros. Algumas empresas já deram passos importantes nesse sentido: além de reduzir o custo na operação com softwares inteligentes para produzir escalas, também conseguem fazer esse gerenciamento de uma forma muito mais preventiva e eficaz”, analisa Tulio.

A metodologia usada na investigação da contribuição da fadiga em ocorrências aeronáuticas, elaborada pela CNFH, comissão vinculada ao Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), será aperfeiçoada a partir dos dados coletados pelo Fadigômetro.

Desde que entrou em vigor no dia 19 de julho, o projeto já acumulou cerca de 190 mil horas de jornada de trabalho (número atualizado até o fechamento desta edição).

“Nós estamos tendo uma boa aceitação do grupo, que está enxergando a importância de contribuir, para justamente fomentar a segurança. É um projeto que visa o ganha-ganha, visa elevar ainda mais os níveis de segurança operacional da aviação brasileira”, diz.

Vantagens do Fadigômetro

- Confiabilidade científica (sem interferência política);
- Total confidencialidade dos participantes e operadores;
- Análises aleatórias das escalas executadas baseadas no modelo SAFTE-FAST;
- Riscos ponderados pela exposição em função do(a): hora do dia; localidade; tipo de frota/tipo de operação;
- Identificação de perigos potenciais e das chaves de voo mais fatigantes (hot spots);
- Análises relativas de risco durante mudanças regulatórias (novos limites versus limites atuais);
- Avaliação de parâmetros dos modelos biomatemáticos, levando-se em conta circunstâncias operacionais realísticas

Início da coleta:
19/07/2018

Horas de jornada coletadas:
mais de **190 mil**
até o momento

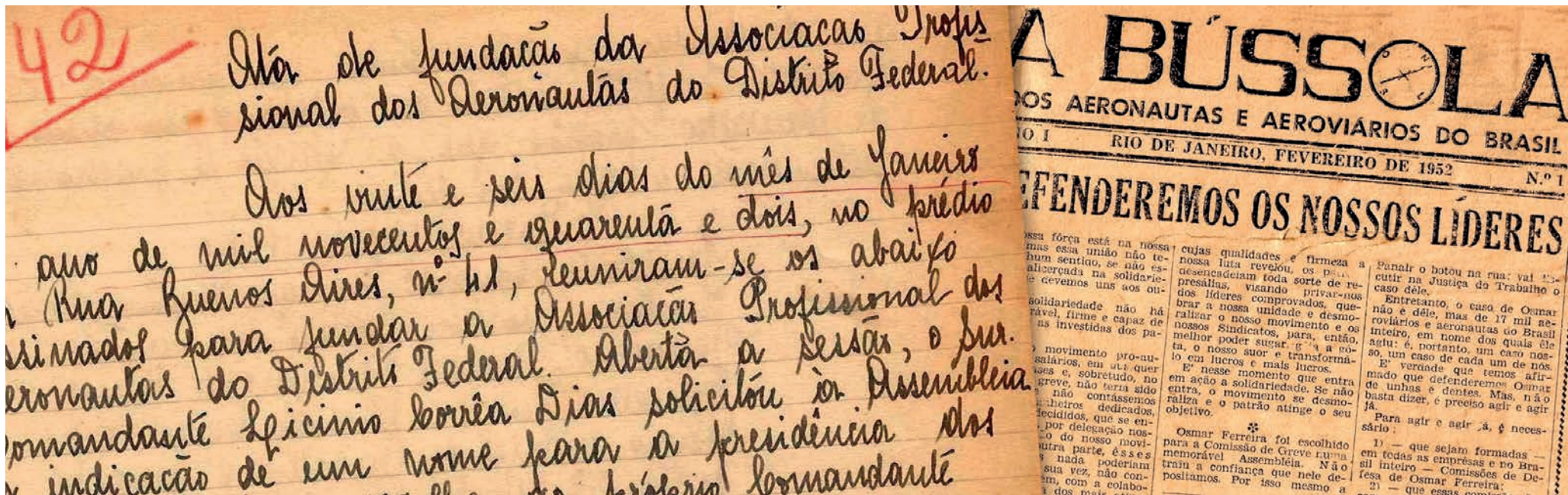
Divulgação de dados preliminares:
outubro/2018



Aproxime a câmera do seu celular para o QR code e acesse agora o site www.fadigometro.com.br

Matéria de capa

História do SNA vira Centro de Memória



Ata de Fundação da Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal-RJ / 1ª edição do jornal A Bússola

Por **Érica Fernandes**

O Sindicato Nacional dos Aeronautas assumiu a missão de organizar e disponibilizar ao público o patrimônio histórico da entidade, construído ao longo dos seus 76 anos de existência.

Um levantamento de todo o material está sendo feito desde setembro de 2017, no intuito de catalogar os arquivos relevantes e criar um centro de memória físico e digital, incluindo um acervo de memória oral, com entrevistas de antigos membros.

Diego Schilling, diretor da Secretaria de Divulgação e Cultura, acredita que essa iniciativa vai consolidar a identidade e o posicionamento da categoria, além de melhorar a gestão da informação e do conhecimento entre funcionários e associados.

Dentro do prazo de 2 anos, aproximadamente, o SNA pretende publicar um livro, fazer uma exposição e produzir um documentário sobre sua trajetória.

“A primeira intenção é mostrar pra categoria que o sindicato não começou ontem e que tem muita história por aí. Se hoje eu olho pra esse trabalho de aeronauta e eu penso que esse trabalho tem um certo conforto, tem direitos

importantes pra mim, eu estou falando de uma luta que vem desde o começo da aviação comercial no Brasil. A categoria conhecer a sua história, pra saber de onde vieram esses direitos e porque a profissão é desse jeito hoje é importante. E a segunda questão, ainda mais nesse trabalho de memória oral, é mostrar que quem faz a história somos nós. A memória oral tem um papel importante nisso dentro da história”, conta a historiadora Gabriela de Sousa, junto com o arquivista Fernando Pita, responsáveis pelo projeto. Muito do que eles conseguiram com a sede no Rio de Janeiro - primeiro endereço do sindicato - são recortes avulsos, fotos sem identificação e notícias sem contextualização.

Os textos escritos por Aldo da Costa Pereira, ex-comandante da Cruzeiro do Sul e um dos fundadores do SNA em 1942, são o fio condutor dessa pesquisa. Aldo participou ativamente de momentos importantes para a categoria e esteve presente nas principais conquistas, como a luta pela aposentadoria especial e regulamentação da profissão de aeronauta e criação e organização da antiga biblioteca do SNA. Ele também escreveu livros sobre a aviação comercial brasileira e sobre o sindicato.

26 de janeiro de 1942

Fundação da Associação Profissional dos Aeronautas do Distrito Federal/RJ, que teve o Cmte. Eduardo como primeiro presidente.



31 de março de 1947

Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio estende a base territorial do sindicato, transformando-o em Sindicato Nacional dos Aeronautas.



Novembro de 1945

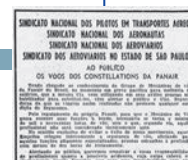
Primeira greve dos aeronautas, feita pelos tripulantes da VASP, por aumento de salário, melhoria das condições de trabalho e a modernização da frota.

8 de dezembro de 1951

Primeira Greve Geral da aviação civil brasileira (aeronautas + aeroviários). Reivindicação: atualização dos salários desvalorizados com o aumento do custo de vida.

24 de setembro de 1954

Criado o Sindicato Nacional dos Pilotos em Transportes Aéreos, que retirou os pilotos do Sindicato Nacional dos Aeronautas.



10 de janeiro de 1955

Greve da Galinha Podre - paralisação dos pilotos da Pan Air por 55 dias por melhorias na alimentação a bordo, servida fria. Estopim: demissão do Cmte. Lauro Roque.

18 de julho 1956

2ª greve geral, por aumento de salário compatível com o aumento do custo de vida. Governo promete projeto de lei para aposentadoria e regulamentação da profissão.

5 de dezembro de 1956

Extinção do Sindicato Nacional dos Pilotos em Transportes Aéreos e retorno para o SNA.

21 dezembro de 1958

Sancionada a aposentadoria por idade de 65 para 45 anos e tempo de serviço de 35 para 25 anos.

Mesmo não fazendo mais parte do sindicato, na década de 70 o comandante volta como redator do primeiro jornal dos aeronautas, A Bússola, criado em 1952. O jornal era feito colaborativamente entre a própria categoria, que enviava suas pautas e reivindicações, com espaço até para poesias. Depois da Bússola o sindicato ainda teve o jornal Dia a Dia e, atualmente, publica o Diário de Bordo.

Foram esses jornais da época que ajudaram o setor de Arquivo do SNA, por exemplo, a montar o mural dos presidentes, de 1942 até hoje, projeto em finalização no auditório da sede em São Paulo.

Uma curiosidade: o primeiro presidente, Cmte. Eduardo Henrique Martins de Oliveira, da Panair, fazia parte do bloco de carnaval carioca Clube dos Cafajestes, morreu em um acidente aéreo em 1950 e ganhou uma marchinha de carnaval em sua homenagem, cantada por Dalva de Oliveira.

Dentre os fatos marcantes do passado, um deles foi a intervenção militar dentro do sindicato. No dia seguinte ao golpe de 64, a diretoria do SNA foi deposta e, em seu lugar, os militares assumiram o comando, deixando uma lacuna de dois anos sem eleições democráticas internas. Durante todo esse período de instabilidade, os diretores que assumiam não permaneciam por muito tempo na função.

Foi o caso do ex-Comandante da Vasp Daniel Bonfim, perseguido em 1975 por ser considerado subversivo e, por se ausentar por mais de 40 dias da diretoria, automaticamente excluído do sindicato.

Bonfim acredita que uma das principais conquistas da sua época foi a regulamentação da profissão de aeronauta. Segundo ele, a profissão de piloto era ainda mais estressante,

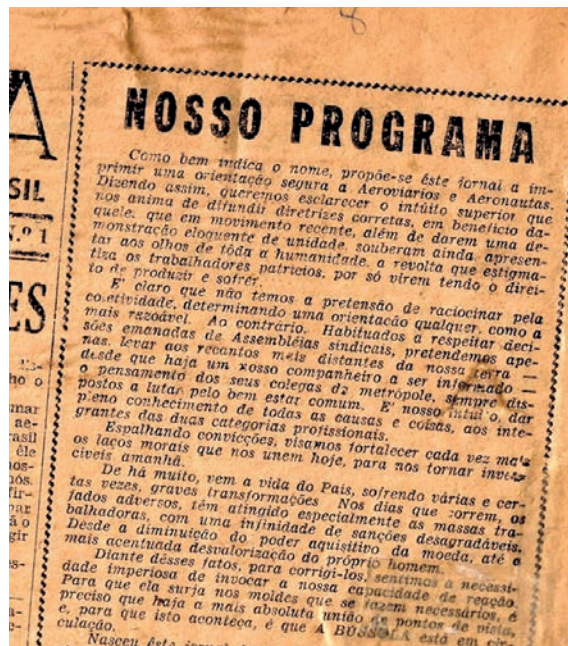
com aviões herdados da 2ª Guerra Mundial e muitas horas de voo.

No trabalho de recuperação das memórias do sindicato, Fernando e Gabriela se depararam com registros de reivindicações que até hoje são pauta na categoria, como segurança de voo, regulamentação da profissão, aposentadoria especial e fadiga humana. “Existe a história do sindicato, mas ela está muito ligada à história da aviação, você não tem como desvincular, chegamos a essa conclusão. Aqui os diretores ainda estão ativos na profissão, estão dentro da cabine, estão lá lutando”, reflete Fernando.

ALGUMAS CONQUISTAS DO SNA

- Pagamento uniformizado de diárias
- Pagamento em dobro das horas voadas aos domingos, feriados e dias santificados
- Acomodação individual para todo o aeronauta que pernoitar fora da sua base contratual de serviço
- Garantia no retorno da licença previdenciária
- Garantia de emprego às vésperas da aposentadoria
- Folgas fixas anuais
- Diária de ceia
- Piso salarial para comandante, co-piloto e comissário
- Vale-alimentação
- Taxa de revalidação de certificados
- Período oposto
- Prazos durante sobreaviso
- Passe livre
- Melhores condições de escala
- Nova Lei do Aeronauta

Se você participou junto com o SNA dessa história e gostaria de contribuir para o nosso centro de memória, envie um e-mail para memoria.sna@aeronautas.org.br ou ligue para 11 5090-1077.



Zum-zum

(Paulo Soledade e Fernando Lobo)

Oi! Zum, zum, zum,
Zum, zum, zum!
Está faltando um!

Bateu asas, foi embora,
Não apareceu.
Nós vamos sair sem ele,
Foi a ordem que ele deu.

Oi! Zum, zum, zum,
Zum, zum, zum!
Está faltando um!
Ele que era o porta-estandarte
E que fazia alaúza e zum-zum.
Hoje o bloco está mais triste sem ele
Está faltando um.

Marchinha de carnaval feita em homenagem ao primeiro presidente do SNA.



Cmte. Aldo da Costa Pereira

5 de março de 1960

A categoria decide por greve geral e exige o cumprimento da primeira portaria que regulamentava a profissão (1959). Somente o grupo da Cruzeiro do Sul aderiu, resultando na demissão de cerca de 140 tripulantes, incluindo Aldo.

16 de setembro de 1966

Primeira diretoria eleita democraticamente após o período de Intervenção.



2 de abril de 1964

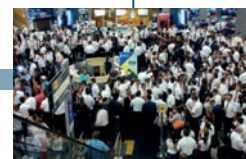
A diretoria eleita democraticamente é destituída, sendo substituída por interventores da Ditadura Militar.

13 de novembro de 1984

Greve Nacional dos Pilotos de Helicóptero, a primeira dessa categoria no mundo. Também a primeira no Brasil desde 1963, com início e concentração em Macaé/RJ, contra o abuso de poder do dono da Líder Táxi Aéreo.

Setembro de 1986

Primeira greve só de comissários, da antiga Vasp, por 20 dias. Reivindicações: salários a nível do mercado.

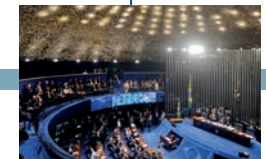


Fevereiro de 1988

A categoria declarou greve nos 4 dias de carnaval contra a intransigência dos patrões, em meio às discussões do Acordo Coletivo.

22 de janeiro de 2015

Primeira greve depois de quase 30 anos desde a última, por garantia de escalas justas, melhores condições de trabalho e segurança de voo.



3 de fevereiro de 2016

Nova paralisação com as mesmas reivindicações da anterior.

12 de junho 2017

Aprovação final no Congresso da Nova Lei do Aeronauta 13.475/17.

Saúde do aeronauta

Desembale menos e descasque mais



Frutas cítricas, como a laranja, dão mais energia e saciam o apetite.

Os aeronautas que chegam ao consultório da nutricionista Denise Perone, no 3º andar do sindicato em São Paulo, estão preocupados com a saúde e a alimentação.

Denise, especializada em nutrição estética, em doença degenerativa e câncer, costuma atender pacientes com taxas de gordura elevadas, como os triglicérides e o colesterol, mas muitos dos associados têm uma outra característica em comum.

"Quase todos os aeronautas têm baixa vitamina D, porque eles não tomam sol. O ciclo circadiano (relógio biológico interno que regula os ciclos de sonolência e alerta) deles é alterado, a umidade relativa do ar dentro de cabine é muito baixa (entre 9 e 13), ele fica exposto a muita radiação. Tudo isso vai mexendo com a imunidade do aeronauta e, com o passar dos anos, ele pode vir a apresentar algum problema de saúde", analisa a médica.

O nível de vitamina D ideal é acima de 30-36. Abaixo disso é recomendável um suplemento vitamínico para suprir essa carência.

A receita é antiga, mas eficaz. Frutas, verduras e legumes são essenciais para manter a saúde e evitar doenças. Segundo Denise, eles não podem ser substituídos por multivitamínicos, e deve-se dar sempre preferência pelo alimento *in natura*.

"O segredo da boa alimentação, da boa forma e da saúde é: desembale menos e descasque mais. Seja aeronauta, seja não-aeronauta, não adianta. Se você comer só embutidos, só comida pronta, isso vai te fazer mal. Então tem que comer salada, carne fresca, fruta, tem que tomar leite fresco, suco. Esse é o ideal", aconselha.

Outro alerta é não exagerar no consumo de chás. Quando os aeronautas são perguntados sobre a quantidade de água que bebem diariamente, muitos respondem que têm o hábito de armazenar chá em garrafa térmica e levar para o avião, para ir consumindo durante o dia. Isso não substitui a água.

Mais do que duas ou três xícaras de chá por dia pode atacar os rins e ser tóxico para o organismo, explica a médica. O ser humano precisa consumir ao menos 2 litros de água mineral por dia, e o aeronauta ainda precisa ter esse cuidado especial porque o ar dentro do avião é seco, por causa da pressurização da cabine.

Durante o voo, nunca pule uma refeição, se possível faça um lanche preparado em casa ou no hotel e opte sempre por alimentos naturais.

“Se você comer só embutidos, só comida pronta, isso vai te fazer mal. Então tem que comer salada, carne fresca, fruta”



Foto: Felipe Vichesse

Dra. Denise Perone, nutricionista

A nutricionista atende de segunda a quinta na sede do SNA em São Paulo, das 10h às 16h. Para marcações de consulta, envie um e-mail para saude@aeronautas.org.br.

Acontece

Aprovação da Nova Lei do Aeronauta completa 1 ano



Comemoramos no dia 12 de junho um ano da aprovação da nova Lei do Aeronauta. Essa foi a maior conquista para pilotos e comissários em décadas, uma forma de garantir melhorias substanciais nas condições de trabalho e mais segurança de voo para todos.

Entre diversos avanços importantes, destacamos a implantação do sistema de gerenciamento do risco de fadiga humana — que já é praticado nos países mais avançados. Com isso, os aeronautas poderão trabalhar em melhores condições e, conseqüentemente, poderão garantir voos mais seguros para todos.

Além disso, o aumento no número de folgas mensais é outro fator que melhora a vida dos tripulantes ao mesmo tempo em que traz um enorme benefício à sociedade, já que tem relação direta com a segurança de voo.

Outro ponto extremamente benéfico da nova lei é a proteção contra a terceirização do trabalho dos aeronautas.

O SNA, ao lado das associações Abrapac, Asagol e ATT, além de inúmeros tripulantes, trabalhou incessantemente nos últimos seis anos por essa aprovação, atuando diariamente em Brasília junto a deputados e senadores. A lei 13.475/17 entrou em vigor no dia 27 de novembro de 2017.

Espaço da leitura

O Primeiro e o Último é um livro de memórias do piloto Adolf Galland, com um caderno com um mapa e oito ilustrações coloridas de perfis dos aviões pilotados pelo autor. Galland atuou sob ordens de três ditadores, Adolf Hitler, Francisco Franco e Juan Perón. **Autor: Adolf Galland. Páginas: 552. Editora: C & R Editorial.**



“Indico esse livro porque conta a trajetória de um dos maiores aviadores da história, desde seu treinamento até o fim da 2ª Guerra Mundial. Ele não fazia parte do partido nazista, mas era um militar a serviço de seu país.”

Diego Schilling, diretor do SNA



Charge

FRASES TÍPICAS DE CHECADOR



CRESCENTI

Opinião



Divulgação

Formatura da primeira turma de mulheres pilotas promovida pela Avianca Brasil

Mais pilotas voando no Brasil

Há alguns anos, a profissão de piloto era quase exclusivamente masculina – havia poucas mulheres voando e, menos ainda, as que ganhavam a vida no cockpit. Felizmente, essa realidade está mudando. É fato que ainda temos um longo caminho pela frente, mas alguns movimentos já estão acontecendo, e tenho muito orgulho de viver esse momento de transformação do setor aéreo.

Sou uma mulher apaixonada por aviação desde pequena e viajo há bastante tempo. Morei no Japão por dez anos e, nesse período, voava sempre entre aquele país e o Brasil, para matar a saudade da minha família. A cada viagem, crescia o meu desejo por estar no comando de um avião, mas achava que isso jamais seria possível. Em todas as minhas idas e vindas, nunca tinha visto uma mulher pilotando.

A vontade de atuar no setor foi aumentando e, mesmo sabendo de todas as dificuldades, decidi seguir carreira na aviação. Comecei a trabalhar como agente de aeroporto e logo depois me tornei comissária de bordo. Foi apenas nesse momento que percebi que mulheres podiam pilotar. Essa descoberta reacendeu meu sonho e me deu força para correr atrás de tudo o que era preciso para realizá-lo.

Foi um longo processo desde o início dos estudos até a formatura. No começo, enfrentei certa resistência da minha família, que não tinha ideia de que uma mulher podia pilotar. Precisei dedicar muito tempo não só aos cursos teóricos, mas também aos práticos, que me exigiram um investimento financeiro considerável. O esforço valeu muito a pena e, no último dia 11 de julho, o

meu grande sonho se tornou realidade junto com o de outras 15 mulheres.

Nessa data, fui uma das integrantes da primeira turma de pilotos composta apenas por mulheres da aviação brasileira. A formatura feminina foi uma iniciativa da Avianca Brasil, companhia da qual sou contratada e que desenvolveu o programa Donas do Ar. O projeto é derivado do Donas da Rua, desenvolvido pela Maurício de Sousa Produções para promover a igualdade de gênero.

Além de atuar para aumentar a presença de mulheres no comando das aeronaves da companhia, o Donas do Ar inclui ainda outras frentes, como a realização de palestras em escolas para conscientizar alunos de que todos podem ser o que quiserem. Recentemente, a Avianca Brasil assinou também um compromisso com a Onu Mulheres garantindo a realização de treinamentos internos para promover a diversidade no ambiente de trabalho.

Quando o programa teve início, a presença feminina no time de tripulantes técnicos (comandantes e copilotos) da companhia era de 1,6%. Hoje, nós mulheres já representamos 5% dos pilotos no quadro da Avianca Brasil – a maior porcentagem entre as aéreas brasileiras e a sétima maior do mundo. Para os próximos meses, a meta é que 30% das turmas sejam compostas por pilotas.

Hoje, minha família tem muito orgulho da profissão que escolhi e, diferente de alguns anos atrás, acredita que sou um exemplo para a minha filha de três anos. Os preconceitos ainda existem aqui e ali, mas cada vez mais o setor aéreo entende que o cockpit também é lugar de mulher. Para o futuro, meu desejo é que nossa presença na cabine de comando continue crescendo e que todas as mulheres possam usar todo o seu potencial e seguir a profissão que quiserem.



Gizelle Hashimura, formanda da primeira turma de pilotos da aviação brasileira composta apenas por mulheres

RISCO BALOËIRO

REPORTE AVISTAMENTOS

SENHORES PILOTOS, INFORMEM TODOS OS AVISTAMENTOS DE BALÕES ATRAVÉS DO SITE DO GENIPA

SUA COOPERAÇÃO É FUNDAMENTAL PARA A SEGURANÇA DE VOO!

Aproxime a câmera do seu celular para o QR code e acesse agora o site do Cenipa

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

O SNA atua constantemente para oferecer a seus associados benefícios e parcerias, através de diversas empresas e instituições dos mais variados segmentos. Acompanhe em nosso site, em nosso aplicativo e em nossas redes sociais as empresas que são parceiras do Sindicato Nacional dos Aeronautas.