

DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas • distribuição gratuita • ano 3 • nº 19 • dezembro 2019 • www.aeronautas.org.br

APOSENTADORIA ESPECIAL

Aeronautas lutam pela inclusão da categoria em projeto de lei que tramita no Congresso

Consciência política é o que nos move

A história do SNA nos mostra que os argumentos e as maneiras de lutar pela aposentadoria especial dos aeronautas são muito parecidos desde os anos 1950. Defendemos a concessão desse direito como forma de compensar o desgaste resultante das condições de trabalho dentro de uma aeronave, o que implica diretamente na segurança de voo.

Atualmente, já conseguimos oito emendas a nosso favor para incluir pilotos e comissários no projeto de lei que vai regulamentar a aposentadoria especial.

Nosso trabalho de mobilização em Brasília tem sido constante, tanto em contato com os senadores que fazem parte da comissão que avaliará a matéria, quanto em participações em diversos debates e entrevistas sobre o tema. E a nossa vitória só será possível com o engajamento de toda a categoria, que não pode parar.

Outra importante conquista recente à qual damos destaque é a sentença do TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região), condenando a União e obrigando a manutenção do pagamento integral da pensão aos assistidos do Aerus.

Nesta edição também tratamos da eleição dos representantes sindicais por empresa. Sem dúvida, ter um aeronauta eleito para representar as demandas dos tripulantes dentro de uma companhia aérea dinamiza e agiliza a articulação com o sindicato nas futuras propostas e mudanças.

No mais, desejamos a todos boas festas e um ótimo 2020!



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



Sede: São Paulo/SP

Rua Barão de Goiânia, 76 - Congonhas
CEP: 04612-020 - Tel.: (11) 5090-5100

Escritórios regionais:

Rio de Janeiro/RJ

Tel.: (21) 3916-3800

Brasília/DF

Tel.: (61) 3964-3838

Campinas/SP

Tel.: (19) 3725-6579

Porto Alegre/RS

Tel.: (51) 3094-6619

Expediente:

Presidente - Cmte. Ondino Dutra

Secretário Geral - Cmte. Tiago Rosa

Diretor de Comunicação - Cmte. Diego Schilling

Jornalista responsável - Érica Fernandes

MTB 0005296/BA - redacao@aeronautas.org.br

Redação - Érica Fernandes

Direção de Arte - Adriano Mathias Pereira

Design e Diagramação - Reinaldo Sant'Ana P. Jr

Produção Gráfica/Circulação - Felipe Vichiessi

marketing@aeronautas.org.br



sindicatonacionaldos aeronautas

www.aeronautas.org.br

Nesta edição

3

JURÍDICO

A importância do representante sindical por empresa

4

EM PAUTA

Caso Aerus - SNA batalha na Justiça para que todos os participantes do fundo de pensão sejam beneficiados

6

MATÉRIA DE CAPA

Lute com o SNA pela aposentadoria especial - Aeronautas tentam incluir a categoria em projeto de lei que tramita no Congresso

8

SAÚDE

Radiação ionizante - Efeitos nocivos dos raios cósmicos são objeto de estudos científicos; SNA apoia a adequação da estrutura regulatória para proteção radiológica dos aeronautas

9

SAFETY

Sinalização em aeroportos - Faça o teste e descubra se você está por dentro de todas as sinalizações

10

ENTREVISTA

União pela segurança de voo - Entrevista com o controlador de voo Emanuel Ribeiro

11

MEMÓRIA - Edição de janeiro/fevereiro de 1982 do jornal A Bússola sobre o Aerus

ESPAÇO DE LEITURA - Livro: 21 lições para o século 21, de Yuval Noah Harari

TIRINHA - por Crescenti

12

ACONTECE

SNA assina nova CCT regular para 2019/2020, com reposição integral da inflação

A importância do representante sindical por empresa

Todas as empresas da aviação nacional podem ter o responsável por intermediar denúncias e demandas dos aeronautas entre companhia aérea e sindicato

Os representantes sindicais por empresa são responsáveis por coordenar junto com a diretoria do SNA as denúncias e demandas dos tripulantes da companhia aérea em que trabalham e da categoria em geral.

Aeronautas associados de todas as companhias, de todos os segmentos da aviação nacional, podem participar do pleito e eleger o seu representante, conforme está previsto no estatuto do SNA.

Gol e Latam Linhas Aéreas já possuem os seus representantes, eleitos em junho em conjunto com o processo eleitoral da nova diretoria do SNA, com mandato até 31 de maio de 2022. A Azul já tem um representante que também foi eleito com a nova diretoria e, pelo critério da quantidade de aeronautas por empresa, ainda pode ter outros dois novos nomes (já que houve

a saída dos dois representantes anteriores). O processo eleitoral está em andamento.

Recentemente, foram eleitos os representantes sindicais Diego de Alexandrino Barrionuevo, da Latam Cargo (Absa Aerolinhas Brasileiras S/A), Marcelo de Barros Hermeto, da Total Linhas Aéreas, Sonilon Vieira Leite, da Omni Táxi Aéreo S/A e Marcos Baptista Baeta, da CHC do Brasil Táxi Aéreo.

“Ter um representante sindical facilita e dinamiza a atuação do sindicato com as empresas. Os representantes auxiliam nas reuniões das negociações coletivas, além das demais atribuições

Os representantes sindicais são um importante elo das demandas dos tripulantes das companhias aéreas com o SNA

previstas no artigo 57 do estatuto do SNA. Em suma, o representante sindical é um importante elo das demandas específicas dos aeronautas de determinada empresa com o sindicato, a fim de possibilitar uma atuação mais eficaz”, diz o advogado do SNA, Victor Soares.

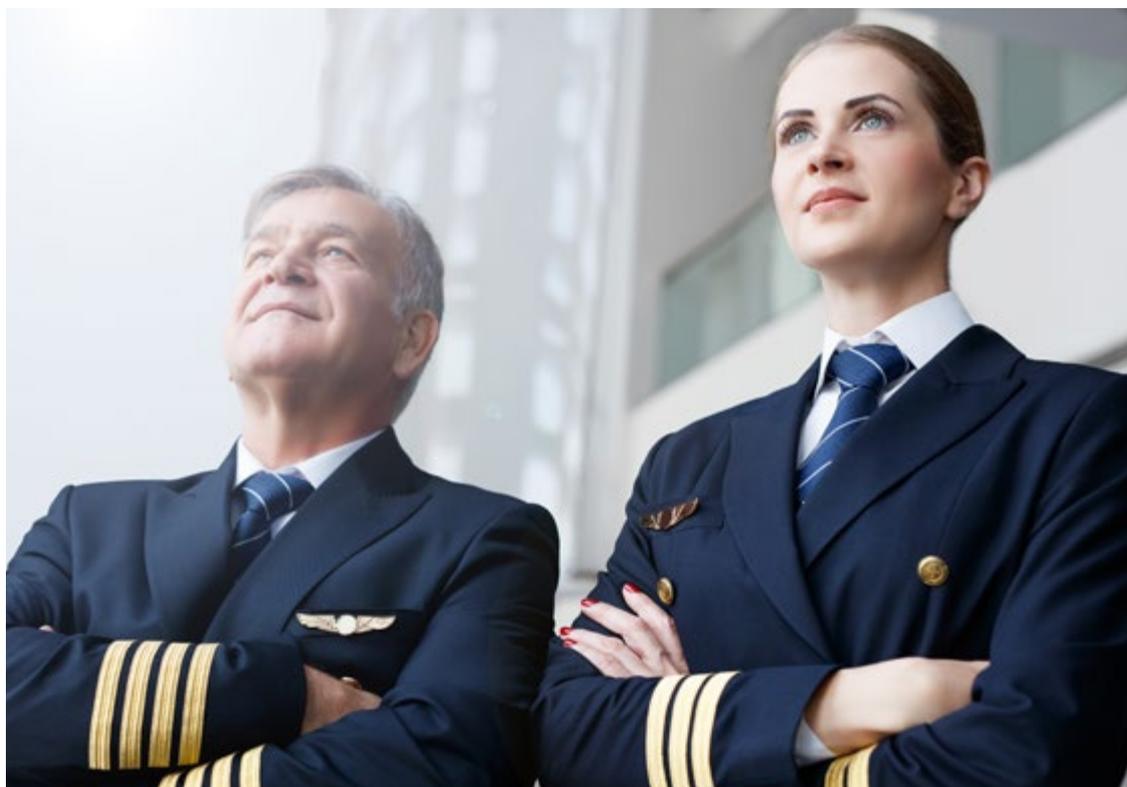
SELEÇÃO PRÉVIA PARA REPRESENTANTE SINDICAL POR EMPRESA

E-MAIL:

sna.votacao@aeronautas.org.br

INFORMAÇÕES:

- nome completo;
- nome da empresa;
- e-mail;
- telefone para contato.



Caso Aerus

SNA batalha na Justiça para que todos os participantes do fundo de pensão sejam beneficiados

Vera Paixão tinha 33 anos quando começou a contribuir com o fundo de pensão do Instituto Aerus de Seguridade Social, criado em 1982 pela Varig, Cruzeiro do Sul e Transbrasil para complementar a renda na aposentadoria de aeronautas e aeroviários.

Naquela época, a ex-comissária de voo, que trabalhou na Varig e depois na Cruzeiro, sonhava ter uma poupança extra para garantir um futuro confortável para a família.

Mãe de três filhos (dois biológicos e um adotado), aposentou-se com 52 anos e passou a receber a pensão do fundo integralmente até 2006.

“Sempre acreditei no fundo. Quando recebia meu contracheque e via o desconto pensava que poderia pagar meu plano de saúde, comprar meus remédios e pagar o estudo dos meus filhos. Faltando pouco pra me aposentar, minha irmã faleceu aos 39 anos e me deixou um filho de três anos. Pensei: ‘graças a Deus tenho o Aerus e vou poder dar uma boa educação pra ele’, mas aí veio a bomba. A pensão começou a diminuir, até chegar em 8%”, relembra.

O corte no pagamento foi consequência da falta de fiscalização da União, como explica o advogado Lauro Gomes, do escritório de advocacia Castagna Maia, contratado pelo SNA,



Manifestação e acampamento no Salão Verde da Câmara dos Deputados em 2014

Arquivo pessoal

que acompanha o caso desde o início. O governo autorizou o desconto da contribuição dos funcionários sem repasse ao fundo e também não passou a sua própria contribuição. Por isso, começou a operar no vermelho e acabou entrando em liquidação extrajudicial.

“De 1987 até 2003, a União rompeu com as três principais fontes de financiamento do Aerus: a contribuição dos trabalhadores, que era descontada e não repassada, a contribuição das principais patrocinadoras, Varig e Transbrasil, e a terceira fonte de financiamento [suspensão dos

3% de toda a receita aérea doméstica vendida entre 1982 até 2012]. Então, por um longo período, as grandes fontes de custeio do fundo não ingressaram no fundo. A União tinha o dever de impedir o verdadeiro calote praticado pelas empresas em detrimento do patrimônio do fundo de pensão”, diz o advogado.

Devido ao rombo financeiro, a entidade ficou sob intervenção extrajudicial a partir de 2006 e as aposentadorias e pensões aos ex-funcionários passaram a ser de apenas 8% do valor originalmente previsto.

HISTÓRICO





Aeronautas reunidos no dia do julgamento do TRF-1 em outubro de 2019

Até conseguir o primeiro restabelecimento do pagamento, em 2014, graças à luta incessante do SNA, da comissão dos aeronautas envolvidos e da AAPT (Associação dos Funcionários Aposentados e Pensionistas da Transbrasil), estima-se que cerca de 1,2 mil aposentados morreram sem ver a solução do caso.

Hoje, aos 70 anos, Vera aguarda uma resolução final da batalha judicial, que recentemente teve uma importante vitória. Em 28 de outubro, a sentença do TRF-1 (Tribunal Regional Federal da 1ª Região) manteve a decisão de primeira instância condenando a União por atos ilegais e manteve a antecipação de tutela que, desde 19 de setembro de 2014, garantiu o restabelecimento do pagamento dos assistidos, na exata forma como ocorria em 2006.

Neste dia histórico, além do atual presidente do SNA, Ondino Dutra, estavam presentes alguns dos aeronautas que fazem parte do grupo Aerus e que estão juntos desde o início da luta.

"Essa decisão nos traz um pouco de conforto e de alegria nesse momento de grande apreensão para toda a nossa categoria. O plenário do julgamento estava lotado, as comissões vieram, os aeroviários também estavam presentes, e estamos muito contentes com esse resultado. Agora é analisar o acórdão de forma pormenorizada, fazer um estudo completo, trazer esclarecimentos para todos e continuar o nosso trabalho até que esse assunto esteja resolvido por completo", diz o presidente Dutra.

COMO FUNCIONAVA UM FUNDO DE PENSÃO COMO O AERUS?

A receita era composta por três tipos de contribuição: o desconto nos contracheques dos trabalhadores, o depósito das empresas aéreas envolvidas e o repasse da taxa de 3% incidente sobre as tarifas aéreas nacionais. Todo fundo de pensão deve gerar rentabilidade desses recursos, em investimentos no mercado, como outra importante fonte de custeio. Quando o participante se aposentar deixará de contribuir para o fundo de pensão e passará a receber sua aposentadoria complementar contratada.

desses contratos. A União autorizou ilegalmente o calote das empresas e afrouxou a fiscalização do Aerus.

QUANTAS PESSOAS PARTICIPAM DO AERUS?

São cerca de 21 mil participantes, divididos entre 10 mil ativos e 10 mil assistidos (aposentados e pensionistas), além de mil quirografários (credores). Pelas regras do plano, as pessoas que atingiram até 50 anos, com dez anos de contribuição, já poderiam se aposentar. No entanto, com a liquidação do Aerus em 2006, não é mais permitido haver alteração de categoria a partir daí, mesmo que os participantes ativos já possam se aposentar depois disso. No dia 28 de outubro de 2019, os ativos foram contemplados pela sentença e pelo acórdão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, mas não pela antecipação de tutela, a qual foi deferida em função do caráter urgente da idade das pessoas da aposentadoria. O SNA espera que em breve todos possam ser beneficiados.

POR QUE A UNIÃO FOI RESPONSABILIZADA PELA QUEBRA DO AERUS?

O Departamento de Aviação Civil eliminou a terceira fonte sem consultar a Secretaria de Previdência Complementar, criando defasagem na receita do Aerus. Além disso, foram autorizados financiamentos e refinanciamentos da Varig e Transbrasil, que estavam em dificuldade financeira, com os recursos do fundo, sem quitação



Lute com o SNA pela aposentadoria especial

Aeronautas tentam incluir a categoria em projeto de lei que tramita no Congresso

Atualmente, em Brasília, está em tramitação o PLP (Projeto de Lei Complementar) nº 245/2019, do senador Eduardo Braga (MDB/AM), que regulamenta a aposentadoria especial dos trabalhadores que exercem atividade insalubre.

Essa é uma grande oportunidade para incluir pilotos e comissários no texto e, por isso, o SNA vem atuando de forma sistemática ao lado da categoria para conscientizar os parlamentares.

Desde que a proposta da lei complementar foi apresentada, o sindicato está convocando os aeronautas a comparecer ao Congresso em dias importantes de discussão do tema, realizando reuniões com senadores, concedendo entrevistas para diversos meios de comunicação e fazendo forte mobilização nas redes sociais dos políticos envolvidos.

Até o fechamento desta edição, oito senadores que compõem a CAE (Comissão de Assuntos Especiais), onde está o projeto agora, já haviam proposto emendas que beneficiam os aeronautas: Major Olímpio (PSL/SP), Veneziano Vital do Rego (PSB/PB), Acir Gurgacz (PDT/RO),

Paulo Paim (PT/RS), Cid Gomes (PDT/CE), Elmano Férrer (PODE/PI), Chico Rodrigues (DEM/RR) e Rodrigo Pacheco (DEM/MG).

"Nós estamos otimistas, porque conseguimos sensibilizar senadores governistas, de oposição e de centro. Ainda não conseguimos ter a certeza de que a emenda vá para o projeto porque o relator, o senador Esperidião Amin (PP/SC), não confirmou se aceita ou não. Se a emenda não for incluída por ele, esperamos que a mobilização da categoria consiga, tanto na votação da comissão, quanto em plenário, incluir. Se necessário, vamos pedir aos senadores que façam destaque para que essa emenda seja votada em separado. Somente com a mobilização da categoria, lá no dia e nas redes sociais, conseguiremos a aprovação. Por isso temos que continuar enviando e-mails e mensagens nas redes sociais deles, pressionando", diz o secretário-geral do SNA, Tiago Rosa.

Cortar gastos

Um dos objetivos do projeto de lei é proporcionar economia para a União, evitando

a judicialização dos processos de obtenção da aposentadoria especial.

Para os aeronautas, a concessão do benefício pela via administrativa é rejeitada pelo INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), porque os laudos técnicos requeridos não refletem as reais condições de trabalho a que os tripulantes estão submetidos. Com a negação do pedido, o SNA recorre às ações individuais na Justiça e obtém êxito na maioria dos casos desde então.

Ou seja, o Estado é condenado a conceder a aposentadoria especial ao aeronauta e ainda cobrir os gastos na defesa da autarquia, pagar os valores acumulados retroativos ao pedido administrativo, os honorários sucumbenciais, além de pagamentos futuros, onerando ainda mais os cofres públicos.

Histórico

A luta pela aposentadoria especial dos aeronautas teve início em 1956, quando uma greve geral da aviação reivindicava melhoria de salários, a regulamentação da profissão e a aposentadoria especial da categoria.

Desde aquela época os argumentos são os mesmos de hoje: os agentes nocivos a que os aeronautas estão expostos influenciam diretamente na segurança de voo e na saúde do tripulante.

Somente dois anos depois, com a mobilização dos aeronautas no Congresso Nacional e a participação em anteprojetos, a primeira lei (nº 3.501/1958) que dispunha sobre a aposentadoria do aeronauta foi sancionada, enquanto a especial seria regulada em 1960 pela Lei nº 3.807/60.

Durante os anos 90 a aposentadoria especial sofreu profundas transformações em decorrência de reformas feitas pelo governo



Arquivo pessoal

Diretoria do SNA com o senador Esperidião Amin, no centro, relator da CAE (Comissão de Assuntos Especiais)

Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) que começaram a dificultar o acesso ao benefício até os dias atuais.

"Toda vez que você força um trabalho para além do que seria recomendado, você acaba expondo um risco para toda sociedade. Nós pleiteamos a aposentadoria especial para a categoria não só por causa dos agentes nocivos a que estamos expostos e das consequências para a nossa saúde, mas também porque

isso compromete a segurança de voo de todos. Se no passado nós tivéssemos adotado a premissa de que a aviação é um transporte seguro e está tudo certo, hoje, com a alta quantidade de aviões voando ao mesmo tempo, nós íamos ter um grande acidente por dia. Então, toda a sociedade tem que pensar no que pode ser feito para transformar esta atividade cada vez mais segura", diz o presidente do SNA, Ondino Dutra.

Agentes nocivos inerentes à atividade

- BAIXA PRESSÃO ATMOSFÉRICA NA CABINE;
- RÚIDO EXCESSIVO;
- BAIXA QUALIDADE DO AR DENTRO DA CABINE;
- BAIXA UMIDADE;
- VIBRAÇÃO DA AERONAVE;
- CONTAMINAÇÃO BIOLÓGICA;
- RADIAÇÃO IONIZANTE;
- RADIAÇÃO ELETROMAGNÉTICA;
- JORNADAS DE TRABALHO VARIADAS;
- ALIMENTAÇÃO INADEQUADA.

Arquivo pessoal



Aeronautas e diretores do SNA reunidos em Brasília durante mobilização em favor da aposentadoria especial dos aeronautas

Participe, faça a sua parte e ajude o SNA a sensibilizar os senadores a incluir os aeronautas no projeto de lei da aposentadoria especial.



Ative a câmera do celular sobre o QR code e veja a lista dos parlamentares que podem receber uma mensagem sua e votar a nosso favor.

Recortes de notícias do jornal A Bússola

Iniciada a Batalha Pela Aposentadoria do Aeronáuta

1 Muito embora a falta de lei que regulamente com justiça a aposentadoria do aeronauta seja sentida por toda a classe desde há alguns anos, a verdade é que só agora o problema se encaminha para uma solução satisfatória.

Esta aposentadoria, por motivos que bem sabemos, terá que ser regida por lei especial. Julgamos ser dispensáveis quaisquer comentários sobre o fato de que a lei ordinária que regulamenta as aposentadorias em geral, praticamente, jamais beneficiará a nós do voo, porquanto nos parece infantilidade julgar que poderíamos voar 35 anos ou trabalhar até aos 65 anos de idade.

Aliás, no sentido de que essa lei especial se torne uma realidade, nunca, anteriormente, se havia trabalhado tanto. Desta vez, desde que se começou a falar no assunto, as discussões e as idéias foram tomando corpo, chegando até a se transformarem em ante-projetos de lei que vieram ter aos Sindicatos.

BREVE HISTÓRICO

Como dissemos acima, a categoria do aeronauta é nova e com características completamente diferentes das demais categorias. Assim, não só no Brasil, como nos outros países, ainda não surgiu uma idéia ou uma maneira que se pudesse tomar como padrão para se confeccionar uma lei que correspondesse 100% ao ideal. Isto, é claro, é em consequência da própria Aviação, que se desenvolve assustadoramente desse modo não permitindo ainda uma conclusão exata sobre os efeitos produzidos naqueles que nela trabalham.

2 DATAS MAGNAS DA LEI DE APOSENTADORIA

DIA 23 DE JUNHO DE 1956.
Assinatura do acôrdo salarial resultante da greve de 1956, no qual constava o compromisso do Governo de enviar o projeto de lei de aposentadoria com mensagem Presidencial.

DIA 18 DE MARÇO DE 1958.
Enviada à Câmara Federal a Mensagem Presidencial, contendo o projeto de lei de aposentadoria dos aeronautas.

DIA 27 DE NOVEMBRO DE 1958.
Em regime de URGÊNCIA, sem emenda foi aprovada na Câmara dos Deputados o projeto de lei da aposentadoria.

DIA 15 DE DEZEMBRO DE 1958.
Em regime de URGÊNCIA foi aprovada pelo Senado o projeto de lei de aposentadoria da classe.

DIA 21 DE DEZEMBRO DE 1958.
Foi sancionada pelo Sr. Presidente da República, a lei que concede aposentadoria aos tripulantes da AVIAÇÃO BRASILEIRA.

1

Por Fim um Projeto de Lei Regulando o Assunto — É Impossível ao Aeronáuta Voar 35 Anos ou Até Aos 65 de Idade — Vários já São os Tripulantes na Idade Máxima Para o Voo — Os Aeronáutas Uruguaios já Têm a Sua Lei de Aposentadoria — Não Pleiteamos Privilégios: Queremos Justiça — No Sindicato Alguns Ante-Projetos Tratando do Assunto — Um Mínimo Aumento na Taxa Normal de Previdência e Estará Solucionado o Nosso Caso — O Projeto Final Será Enviado ao Legislativo Dentro de Poucos Dias — Convocam os Sindicatos Todos os Seus Associados Para o Trabalho de Esclarecimento Junto Aos Senhores Deputados e Senadores — Indispensável a AJUDA de TODO o Pessoal de Voo Para a CONQUISTA DA VITÓRIA FINAL



Radiação ionizante – Transporta energia suficiente para produzir ionização em sistemas biológicos. É composta por diferentes tipos de partículas e ondas de alta energia oriundas do espaço.



Avião/Cabine – Os para-brisas dos aviões são geralmente feitos de plástico policarbonato ou vidro composto de multicamadas que impedem a passagem da radiação ultravioleta B, porém podem permitir a passagem de ultravioleta A.



Sol/Espaço – Os aeronautas, em suas cabines, estão expostos à radiação ultravioleta que vem do sol, além das partículas de grande energia que se originam no espaço interestelar, aumentando o risco ao desenvolvimento de um câncer de pele.



ICPR – A International Commission on Radiological Protection (ICPR) é o principal organismo de proteção contra a radiação ionizante, autor de recomendações e regras para proteção contra esses raios de origem cósmica. A maioria dos organismos reguladores seguem suas diretrizes.

Radiação ionizante

Efeitos nocivos dos raios cósmicos são objeto de estudos científicos; SNA apoia a adequação da estrutura regulatória para proteção radiológica dos aeronautas

A exposição à radiação ionizante em grande altitude é um dos agentes de risco inerentes à profissão de aeronauta e um dos motivos pelos quais a categoria luta pela aposentadoria especial.

Danosos, esses raios são compostos por diferentes tipos de partículas e ondas de alta energia oriundas do espaço e podem causar câncer de pele a longo prazo, além de outras doenças, como a catarata.

O médico dermatologista Cristiano Horta, doutor em Ciências pela Fundação Antônio Prudente e atual chefe do Serviço de Dermatologia do Hospital Ipiranga, em São Paulo, explica que o uso de um protetor solar adequado é fundamental para ajudar a reduzir o risco de câncer de pele.

"Os protetores solares inibem o efeito da radiação ultravioleta e devem ser aplicados sobre a pele e reaplicados após determinado tempo. Existem vários tipos de protetores solares no mercado brasileiro e eles são diferentes por causa da combinação de seus ativos. Em geral a proteção contra UVA é um terço da proteção contra UVB (FPS indicado no rótulo do produto). Sendo assim, para os aeronautas são indicados produtos com alta proteção contra UVA."

O cuidado na proteção contra UVA deve-se à composição dos para-brisas dos aviões, de acordo com o médico. Apesar de geralmente serem feitos de plástico policarbonato ou vidro composto de multicamadas, que

impedem a passagem da radiação ultravioleta B na maioria dos casos, eles não barram completamente a passagem de ultravioleta A.

No entanto, a discussão a respeito da radiação ionizante e seus efeitos na aviação vai além.

Equipes internacionais de pesquisa, incluindo a Nasa, a Ifalpa e a Comissão Internacional de Proteção Radiológica (ICRP, na sigla em inglês), desenvolvem estudos para avaliar como os campos de radiação variam dentro da atmosfera, dependendo da latitude, da altitude e da atividade solar, e como eles influenciam na saúde dos seres humanos.

Há um consenso de que é impraticável blindar efetivamente uma aeronave contra a radiação cósmica e de que a medida de proteção mais viável é impor doses limites de exposição para as tripulações.

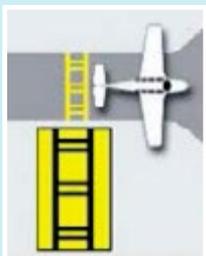
O Sindicato Nacional dos Aeronautas tem participado ativamente de fóruns sobre o assunto e, em 2018, encaminhou documento com recomendações para a adequação da estrutura regulatória e proteção radiológica dos aeronautas. O relatório técnico e científico foi fruto do Grupo de Trabalho criado pela CNEN (Comissão Nacional de Energia Nuclear), do qual o SNA fez parte junto com representantes da Abrapac, da Asagol, da ATL, da Abear, da Anac, da ACR, do Instituto de Radioproteção e Dosimetria da CNEN e do IEAv/DCTA.

Sinalização em aeroportos

Os auxílios visuais disponíveis na área de manobras e movimento dos aeroportos são essenciais para o início e a finalização de um voo com segurança. Será que você está por dentro de todas as sinalizações? Responda o quiz abaixo e teste seus conhecimentos sobre o tema.

Sinalizações feitas pelo RBAC 154 – Projeto de Aeródromos, disponível no site da Anac.

Considerar “sinalização horizontal” como qualquer marcação pintada no solo e, “sinalização vertical”, qualquer placa de sinalização disponível nas laterais das áreas de manobra/movimento.



01. Qual é o significado da sinalização Horizontal desta imagem?

- a. Pista Livre
- b. Ponto de Espera ILS Cat I
- c. Área crítica do ILS quando operando em condições de baixa visibilidade (CAT 2/3)
- d. Ponto de espera de uma pista de pouso e decolagem

02. Sinalização Horizontal da figura abaixo significa:



- a. Cabeceira permanentemente deslocada
- b. Cabeceira temporariamente deslocada
- c. Esta sinalização não é aplicável ao Brasil
- d. Cabeceira temporariamente deslocada, decolagem permitida a partir da indicação das setas

03. Sinalização Vertical que indica que uma pista de táxi não tem saída:



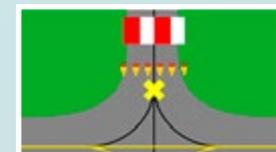
a



b



c



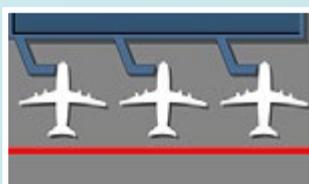
d

04. A Sinalização Vertical da figura abaixo significa:



- a. Direção a ser tomada para acessar o pátio
- b. Área para teste de VOR
- c. Direção de pista de táxi
- d. Pista de pouso e decolagem

05. A Sinalização Horizontal destacada na figura abaixo significa:



- a. Limite do Pátio de Estacionamento de aeronaves
- b. Limite para circulação de veículos no Pátio de Estacionamento de aeronaves
- c. Ponto de espera intermediário do Pátio de Estacionamento de aeronaves
- d. Limite da posição de estacionamento de aeronaves

União pela segurança de voo

Um grupo de controladores de voo civis de todo Brasil lançou em novembro um manifesto público para alertar a sociedade das atuais condições trabalhistas desses profissionais, com o intuito de melhorar a situação e apoiar os demais trabalhadores de navegação aérea.

Em entrevista ao Diário de Bordo, um dos integrantes do movimento, Emanuel Ribeiro, fala sobre a realidade da atividade no país, as principais reivindicações da categoria e sobre que mudanças espera com a publicação do texto.

Por que resolveram lançar o manifesto neste momento, qual foi o estopim?

As últimas negociações coletivas com o sindicato levaram a situação ao limite. Os planos de demissão praticados pela Infraero ao longo dos anos criaram um grande contingente de aposentados que dependem do plano de saúde, que lhes foi garantido pela empresa ao saírem. Ao anunciar cortes do plano de saúde para esses aposentados, a proposta de acordo foi rejeitada. Diante disso a empresa informou que iria cortar todos os benefícios superiores à CLT. Como uma grande parte do rendimento dos profissionais que trabalham por escala é de horas extras e horas noturnas, as perdas seriam enormes. O clima organizacional piorou visivelmente. Esse foi o estopim para decidirmos fazer alguma coisa para preservar a segurança da atividade.

Quais são as principais reivindicações da categoria e como está a atual situação das negociações entre empregados públicos e a Infraero?

Temos discutido soluções para diversos problemas da nossa atividade, como representação sindical, escalas de serviço inadequadas, treinamento deficiente, inexistência de regulamentação profissional etc.

Algumas reivindicações são comuns a todo trabalhador: remuneração digna, melhores condições de trabalho, planos de cargos e salários. Mas, no que se refere ao controle de tráfego aéreo, precisamos

levar em conta as particularidades. Um controlador, por exemplo, lida com a vida e segurança de muitas pessoas ao mesmo tempo e precisa tomar várias decisões importantes rapidamente. Seu trabalho demanda uma atividade mental elevada e constante para o desempenho simultâneo de várias tarefas, além de boa visão espacial, memória, organização e controle emocional. De forma semelhante aos pilotos, todo nosso trabalho é gravado e registrado para o caso de investigação de incidentes ou acidentes, somos constantemente submetidos a testes de inglês, avaliações teóricas e práticas e exames médicos. Qualquer problema acarreta perdas financeiras e estresse.

Precisamos estar física e psicologicamente equilibrados para estar plenamente prontos ao sermos requeridos, mas a contrapartida por parte da empresa não condiz com esse nível de exigência.

Por isso, o ideal é haver pessoal suficiente para cumprir o trabalho, realizando intervalos mais longos durante os turnos, escalas com folgas maiores, salários adequados à responsabilidade, inclusive em início de carreira, local para repouso noturno, equipamentos modernos.

Muitos desses problemas decorrem do fato de não estarmos trabalhando em uma instituição voltada para a navegação aérea e o controle de tráfego aéreo.

A Medida Provisória 866/2018 autorizou a criação da empresa pública NAV Brasil Serviços de Navegação Aérea S.A., que deve

absorver todas as atividades de navegação aérea da Infraero, incluindo, além do controle de tráfego aéreo, meteorologia, informações e comunicações aeronáuticas. Além disso, outros órgãos de controle que hoje são administrados pela FAB devem passar para essa empresa gradativamente.

Temos esperança de que, com isso, as atividades de navegação aérea e de controle de tráfego aéreo recebam maior atenção e possam ser melhor administradas.

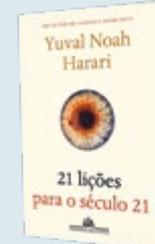
Que resultados esperam obter após a divulgação do manifesto? Quais serão os próximos passos da categoria?

O Manifesto foi dirigido à sociedade, pois entendemos que a segurança é interesse de todos. O controle de tráfego aéreo no Brasil ganhou uma notoriedade negativa durante o chamado apagão aéreo em 2006, infelizmente. Mas somos profissionais cientes da importância do nosso trabalho e do efeito negativo que pode acarretar uma pequena falha.

Queremos que o manifesto estimule a união em prol da segurança e da atividade, que produza conhecimento em prevenção de acidentes, que contribua para o desenvolvimento da aviação, que atinja níveis internacionais e inspire bons profissionais a ingressar e a permanecer no desempenho das funções.

Nosso cliente e colega, o piloto, compreende melhor que ninguém a importância do controlador de voo e, por isso, estamos tendo esse espaço exatamente aqui, e agradecemos por ele.

Espaço da leitura



21 LIÇÕES PARA O SÉCULO 21

Autor: Yuval Noah Harari

Editora: Companhia das Letras
Páginas: 432

Sinopse: O terceiro livro do autor de Sapiens e Homo Deus explora as grandes questões do presente e o que podemos fazer para melhorá-lo.

“Essa foi a leitura mais impactante que fiz nos últimos tempos. O autor faz uma breve (e realista) análise de como andam as relações interpessoais nesta nova era, também fala sobre as mudanças que estão acontecendo ou prestes a ocorrer na sociedade e nas relações de trabalho, além da possível mudança e extinção de algumas profissões. Mais ainda, aborda a criação de algumas novas carreiras nunca antes imaginadas com o advento de uma tecnologia intuitiva e voltada para os interesses de cada indivíduo ou grupo de pessoas, no caso das relações de consumo. Um exemplo básico disso seria o "AdSense" instalado nos navegadores e nos próprios smartphones. Fato é que, pelo conteúdo, essa leitura, embora um pouco indigesta pelas previsões feitas, é prazerosa pela forma realista e assertiva com que o autor aborda os temas e torna-se muito importante para que a sociedade se prepare para o que vem por aí.”



Por Carlos Eduardo Giorgini, Diretor de formação sindical

AERUS

Aerus - O que é

A aspiração e concepção de uma complementação de aposentadoria, nasceu, no meio dos aeronautas, em virtude da necessidade de uma remuneração condizente na inatividade, uma vez que nossa aposentadoria especial havia sido duramente atingida por modificações processadas durante o governo Castelo Branco. Nesta época houve não apenas um aumento real na carga de trabalho, por um decreto do Governo, alterando para pior a regulamentação profissional, como também um desestímulo ao afastamento por aposentadoria, retirando-se a proteção social e financeira que tornavam possível a interrupção da atividade profissional sem grandes perdas do poder aquisitivo.

A ideia da criação de uma complementação de aposentadoria para todos os aeronautas, independentemente do tipo de atividade da sua empresa, cresceu dentro do Sindicato sob a inspiração do companheiro Osmar Ferreira, e contou, inclusive, com o apoio público do atual ministro da Aeronáutica.

A categoria pretendia, por meio da previdência oficial, com ou sem a participação das empresas, que todos pudessem ir para a inatividade com o mesmo nível de ganho que percebia na atividade. As pressões aumentaram com a

Reunião da diretoria do Sindicato com a diretoria do AERUS.



criação de grupos de trabalho no Sindicato e depois na Federação de Aeronautas e Aeroaviários, que estudavam uma forma de viabilizar a complementação de aposentadoria.

A partir da criação de uma comissão interministerial formada por representantes do Ministério da Aeronáutica, Previdência, Sindicato das Empresas e Federação dos Trabalhadores em Transporte Aéreo, surgiu o projeto AERUS.

O Sindicato teve dificuldades para obter informações sobre as reuniões da comissão e do andamento dos trabalhos e, quando o conseguiu, já encontrou o regulamento e o estatuto praticamente prontos. Para tentar influir no processo de maneira mais positiva, convocamos todas as associações de tripulantes para uma reunião com o representante do Min. da Previdência. Ali foi criada

uma comissão que fez várias propostas de modificação nos estatutos, com pouco sucesso, porém.

O AERUS estava criado... Uma entidade de previdência privada, fechada, materializando a forma em que o sistema político-econômico em que vivemos encara o que os aeronautas chamam de complementação de aposentadoria. Sabemos que a complementação e seguro social, criados pela classe média, somente foram transformados em pecúlios e caixas de previdência privada pelo benefício que este tipo de entidade pode dar à manutenção do mercado de ações e, conseqüentemente, ao aquecimento da atividade empresarial de livre iniciativa, e jamais pelo benefício social em si mesmo.

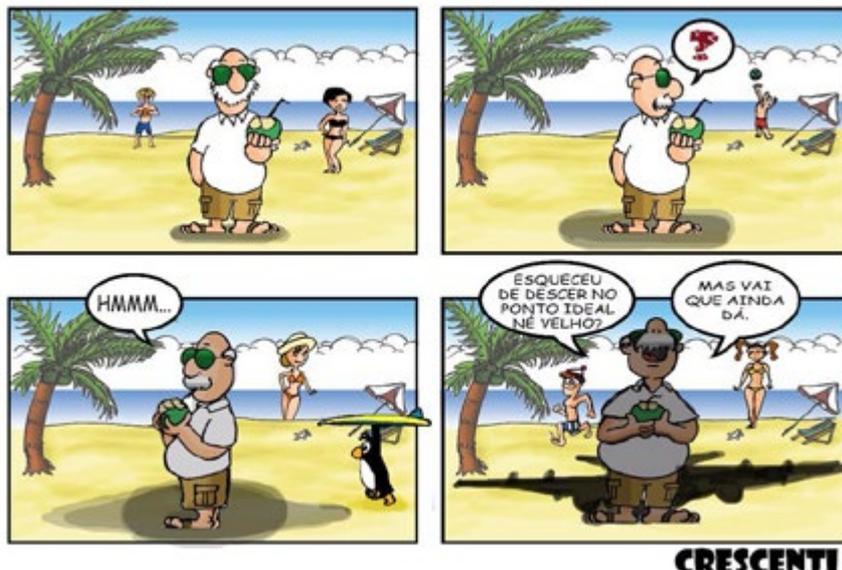
É esta a melhor forma de arrecadar dinheiro de um grande número de pessoas, que evidentemente esperam um retorno futuro, para apli-

car no mercado de capitais. Entretanto, sem falar nas empresas cujas expectativas não se concretizaram, em poucas hipóteses se tem a sonhada complementação, na sua maioria uma provável suplementação. Desta maneira a Lei n.º 6.435, que regula as caixas de previdência privada e institucionaliza a forma pela qual são permitidos "benefícios", limita o valor destes e orienta as aplicações das entidades, para garantir, sem perder a perspectiva, que os objetivos do sistema sócio-econômico sejam mantidos. Conforme poderão observar ao fim deste trabalho, a criação do AERUS não é nenhuma dádiva, pois somente surgiu quando o interesse das empresas sobrepujou a necessidade, ansiedade e esforço de aeronautas e aeroaviários, convergindo para a certeza do controle social e lucro futuro.

Por se tratar em última análise de um negócio como outro qualquer, o Sindicato Nacional dos Aeronautas procurará dar aos seus associados o maior número de informações possíveis, baseados em reuniões com a Diretoria do AERUS, para que cada um possa, friamente e sem ilusões, avaliar se deve ou não investir, considerando evidentemente os benefícios, riscos e pontos que possam vir a ser modificados.

Na edição de janeiro/fevereiro de 1982, uma reportagem especial do jornal A Bússola apresentava aos aeronautas a criação do fundo de previdência privada Aerus.

Tirinha



Por Carlos Eduardo Giorgini, Diretor de formação sindical

SNA assina nova CCT regular para 2019/2020, com reposição integral da inflação

O Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Snea (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias) assinaram em 12 de dezembro a nova CCT (Convenção Coletiva de Trabalho) da aviação regular para 2019/2020, aprovada em assembleia pelos tripulantes associados.

O SNA destaca que, graças em ao empenho da categoria, foi possível chegar a um acordo para a nova CCT respeitando a data-base, que venceu em 1º de dezembro, sem nenhum tipo de perda e com alguns avanços.

A CCT foi aprovada pela categoria em assembleia realizada no dia 27 de novembro. O acordo prevê o reajuste de salários e das cláusulas econômicas pelo INPC, de forma a recompor integralmente as perdas inflacionárias.

Desta forma, salários, piso salarial, diárias de alimentação nacionais, vale alimentação, seguro e multa

por descumprimento da CCT serão reajustados em 3,37% (índice apurado para os últimos 12 meses). Nas diárias internacionais, haverá reajuste para U\$ 21,00 para América do Sul e Caribe.

Algumas cláusulas sociais e de proteção da categoria também foram incluídas na proposta aprovada. Entre elas, melhorias na cláusula do piso salarial e de valor da parte variável da remuneração, de forma a proteger a categoria de possível precarização futura.

Também foram trazidas para a CCT as regras já existentes para o Passe Livre, na forma de anexo ao texto principal.

Todas as outras cláusulas presentes na convenção coletiva de 2018/2019 foram mantidas na íntegra.

Veja a íntegra da CCT 2019/2020 da aviação regular em nosso site, no menu Leis e Documentos.



CONSULTAS NUTRICIONAIS

Atendimento gratuito exclusivo para associados do SNA

Agendamentos:
saude@aeronautas.org.br

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



Fazer parte do SNA é fácil e rápido. O processo é simples e pode ser feito totalmente on-line, via site, WhatsApp ou app para celular.

Associe-se ao SNA

Via  (21) 98702-6770
ou pesquise: SNA Sindicato Aeronautas no Google Play ou na Apple Store

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS