

DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas • distribuição gratuita • ano 3 • nº 17 • outubro 2019 • www.aeronautas.org.br

#EUSOUFAM

**Fundo de Auxílio Mútuo dos Aeronautas
se consolida como conquista do SNA
na proteção de seus associados**

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Own the sky A380

#SejaFAM

É com muito orgulho que podemos anunciar o sucesso imediato do FAM (Fundo de Auxílio Mútuo), lançado em julho deste ano. O crescente número de adesões de pilotos e comissários de todos os segmentos nos deixa recompensados por todos os esforços feitos para a implementação desta iniciativa.

O Fundo de Auxílio Mútuo era uma demanda antiga da categoria e um dos grandes objetivos desta nova diretoria do SNA. Convidamos a todos para ver os depoimentos de alguns tripulantes sobre o FAM e saber mais sobre os planos e sobre como aderir nas páginas 6 e 7 deste Diário de Bordo.

Nesta edição, você também vai poder ler uma entrevista com o juiz federal Marcelo Honorato, autor do livro Crimes Aeronáuticos, que fala sobre o universo jurídico da aviação em linguagem clara e simples, fazendo análises de situações às quais todos nós estamos sujeitos.

Outra pauta importante que trazemos nesta edição é a automedicação entre tripulantes e os riscos dessa prática para a segurança de voo. A venda de remédios que não precisam de prescrição médica não significa que eles não apresentem riscos, segundo os especialistas ouvidos na matéria.

Esperamos que você aproveite as 12 páginas especiais do nosso jornal. Se tiver alguma sugestão de pauta, envie um e-mail para redacao@aeronautas.org.br.

Boa leitura!



Por **Cmt. 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

Goiânia/GO

Macaé/RJ

Manaus/AM

Belém/PA

Belo Horizonte/MG

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

Direção de Arte - Adriano Mathias Pereira

Design e Diagramação - Reinaldo Sant'Ana P. Jr

Produção Gráfica/Circulação - Felipe Vichiesse

marketing@aeronautas.org.br



[sindicatonacionaldos aeronautas](http://sindicatonacionaldos aeronautas.org.br)

www.aeronautas.org.br

Nesta edição

02

COCKPIT

#SejaFAM, por Cmt. Ondino Dutra

03

JURÍDICO

Atendimento previdenciário — Assessoria jurídica do SNA presta serviços para obtenção da aposentadoria dos aeronautas

04

SAÚDE

Automedicação entre tripulantes — Médicos alertam para o uso indiscriminado de medicamentos e as consequências para a segurança de voo

05

ENTREVISTA

Marcelo Honorato, juiz federal e autor do livro Crimes Aeronáuticos

06

MATÉRIA DE CAPA

Fundo de Auxílio Mútuo se consolida e já é um sucesso entre os associados

08

ARTIGO

Heads Down: uma ameaça para a consciência situacional, por Eduardo Antunes

09

MEMÓRIA Imagem de acervo do jornal A Bússola

ESPAÇO DE LEITURA O Correio Sul, de Antoine de Saint-Exupéry

10

PERFIL

Piloto faixa preta — Comandante da Gol Osvaldo Neto pratica jiu-jitsu há quase 30 anos

11

ACONTECE

- SNA atua junto à Anac para revisão de critérios do exame de proficiência dos pilotos
- Fim da versão física do CHT—SNA é contra
- Pannel de debate da Anac discute o RBAC 117 no dia 13/11

12

TIRINHA

FAM, por Crescenti

Atendimento previdenciário

Assessoria jurídica do SNA presta serviços para obtenção da aposentadoria dos aeronautas

Aeronautas associados que queiram dar entrada na aposentadoria, fazer os cálculos de idade e tempo de serviço ou receber atendimento de qualquer outra questão sobre o benefício podem recorrer à assessoria jurídica do SNA.

Por meio do diagnóstico previdenciário realizado pelos advogados, são feitos cálculos do tempo de contribuição para análise da modalidade de aposentadoria mais benéfica a cada empregado –especial, por idade ou contribuição. Nesta análise também se leva em consideração a incidência do fator previdenciário para a indicação do melhor momento para se aposentar.

A partir daí, caso existam os elementos que possibilitem a aposentadoria especial e haja negativa do INSS em reconhecê-la, os advogados do SNA podem entrar com uma ação individual para pleitear o reconhecimento judicialmente. Isto é necessário porque, apesar de entendimento da Justiça em favor dos aeronautas nesse quesito, os órgãos previdenciários ainda dificultam a obtenção desse direito, previsto na Lei 9.032/1995.

Aposentadoria especial

A Previdência Social garante aposentadoria especial para quem trabalha em condições prejudiciais à saúde (exposição a agentes físicos, químicos e biológicos) ou à integridade física, de forma permanente, não ocasional, nem intermitente.

Os tripulantes, portanto, se enquadram nesta modalidade, pois estão expostos a agentes insalubres dentro da aeronave, como ruídos, pressão atmosférica anormal, radiação e microvibrações.

O primeiro passo para pleitear a aposentadoria especial é obter da empresa o PPP (Perfil Profissiográfico Previdenciário),

documento histórico-laboral que reúne os dados da vida funcional do empregado e as condições do ambiente de trabalho.

Nele constam a descrição de todas as atividades e os períodos em que o trabalhador as exerceu, os agentes nocivos a que esteve exposto (com a intensidade e concentração dos mesmos), os exames médicos clínicos e os dados referentes às empresas para posterior comprovação da atividade especial exercida pelo aeronauta.

Este documento deve ser mantido atualizado pelo RH da empresa para todos os trabalhadores sob o regime geral da Previdência Social.

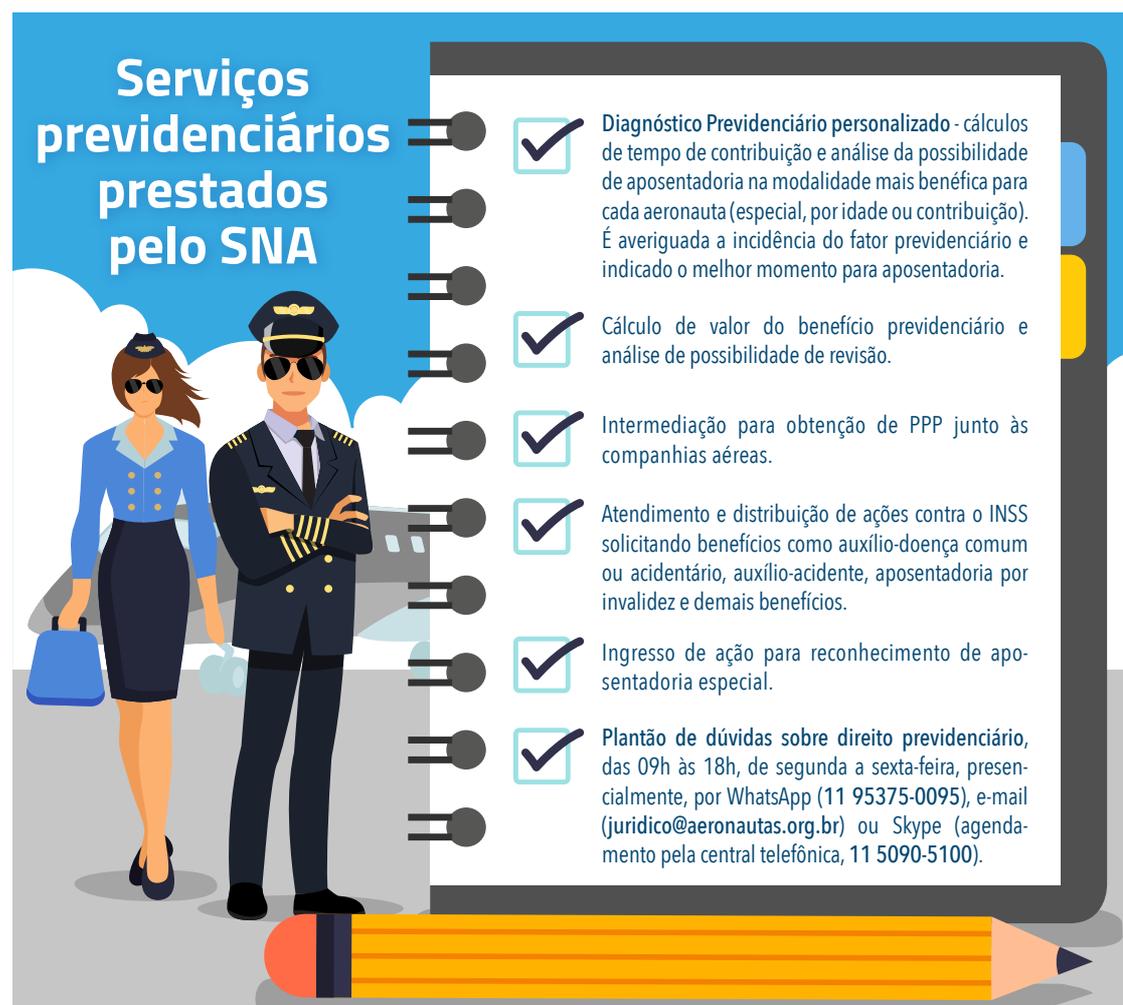
“O INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) não reconhece o período especial aos

aeronautas e demais categoriais de forma automática desde 28 de abril de 1995. Após esta data, devemos comprovar a exposição a agentes nocivos para obter o reconhecimento de labor em condições especiais. Assim, a maior dificuldade está na elaboração dos PPP's pelas empresas, tendo em vista que os documentos em grande maioria não são suficientes para que os aeronautas tenham o benefício concedido na via administrativa. Deste modo, precisamos comprovar judicialmente as condições especiais a que estão submetidos os aeronautas”, explica a advogada do SNA Juliana Arthuso.

O SNA também intermedeia a solicitação do PPP dos aeronautas com as massas falidas da Transbrasil, Varig e Vasp.

Serviços previdenciários prestados pelo SNA

- Diagnóstico Previdenciário personalizado - cálculos de tempo de contribuição e análise da possibilidade de aposentadoria na modalidade mais benéfica para cada aeronauta (especial, por idade ou contribuição). É averiguada a incidência do fator previdenciário e indicado o melhor momento para aposentadoria.
- Cálculo de valor do benefício previdenciário e análise de possibilidade de revisão.
- Intermediação para obtenção de PPP junto às companhias aéreas.
- Atendimento e distribuição de ações contra o INSS solicitando benefícios como auxílio-doença comum ou acidentário, auxílio-acidente, aposentadoria por invalidez e demais benefícios.
- Ingresso de ação para reconhecimento de aposentadoria especial.
- Plantão de dúvidas sobre direito previdenciário, das 09h às 18h, de segunda a sexta-feira, presencialmente, por WhatsApp (11 95375-0095), e-mail (juridico@aeronautas.org.br) ou Skype (agendamento pela central telefônica, 11 5090-5100).



Automedicação entre tripulantes

Médicos alertam para o uso indiscriminado de medicamentos e as consequências para a segurança de voo



Fácil acesso a remédios, necessidade e falta de conhecimento são os três motivos principais pelos quais as pessoas fazem uso de automedicação, de acordo com a experiência do neurologista Marcelo Ciciarelli.

Sintomas comuns como febre e dor de cabeça podem ser aplacados com uma rápida ida à farmácia, já que os remédios para isso não necessitam de prescrição médica e estão ao alcance de qualquer um. No entanto, o médico, que também é coordenador editorial da Academia Brasileira de Neurologia, alerta para os riscos que essas medicações podem trazer para a saúde quando usadas com frequência.

"O uso indiscriminado desses analgésicos acaba aumentando a frequência e a intensidade das dores. Existe o risco de se desenvolver dependência desses medicamentos, principalmente o utilizado para dor de cabeça. Consideramos abuso

de analgésico mais do que duas doses por semana", diz.

A venda livre de analgésicos, anti-inflamatórios e antitérmicos não os isenta de risco, pois a regularidade do uso ou a dosagem inadequada podem causar prejuízos ao organismo e comprometer rins, fígado e estômago, segundo o neurologista.

Sono x aviação

Longas viagens e fusos horários diferentes fazem com que muitos aeronautas tenham dificuldade em manter o padrão do relógio biológico –o chamado ciclo circadiano. Por esse motivo, é comum entre os tripulantes o uso de indutores de sono como Dramin e Buenas Noches, por exemplo.

"O Dramin tem efeito antiemético, que corta o vômito, e pode ser usado para induzir o sono e para cortar um distúrbio de equilíbrio. Mas ele também pode provocar reações neurológicas graves (reações extrapiramidais), confusão mental, constipações e depressões. Alguns costumam usar os populares 'rebites' ou energéticos (estimulantes), bastante conhecidos nos transportes rodoviários, e usados na aviação para aguentar as rotinas das programações de voos longos (e/ou escalas apertadas), que têm como uma das consequências a fadiga humana ou morte súbita. O RBAC120 [programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil] tenta conter esse uso", explica o médico do trabalho e presidente da Sociedade Brasileira de Medicina Aeroespacial, Flávio Suto.

O neurologista Ciciarelli afirma que as principais consequências de noites mal dormidas são cansaço físico, alteração de humor, diminuição de ânimo e de interesse

pelas coisas. A capacidade de concentração e de memorização fica menor, o que pode comprometer a segurança de voo.

Outro medicamento bastante consumido pelos tripulantes, por meio da automedicação, são os relaxantes musculares, que possuem reações adversas parecidas e trazem na bula a descrição dos riscos ao dirigir veículos ou operar máquinas durante o tratamento. Eles podem alterar a visão de profundidade do piloto, por exemplo.

"Os tripulantes precisam ter um vínculo mais próximo com o médico aeroespacial da empresa para que tenham uma trajetória profissional longa e saudável. Um medicamento mal usado é uma droga que pode custar a carreira profissional do aeronauta. Por isso é importante sempre consultar o médico da empresa antes de usá-lo e antes de voar", aconselha Suto.

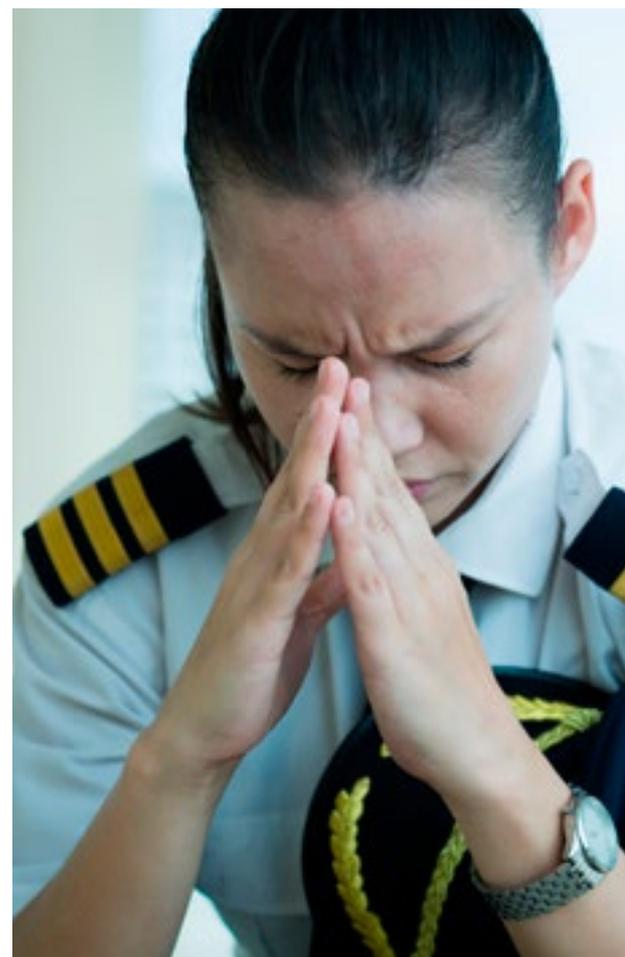




Foto: Arquivo pessoal

Marcelo Honorato

Nesta entrevista, o autor do livro *Crimes Aeronáuticos*, um estudo dos principais acidentes da história recente da aviação sob a ótica do direito, fala sobre algumas particularidades da responsabilização criminal em ocorrências aéreas

Juiz federal, especialista em direito penal, ex-investigador do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) e ex-piloto da FAB (Força Aérea Brasileira)

Quais são os tipos de crimes aeronáuticos mais comuns no Brasil?

Marcelo Honorato: Indisciplina de passageiros em voos comerciais, transporte aéreo remunerado irregular (também chamado de Taca) e operação em aeródromos irregulares compõem os delitos aeronáuticos mais comuns no Brasil. Infelizmente, os casos envolvendo passageiros indisciplinados, especialmente embriagados, tiveram incidência crescente nos últimos anos, talvez em razão da impunidade criminal e cível.

Quais as previsões de penalidades para passageiros indisciplinados durante um voo?

MH: Talvez esta seja a questão mais sensível desses casos: a fragilidade das punições hoje existentes. No campo administrativo, a primeira delas é a recusa do transporte aéreo ou o desembarque compulsório. No campo cível, é o ressarcimento à empresa aérea quanto às despesas geradas com o atraso ou cancelamento do voo, a exemplo de despesas com hotéis, reposição dos voos, custos com o *leasing*, porém, dificilmente as seguradoras têm buscado esse ressarcimento. Já na área criminal, a consequência é a possível responsabilização pelo delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo (art. 261 do Código Penal). Entretanto, para configurar esse delito, há de ser comprovada que a conduta do passageiro indisciplinado, de fato, produziu um perigo real à segurança de voo, o que nem sempre ocorre, daí a bastante frequente impunidade na esfera criminal.

Como é definida a responsabilidade penal de pilotos e comissários em um acidente aéreo?

MH: Os aeronautas podem ser responsabilizados por terem cometido alguma negligência em suas atribuições, e essa falha ser a causa do acidente. Por exemplo, um piloto que ultrapasse a altura mínima de arremetida em um procedimento de aproximação por instrumentos, e a aeronave sofra um acidente. Ou um comissário de voo que deixe de orientar os passageiros a respeito da operação de uma saída de emergência, e o passageiro não consiga evadir-se da aeronave, em caso de um incêndio.

Contudo é importante ressaltar que, nos últimos anos, os órgãos de investigação têm voltado a atenção para a gestão das empresas aéreas, aproximando-se das teorias de prevenção de acidentes aeronáuticos, em que entende-se que um sinistro aéreo é, mais frequentemente, consequência de uma doença organizacional. E não, propriamente, somente a falha de um aeronauta.

Existe o instituto da responsabilidade penal do comandante em acidentes, mas ela pode coexistir ou concorrer com a responsabilidade da empresa de transporte aéreo, seguradora e até mesmo o próprio Estado. Poderia descrever um caso do seu livro em que tenha ocorrido essa situação?

MH: São duas situações distintas. Uma é a responsabilidade penal, em que, além dos tripulantes, podem ser responsabilizados os gestores da empresa aérea. Um exemplo é o caso Rico 4815, acidente ocorrido em Manaus, em 14 de maio de 2004, então classificado como CFIT (voo controlado em direção ao solo), em que o presidente e um dos vice-presidentes da empresa foram condenados por atentado contra a segurança do transporte aéreo culposo em sentença de primeiro grau da Justiça Federal do Amazonas.

Agora, a responsabilização penal é independente da cível (essa que é o dever de ressarcir todos os prejuízos da empresa aérea, vítimas e familiares de vítimas), assim, os dois processos, cível e criminal, podem coexistir.

Como o senhor avalia o direito penal aeronáutico atualmente, quais foram os avanços na área e o que precisa ainda ser aperfeiçoado?

MH: O Brasil está na vanguarda do direito penal aeronáutico, mais precisamente na área processual, com a aprovação da Lei 12.970/2014, que trouxe regras de convivência entre a investigação criminal e a investigação preventiva, realizada pelo Cenipa. Por exemplo, informações prestadas voluntariamente pelos tripulantes aos investigadores do Cenipa não podem mais ser empregadas em processos judiciais.

Com isso, promoveu-se uma grande proteção aos aeronautas no Brasil e, também, às investigações preventivas do Sipaer (Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), que passaram a ser realizadas de forma independente.

Por outro lado, têm-se observado a tentativa de criação de novos tipos penais, como para a criminalização do transporte aéreo clandestino e dos passageiros indisciplinados, por exemplo. Porém, por serem tipos penais com penas baixas, naturais à espécie, acabam apenas atravancando o sistema judicial brasileiro e, pior, podem gerar uma sensação de impunidade, servindo como estímulo a essas infrações.

A questão a se refletir, hoje, é a substituição da persecução penal por sanções cíveis-administrativas, como multas, interdição de aeronaves e suspensão de utilização do transporte aéreo, cujos efeitos são mais céleres e eficazes do que a longa marcha processual criminal brasileira.

Fundo de Auxílio Mútuo se consolida e já é um sucesso entre os associados

Crescimento do número de adesões reforça confiança da categoria no sindicato

Em vigor desde julho, o FAM (Fundo de Auxílio Mútuo) já pode ser considerado um grande sucesso entre os aeronautas associados ao SNA. O número de adesões superou as expectativas do conselho diretivo, e a tendência é que o programa continue crescendo, atraindo cada vez mais pessoas. Sobretudo, essa expansão em tão pouco tempo reforça a confiança da categoria no sindicato.

Pilotos e comissários interessados na assistência financeira do FAM devem entrar em contato por meio de um dos canais de comunicação para conhecer, tirar dúvidas e aderir a um dos planos do auxílio mútuo, que garante a proteção dos integrantes quando houver algum empecilho para a atividade profissional.

Uma equipe foi montada especialmente para o atendimento presencial na sede em São Paulo, mas ele também pode ser feito por telefone, e-mail ou WhatsApp *(veja box no final do texto)*.

Para facilitar ainda mais o acesso dos tripulantes à novidade, o SNA realizou ações nos aeroportos de São Paulo e, em outubro, leva o estande de atendimento para os aeroportos Santos Dumont e Galeão, no Rio de Janeiro, e para o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre *(veja a programação no final do texto)*.

#SejaFAM

O Fundo de Auxílio Mútuo é um fundo de assistência recíproca e voluntária entre os associados efetivos do SNA, sem fins lucrativos.

Ele tem como objetivo garantir a segurança financeira dos membros e seus beneficiários quando houver a interrupção do trabalho, em casos de afastamento temporário (doença), afastamento permanente (perda de CMA) ou morte.

Qualquer associado com vínculo empregatício pode fazer parte do FAM, conforme a função, idade e faixa salarial. Existem três tipos de planos disponíveis: Plano I – Pilotos; Plano II – Comissários; Plano III – Pilotos Agrícolas (apenas para casos de afastamento permanente e morte).

A partir da confirmação pelo SNA da primeira contribuição ao fundo, o associado – piloto ou comissário – já é um membro



“Foi uma novidade para nós e, dentro das opções, acho que é a mais viável, a mais econômica para o tripulante. Eu vim conhecer o FAM, me informar, e acabei aderindo. Com o passar do tempo na profissão, você acaba fazendo uma poupança para se virar durante uns 6 meses, mais ou menos. É o que a maioria faz e o que eu faço também. Então, a preocupação maior é de perder definitivamente a carteira e deixar a família desamparada em caso de um falecimento.”

Reinaldo Gonçalves Santos,
Comandante



“O que me motivou a fazer a adesão foi a confiança que eu tenho no sindicato. Desde o início acompanho a evolução que vem acontecendo depois que esse grupo assumiu. Para mim o SNA foi fundamental para a evolução da nossa profissão, melhorando a segurança das operações, a segurança dos nossos empregos e a garantia de emprego no país também. E, claro, outro motivo é ter esse aporte financeiro, poder dar mais segurança para minha família, em caso de alguma doença ou problema que possa me tirar do voo.”

Diego Barrionuevo,
Comandante



FAM e pode usufruir do fundo caso aconteça uma das previsões do regulamento. Não há período de carência para os que efetivarem a adesão até o dia 15 de julho de 2020. Os pilotos agrícolas têm carência de um ano.

O regulamento dos planos será alterado conforme as demandas dos próprios mutuários,

que poderão em assembleia fazer os ajustes que julgarem necessários, com orientação do conselho diretivo eleito para administrar o fundo.

“Já é planejado que, ao longo do tempo, o regulamento seja aprimorado, e os prazos de pagamento sejam diminuídos. A intenção é que se possa pagar cada vez mais rápido e que

os valores sejam adaptados à realidade”, diz Marcelo Ceriotti, diretor do SNA. Em breve serão convocadas assembleias para essas melhorias.

Veja o que pensam alguns dos mutuários que já aderiram ao FAM.



Ação do SNA nos aeroportos promove o FAM entre os tripulantes



Material de divulgação do FAM

Central de Atendimento

Tel.: 11 5090-5100 (Opção 2)

 11 98687-0052 / 11 99959-5043 / 11 99959-5241

Email: fam@aeronautas.org.br

#SejaFAM - Atendimento nos aeroportos

Aeroporto Santos Dumont (SDU)

Período: de 30/09 a 04/10 e 07/10 a 11/10 - Horário: das 8h às 20h

Aeroporto Salgado Filho (POA)

Período: de 07 a 11/10 e 14 a 18/10 - Horário: das 8h às 20h

Aeroporto Tom Jobim RIO Galeão (GIG)

Período: de 14 a 18/10 e 21 a 25/10 - Horário: das 8h às 20h



“Quero ter uma garantia, em caso de algum afastamento ou algum problema de saúde. Meu principal medo é a perda de carteira, porque no mercado você não tem muitas opções de seguro de carteira.

Então, o sindicato acabou ajudando muito nesse sentido, é uma iniciativa excelente, muito boa para a gente.”

Rodrigo Caruso,
Comissário de voo



“Normalmente o aviador não sabe fazer outra coisa além de voar, nossa renda é toda em cima disso. Se ficamos afastados do voo, perdemos a parte boa do nosso salário, que é em cima do variável, das horas de trabalho. E isso impacta muito a renda familiar. Achei muito legal a iniciativa, principalmente pela facilidade de fazer a adesão, o atendimento foi eficiente e muito rápido.”

Anderson Cesar Rodrigues,
Copiloto

“A profissão de aeronauta, assim como a vida, envolve riscos inerentes. O amadurecimento pessoal traz também a percepção de que não somos infalíveis. Problemas de saúde, quedas, ferimentos podem acontecer com qualquer um de nós. Fazer parte de um fundo de auxílio mútuo como o FAM nos dá a certeza de que, em uma eventual necessidade, tenhamos a nossa disposição uma garantia de renda que traga o conforto e a segurança necessária, tão importantes em um momento difícil.”

Adriano Werlang Soldan,
Comandante

Heads Down: uma ameaça para a consciência situacional



Foto: iStock

Heads down é o termo utilizado quando um ou mais pilotos estão com a cabeça baixa, distraídos de suas funções primárias (*Pilot Flying – PF/Pilot Monitoring – PM*). Pode ocorrer em qualquer fase do voo, mas tem mais impacto nos momentos de maior carga de trabalho no cockpit: taxi, subida, descida e aproximação.

Com disciplina operacional e algumas medidas preventivas, é possível minimizá-lo no nosso dia a dia. Deixo a seguir algumas sugestões:

- Pratique uma divisão de tarefas (*task sharing*) adequada, conforme preconiza o SOP, e utilize os standard callouts. Isso não só diminui a sua carga de trabalho e de seu colega, mas também aumenta a consciência situacional e reduz os erros operacionais;
- Durante o taxi, toda a atenção deve estar concentrada nas manobras executadas pelo PF no solo, especialmente em condições de baixa visibilidade. Quando for necessário fazer correções de última hora (mudanças de pista, consulta de MEL, novo cálculo de performance etc.) solicite ao órgão ATC um local para realizar os procedimentos com calma, de preferência com a aeronave parada;

- Evite a leitura dos checklists e a verificação dos comandos de voo próximo à área de manobras, interseções críticas ou em cruzamentos de cabeceiras. Se possível, realize essas tarefas em regiões mais remotas do aeroporto. Em último caso, faça com a aeronave parada, após o acionamento, ou no ponto de espera;

- Preencha o diário de bordo apenas durante o voo de cruzeiro e/ou após o pouso, com a aeronave parada na posição de estacionamento e com os motores cortados;

- Utilize um nível de automação adequado à fase do voo. Na maioria dos casos, a utilização de uma trajetória previamente planejada no FMS/FMGS reduz a carga de trabalho e aumenta a consciência situacional dos pilotos. Quando houver grandes modificações no plano de voo (uma vetoração radar, por exemplo), o ideal é evitar reprogramações mais extensas abaixo do FL100 –a não ser que traga algum benefício operacional significativo. Nesses casos, é mais vantajoso reverter para um nível de automação mais baixo como utilizar o MCP/

FCU para manobrar a aeronave. O objetivo disso é evitar a sobrecarga do PM com tarefas desnecessárias, deixando-o livre para monitorar efetivamente a trajetória lateral e vertical da aeronave;

- Avise seu colega que irá ficar com a cabeça baixa, sem condições de monitorar o voo;

- Finalmente, quaisquer modificações no FMS/FMGS devem ser solicitadas pelo PF e executadas pelo PM, a fim de que pelo menos um dos pilotos mantenha a vigilância da aeronave. Depois, o PF pode transferir os comandos para o PM para conferir se todas as alterações estão corretas, se assim desejar.

Tenho certeza de que seguindo uma ou mais dessas medidas, a consciência situacional da tripulação será mantida, e será muito mais difícil ser pego de surpresa com alguma ameaça interna ou externa.

Um grande abraço, bons voos e até a próxima!

safety@aeronautas.org.br



Por Eduardo Antunes,
Diretor de Segurança de Voo do SNA

Espaço da leitura

A Fadiga Aérea e a Segurança de Vôo

Por J. G. S. (Especialista em Medicina de Aviação)

A fadiga dos aeronavegantes é um fator que conspira contra a segurança do vôo e tem sido apontada como a causa de acidentes aeronáuticos.

A aviação comercial moderna tem, contudo, à sua disposição recursos eficientes para neutralizá-la e combatê-la.

Promovendo-se maior regularidade e eficiência da navegação aérea, emprego de melhor aparelhagem de apoio à pilotagem, uso do piloto automático, as cabines pressurizadas e com ar condicionado, a alimentação balanceada e orientada por especialistas, instalações confortáveis e higiênicas para as equipagens, em terra, nos pormenores, e, em vôo, para as tripulações que dominam, boletins meteorológicos e serviço de comunicações que inspirem confiança, emprego do radar e a limitação do número de horas de

trabalho e de vôo, haverá diminuição da tensão nervosa dos tripulantes, do seu desgaste físico e energético, principais etapas da instalação da fadiga aérea.

O vôo comercial é uma ocupação de muita responsabilidade, que requer alto nível de pericia e inteligência. Esse alto nível de inteligência torna geralmente o piloto mais consciente de seus ambientes de maior ou menor desconforto.

É simples definir-se a fadiga física resultante do esforço, mas a fadiga do avião não poderá ser considerada, sempre, como resultante de atividade prodigada. Ele é atingido pela «fadiga de pericia», assim denominada por Sir Frederick Bartlett, e que é resultante da «concentração persistente e alto teor de pericia», distinta da fadiga decorrente do extremo esforço físico.

Seja qual for sua origem ou qualidade, a fadiga leva a um estado de exaustão ou lassidão, devido a alteração da química e fisiologia orgânica que tendem a inibir qualquer atividade posterior. Sua ocorrência é insidiosa e sua vítima poderá ou não, aperceber-se dela.

Manifesta-se, segundo J. A. Newton, por uma contínua deterioração da eficiência e da pericia e não pode ser dissipada pelo estímulo.

J. A. Newton relata as experiências realizadas nos «Lambidge cockpit studies» para descobrir as causas e resultados da fadiga nas tripulações, mostrando que há uma tensão antecipada aos perigos do vôo, trazendo reações que se destinam a remover o perigo e que, muito pronunciada, pode ser equiparada à ansiedade. Depois de um longo período do piloto nos controles

dos citados aparelhos de laboratório, os testes demonstraram uma nítida deterioração na pericia e acuidade.

Tornou-se evidente que os indivíduos à medida que vão ficando fatigados aceitam como bons, índices baixos de performance; diminui a capacidade de aviação, dos erros no fim do vôo, há um aumento súbito dos erros no fim do vôo simulado indicando que um homem cansado tem a tendência a relaxar quando atinge as manobras finais.

Este último dado cresce de importância quando se o relaciona com as chegadas dos aeronaves após longas travessias a aeroportos com más condições climáticas, pois, ressalta o valor que têm para a segurança do vôo, o máximo apóio que devem receber tais aterragens da infra-estrutura ea necessidade de estarem repousadas as tripulações responsáveis pela sua execução.

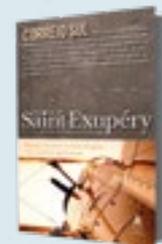
Na análise dos fatores que incidem sobre os aeronavegantes concorrendo para a eclosão de fadiga, podem, ainda, ser apontados os seguintes: ação das grandes velocidades; a depressão atmosférica; a anoxia (hipercapnabilidade do cortex cerebral das fracas anoxias, entre 3 e 4 mil

metros, quando não é usado o oxigênio, havendo uma curva de adaptação); ação dos ruidos e vibrações; acelerações e desníveis devido às perturbações atmosféricas; variações de temperatura e grau higrométrico da atmosfera.

Tomem-se na psiquiatria do avião vidente as inspeções e visitas nas correntes d; cada novo vôo dos acidentes que precedeu ou teve lugar; os encargos financeiros, sociais e familiares quando críticos; a responsabilidade pelos passageiros, tripulação e vôo no caso do comandante; isto ocasiona certa tensão ou ansiedade persistente conquanto despercebida.

Suas tarefas exigem o emprego dos aparelhos sensoriais em observação e vigília; trabalho psíquico; raciocínio, atenção e memória; trabalho muscular estático da pilotagem (os músculos postos em jogo, em estado tônico na manutenção da postura ou indispensáveis aos atos motores, embora não determinando trabalho considerável, são numerosos e realizam constante atividade).

Tudo isso deve ser considerado quando se objetiva a higiene do trabalho do aeronavegante e a segurança do vôo.



O CORREIO SUL
Autor: Antoine de Saint-Exupéry

Editora: Nova Fronteira
Páginas: 120

Sinopse: Lançado em 1929, Correo Sul é o primeiro romance de Antoine de Saint-Exupéry, autor de O Pequeno Príncipe. Nesta obra, o escritor francês aborda sua experiência como aviador comercial, descrevendo a rotina dos primeiros homens a se arriscarem como pilotos do correio aéreo. Os dramas pessoais do solitário aviador Jacques Bernis, aos poucos, lhe tiram a paciência necessária ao trabalho, que cada vez mais se mistura às suas memórias, a ponto de ele não poder mais distinguir se sobrevoa o deserto ou suas lembranças.

“ Exupéry, mesmo autor do clássico O Pequeno Príncipe, narra os fatos vividos por ele e pelos pilotos na rota aérea do Correo Sul, que ligava a Europa ao sul da África e, posteriormente, à América do Sul, na década de 1920. É um livro antigo, mas interessante porque conta, basicamente, as experiências dele como piloto comercial na década de 1920, com um estilo livre e original. ”



Por Alfredo Manetta, Diretor de Aviação de Instrução, Executiva e Agrícola



EXPERIÊNCIA DA ÚLTIMA CAMPANHA SALARIAL. A. CAPIBERIBE

Com respeito às novas campanhas salariais, temos que de ano de 1958 para 1959, não passamos de 33 dias para conquistarmos nossos aumentos. Ora, em outras épocas levávamos trinta, quarenta e até mais meses para conquistarmos a mesma coisa. Isto é uma situação insuportável para os trabalhadores e as autoridades. Hoje, porém, tudo já mudou. Não, inclusive, já marcamos data certa para lutarmos a distância no futuro.

E por que isto acontece? Inevitavelmente trata-se depois que se chama UNIDADE. Sim, nada mais do que Unidade.

Para nós, os sindicalistas que tanto nos batemos por esta causa, encontramos com os trabalhadores em transportes aéreos por demonstrar, assim, um alto estado índice de compreensão e espírito sindicalista. É claro que muito ainda temos de fazer, pois ainda existe entre nossa classe companheirismo, principalmente dos servidores, que ainda não compreendem que é preciso dentro de uma única entidade que conquistamos nossos reivindicações. É isto que nos preocupamos principalmente para levamos 30 ou 20 dias para lutarmos os nossos empregadores através nossas prestações e por outro lado contribuímos para que as autoridades fiquem

proteção a situação de periculosidade. Em segundo lugar, deve também os trabalhadores, isto é, (Contribua na 3ª pag.)

A BÚSSOLA

Órgão Oficial dos Aeronautas e Aeronáuticos do Brasil

DIRETOR RESPONSÁVEL
Ernesto Costa Fonseca

FUNDADORES
Eduardo Nilar de Souza — Ernesto de Costa Fonseca — Ivan Alkimim — Osmar Avelino Fonseca — Ovídio de Carvalho

REDAÇÃO
Av. Pres. Wilson, 210 — 5º — Tel.: 52-4662 — 22-6021

Rio de Janeiro — Est. da Guanabara

Exemplar ao público: Cr\$ 2,00

Distribuído em todo o Brasil e em algumas capitais estrangeiras e enviado aos Sindicatos co-irmãos, parlamentares e jornalistas.

Piloto faixa preta

Comandante da Gol Osvaldo Neto pratica jiu-jitsu há quase 30 anos

A rotina do aeronauta Osvaldo Neto, 43, se divide entre a aviação, o jiu-jitsu e os negócios. O comandante da Gol é lutador e professor dessa arte marcial, além de proprietário de uma escola especializada no Rio de Janeiro.

Netão, como é conhecido no jiu-jitsu, sempre leva na bagagem o quimono para treinar nos pernoites entre um voo e outro. Lutador há 28 anos, hoje ele é faixa preta e participa de competições na categoria Master 3, para atletas de 41 a 46 anos, peso superpesado.

Com alguns títulos no currículo, ele guarda na memória uma vitória especial em 1997, durante uma competição em Brasília, com o ginásio lotado, em que sua equipe do Rio de Janeiro conseguiu reverter o placar e vencer a dona da casa.

"Eu era peso meio pesado, faixa marrom adulto e estava entre os três melhores do mundo nessa época. Fazia uma semana que eu tinha chegado do Campeonato Pan-Americano [realizado anualmente nos Estados Unidos e organizado pela Federação Internacional de Jiu-Jitsu Brasileiro], com a medalha de prata", relembra.

Para participar de campeonatos nacionais e internacionais, o atleta precisa obter uma pontuação específica no ranking da Confederação Brasileira de Jiu-Jitsu. Em 2018, Neto foi o segundo colocado do ranking mundial, na categoria em que está atualmente.

O melhor benefício da arte marcial é o autoconhecimento e fortalecimento da autoestima, de acordo com ele. "A luta

"A luta me ajuda a manter o autocontrole e faz com que eu possa enfrentar as dificuldades pessoais e profissionais de uma forma equilibrada"

me ajuda a manter o autocontrole e faz com que eu possa enfrentar as dificuldades pessoais e profissionais de uma forma equilibrada", diz.

Neto também é sócio em Chicago, nos Estados Unidos, de uma escola de jiu-jitsu da mesma franquia da qual faz parte e frequentemente é convidado a realizar seminários por lá.

A aviação entrou na vida do comandante depois do esporte, em 1997, seis anos depois de ter iniciado nessa arte de tradição milenar. Ele sempre disse aos pais que queria ser piloto e, em sua família materna, existem alguns, mas que não seguiram na aviação de carreira.

"O que mais gosto na aviação é essa falta de rotina, sempre com novos colegas de trabalho, por causa das escalas semanais. Quando estamos voando ficamos distante das mazelas e da realidade do dia a dia. Lá em cima tudo é tranquilo", afirma.



SNA atua junto à Anac para revisão de critérios do exame de proficiência dos pilotos (prova Icao)

O SNA esteve reunido com a Anac para discutir os procedimentos adotados nos testes de proficiência linguística (SDEA), que estariam impedindo que os aeronautas eventualmente obtenham avaliação Nível 6 (Expert).

A agência se comprometeu a revisar o atual procedimento e voltar a conceder o nível 6, de

acordo com a previsão do Anexo 1 da Icao.

O SNA ressalta que a impossibilidade de conceder nível 6 coloca o teste fora do padrão Icao, em total desacordo com as disposições do Anexo 1 da Convenção de Chicago e prejudica os pilotos brasileiros que possuem proficiência suficiente para atingir o nível máximo na avaliação.

As entidades credenciadas para o teste estariam assim descumprindo a Instrução Suplementar IS 61-003, o RBAC 61 e o Anexo 1 da Convenção de Chicago.

Por isso, o SNA defende que essa questão seja solucionada o mais breve possível.

Fim da versão física do CHT – SNA é contra



Imagem meramente ilustrativa

O SNA é contrário à decisão da Anac de passar a emitir o CHT (Certificado de Habilitação Técnica) somente em versão digital, eliminando o documento físico.

De acordo com a agência reguladora, a licença física impressa pela Casa da Moeda só será aceita até o dia 31 de dezembro de 2019. A partir do dia 1º de janeiro de 2020, o profissional de aviação civil terá que portar, obrigatoriamente, a versão digital da licença, em meio físico ou

impresso, com o QR Code.

O SNA ressalta que essa medida pode trazer complicações para os tripulantes, especialmente em viagens ao exterior, bem como para acesso a aeroportos também no Brasil.

Destacamos ainda que o CHT Digital não conterá foto e não será mais aceito como documento de identificação.

Desta forma, o SNA estuda as medidas cabíveis para tentar reverter essa decisão.

Painel de debate da Anac discute o RBAC 117 no dia 13/11

A convite da Anac, o SNA participará, no dia 13 de novembro, em Brasília, do evento promovido pela agência reguladora sobre desafios e oportunidades do RBAC 117.

O Painel terá como objetivo discutir a implementação do RBAC 117 para os operadores brasileiros.

Entre os temas estarão: implementação do GRF, utilização de "safety cases", possibilidades de melhoria no gerenciamento de fadiga dos tripulantes, possibilidades de melhorias na competitividade dos operadores etc.

A palestra a ser apresentada pelo SNA tratará especificamente dos impactos do RBAC 117 para os tripulantes.



Dia do Aviador ✈️

Em comemoração ao Dia do Aviador, o SNA irá promover um grande evento no dia **23 de outubro**, na sede em **São Paulo**, aberto a todos os aeronautas.

Das **10h às 17h30**, serão oferecidos serviços grátis como **buffet**, **atendimento de nutricionista**, **quick massage** e **outras cortesias**.

Participe!



Pós-Graduação

Associados têm desconto em MBA de Gestão Aeronáutica na Universidade Municipal de São Caetano do Sul

Atualização Cadastral

Todos os associados irão receber um contato por telefone feito pela equipe do SNA para atualização de dados em nosso sistema.

Colabore para a melhoria dos nossos serviços.

