

SNA assina CCT regular 2017/18

Negociação resultou em uma CCT com avanços para pilotos e comissários tanto nos itens econômicos como nos sociais. Pág. 5

Cockpit:

As conquistas precisam continuar em 2018

Pág. 2

Cobertura

SNA realiza 2º Congresso Nacional de Aviação

Pág. 3

Saúde do aeronauta:

Conheça os fatores de risco e formas de prevenção da catarata

Pág. 6

Opinião:

Segurança de voo: Interação entre o homem e a máquina

Pág. 7



NOVIDADE!

Faça sua associação pelo whatsapp

Envie uma mensagem para o número: **21 98702-6770** e nossa equipe entrará em contato para finalizar o processo.

Cockpit

As conquistas precisam continuar em 2018



“Para avançar na defesa dos pilotos e comissários, o SNA precisará, cada vez mais, de você aeronauta, que é quem torna a nossa categoria cada dia mais forte”

O ano de 2017 foi repleto de conquistas para a categoria. Entre as maiores, merece destaque a aprovação da Nova Lei do Aeronauta, Lei 13.475, após anos de esforços da nossa categoria. Conseguimos também evitar que os aeronautas ficassem sujeitos à contratação por meio de contrato de trabalho intermitente com a Reforma Trabalhista. Desta forma, não haverá a possibilidade de pilotos e comissários serem convocados para trabalhar de forma esporádica, recebendo apenas por trabalho realizado. Após diversas negociações e recusas do INSS, o SNA acionou a Justiça e,

após grande insistência, conseguiu que as aeronautas grávidas voltassem a receber seu benefício. Também foi assinada, em dezembro de 2017, a Convenção Coletiva de Trabalho da aviação regular para 2017/2018, após aprovação do acordo em assembleia da categoria no último dia 24 de novembro. A convenção firmada em audiência de homologação no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília, garantiu avanços para pilotos e comissários nos itens econômicos e sociais. O reajuste nos salários e itens econômicos será pelo INPC, que fechou dezembro em 1,95%, e mais 0,5% de ganho real, totalizando assim

um reajuste de 2,45%.

Na questão social, conquistamos diversos itens, como possibilidade de fracionamento das férias; passe livre nos ônibus das companhias, garantia de franquia de bagagens para os aeronautas, aumento do passe livre de 5 para 7 e possibilidade de antecipar ou postergar voo no portão de embarque, entre outras. No próximo ano, as conquistas não podem parar, e todos sabem que será grande o desafio dos aeronautas com o fim do imposto sindical, que deverá trazer uma grande perda de receitas para o SNA.

Para avançar na defesa dos pilotos e comissários, o SNA precisará, cada vez mais, de você aeronauta, que é quem torna a nossa categoria cada dia mais forte!

De 8 mil associados poderemos chegar aos 25 mil. Venha conhecer o SNA e convide colegas para conhecer mais de perto nosso trabalho.

Em 2018, seja parte desta história!



Por **Cmt. Rodrigo Spader**
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
Av. Washington Luis, 6817 - Sala 101 - Congonhas
CEP: 04627-005 - Tel.: (11) 5531-0318

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. Rodrigo Spader

Secretário Geral - Cmt. Alexandre Ruschel

Diretor de Comunicação - Cmt. Diego Schilling

Edição e Reportagem - Eduardo Vieira da Costa e Thais Veiga

Jornalista Responsável - Thais Veiga - MTB 0069379SP - redacao@aeronautas.org.br

Projeto Gráfico - Adriano Mathias Pereira

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

www.aeronautas.org.br

sindicatonacionaldosaeronautas

@aeronautas_sna

Cobertura

2º Congresso Nacional de Aviação repete sucesso da primeira edição



Evento reuniu diversos profissionais da aviação



Cerca de 500 participantes acompanharam as palestras



Rodrigo Spader, presidente do SNA



Cmte. Adriano Castanho, diretor do SNA

O Sindicato Nacional dos Aeronautas realizou, nos dias 13 e 14 de novembro, o 2º Congresso Nacional de Aviação, que aconteceu no Hotel Nobile, em Congonhas. O evento, que contou com cerca de 500 participantes, atraiu pilotos, comissários, instrutores de voo, estudantes e demais profissionais da aviação.

Durante o evento, o público pode acompanhar diversas palestras relacionadas à aviação. Na primeira palestra, do juiz Marcelo Honorato, os participantes puderam aprender sobre os diversos tipos de crimes aeronáuticos e suas consequências. Autor de livro recém-lançado sobre o assunto, o juiz lembrou a diferença entre erro humano e culpa, destacando a responsabilidade dos gestores em casos de acidentes.

No painel “Qualidade de Vida - Prevenir é o melhor remédio”, o médico palestrante Dr. Gustavo Nunes Wakim, clínico geral pneumologista geriatra do Hospital da Santa Casa e Hospital Santa Isabel deu dicas sobre como viver uma vida saudável, cuidando da saúde de forma preventiva.

“O evento, que contou com cerca de 500 participantes, atraiu pilotos, comissários, instrutores de voo, estudantes e demais profissionais da aviação.”

Ainda no primeiro dia, o Secretário Nacional de Aviação Civil, Dario Lopes, falou sobre as perspectivas e desafios da aviação civil no Brasil e atuação da SAC (Secretaria Nacional de Aviação Civil). Durante a exposição, o secretário informou que a estimativa conservadora do governo sobre a movimentação de passageiros é de que haja crescimento de 3,35% ao ano entre 2017 e 2037. Em 20 anos, o governo espera que o número de passageiros passe de 201,3 milhões para 400 milhões. Segundo o secretário, a taxa de voos per capita deve subir para 0,93 em 2037. No ano passado, a taxa era de 0,54.

Durante a palestra Lopes também destacou as melhorias em infraestrutura realizadas pelo governo, assim como a melhoria em produtividade de alguns aeroportos, que

tiveram a ampliação da capacidade instalada. Segundo o secretário, atualmente, estão na agenda institucional da SAC a redução da alíquota de ICMS, a extinção do limite de capital estrangeiro e a revisão regulatória da Anac.

No quarto painel do dia, o Cmte. Adriano Castanho diretor da secretaria de relações institucionais, palestrou sobre a Nova Lei do Aeronauta e a luta travada pelo SNA para obter mais essa conquista para os aeronautas. Também participaram do painel o Cmte. Tiago Rosa e Cmte. Tulio Eduardo Rodrigues, diretores do SNA.

No encerramento do primeiro dia, os participantes ouviram a palestra do copiloto Nilson Zille, que realizou o pouso forçado com o Boeing 737-200 na selva amazônica. Durante o relato, o copiloto destacou a importância da parceria entre a tripulação, em especial a importância do diálogo entre pilotos e copilotos. Segundo ele, não ouvir os membros da equipe prejudica a segurança de voo.

“Em 20 anos, o governo espera que o número de passageiros passe de 201,3 milhões para 400 milhões”

O segundo dia de Congresso começou com o painel “Segurança Operacional - Responsabilidade de Todos”, realizado pelo palestrante Wagner Moraes, superintendente de padrões operacionais da Anac. Moraes descreveu as últimas ações da Anac, como a criação de grupos colaborativos de segurança operacional e a atualização de seu acervo de questões teóricas, prevista para 2018.

O palestrante Luís Cláudio Lupoli, especialista em prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos, deu prosseguimento ao Congresso com a palestra “Acidente com o Air France 447 – Lições Aprendidas”.

Lupoli lembrou a importância do conhecimento do piloto a respeito da máquina que ele opera, destacando a enorme responsabilidade dos fabricantes em tornar claros os procedimentos que devem ser tomados em caso de falhas.

Em seguida, os alunos da Universidade Anhembimorumbi, Diogo Martinez e Luiz Novaes puderam apresentar projeto desenvolvido pelos alunos na universidade para a construção de um drone, e destacaram as oportunidades profissionais ligadas a operação dessas máquinas.

No quarto painel do segundo dia, o juiz Rogério Neiva, auxiliar da vice-presidência do TST, falou sobre as etapas e processos de negociação, lembrando que, em um debate, as partes devem levar em conta os interesses comuns.

O palestrante Leandro Karnal, encerrou o ciclo de palestras do segundo dia, com o tema “Vaidade das vaidades, tudo é verdade”.



Secretário Nacional de Aviação Civil, Dario Lopes



Copiloto Nilson Zille, que participou de pouso forçado na Amazônia



Wagner Moraes, superintendente de padrões operacionais da Anac



Cláudio Lupoli, especialista em acidentes aeronáuticos



Alunos da universidade Anhembimorumbi



Juiz Rogério Neiva, auxiliar da vice-presidência do TST



Leandro Karnal, professor doutor em História Social

Matéria de capa

SNA assina CCT regular 2017/18

Acordo traz conquistas econômicas e sociais



O Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias assinaram, no último dia 15 de dezembro, a Convenção Coletiva de Trabalho da aviação regular para 2017/2018, após aprovação do acordo em assembleia da categoria no dia 24 de novembro.

A convenção foi firmada em audiência de homologação no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília. O acordo, que depois foi aprovado pela categoria, foi construído com a mediação do vice-presidente do TST, ministro Emmanuel Pereira, com ajuda do juiz auxiliar da vice-presidência do TST, Rogério Neiva.

O SNA agradece a ambos pelo auxílio na negociação, que resultou em uma CCT com avanços para pilotos e comissários tanto nos itens econômicos como nos sociais.



No site do SNA você pode acessar a íntegra da CCT 2017/2018: Aproxime a câmera do seu celular para o QR code e acesse agora.

Itens econômicos

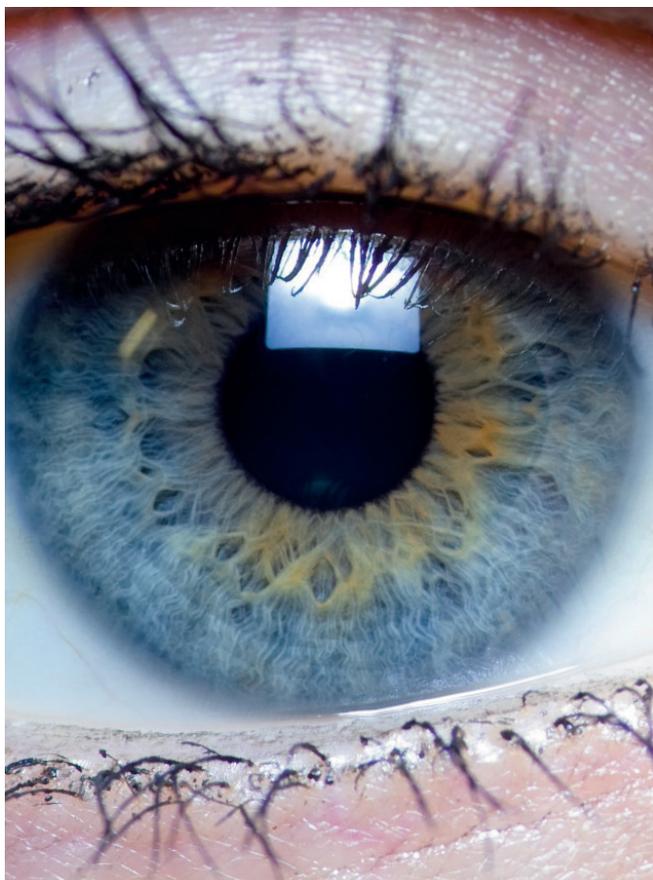
O reajuste nos salários e itens econômicos será pelo INPC, que fechou dezembro em 1,95%, e mais 0,5% de ganho real, totalizando assim um reajuste de 2,45%.

Itens sociais

- Passe livre nos ônibus das companhias;
- Homologações de rescisões no SNA;
- Garantia de franquia de bagagens para os aeronautas;
- Aumento do passe livre de 5 para 7 e possibilidade de antecipar ou postergar voo no portão de embarque;
- Melhorias no período oposto, com garantia de 6 dias consecutivos de folgas;
- Ampliação do prazo para publicação de escalas para 5 dias durante o ano todo;
- Possibilidade de fracionamento das férias;
- Manutenção das demais cláusulas da CCT.

Saúde do aeronauta

Catarata é responsável por 47,8% dos casos de cegueira no mundo, afirma oftalmologista



Muita gente não sabe, mas a catarata é uma das principais causas de cegueira no mundo. Entre os fatores que aumentam os riscos de desenvolver a doença estão a exposição aos raios ultravioletas (UVA e UVB), doenças sistêmicas, como diabetes mellitus, tabagismo e o aumento da idade. Nesta edição do Diário de Bordo, o diretor do Conselho Brasileiro de Oftalmologia, Cristiano Caixeta, explica as causas da doença, os sintomas e formas de prevenção. Confira:

O que é catarata?

O termo “catarata” é dado para qualquer tipo de perda de transparência do cristalino, lente situada atrás da íris, seja ela congênita ou adquirida, independentemente de causar ou não prejuízos à visão. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a catarata é responsável por 47,8% dos casos de cegueira no mundo, acometendo principalmente a população idosa. A compreensão do termo “cegueira” deve ser explicada neste caso: na catarata, após a realização da cirurgia de extração do cristalino opaco, o paciente geralmente tem sua visão reestabelecida. A catarata pode acometer apenas um, ou ambos os olhos, dependendo de sua causa. A catarata relacionada à idade, doença sistêmica ou ao uso de corticosteroides sistêmicos, geralmente é bilateral e assimétrica, ou seja, pode estar mais avançada em um dos olhos. Poderá ser unilateral se for secundária a doença ocular, ou ao trauma do olho acometido.

Pessoas expostas à luz excessiva (como pilotos de avião, por exemplo) ficam mais expostas a essa doença? A idade também influencia?

A catarata é uma doença multifatorial e pode ser congênita ou adquirida. A causa mais comum da catarata é o envelhecimento do cristalino que ocorre pela idade, denominada de catarata senil. Porém, também pode estar associada a alterações metabólicas que ocorrem em certas doenças sistêmicas (ex. diabetes mellitus), doenças oculares (ex. uveíte), tabagismo, alcoolismo, secundária ao uso de certos medicamentos (ex. corticoides) ou a trauma ocular (contuso, perfurante, por infravermelho, descarga elétrica, radiação ultravioleta, raios X, betaterapia ou queimaduras químicas graves). No caso dos pilotos, a exposição aos raios ultravioletas (UVA e UVB) tende a ser maior que na população geral, contudo os filtros existentes nas janelas dos aviões funcionam como barreiras protetoras aos profissionais. O uso de óculos de sol de boa qualidade com filtros UVA e UVB garantem proteção a seus usuários. A idade configura um fator fisiológico para o aparecimento da catarata, e a incidência aumenta com o aumento da idade. Ou seja, quanto maior a idade, maior a chance do paciente de ter catarata (opacidade do cristalino).

Como podemos nos prevenir?

Não há como evitar a predisposição genética e nem o envelhecimento do cristalino. Porém, algumas medidas preventivas podem ser realizadas visando reduzir alguns fatores de risco para o desenvolvimento da catarata. Reduzir o tabagismo, proteger-se contra a radiação ultravioleta (principalmente UVB), traumas, controlar o diabetes mellitus, e evitar o uso de corticoides são cuidados que podem ser eficazes na prevenção da catarata. É fundamental ter consciência dos perigos da automedicação e ir periodicamente ao oftalmologista.

Quais são os principais sintomas da catarata?

Na maioria das vezes a catarata não pode ser diagnosticada a olho nu e nem mesmo é percebida facilmente pelos próprios portadores da catarata nas suas fases iniciais. Os principais sintomas da catarata são: sensação de visão embaçada, alteração contínua da refração (grau dos óculos), maior sensibilidade à luz, espalhamento dos reflexos ao redor das luzes e percepção que as cores estão desbotadas. Geralmente há uma piora da miopia com redução da visão em baixo contraste e baixa luminosidade, principalmente para longe em comparação à visão para perto. Somente o oftalmologista poderá solicitar os exames necessários para a confirmação do diagnóstico, bem como indicar o melhor procedimento cirúrgico para o tratamento.

Qual o tratamento para esta doença?

Não existe tratamento clínico para a catarata, o único tratamento eficaz é a cirurgia. A recomendação de tratamento cirúrgico para portadores de catarata não está relacionada à idade do paciente, e sim ao seu comprometimento visual. Qualquer portador de catarata deve ser submetido a cirurgia desde que tenha sua capacidade ocular prejudicada pela doença e apresente condições de recuperação pós-cirurgia.

A cirurgia da catarata consiste da remoção do cristalino opaco e sua substituição por uma prótese transparente (lente intraocular) para possibilitar melhor passagem dos estímulos luminosos para o interior do olho, e é denominada facectomia com implante de lente intraocular. Essa é a cirurgia mais realizada na oftalmologia e foi uma das técnicas cirúrgicas que mais evoluiu nas últimas décadas. Há pouco mais de 30 anos, era realizada sob anestesia geral, a catarata era removida através de uma incisão ampla, seguida por implante de lente intraocular rígida e múltiplas suturas do globo ocular. Atualmente, a incisão mede cerca de dois milímetros, a catarata é emulsificada (fragmentada) em pequenos pedaços e aspirada por um aparelho chamado de facoemulsificador, e a lente intraocular é dobrável. A incisão de pequeno tamanho e arquitetura auto selante, geralmente, dispensa a utilização de suturas. Trata-se de um procedimento microscópico de alta complexidade, é muito seguro, porém, como qualquer procedimento invasivo, não é isento de riscos. A tecnologia atual e a experiência do cirurgião reduzem significativamente esse risco. A saúde geral e ocular do paciente, bem como sua história familiar, são fatores que influenciam diretamente o resultado cirúrgico. Além disso, é fundamental que o paciente siga as orientações pré e pós-operatórias de seu médico oftalmologista para minorar os riscos.



Opinião

O que será que o avião vai fazer agora? O fator humano e automação



Por **Luís Cláudio Lupoli**
Especialista em prevenção e investigação
de acidentes aeronáuticos

Das interações apontadas no modelo SHELL de análise do fator humano, as do indivíduo com a máquina tem ganhado notoriedade na aviação durante os últimos anos, devido a várias ocorrências ligadas à automação das aeronaves. Problemas ligados ao uso da automação têm contribuído na maioria das ocorrências aeronáuticas recentes.

Isso pode influenciar alguns a acreditar que a complexidade tecnológica atrapalha a operação e atenta contra a segurança de voo. Apesar de podermos ainda estar na “curva de aprendizagem” da automação, é inegável que essa tecnologia veio antes prevenir acidentes do que causá-los, já que é raro um tripulante que não tenha passado por uma situação na qual a automação o livrou de um acidente.

Além disso, com a atual performance das aeronaves e o aumento do tráfego aéreo, é impossível à aviação existir sem o nível de automação atual. Assim, encaremos

a automação como algo necessário, buscando corrigir os pontos de atrito que atrapalham seu uso eficiente. Como está a preparação do tripulante? Como lidar com a automação? Em caso de falha da automação, os tripulantes estarão aptos a controlar a aeronave?

A investigação do acidente com o voo AF447 apontou falhas na preparação dos tripulantes, alertando para a necessidade de um maior treinamento da habilidade psicomotora e de um estudo mais aprofundado dos sistemas da aeronave. Isso devido a se tratar de um equipamento muito complexo, com panes igualmente mais complexas do que o simples “funciona ou não” de outras gerações de aeronaves. Atualmente, os sistemas têm inúmeras possibilidades de funcionamento parcial – nas quais algumas funções permanecem habilitadas e outras não – e saber lidar com essa característica é uma capacidade desejada nos tripulantes.

Continua na pág. 8 →

A forma como lidamos com a automação é também crucial para a segurança de voo. Um sistema computadorizado, ao contrário do que tendemos a acreditar, é extremamente “burro,” respondendo somente a comandos previamente programados. Assim, a expressão em inglês “trash in – trash out” (lixo entra – lixo sai) nunca foi tão apropriada – se você insere um dado errado, terá uma resposta errada.

“Como está a preparação do tripulante? Como lidar com a automação? Em caso de falha da automação, os tripulantes estarão aptos a controlar a aeronave?”

Outra falha comum é a de acreditar cegamente nas informações da automação. Um exemplo vem novamente do acidente com o voo AF447 em relação à utilização do diretor de voo. Há indícios de que a tripulação continuou a voar baseada na informação do diretor de voo, que aparecia intermitentemente em posição de subida apesar de ser necessário baixar o nariz para recuperar do estol. Na pane ocorrida, as informações do diretor de voo não eram confiáveis, mas ainda assim a tripulação confiou nelas.

Como, então, evitar os problemas de fatores humanos voltados à automação?

A seguir vão algumas sugestões que podem ajudar a prevenir o “atrito” na interação homem-máquina:

- **Estude profundamente sua aeronave**

Não só o previsto, mas os detalhes dos sistemas e o que se perde em cada pane. Nada substitui um tripulante preparado!

- **Mantenha sua consciência situacional**

Não deixe a aeronave chegar a uma situação na qual seu cérebro não tenha chegado antes. Saber os próximos passos do voo é primordial – nunca faça a pergunta do título deste artigo. Caso algo inesperado ocorra, considere como um alarme e busque reaver a consciência situacional imediatamente!

- **Mantenha sua habilidade psicomotora**

Ainda que sua aeronave seja muito automatizada, você pode ter que operá-la em uma emergência!

- **Planeje e monitore todo o voo**

Tenha sempre um backup para o caso de falha da automação. Acredite, ela pode falhar!

Com uma boa mentalidade de prevenção somos capazes de encarar o desafio de operar máquinas extremamente modernas, num ambiente cada vez mais complexo, sem estar expostos a riscos desnecessários. Como não devemos nos opor a uma tecnologia que veio para facilitar o voo e prevenir acidentes, devemos tomar os cuidados adequados para prevenir que a automação contribua para novos acidentes.



Já estão disponíveis as CCTs da
Aviação Regular e Táxi Aéreo 2017/2018
Venha buscar a sua!

SNA
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS
#OrgulhoDePertencer

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.