



Estresse Ocupacional e a Saúde do Aeronauta

Por Selma Leal de Oliveira Ribeiro e Marcia Regina Molinari Barreto

4

Programas de Assistência e a Sua Importância Para a Segurança de Voo

Por Eduardo MORTEO Bastos

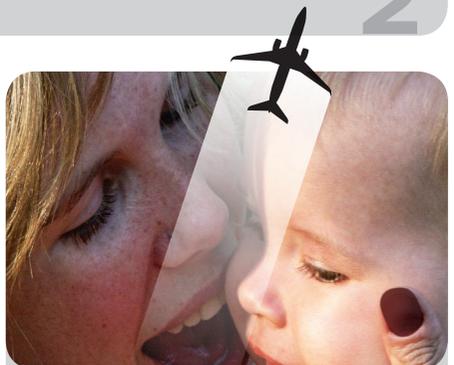
2



Para Medir a Segurança...

Gerência Executiva de Segurança Operacional da Gol Linhas Aéreas

3



A Difícil Separação Entre a Mãe e o Seu Bebê

Por Mauro Matias

6

Programas de Assistência e a Sua Importância Para a Segurança de Voo

Por Eduardo MORTEO Bastos*

Pilotos e comissários de voo desempenham funções de grande responsabilidade. Em todos os voos estes profissionais precisam tomar decisões em cenários onde a carga de trabalho pode variar de baixa a elevada.

É sabido que a tomada de decisão é um processo sistêmico e está presente em todas as ações realizadas pelo ser humano. Sua acuracidade está intrinsecamente ligada, dentre outros, à saúde do aeronauta, que sofrerá a influência de elementos estressores, e.g. condições de trabalho, aspectos sociais e econômicos^{1,2,3,4-5}.

As consequências destes estressores foram apresentadas em 2015, quando a *Vereinigung Cockpit ALPA* (Sindicato de Pilotos Alemães) sediou em Frankfurt o *Global Peer Support Workshop*. Este evento reuniu especialistas em programas de assistência para discutir os principais problemas e gatilhos para o adoecimento psíquico que os pilotos enfrentam, e propor um benchmark para os programas ao redor do mundo. A distribuição das fontes do adoecimento ficou dividida entre dois contextos: organizacional e pessoal.

No contexto organizacional os pilotos enfrentam problemas causados pela “pressão do tempo, condições de trabalho, diversidade cultural, receio pela perda do certificado médico e consequentemente da licença de voo, problemas relacionados à operação, treinamento, política da empresa, estrutura regulamentar, fusões, pressão comercial e organizacional”⁶.

No âmbito pessoal o grupo enfrenta “pressão financeira, acidentes ou morte, problemas familiares, pressão psicossocial, mudanças societárias e alterações no estilo de vida”⁶.

Os responsáveis pela pesquisa apontaram que como consequência para a saúde do aeronauta, os indivíduos

podem sofrer com “burn-out, abuso de substâncias psicoativas, depressão, estresse, ansiedade, perda de confiança e outros problemas psicológicos”⁶. Estas condições também podem gerar adoecimento fisiológico, acarretando em possíveis afastamentos de voo, definitivos ou temporários.

Tendo ciência dos elementos estressores e suas consequências para o voo, ações preventivas podem ser realizadas através de programas de assistência ao aeronauta, hoje oferecidos por diversas associações de pilotos de linha aérea ao redor do mundo.

A IFALPA – *The International Federation of Air Line Pilots' Associations* – sugere que os Programas de Assistência ao Piloto tenham capacidade de atender, dentre outras demandas, profissionais com (ou indícios de) problemas fisiológicos e/ou psicológicos, dependentes de qualquer tipo de substância psicoativa e dificuldades no treinamento e/ou de proficiência operacional.

Esses atendimentos oferecidos através de profissionais qualificados poderão possibilitar tratamento e orientação para que o aeronauta não saia de voo, promovendo ações preventivas ou a reintegração do tripulante que já tenha saído de voo.

Teremos com isso não só um aumento da qualidade de vida do grupo de voo em um contexto familiar, mas com a integração de empresas aéreas e associações de tripulantes agindo em conjunto no desenvolvimento destes programas de assistência, haverá também uma melhoria importante da qualidade de vida no trabalho. Como consequência são esperados índices mais elevados na performance humana, refletindo na segurança operacional, através da amenização dos estressores e consequente manutenção da saúde do grupo de voo⁷. 

Referências:

1. ESTADOS UNIDOS. Federal Aviation Administration. **FAA-H-8083-9A**: Aviation Instructor's Handbook. 2008. P 8-14. Disponível em: https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aviation/aviation_instructors_handbook/media/faq-h-8083-9a.pdf. Acessado em: 21 jun. 2017.
2. ESTADOS UNIDOS. Federal Aviation Administration. **AC 60-22**: Aeronautical Decision Making. 1991. P 17 Disponível em: https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_60-22.pdf. Acessado em: 21 jun. 2017.
3. LOUSADA, Mariana; VALENTIM, Maria Lígia Pomim. **Modelos de tomada de decisão e sua relação com a informação orgânica**. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pci/v16n1/a09v16n1.pdf>. Acessado em: 21 jun. 2017.
4. ORASANU, Judith; MARTIN, Lynne. **Errors in Aviation Decision Making**: A Factor in Accidents and Incidents. P103 104
5. ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). **Saúde do trabalhador**. 2011. Disponível em: http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=378%3Assaude-do-trabalhador&catid=990%3Principal&Itemid=595. Acessado em: 21 jun. 2017.
6. HARTER, Tanja; IFALPA (International Federation of Airline Pilots' Associations). **Pilot Assistance Around the Globe**. 2017. Disponível em: <http://www.ifalpa.org/interpilot/2017-2/files/page/20.swf>. Acessado em: 21 jun. 2017.
7. CANADA. IFALPA. **Pilot Assistance Programs**. 2017. P 1-3. Disponível em: <http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/IFALPA%20Statements/Human%20Performance/17POS07%20-%20Pilot%20Assistance%20Programs.pdf> Acessado em: 21 jun. 2017.

* **Eduardo MORTEO Bastos** é Analista de SAFETY da ASAGOL. Possui licença de piloto comercial, é bacharel em Ciências Aeronáuticas, mestrado em Segurança de Voo e está concluindo licenciatura em Psicologia. É gestor de Segurança Operacional credenciado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Participou da confecção do Manual do Instrutor de Voo - MIV, criado na Comissão Nacional de Treinamento do CNPAA – Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e tem atuação em escolas técnicas para formação de pilotos e comissários de bordo.



Para Medir a Segurança...

Gerência Executiva de Segurança Operacional da Gol Linhas Aéreas

O surgimento da metodologia SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional), há pouco mais de uma década, propiciou uma verdadeira revolução na indústria aeronáutica. O SGSO estabelece a estrutura organizacional necessária, responsabilidades, políticas e procedimentos adequados para a gestão da Segurança Operacional em cada organização. Além disso, pela primeira vez, modernas técnicas de gestão e qualidade passaram a ser aplicadas na gestão da Segurança Operacional.

O resultado pode ser visto no contínuo declínio das taxas de acidentes em todo o mundo. Desde 2004, a indústria tem comemorado sucessivos recordes em termos de Segurança. As empresas aéreas associadas à IATA – o que compreende 83% do tráfego aéreo internacional – atingiram uma taxa média de acidentes com aeronaves a jato de 0,36 no quinquênio 2011-2015. Isso significa uma perda total (hull loss) a cada 2,77 milhões de voos. É uma marca respeitável, mas que pode e deve melhorar nos próximos anos.

Para isso, é fundamental que as organizações desenvolvam elevada Cultura de Segurança em todas as etapas da operação. Basicamente, isso significa a identificação ativa de perigos por meio de Relatórios de Segurança Operacional (AQDs) e a plena aderência aos procedimentos e normas, independentemente do voo estar no horário ou atrasado.

Contudo, apesar de ser relativamente fácil mensurar a quantidade de acidentes ou incidentes, por outro lado, quantificar a eficácia das ações de Segurança é um grande desafio.

Pensando nisso, a Gerência Executiva de Segurança Operacional desenvolveu um indicador corporativo denominado NODSO (Nível Ótimo de Desempenho de Segurança Operacional).

O NODSO compila vários indicadores para mensurar a Cultura de Segurança, os atingimentos dos Objetivos de Segurança e a exposição aos riscos na operação (acidentes, incidentes ou eventos de interferência ilícita).

O cálculo leva em consideração:

- A solidez das nossas barreiras de Segurança (o cumprimento dos processos e procedimentos), verificada por meio de auditorias e inspeções;
- A identificação dos perigos do dia a dia por meio dos Relatórios de Segurança Operacional (AQD);

Sempre que identificada alguma inconsistência, a Gerência Executiva de Segurança Operacional e a área operacional responsável (Operações, Aeroportos, Manutenção, CCO, etc.) trabalham juntas desenvolvendo ações para corrigi-la e evitar que ela se repita. Conforme a gravidade, o prazo para a correção varia e o indicador leva isso em consideração. O NODSO penaliza apenas o não cumprimento dos prazos e a recorrência das Não Conformidades de auditoria/inspeções. Em contrapartida, o índice recompensa o aumento da taxa de Relatórios de Segurança Operacional em relação ao ano anterior. Afinal, quanto mais relatos são enviados, melhor a identificação de perigos em nossas operações.

Encontre mais detalhes sobre o NODSO em: <https://portal.voegol.com.br/group/seguranca-operacional/nivel-otimo-de-seguranca-operacional-nodso>

Como posso ajudar?

- Reporte via Portal AQD (<http://portalaqd.voegol.com.br>) sempre que identificar algum perigo ou situação insegura;
- Reforce nossas barreiras de Segurança por meio do cumprimento correto dos procedimentos, sem pular etapas ou fazer adaptações. 

Estresse Ocupacional e a Saúde do Aeronauta

Por Selma Leal de Oliveira Ribeiro, D. Sc. e Marcia Regina Molinari Barreto, M. Sc

Este artigo tem por objetivo apresentar algumas questões ligadas ao estresse ocupacional e a importância do reconhecimento e desenvolvimento de ações que buscam minimizar a sua influência sobre o desempenho e a saúde dos aeronautas da aviação brasileira.



Em 1946, a Organização Mundial de Saúde (OMS) estabeleceu que o conceito de saúde envolvia “um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e que não consiste apenas na ausência de doença ou de enfermidade”¹.

Entretanto, os aspectos que demonstram alterações no equilíbrio emocional, mental, afetivo e social nem sempre são entendidos como integrantes desse quadro de caracterização da saúde.

Além disso, as questões relacionadas ao trabalho e às condições em que ele se realiza também não são associadas, na maioria das vezes, ao estado de bem-estar a que se refere o conceito de saúde.

De acordo com a OMS², a exposição a perigos no local de trabalho é a causa da epidemia mundial de doenças profissionais ou ocupacionais (140 milhões de novos casos todos os anos) que contribuem para a ocorrência de morte prematura e a perda de anos de vida saudável por incapacidade.

Segundo a Organização Panamericana da Saúde (OPAS), “a saúde do trabalhador e a saúde ocupacional são pré-requisitos cruciais para a produtividade e são de suma importância para o desenvolvimento socioeconômico e sustentável”³.

Neste sentido, ações que visam a manutenção da saúde e bem-estar do trabalhador no exercício de suas atividades, reduzindo os riscos de acidentes bem como a instalação e desenvolvimento de doenças relacionadas ao trabalho, seja nos níveis de promoção, reabilitação ou vigilância, são incentivadas³.

Para tal, torna-se necessário tratar as questões de saúde ocupacional do ponto de vista holístico, integrado e multidisciplinar, onde a contribuição de diferentes áreas do conhecimento humano pode ser muito útil.

O estresse ocupacional é definido como sendo “as respostas prejudiciais físicas e emocionais que ocorrem quando as exigências do trabalho não correspondem às capacidades, recursos ou necessidades do trabalhador”⁴.

Entre as questões relacionadas ao estresse ocupacional pode-se citar as condições em que o trabalho se realiza como uma das principais causas de sua ocorrência, embora admite-se também que os fatores individuais e situacionais podem ter uma participação significativa nesta influência⁴.

A atividade aérea, além de possuir os estressores comuns a qualquer outra atividade, também possui alguns que são característicos e que vão influenciar o desempenho dos aeronautas.

O estresse ocupacional contribui para insatisfação no trabalho, problemas de relações interpessoais, absenteísmo, redução no desempenho, surgimento de doenças, aumento do índice de erros, incidentes, acidentes, entre outros.

A atividade aérea, além de possuir os estressores comuns a qualquer outra atividade, também possui alguns que são característicos e que vão influenciar o desempenho dos aeronautas. Jornadas noturnas ou que quebrem a ritmicidade biológica, irregularidade dos períodos de repouso, quantidade de pousos e decolagens, necessidade de interlocução com diferentes grupos profissionais, hierarquia, ritmo de trabalho, e, ainda, as próprias alterações físicas do ambiente, como ruídos, vibração, umidade, qualidade do ar, pressurização, tornam o trabalho desenvolvido pelo aeronauta um facilitador da instalação do estresse ocupacional^{5,6,7}.

Uma pesquisa realizada recentemente pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas⁷,

sobre a saúde do aeronauta, identificou uma série de questões relacionadas à organização do trabalho e às condições no qual ele é realizado como fatores desencadeadores de uma série de problemas fisiológicos, psicológicos e sociais, muitas vezes evoluindo para afastamentos temporários e, em alguns casos, definitivos. Entre os problemas identificados pode-se citar os de ordem otorrina, gástrica, oftalmológica e psiquiátrica para os afastamentos até 15 dias (p.37), e os das áreas ortopédica, psiquiátrica e otorrina como os mais prevalentes para os afastamentos acima de 15 dias (p.32).

Os afastamentos, além de sinalizarem para problemas que podem existir no ambiente profissional, trazem um custo significativo para as empresas e para o sistema da previdência.

Três tipos de prevenção ou intervenção podem ser desenvolvidas na tentativa de minimizar os efeitos dos estressores da atividade de trabalho sobre a saúde do trabalhador. Segundo Cooper e Cartwright⁸, a intervenção primária tem por objetivo a modificação ou supressão dos estressores decorrentes da organização do trabalho, na tentativa de estabelecer um equilíbrio entre as demandas do trabalho e as necessidades do trabalhador. Na aviação, por exemplo, pode-se citar as ações que busquem integrar o aeronauta na composição da sua escala de voo, minimizando os desconfortos físicos, psicológicos e sociais que este tipo de organização do trabalho pode trazer.

A intervenção de nível secundário busca oferecer ao empregado orientações e técnicas para lidar com o estresse e diminuir seus efeitos negativos.

Folhetos informativos, programas de gerenciamento do risco de fadiga, treinamentos como o Gerenciamento de Recursos de Equipes (CRM), são exemplos de atividades que podem preparar o aeronauta para lidar com estresse e seus efeitos.

Finalmente, a intervenção em nível terciário tem seu foco sobre os processos de tratamento, reabilitação, recuperação e aconselhamento dos funcionários que já estejam apresentando problemas graves de saúde, em decorrência do excesso de exposição aos estressores ocupacionais ou mesmo pelo seu gerenciamento ineficaz. Neste sentido, o apoio organizacional ou de associações profissionais que ofereçam suporte sob a forma de programas de assistência aos funcionários, fornecendo aconselhamento, informação e/ou encaminhamento para tratamento apropriado, como no caso de programas de assistência realizados por pares, se constituem em alternativas viáveis e necessárias.

A promoção da saúde no ambiente de trabalho não é uma tarefa simples, mas certamente possível. Implica na existência de dados de qualidade que reflitam a realidade da atividade e da força de trabalho no diálogo entre trabalhadores, empregadores e órgãos reguladores; na partilha de conhecimentos e na adequada alocação de recursos. Não se limita a intervenções nos níveis primários, secundários e terciários. Envolve, também, a valorização e incremento dos fatores que contribuem positivamente para promover a saúde e o bem-estar dos indivíduos frente às exigências (físicas, biológicas, psicológicas e sociais) de um ambiente laboral e extra laboral em constante mutação. 

Referências:

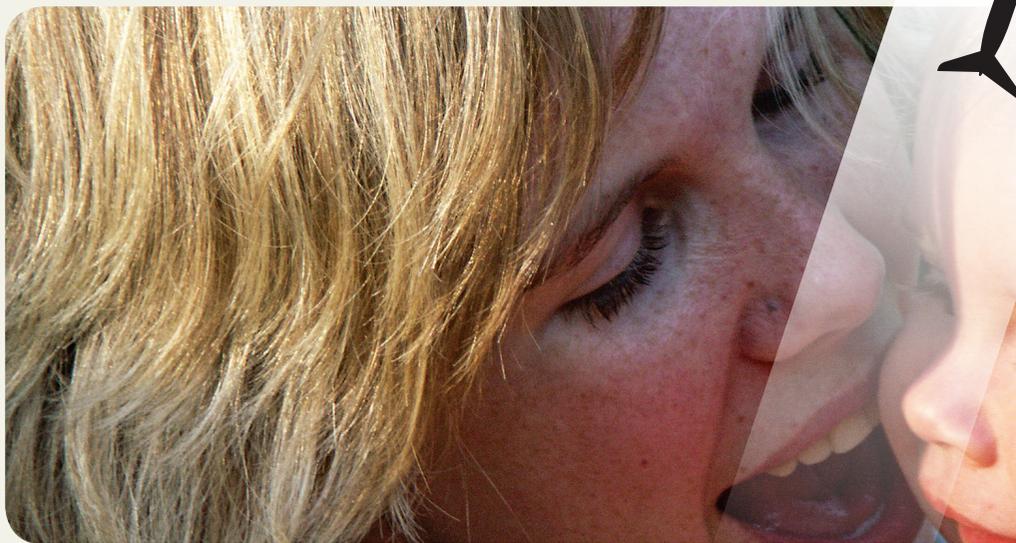
1. WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Constitution of the World Health Organization. In: WHO. **Basics Documents**. 47 eds., 2009. Disponível em: <http://www.who.int/governance/eb/who_constitution_en.pdf>. Acessado em: 21 jun. 2017.
2. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) / ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS) **Plano de ação sobre a saúde dos trabalhadores para o período 2015-2025**. Disponível em: http://iris.paho.org/xmli/bitstream/handle/123456789/33985/CD54_10Rev1-por.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acessado em: 21 jun. 2017.
3. ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). **Saúde do trabalhador**. 2011. Disponível em: http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=378%3Asaude-do-trabalhador&catid=990%3Aprincipal&Itemid=595. Acessado em: 21 jun. 2017.
4. HURRELL, J. J.; SAUTER, S. L. Stress ocupacional: causas, consequências, prevenção e intervenção. In: ROSSI, A. M.; PERREWÉ, P. L.; MEURS, J. A. **Stress e qualidade de vida no trabalho: stress social, enfrentamento e prevenção**. São Paulo: Atlas, 2011.
5. RIBEIRO, S. L. O. Analysis of different types of work journeys according to crew members' subjective assessment in: 52nd Flight Safety Foundation International Air Safety Seminar. **Proceedings of the Joint Meeting Enhancing Safety in the 21st Century**. Rio de Janeiro/RJ: Flight Safety Foundation - FSF, 1999. p.393 – 400.
6. RIBEIRO, S. L. O., LELLES, L. A study about the cabin crew members' interpersonal relationship during a work journey in: XI International Symposium on Aviation Psychology. **Proceedings**. Columbus/Ohio: Ohio State University, 2001.
7. SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (SNA). **Mapeamento biopsicossocial do aeronauta brasileiro**. São Paulo: SNA, 2015. Disponível em: <<http://www.aeronautas.org.br/wp-content/uploads/2015/06/CLIQUE-AQUI-PARA-BAIXAR-O-PDF-DO-MAPEAMENTO-DE-SA%C3%9ADE-DOS-AERONAUTAS.pdf>>. Acessado em: 21 jun. 2017.
8. COOPER, C. L., & CARTWRIGHT, S. An intervention strategy for workplace stress. **Journal of Psychosomatic Research**, 43, 1, 7-16, Amsterdam: Elsevier, 1997.

* **Selma Leal de Oliveira Ribeiro** é Psicóloga. Mestre em Educação. Doutora em Engenharia de Produção. Ergonomista certificada (ABERGO). Docente da Universidade Estácio de Sá, do Curso de Ciências Aeronáuticas. Elemento Credenciado em Prevenção de Acidentes Aeronáuticos Fator Humano / Aspecto Psicológico – EC-FHPS (CENIPA). Experiência de mais de 30 anos na área de Psicologia Aplicada à Segurança de Voo e à Aviação. Diretora do Instituto Nacional para o Desenvolvimento Espacial e Aeronáutico – IDEA. Presidente da Associação Brasileira de Psicologia da Aviação – ABRAPAIV.

* **Marcia Regina Molinari Barreto** é Psicóloga. Especialista em Desenvolvimento de Recursos Humanos. Mestre em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada. Membro credenciado pela International Critical Incident Stress Foundation para aplicação do CISM (Critical Incident Stress Management). Experiência em Psicologia Aplicada à Segurança de Voo e do Trabalho, atuando principalmente nas seguintes áreas: investigação e prevenção de acidente aeronáutico, vistoria de segurança operacional, treinamentos e suporte psicológico pós-ocorrência de acidente. Membro da Diretoria da ABRAPAIV.

A difícil Separação Entre a Mãe e o seu Bebê

Por Mauro Matias*



Temos um amor incomensurável pelos nossos filhos, mas precisamos prepará-los para a vida toda e o treino tem que começar desde o primeiro dia de nascido. O objetivo de cada mãe e cada pai é tornar-se desnecessário.

Encontrei uma amiga de voo com a sua filha de 4 meses nos braços, linda como toda criança é, e nossa amiga radiante como toda mulher fica quando tem um filho.

Pensei em todas as sensações e angústias pelas quais ela irá passar e sobre como é doloroso o processo de separação entre mãe e bebê.

Simplificando conceitos de psicologia, chamamos de elaboração de luto a todos os processos de separação e perda pelos quais passamos em diversos momentos da vida. Perdas objetivas como trabalho, condição social, mudança de país, e perdas subjetivas como mudanças de papéis na vida, dentre as quais deixar o filho em casa para voltar a voar implica em terminar uma fase e iniciar outra. Podemos fazer essa transição de uma maneira tolerável e passageira, entender que o mundo não acabou e continuar (luto saudável), ou não aceitar a perda e fazer com que se torne intolerável, sofrida, adocedora (luto melancólico)^{1, 2}.

Nosso ponto de partida aqui é o luto da separação mãe e bebê, que a partir do quinto mês de vida já deverá ser capaz de estreitar laços emocionais com a mãe e sentir sua falta, estabelecendo relações com outras pessoas e alegrando-se quando a mãe voltar do voo³.

Mas e a mãe, consegue se estabelecer? Sente medo que seu filho ou filha goste mais do pai, dos avós ou da cuidadora/

professora do que dela? É capaz de lidar com a informação de que o filho consegue sobreviver bem mesmo longe dela? Como se sente ao descobrir que o pai também é capaz de cuidar tão bem quanto ela? Essas são perguntas que geralmente não são ditas, mas são formuladas mentalmente.

Winnicott fala sobre uma mãe suficientemente boa, capaz de realizar desejos e promover frustrações; aquela que sabe dizer sim e não, pode e não pode. Mas e a mãe tripulante, onde se enquadra?⁴

Muitas mães com recursos internos bons conseguem fazer a separação temporária (e entendem que é temporária), trabalham sem deixar de pensar na criança e anseiam voltar para casa. Outras, no entanto, trabalham pensando na criança e anseiam desesperadamente voltar; olham o telefone a cada pouso, mesmo sabendo que se algo acontecer nada podem fazer além de chorar, buscam aplacar a própria angústia e a sensação de ter abandonado o filho. Aqui começam os problemas e o retorno à sua própria imagem formada de mãe¹.

Na busca pela reparação e por compensar a ausência física, tentam satisfazer todos os desejos da criança tornando complicado estabelecer limites. Em um primeiro momento a criança determina que irá se mudar para a cama dos pais e chora, grita, passa mal até que sua vontade seja feita. O próximo passo é



rejeitar comida. A criança só terá vontade de comer seus pratos preferidos, e somente quando quiser. Ela tenderá a crescer sabendo que todos os seus desejos serão realizados⁵.

Temos um amor incomensurável pelos nossos filhos, mas precisamos prepará-los para a vida toda e o treino tem que começar desde o primeiro dia de nascido. O objetivo de cada mãe e cada pai é tornar-se desnecessário.

Se você tem estrutura física em casa, como um quarto e uma cama só para o seu bebê, é lá que ele deve dormir. Cuide para que não falte aconchego, alimento e calor.

O que se aprende com essa separação: o bebê precisa saber que tem sempre alguém por perto, embora não esteja no seu campo de visão, que cuida dele e o protege. Se o seu filho não é mais um bebê e já articula frases e ideias, diga para ele que a porta do seu quarto estará sempre aberta, em caso de necessidade. Existe uma tendência de que ele(a) faça chantagem. Caberá aos pais resistirem,

pois assim ele(a) perceberá que este comportamento não está gerando a resposta que ela gostaria^{1, 2}.

Melhore a qualidade da relação entre você e seu filho. Pegue-o no colo, olhe diretamente para ele, converse, cante, faça brincadeiras que só tenham sentido para vocês dois. Seu filho já articula frases e consegue conversar? Conte para ele que todos trabalham, que a mamãe trabalha no avião, o papai ou o vovô em outro lugar, e que ele também tem uma atividade, que é ir à escolinha. Se possível, nos fins de semana, crie uma situação em que seu filho ou filha possa ir te esperar no aeroporto e vê-la chegando do trabalho, de uniforme, mala e tudo mais. Também vá buscar o papai no trabalho ou vá levá-lo ao trabalho, isso ajuda a criança a compreender que aquele é um local temporário onde os pais passam parte do tempo antes de voltarem para casa, diminuindo a angústia infantil sobre o local desconhecido para onde os pais são “sequestrados”^{3, 5}.

Não deixe de levá-lo à escola. Algumas mães, quando estão de folga, não levam os filhos à escola para que possam ficar junto deles. Será que isso é bom? De novo, quem está precisando de companhia: a mãe ou o filho? A criança precisa ter noção de regularidade, responsabilidade e coerência.

Não se deve associar a presença física da mãe com a ideia de que quando ela está por perto a criança não precisa fazer nada, ou pode fazer tudo o que quiser; ou que quando a mãe está por perto o mundo funciona conforme a vontade da criança.

Aproveite o tempo e façam coisas juntos. O tablet só deve ser usado durante o dia e sem preencher o espaço dos pais. Quando for a hora de dormir aproveite o tempo para ficarem juntos e conte histórias sem mostrar figuras (quando você mostra figuras você limita a imaginação da criança), pois logo mais ela vai precisar dela para resolver os seus problemas⁶.

Apesar de não existir uma receita ou fórmula para as nossas relações com os nossos filhos, se conseguirmos não depositar nossas angústias neles já terá sido uma grande conquista. ✈️

Referências:

1. BOWLBY, John. **Apego e Perda: perda, tristeza e depressão**, volume 3 da trilogia/John Bowlby; tradução: Valtensir Dutra. – 3ªed. – São Paulo: Martins Fontes, 2004.
2. FREUD, Sigmund. Luto e Melancolia (1917 [1915]). **A história do Movimento Psicanalítico, Artigos sobre a Metapsicologia e outros trabalhos (1914- 1916)**. Edição Standard Brasileira das Obras Psicológicas Completas de Sigmund Freud. Vol. XIV, Rio de Janeiro: Imago, 1996. p. 245-263.
3. Arruda, Sérgio L. S e Andrieto, Elisângela. **Mães Psicóticas e seus bebês: uma leitura winnicottiana**. Arquivos Brasileiros de Psicologia, v. 61, n. 3, 2009.
4. Winnicott, Donald W. **Da pediatria à psicanálise: Obras escolhidas**; tradução Davy Bogomoletz – Rio de Janeiro: Ed. Imago, 2000.
5. KLEIN, Melanie. **Amor, culpa, reparação e outros trabalhos (1921-1945)**. Obras Completas de Melanie Klein. Vol. I, Rio de Janeiro: Imago, 1996.
6. BETTELHEIN, Bruno. **A Psicanálise dos contos de fadas**, tradução Arlene Caetano. - 16ª Ed. - São Paulo: Paz e terra, 2002.

* **Mauro Matias** é associado ASAGOL e comissário de voo na GOL. Graduado em psicologia, possui formação multidisciplinar em Medicina do Sono, especialização em Educação Corporativa e Uso abusivo de Alcool e Drogas. É Secretário de Saúde do Aeronauta no SNA.



Suporte, participação e representatividade

A ASAGOL foi criada em 15 de Julho de 2003 com a missão de zelar pela segurança de voo, bem estar e pela elevação profissional e moral dos associados, sendo sua voz e rosto perante o empregador.

Promovemos intercâmbio técnico e cultural com o SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas) e as associações

ABRAPAC (Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil) e ATT (Associação de Tripulantes da TAM), amparando-os nas defesas justas perante as autoridades brasileiras.

Orientamos e assistimos os associados para o cumprimento das leis e regulamentos inerentes à profissão do aeronauta.

Benefícios e Parcerias

Oferecemos benefícios e parcerias pensando na melhoria da qualidade de vida de nossos associados e seus familiares, dentre os quais destacamos:

- Assistência Social
- Assessoria Jurídica
- Seguro de Automóveis
- Planos de Saúde e Dental (AMIL)
- Planos de Previdência Privada
- PIT – Plano de Incapacidade Temporária
- PPCM – Plano de Perda de Carteira e Morte

Segurança de Voo

Somos Entidade Membro do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), onde participamos da Comissão Nacional de Fadiga Humana e da Comissão do Perigo Baloeiro. Fazemos parte do Grupo de Trabalho (GT), coordenado pela SAC (Secretaria de Aviação Civil), objetivando estabelecer as diretrizes e ações para mitigar o risco baloeiro nas atividades relacionadas à aviação.

Nossos voos mais recentes

Escalas

Disponibilidade para contribuir tecnicamente e em pesquisas com o grupo nas questões sobre Escala de Voo.

Saúde dos Tripulantes

Iniciativas junto ao RH e Departamento Médico da empresa.

Planos PIT/PPCM

Os Planos de Auxílio Mútuo por Incapacidade Temporária, Perda Permanente de Carteira e/ou Morte são mais uma segurança oferecida pela ASAGOL aos seus Associados.

Lei do Aeronauta

Apoio intenso às atividades do SNA junto ao Congresso Nacional com vistas à aprovação do PL 8255/14.

Código Brasileiro de Aeronáutica

Cooperação e apoio ao SNA para garantir os interesses dos trabalhadores na futura reforma do CBA.

FRMS

Apoio técnico e científico para a construção do futuro RBAC (Regulamento Brasileiro da Aviação Civil) sobre o Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga.



Associação dos Aeronautas da GOL

Av. Washington Luís, 6817 - sala 22- Aeroporto
04627-005 - São Paulo - SP

Fone/Fax: +55 (11) 2364-1810 / 5533-4197 / 97691-6599

www.facebook.com/face.asagol

www.asagol.com.br