

A Fadiga Aérea e a Segurança de Vôo

Por J. C. 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 pernoites, e, em vôo, para as tripulações que descansam, 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, primeira etapa da instalação da fadiga aérea.

O vôo comercial é uma ocupação de muita responsabilidade, que requer alto nível de perícia 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 perícia», assim denominada por Sir Frederick Bartlett, e que é resultante da «concentração persistente e alto teor de perícia», distinta da fadiga decorrente de 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 perícia 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 de 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 perícia e acuidade.

Tornou-se evidente que os indivíduos à medida que vão ficando fatigados aceitam como bons, índices baixos de performances; diminui a capacidade de atenção, 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 apoio que devem receber tais aterrisagens 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 (hiperexcitabilidade 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 ruídos e vibrações; acelerações e desnivelamentos devido às perturbações atmosféricas; variações de temperatura e grau higrométrico da atmosfera.

Somam-se no psiquismo do aeronavegante as impressões colhidas nas ocorrências de cada novo vôo dos acidentes que presença ou cuve falar; os encargos financeiros, sociais e familiares quando críticos; a responsabilidade pelos passageiros, tripulação e avião no caso do comandante; isto ocasiona certa tensão ou ansiedade persistente conquanto desapercebida.

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 jôgo, em estado tônico na manutenção da postura ou indispensáveis aos atos motores, embroa não determinando o 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.

NÃO TEMOS SETE VIDAS...



NUNCA "COOPERE", ARRISCANDO!

CAMPANHA DOS SINDICATOS PELA SEGURANÇA DO VÔO.

EXPERIÊNCIA DA ÚLTIMA CAMPANHA SALARIAL A. CAPIBERIBE

Com respeito às nossas campanhas salariais, vemos que do ano de 1958 para 1959, não passamos de 35 dias para conquistarmos nossos aumentos. Ora, em outras épocas levávamos três, quatro e até mais meses para conseguirmos uma ninharia imposta pelos patrões e as autoridades. Hoje, porém, tudo já mudou. Nós, inclusive, já marcamos data certa para botarmos o dinheiro no bolso.

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

Para nós, os sindicalistas que tanto nos batemos por esta arma, congratulamo-nos com os trabalhadores em transportes aéreos por demonstrar, assim, um tão elevado índice de compreensão e espírito sindicalista. É claro que muito ainda temos de fazer, pois ainda existe entre nossa classe companheiros, principalmente dos escritórios, que ainda não compreenderam que é unidos dentro do nosso órgão sindical que conquistamos nossas reivindicações. É isto vem concorrendo primeiramente para levarmos 30 ou 35 dias para forçarmos os nossos empregadores atender nossas pretensões e por outro lado contribui para que as autoridades fiquem

protelando a solução do problema. Em segundo lugar, deixa também os trabalhadores, isto é, (Conclui na 3ª pag.)

A BÚSSOLA

Órgão Oficial dos Aeronautas e Aeroviários do Brasil

* DIRETOR RESPONSÁVEL Ernesto Costa Fonseca

* FUNDADORES Eduardo Nilor de Souza — Ernesto da Costa Fonseca — Ivan Alkimir — Osmar Avelino Ferreira — Orival de Carvalho

* REDAÇÃO Av. Pres. Wilson, 210 — 5ª — Tels.: 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.