

# INSTRUÇÃO DE VOO: CENÁRIO ATUAL E O IMPACTO NA SEGURANÇA DE VOO

Mateus Panaro Ayres\*

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar o cenário atual da instrução aérea no Brasil e a relação adotada pelo mercado, entre instrutor de voo e empregador, seja ele escola de aviação ou aeroclube. Muitos instrutores de voo atuam sem contrato de trabalho ou registrados em função diversa da qual exercem, desamparados assim pela Lei do Aeronauta (7.183/84) e sem receber os devidos benefícios. Outros atuam de forma “autônoma”, no entanto obedecem a diversos requisitos desclassificatórios da função de trabalhador autônomo. Após a introdução de características atuais desse segmento (evolução da frota e número de ocorrências) e a devida análise dos aspectos trabalhistas que hoje o incidem, será ressaltada a importância de uma regulamentação específica para a profissão, de acordo com a realidade de mercado atual e relacionando o seu impacto com a segurança de voo. Para elaboração do banco de dados será feita uma pesquisa de campo com instrutores de voo, de avião e helicóptero, através da qual será possível traçar um cenário mais detalhado da realidade atual da classe. O desejo de obter melhores condições de trabalho para a categoria é fundamental para a melhor formação de pilotos ao longo dos anos, impactando diretamente no nível de segurança da aviação, não só da classe de instrutores de voo.

**Palavras-chave:** cenário atual da instrução aérea, instrução de voo, mercado de trabalho para instrutores de voo, segurança na instrução aérea.

## ABSTRACT

*The present work aims to analyze the current scenario of air training in Brazil and the relationship adopted by the market, between flight instructor and employer, be it aviation school or airclub. Many flight instructors act without a contract of employment or registered in a different function of which they exercise, thus forsaken by the Airmanship Law (7.183/84) and without receiving the proper*

\*Especialista em Segurança de Voo e Aeronavegabilidade Continuada, pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Graduado em Aviação Civil, pela Univ. Anhembi Morumbi. Piloto Comercial de Aviões e Instrutor de Voo.

*benefits. Others act in an "autonomous" way, however they obey to several desqualifying requirements of the function of autonomous worker. After the introduction of current characteristics of this segment (evolution of the fleet and number of occurrences) and the analysis of the labor aspects that affect it today, the importance of a specific regulation for the profession, according to the current market reality and relating its impact to flight safety. For the preparation of the database, a field survey will be made with flight, helicopter and airplane instructors, through which it will be possible to draw a more detailed picture of the current reality of the category. The desire to obtain better working conditions for the category is fundamental to better train pilots over the years, directly impacting on the level of aviation safety, not just the class of flight instructors.*

**Key-words:** *actual scenerio of air training, air training, flight market for flight instructors, flight safety in air training.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a todos os membros da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil (ABRAPAC) por divulgar a pesquisa e incentivar o estudo e progresso da segurança de voo na instrução aérea, assim como a melhoria das condições de trabalho na categoria. Agradeço ao Sindicato dos Aeronautas (SNA) e ao Sindicato Interestadual das Escolas de Aviação Civil (SINEAC) por estarem à frente da regulamentação da categoria, proporcionando uma luz e uma mudança de cultura nesse segmento. Agradeço a todos os elementos do sistema de segurança de voo por proporcionar meios de divulgar a pesquisa.

## 1 INTRODUÇÃO

A instrução aérea desempenha uma nobre função: a de formar futuros aviadores. Essa formação não deveria contemplar apenas a transferência mínima de experiência necessária para obtenção da respectiva habilitação ou licença, mas também práticas e recomendações de segurança de voo, comportamentos apropriados para a função e outros conhecimentos essenciais para a atividade aérea. Segundo Américo (1975, p. 07) “aprendizagem individual é qualquer mudança sistemática no comportamento individual ocorrida ao longo de certo período de tempo e que se completa quando o indivíduo atinge um padrão estável de comportamento”, dessa forma deve-se buscar não apenas o produto principal nessa atividade, que é o cumprimento das exigências necessárias para a licença ou habilitação desejada, mas também a mudança de comportamento, subproduto da atividade de instrução, que é tão importante quanto o produto principal.

Com o advento do RBHA 141 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica N° 141), em 2004, a instrução aérea passou a ser oferecida também por escolas de aviação civil, e não apenas por aeroclubes como era no passado.

Aeroclube é toda associação civil (sociedade civil) com patrimônio e administração próprios, com serviços locais ou regionais, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. (ANAC, 2006, RBHA 140, p. 05)

O aeroclube possui uma função social e suas atividades são mais abrangentes que uma escola de aviação. Com o advento das escolas de aviação, de capital privado, a instrução aérea tornou-se um novo mercado, fonte de lucro para investidores e empresários. Aqueles aeroclubes que ministram atividades de adestramento também devem cumprir com o regulamento de escolas de aviação da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), no entanto categoriza-se nesse trabalho o termo escola para, apenas, aquelas que não são aeroclubes.

Com o avanço econômico e da aviação, empresas aéreas passam a necessitar de novos copilotos e muitos pilotos usam da oportunidade de atuar como instrutores de voo, em aeroclubes e escolas, para adquirir a experiência

mínima requisitada pelas empresas. Quanto maior é o avanço econômico, mais pilotos são requisitados nas empresas aéreas e mais novos instrutores são requisitados nos aeroclubes e escolas. No entanto, quantos desses novos instrutores possuem aptidão para a função e quantos estão ali por necessidade?

Atualmente no Brasil a estatística de acidentes aeronáuticos, nos últimos 10 anos, mostra que 17,55% dos acidentes e 25,89% dos incidentes graves envolveram aeronaves de instrução aérea, estando em terceiro colocado no ranking para acidentes e em segundo para incidentes graves.

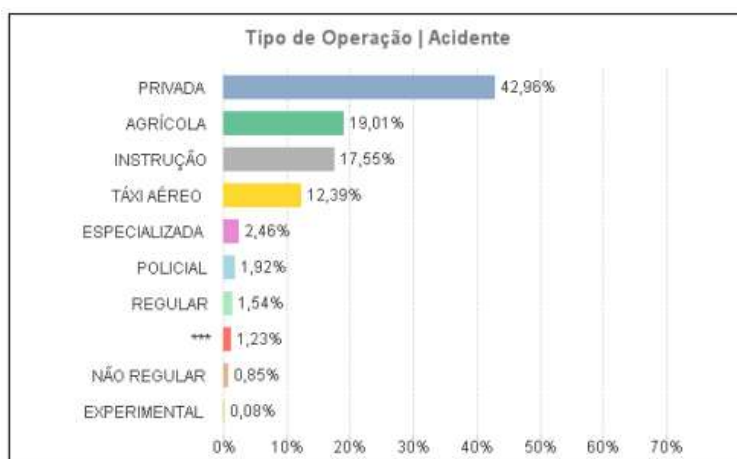


Figura 1 – Percentual de acidentes por tipo de operação.

Fonte: CENIPA (2016)

Há ainda que se notar que segundo o CENIPA (2016) entre todas as ocorrências, acidentes e incidentes graves, os fatores contribuintes: aplicação de comandos, julgamento de pilotagem e supervisão gerencial são os mais frequentes no período entre 2006 e 2015, representando 39,5% do total. É importante salientar que uma ocorrência pode ter diversos fatores contribuintes, como por exemplo, uma aeronave que saiu da pista na decolagem poderia ter como fator contribuinte a pouca experiência do piloto e aplicação de comandos.

Outro aspecto da profissão de instrutor de voo é a falta de regularização dos mesmos com seus empregadores, e a não fiscalização pelos órgãos competentes. Muitos instrutores trabalham durante uma longa jornada de trabalho e alguns submetem-se a condições subalternas para darem início em suas carreiras (GUERRA, 2014), não recebem quase nenhum direito da profissão de aeronauta, ou se quer possuem contrato de trabalho com o seu

empregador. Essa região obscura entre o serviço prestado pelo instrutor e empregador é algo comum na comunidade aeronáutica e esse artigo abordará este tema com delicadeza, deixando margem para futuras pesquisas ou contribuições.

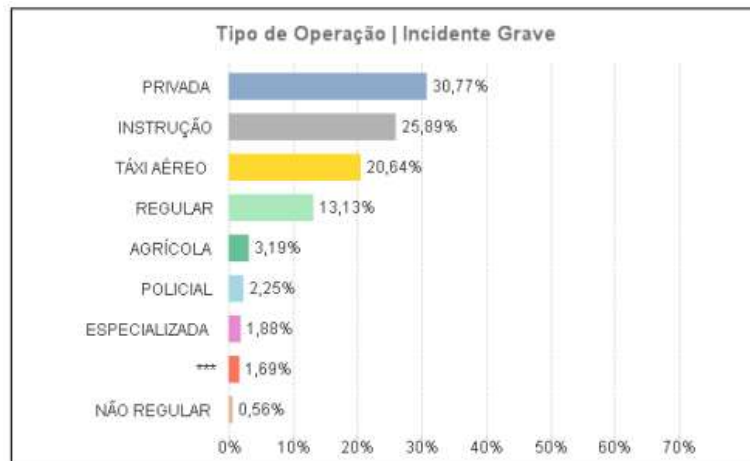


Figura 2 – Percentual de incidentes graves por tipo de operação.

Fonte: CENIPA (2016)

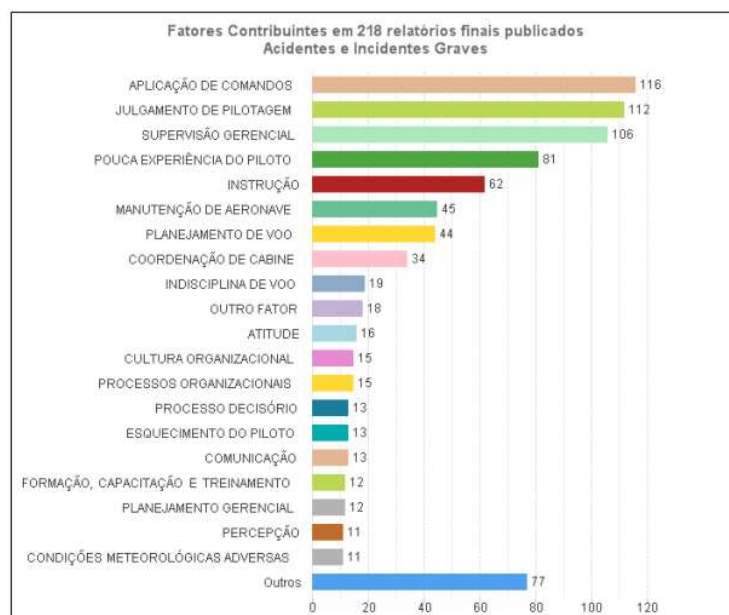


Figura 3 – Percentual de fatores contribuintes na instrução aérea.

Fonte: CENIPA (2016)

## 2 O CENÁRIO ATUAL DA AVIAÇÃO DE INSTRUÇÃO BRASILEIRA

### 2.1 AERONAVES E PILOTOS NO MERCADO

No cenário atual a frota da aviação de instrução, categoria PRI, compõe uma média de 8,5% do total de aeronaves (ANAC, 2016), sendo esse valor constante, entre os anos de 2009 e 2015. Ainda durante o mesmo período a frota evoluiu de 1.386 aeronaves de instrução para 1.946, sendo 560 novas aeronaves homologadas como instrução. Atualmente, entre aeroclubes e escolas de aviação, soma-se um total de 400 entidades (ANAC, 2016). Entre os anos de 2012 e 2015 tem-se um valor acumulado de 6.137 novos pilotos comerciais-avião (PCA), 10.415 novos pilotos privados-avião (PPA), 2.181 novos pilotos comerciais-helicóptero (PCH) e 2.660 novos pilotos privados-helicóptero (PPH).

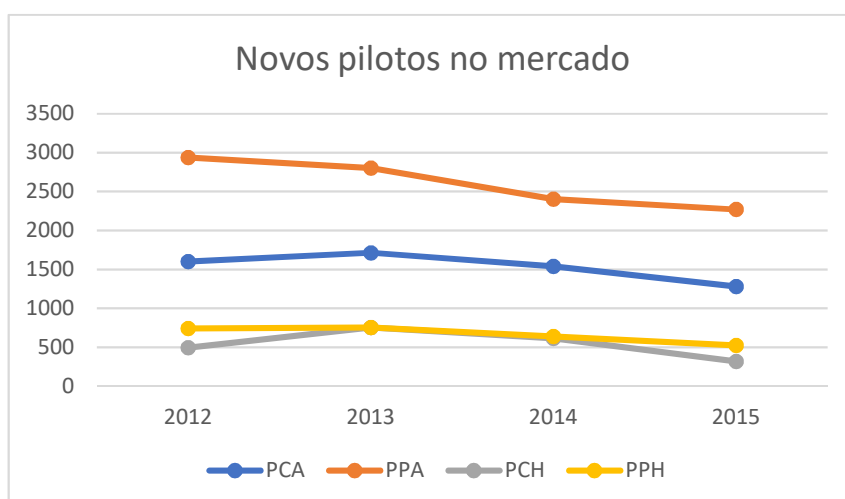


Figura 4 – Evolução da formação aeronáutica entre 2012 e 2015.

Fonte: Elaboração própria

Ao decorrer dos anos o número de pilotos decresceu uma média de 21% para os pilotos de avião e uma média de 33% para os pilotos de helicóptero, apesar do ligeiro crescimento estatístico entre 2012 e 2013 para a categoria helicóptero. Não é o objetivo desse trabalho avaliar os aspectos que levaram a essa baixa na formação aeronáutica, mas há de se notar a recessão econômica enfrentada pelo Brasil nos anos antecedentes a esta pesquisa.

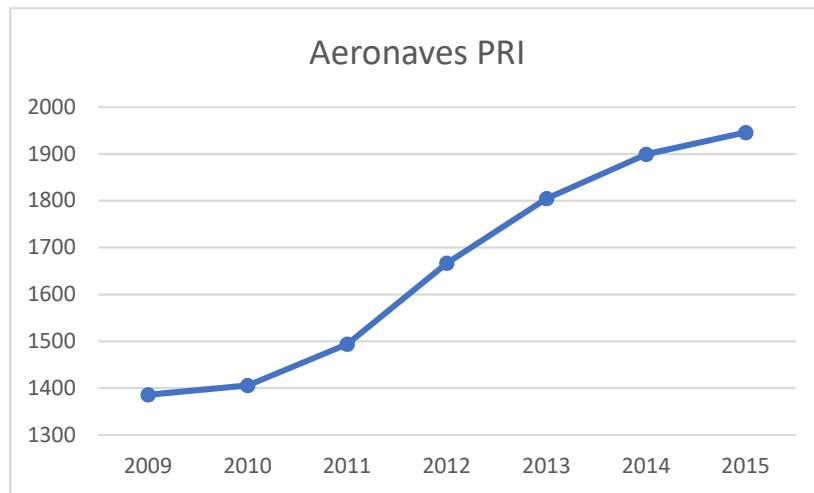


Figura 5 – Evolução da frota de aeronaves de instrução entre 2009 e 2015.

Fonte: Elaboração própria

## 2.2 NÚMERO DE OCORRÊNCIAS NA INSTRUÇÃO AÉREA

Através da análise de dados de ocorrências aeronáuticas, isso é, acidentes e incidentes graves, e a devida exposição dos mesmos de forma gráfica, verificou-se que o número de incidentes graves aumentou, de 11 para 27 entre 2009 e 2012, e posteriormente diminuiu para 12, em 2015. Ao comparar o número de acidentes observa-se uma queda de 26 para 19 acidentes, entre 2009 e 2010. Posteriormente, há uma ascensão para 40 eventos, em 2011, e seguindo a queda do número de acidentes para 22, em 2015. Há de se notar que ambas ocorrências oscilaram estatisticamente no período, retornando para próximo do valor inicial ao término do período estudado.

Observa-se que embora a frota de aeronaves para instrução cresceu entre 2009 e 2015 um valor de 40%, o número de ocorrências permaneceu praticamente o mesmo ao valor inicialmente observado.



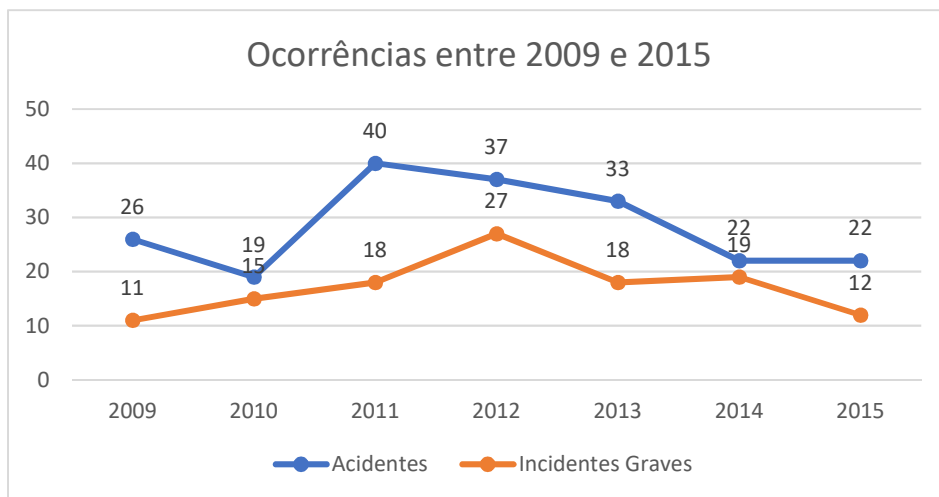


Figura 6 – Número de ocorrência entre 2009 e 2015.

Fonte: Elaboração própria

### 2.3 ÍNDICE ESTATÍSTICO

Para melhor compreensão e análise da relação entre a variação do número de decolagens de aeronaves PRI e o número de ocorrências (acidentes e incidentes graves) criou-se um índice.

$$x = \frac{\text{N}^\circ \text{ de Ocorrências}}{\text{N}^\circ \text{ de Decolagens PRI}}$$

É de se notar que quanto maior o número de ocorrências, para um definido número de decolagens, maior será o índice. No qual a recíproca segue a mesma lógica. Outra observação importante é o fato de que quanto menor o valor do índice, mais seguro será o cenário observado. Para índices maiores, menos seguro será o cenário. Valores de índice iguais a um significam que o número de ocorrências foi igual ao número de decolagens, o que é improvável dado a diferença de montante entre ocorrências e decolagens ser muito grande e pelo fato de que assim todas aeronaves que decolassem sofreriam um acidente ou incidente. Essa breve análise serve como ferramenta inicial para uma análise mais abrangente do cenário estudado e o número de decolagens é referente a fonte de dados do sistema DCERTA, englobando apenas as aeronaves que emitem notificação ou plano de voo. Apesar das demais não estarem englobadas, tal situação não alteraria o resultado significativamente pelo fato de

as aeronaves registradas no DCERTA representarem uma boa amostra do todo.

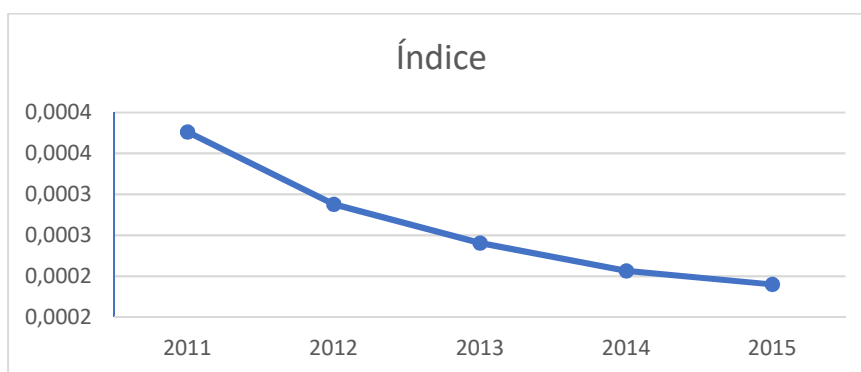


Figura 7 – Índice (x) entre 2011 e 2015.

Fonte: Elaboração própria

Ao cruzar os dados entre número de ocorrências e decolagens em um índice, evidencia-se que o cenário foi positivo ao longo da série histórica. A proporção de ocorrências para decolagens diminuiu exponencialmente, sendo um bom resultado para a segurança de voo. Observa-se, com a figura 8, que o número de decolagens de aeronaves de instrução subiu inicialmente, entre 2011 e 2012, no entanto iniciou uma baixa até 2015. No mesmo período o número de ocorrências também decresceu, no entanto, esse decréscimo foi maior que o decréscimo do número de decolagens, possibilitando a queda do índice.

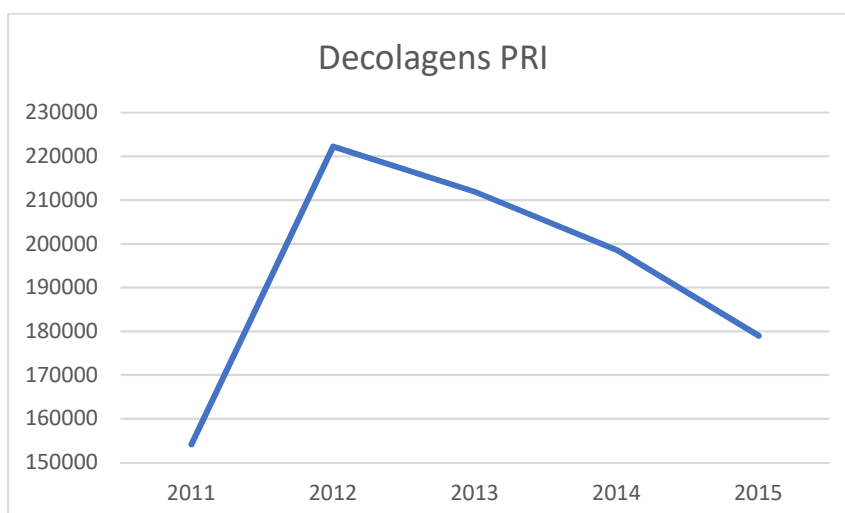


Figura 8 – Número de decolagens entre 2011 e 2015.

Fonte: Elaboração própria

Assim, pode-se notar que apesar do aumento do número da frota de aeronaves de instrução, houve uma melhoria do cenário analisado. Não é objeto de estudo deste artigo, mas há de se notar a influência da recessão econômica no decréscimo do número de decolagens neste segmento e do acréscimo de aeronaves PRI, talvez pelo fato de mais proprietários estarem agregando suas aeronaves em aeroclubes e escolas, em momentos de crise, na alternativa da venda. Apesar do cenário de segurança positivo, seja ele por um maior controle e progresso da segurança, ou pela baixa de demanda nessa modalidade, há muito o que se fazer para melhorar ainda mais, principalmente em momentos de aumento do número de decolagens e assim maior exposição ao risco.

#### **2.4 FORMAÇÃO DO INSTRUTOR DE VOO: REQUISITOS E EXPERIÊNCIA**

Atualmente, o MMA 58-16 (Manual de Curso de Instrutor de Voo, N° 58-16) prevê a instrução de disciplinas didático-pedagógicas para os futuros instrutores de voo, sendo elas: O instrutor e a comunicação, relações interpessoais, recursos audiovisuais, processo ensino-aprendizagem e a avaliação e a crítica. Tais disciplinas fazem parte da grade curricular do curso teórico de instrutor de voo (INV). Posteriormente, na instrução prática, o futuro instrutor de voo-avião deve realizar 21,5 horas de instrução de voo, para aqueles que possuem experiência prévia na aeronave, ou 27 horas de voo. No caso do helicóptero são 10 horas de voo. Dessa forma, aqueles que almejam seguir carreira como instrutor de voo devem ter o mínimo de 150 horas de voo do curso de Piloto Comercial-Avião, ou 100 horas do curso de Piloto Comercial-Helicóptero, adicionando mais a carga horária do respectivo curso, totalizando uma experiência de 180 horas e 110 horas respectivamente. Durante a edição das emendas ao RBAC 61, a ANAC propôs um mínimo de 200 horas em comando, ao qual o candidato a instrutor de voo deveria cumprir como experiência mínima para obter a habilitação. No entanto, com a edição da emenda 05 ao RBAC 61 essa exigência não entrou em vigor. Há de se notar que, de acordo com o panorama estatístico do CENIPA, o fator “pouca experiência do piloto” é o quarto no *ranking* de maior incidência em ocorrências (figura 3). Tal proposta de mudança foi objeto de muita polêmica no meio aeronáutico.

Atualmente, muitos jovens pilotos utilizam da carreira de instrutor de voo para acumular a experiência mínima para disputar melhores posições no mercado da aviação. Desse montante total, poucos reúnem as características necessárias para a função e muitos não possuem aptidão para tal, utilizando desse recurso para alavancagem pessoal. Segundo Guerra (2014) ser docente está muito além da cabine de comando por si só, significa então acompanhar cada milha de aprendizagem como única e assistir a conquista da carreira como sua, e não simplesmente acumular horas de voo. A pouca experiência, inerente ao jovem ingressante na carreira, poderia ser compensada com melhor preparo teórico e estudo contínuo. No entanto, quando não há motivação ou não se gosta da função essa vontade interior de buscar conhecimento reduz-se drasticamente.

### **3 OS ASPECTOS TRABALHISTAS**

#### **3.1 A LEI DO AERONAUTA E O PROFISSIONAL AUTÔNOMO**

A profissão de piloto de avião é regulamentada no Brasil pela Lei do Aeronauta (Lei 7.183/84). No entanto, para enquadrar-se na categoria “aeronauta” a lei dispõe que aeronauta é o profissional habilitado, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho. Observa-se no mercado de instrução aérea que a quase totalidade dos instrutores de voo não possuem contrato de trabalho com o seu empregador e os que possuem, em maioria, não possuem o contrato assinado como aeronautas, prestando serviço como autônomos. A lei descreve a obrigatoriedade do empregador em custear as renovações das habilitações, exames de saúde, uniformes e outros itens de suma importância para a atividade aérea. Também regulamenta o direito de férias e descanso, assim como os limites de jornada de trabalho, remunerações noturnas e diurnas, alimentação e outros.

Trabalhador autônomo é aquele que exerce sua atividade profissional sem vínculo empregatício, por conta própria e com assunção de seus próprios riscos. A prestação de serviços é de forma eventual e não habitual (OST, 2016). A autora ainda acrescenta que a principal característica da atividade autônoma

é a sua independência, pois a sua atuação não possui subordinação a um empregador. Porém, o instrutor de voo que presta serviço a uma instituição, seja ela aeroclube ou escola de aviação, está sujeito a regras locais expressas em: manuais de padronização e operação, uniformes padronizados, subordinação hierárquica ao coordenador de instrução e diretor de instrução e reuniões frequentes sobre segurança de voo e operação. Esses aspectos contrariam à essência jurídica do prestador de serviço autônomo. Segundo Vilhena (2005) o autônomo desenvolve sua atividade com a organização própria, iniciativa e discricionariedade, além da escolha do lugar, do modo, do tempo e da forma de execução. Há de se notar que a prática da atividade autônoma, juridicamente correta, vai contra os princípios básicos da segurança de voo, uma vez que tal atividade requer por natureza padronização operacional e supervisão durante sua realização. Em acréscimo, aqueles instrutores que não seguem tal necessidade operacional e que não exercem sua atividade habitualmente são vistos negativamente pela instituição.

Há ainda aqueles empregadores, que assinam a carteira de trabalho de instrutores em função diversa do que a função de aeronauta, de forma que o piso salarial seja bem abaixo daquele praticado pelas convenções trabalhistas referente a função. O regime de trabalho CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) difere razoavelmente do regime de trabalho de um aeronauta, para tanto existe a Lei 7.183/84. Ainda, apesar de não haver lei que dispõe sobre o desvio de função contratual, que se caracteriza a partir do cometimento ao empregado de atividades diversas daquelas que lhe foram atribuídas contratualmente (BRASIL, 2016), há uma gama enorme de jurisprudências (entendimento de tribunais superiores).

### **3.2 A CONVENÇÃO COLETIVA – 2016/2017**

Os valores de piso salarial, diárias e outros aspectos que dependem ano a ano da desenvoltura econômica encontram-se na respectiva Convenção Coletiva de Trabalho, organizada pelo sindicato da classe em questão. A abrangência da convenção é disposta em seu item 1.1:

As condições acordadas na presente convenção vigorarão para os aeronautas que operam em todo território nacional, incluídos, também, os tripulantes de empresas nacionais baseados ou operando

no exterior, exceções feitas às empresas filiadas ao SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TAXI-AÉREO e ao SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA, obedecida a conceituação da profissão, conforme o disposto na Lei 7.183/84. (SNA, 2016, CCT 2016/2017)

Observa-se que pelo fato de não haver convenção específica de sindicato de escolas ou instrutores de voo, vigora a convenção geral. Dessa forma tem-se um piso salarial de R\$ 4.910,78 (quatro mil, novecentos e dez reais e setenta e oito centavos) para o cargo de comandante, uma vez que o instrutor de voo é a autoridade máxima a bordo. A diária relativa a função de aeronauta é de R\$ 72,95 e R\$ 18,24 para o café da manhã. Acrescenta-se ainda as obrigações de pagamento diferenciado para trabalho aos domingos e feriados, a necessidade de pagamento de vale alimentação quando a remuneração é inferior ao piso salarial e demais benefícios.

A lei do aeronauta estabelece um limite de voo, para aeronaves convencionais, de 100 horas mensais, 270 horas trimestrais e 1.000 horas anuais, e um limite de jornada de trabalho de 11 horas diárias na categoria tripulação simples.

A função de instrutor de voo exige que o mesmo chegue antecipadamente ao horário agendado com o aluno, de forma que o supervisione e oriente-o durante a inspeção pré-voo, verificação de meteorologia, NOTAM (*Notice to Airmen*) e realização de *briefing*. Após o voo o mesmo deve entregar a aeronave, possivelmente coloca-la dentro de um hangar, realizar *debriefing* e outras atividades e só assim estará livre para regressar.

A necessidade de uma convenção coletiva do trabalho, específica para a função de instrutor de voo é mais do que necessária em um ambiente onde a margem de lucro é baixa e o mercado altamente competitivo. A realidade americana não é muito diferente do que a realidade brasileira. Segundo Hanson (2014) a função de instrutor de voo é um *full-time, part-time job*, pelo fato de que apesar dos mesmos receberem apenas por hora de trabalho, sempre há atrasos devido a condição meteorológica, alunos que desmarcam o voo e essa disponibilidade a qual o profissional está sujeito, não é remunerada. O autor reforça que uma reforma no sistema atual americano é mandatória e que se a FAA (*Federal Aviation Administration*) aumentasse os requisitos técnicos e de

estudo para a formação de um instrutor de voo, restariam no mercado apenas aqueles que querem ensinar, melhorando assim a qualidade do ensino e a segurança do voo.

Com o cumprimento das exigências legais, o custo da instrução seria aumentado e o preço repassado para o consumidor, o aluno. Essa prática, sem força de lei, não faz sentido em um mercado altamente competitivo, onde preço é um fator sensível. Através de lei regulamentadora poder-se-á melhorar a qualidade trabalhista do instrutor e motivá-lo para realizar um trabalho melhor, formando assim melhores pilotos. Em contrapartida, uma mesma escola teria que diminuir o seu quadro de instrução, para manter o fluxo de caixa organizado e continuar obtendo seus resultados, permanecendo no quadro apenas aqueles que realmente atendem o perfil da carreira. Um agravante no cenário brasileiro é que escolas e instrutores não costumam cobrar de horas trabalhadas durante *briefings* e *debriefings*, de forma que os instrutores diminuam sua renda horária, em uma jornada de trabalho relativamente maior.

No sentido de adequar essa realidade, o SINEAC (Sindicato Interestadual das Escolas da Aviação Civil) em 2016 elaborou uma proposta de Convenção Coletiva de Trabalho, porém não entrou em vigor. Essa convenção estabelecia uma remuneração fixa mensal de R\$1.398,65 para instrutores de avião (INVA) e R\$1.678,38 para instrutores de helicóptero (INVH). Haveria uma remuneração variável de R\$20 por hora voada, que excedesse a 54<sup>a</sup> hora voada no mês, e um valor de diária de R\$25, sendo o café da manhã 25% do valor (R\$6,25). Haveriam outros benefícios, seguindo a ideia central da lei do aeronauta. Assim, mediante um contrato de trabalho, os instrutores de voo poderiam enquadrar-se como aeronautas.

Tal regulamentação, específica para instrutores de voo, é considerado uma necessidade nesse mercado, pois o pagamento do piso salarial da categoria aeronauta (R\$4.910,75) é inviável para as escolas e aeroclubes, devido ao modelo de negócio atual. No entanto, nada adiantaria a elaboração de uma convenção coletiva ou regulamentação específica se não houver fiscalização por parte da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e do MTE (Ministério do Trabalho e Emprego), e conscientização de todos os instrutores de voo.

## 4 A PESQUISA DE CAMPO E OS IMPACTOS NA SEGURANÇA DE VOO

Segundo Connelly (1994) pesquisas demonstraram que o tipo ou experiência que o piloto tem com o seu instrutor e examinador é uma boa previsão do futuro desempenho do piloto, tanto tecnicamente quanto em comportamento. Dessa forma, instrutores de voo melhores preparados e mais motivados para realizar sua função, acabam formando melhores pilotos.

Para analisar como é o cenário da instrução aérea atual foi feita uma pesquisa estatística composta de onze perguntas a serem respondidas por instrutores de voo e pilotos que já atuaram na função, em escolas e aeroclubes, sejam pilotos de avião e/ou helicóptero. Através desse formulário foi possível obter respostas de noventa e dois (92) instrutores. Cada instrutor poderia selecionar uma única resposta, exceto para a resposta de número dez que seria possível múltiplas respostas.

### 1. Você atuou ou atua como instrutor de voo a quanto tempo?

Através das respostas obtidas observa-se que a maioria dos instrutores entrevistados atuam na função em período maior ou igual a dois anos (55,4%). Enquanto o restante divide-se entre instrutores com menos de um ano de experiência ou entre um a dois anos, somando-se 44,6%. Dessa forma observa-se que muitos atuam nessa função por um período considerado, no qual ressalta-se a importância de uma regulamentação para a melhoria das condições trabalhistas. Pode-se inferir que tais instrutores hoje estão a mais tempo nessa função devido à baixa rotatividade no mercado, no entanto, tal argumento não é justificável em termos de segurança de voo e condições trabalhistas.

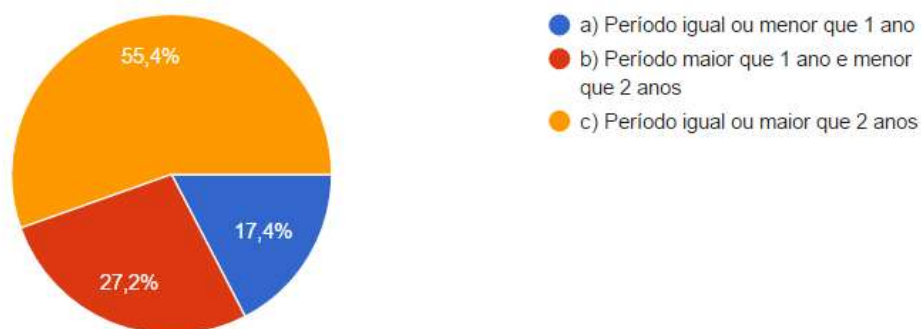


Figura 9 – Tempo na função

Fonte: Elaboração própria



## 2. Na instituição a qual você atua/atuava como instrutor, há algum vínculo empregatício (carteira assinada)?

Em uma primeira análise observa-se que a maioria dos profissionais não possuem qualquer vínculo empregatício (75%), enquanto uma minoria possui. Assim, muitos instrutores não têm direito a nenhum benefício trabalhista, seja ele férias remuneradas, décimo terceiro, pagamento adicional de férias, INSS e outros. É possível inferir que essa parcela provavelmente atua como autônomo prestador de serviço, pois não possuem vínculo empregatício.

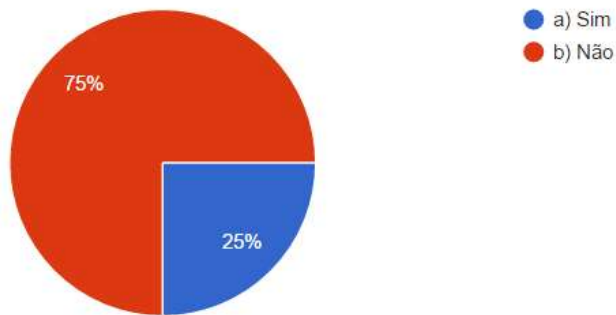


Figura 10 – Vínculo empregatício

Fonte: Elaboração própria

## 3. O seu registro profissional, na carteira de trabalho, se dava como aeronauta?

Aproximadamente 17 instrutores dos 92 entrevistados possuíam carteira de trabalho assinada como aeronauta. Enquanto a maioria, 75 instrutores não possuíam, categorizando desvio de função. Há diversos empecilhos para que um instrutor de voo tenha sua carteira de trabalho assinada como aeronauta. Entre eles o alto salário fixo, incompatível com a realidade de mercado, e outros benefícios que dificultam a implementação da Lei do Aeronauta e justificam a necessidade de uma CCT específica.

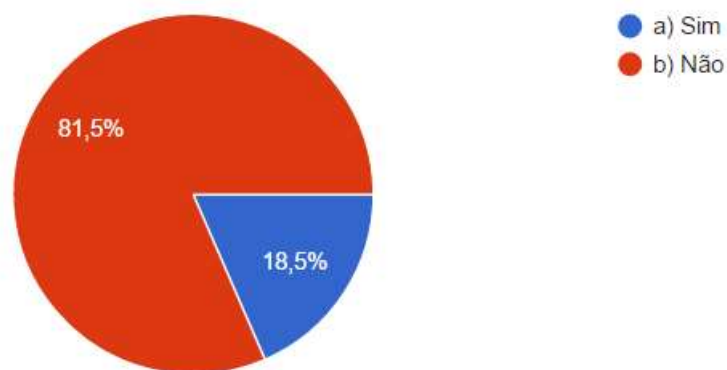


Figura 11 – Vínculo empregatício (aeronauta)

Fonte: Elaboração própria

#### 4. Qual a média mensal de horas voadas por instrutor?

Aproximadamente 50 instrutores de voo (54,3%) voam entre 25 e 50 horas mensais. É de se atentar que esse valor é referente a horas voadas e não a jornada de trabalho como um todo. Dispõe a Lei do Aeronauta (7.183/84) que o limite mensal de aviões convencionais equivale a 100 horas mensais. Sendo desta forma outro fator a ser considerado, pois o número de horas voadas difere cerca de 50% do máximo permissível no regulamento original.

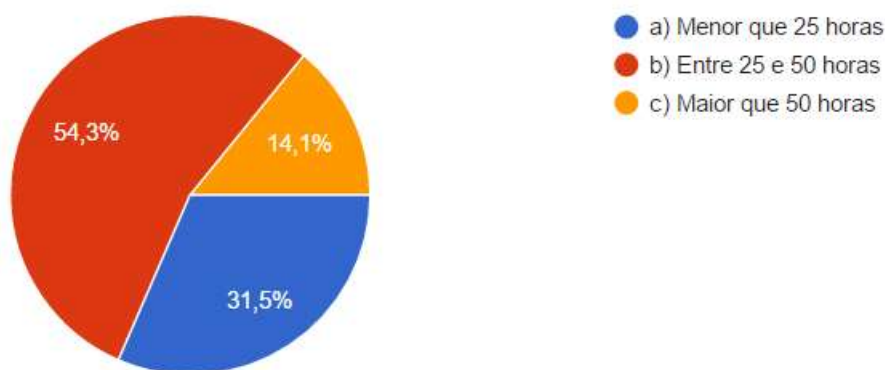


Figura 12 – Horas voadas mensais

Fonte: Elaboração própria

## 5. Há/Havia pagamento por hora de trabalho, durante *briefings* e *debriefings*?

Os *briefings* e *debriefings* são atividades inerentes à instrução aérea. Nos quais o instrutor e aluno tratam da missão a ser realizada e posteriormente é feito uma análise do desempenho e proporcionado críticas e sugestões de melhoria. Esse tempo que é dedicado para tal varia conforme a necessidade do instrutor e do aluno. No entanto, pode-se dizer que um tempo médio para execução de um *briefing* e um *debriefing*, totaliza 1:30 hora. A grande maioria dos entrevistados não recebe por esse tempo de trabalho.

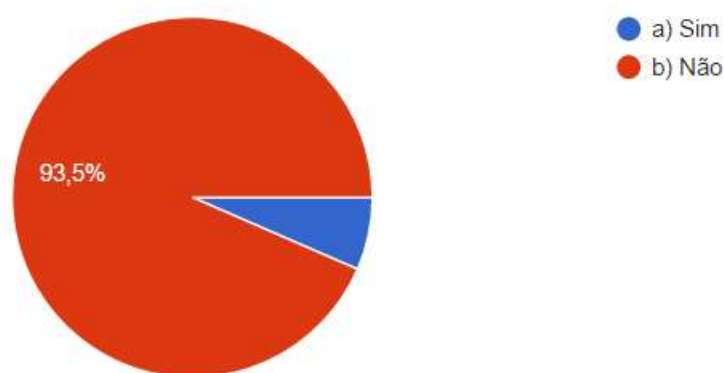


Figura 13 – Pagamento por briefings e debriefings

Fonte: Elaboração própria

## 6. A instituição custeava algum tipo de diária ou alimentação?

Trinta e um (31) instrutores recebem algum tipo de ajuda na alimentação e 61 não recebem nenhuma ajuda. A CCT geral dos aeronautas prevê um valor de R\$72,95 por refeição principal. Esse valor é bem elevado para que o mercado possa oferecer ao empregador, uma vez que a proposta da CCT dos instrutores prevê um valor de R\$25 (BRASIL, 2016). Quanto a esse aspecto é de suma importância a regularização desse pagamento, no qual todos instrutores possam ter esse direito.

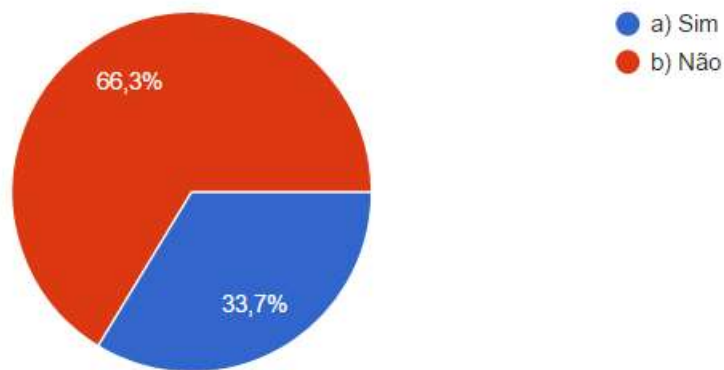


Figura 14 – Pagamento de diária ou alimentação

Fonte: Elaboração própria

**7. As habilitações necessárias para o exercício da função, assim como o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) eram custeados pela instituição?**

A CCT geral dispõe como responsabilidade do empregador o custeio do CMA. Devido ao seu alto custo muitas escolas não custeiam integralmente esse valor para o seu instrutor, sendo que 17 instrutores de voo recebem parcialmente esse valor e 61 não recebem nenhum auxílio. No entanto, uma minoria de 14 instrutores, recebe o valor integral.

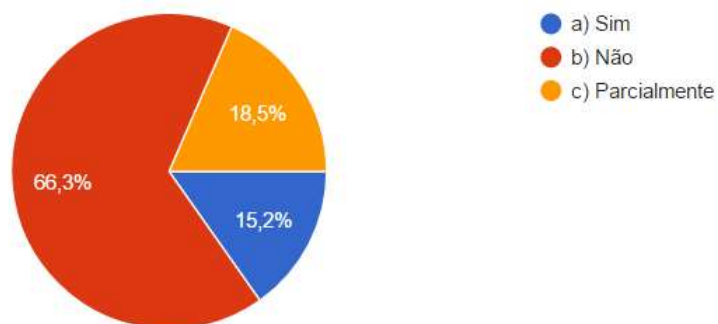


Figura 15 – Pagamento do CMA

Fonte: Elaboração própria

**8. Qual era a média diária da jornada de trabalho, desde o momento em que se apresentava para a função até o momento em que se dirigia para o repouso?**

Para quantificar melhor esse montante, foram definidos valores inferiores ao regime de trabalho normal da CLT (8 horas), valores intermediários (8 e 11 horas) e valores superiores (superior a 11 horas). O valor de 11 horas é o tempo de jornada máximo para uma tripulação simples, segundo a Lei do Aeronauta. O valor de maior expressão é intermediário as duas regulamentações, sustentando a necessidade de uma jornada específica para a categoria e uma possível complementação em termos de hora extra a serem trabalhadas, definindo valores máximos permissíveis sob a óptica trabalhista e da segurança de voo.

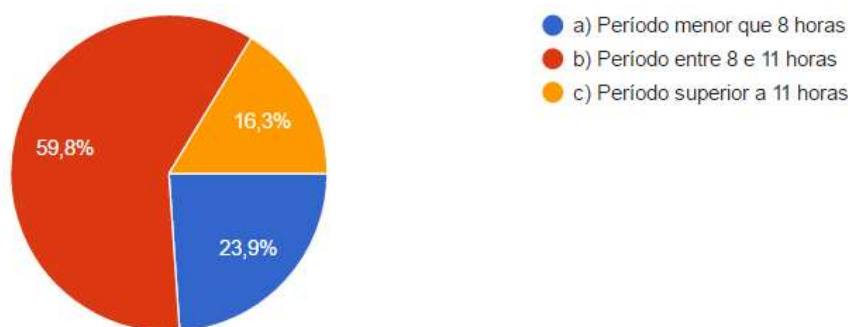


Figura 16 – Jornada de trabalho

Fonte: Elaboração própria

**9. A instituição realizava o pagamento de adicional por hora voada noturna e eventuais pernoites fora de base?**

Devido ao maior desgaste do voo noturno a Lei do Aeronauta prevê em seu Art. 41, parágrafo primeiro e segundo, o pagamento de um valor diferenciado, considerando a hora contada à razão de 52 minutos e 30 segundos. O Art. 3.5.1 da CCT geral prevê a necessidade de o empregador fornecer não só acomodação, mas como acomodação individual para seus empregados. No entanto, no caso da instrução aérea observa-se que apenas 12 instrutores recebem o pagamento por hora noturna e ressarcimento de pernoites.

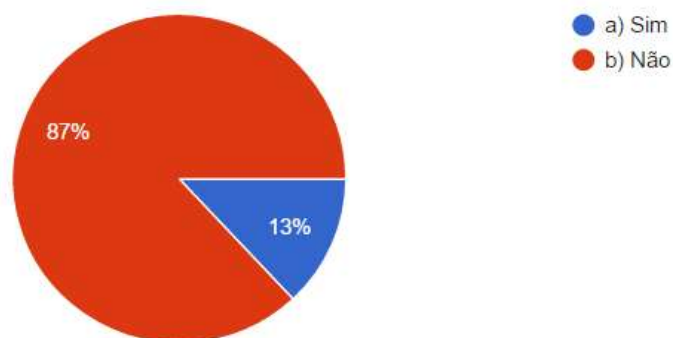


Figura 17 – Pagamento de adicional noturno e pernoites

Fonte: Elaboração própria

**10. Dentre os elementos abaixo quais você destacaria como maior desmotivador, na carreira de instrutor de voo, a médio e longo prazo? (É possível marcar múltiplas opções)**

Através desse questionamento foi possível elencar os fatores que mais desmotivam o instrutor de voo. Os elementos mais votados foram a falta de um salário base e a falta de um vínculo empregatício e os seus devidos benefícios.

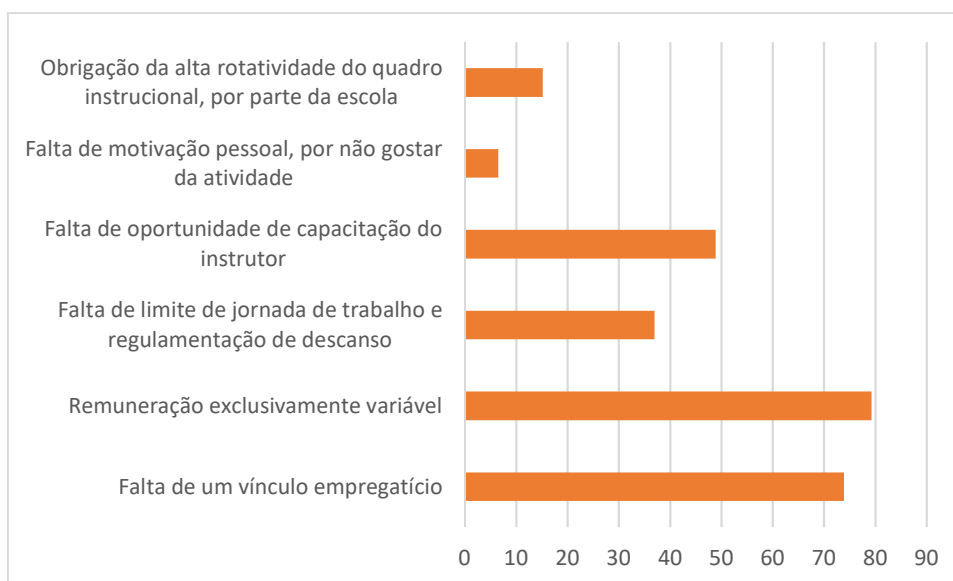


Figura 18 – Fatores desmotivantes

Fonte: Elabora o própria

**11. Se você tivesse tido outra oportunidade para atuar na aviação, não sendo instrutor de voo, você preferiria?**

Muitos instrutores de voo atuam na função com a finalidade única de acumular experiência para disputar uma posição melhor no mercado. A didática é algo que não é inerente a todas as pessoas e a pouca regulamentação da classe desmotiva ainda mais os novos ingressantes. Sessenta e oito (68) instrutores de voo informaram ter escolhido outro segmento de aviação, caso tivessem a oportunidade.

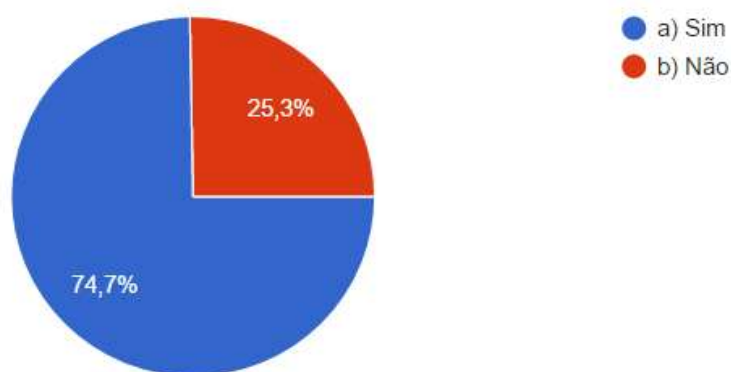


Figura 19 – A escolha pela instrução aérea

Fonte: Elaboração própria

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A mudança da mentalidade e cultura na relação entre empregadores (escolas e aeroclubes) e instrutores de voo é de suma importância para o progresso da atividade aérea. A regulamentação da profissão permite que o mercado selecione os melhores profissionais para a função e forme pilotos mais bem preparados. A instrução aérea não termina com o corte dos motores, pois é uma atividade contínua, através da transmissão de experiência, caráter e boas práticas. Com melhores condições de trabalho e assistência ao profissional é possível desempenhar um resultado cada vez melhor. A relação regulamentada gera direitos e deveres e possibilita uma maior ética profissional e responsabilidade mútua, assim como proteção jurídica para o empregador e empregado. Não obstante a isso, a melhoria desse cenário impacta diretamente

a segurança de voo, uma vez que a qualidade de ensino será melhor, com instrutores mais motivados na função, melhor recrutamento de pessoal e maior produtividade do quadro de instrução, principalmente naquelas tarefas que anteriormente não eram remuneradas.

Este trabalho aponta o cenário atual e apoia os projetos de regulamentação de classe. Essa proposta de regulamentação é de grande complexidade e deve ser realizada mutuamente pelas entidades de classe e autoridades. A contínua fiscalização pelos órgãos competentes é de extrema importância para que seja assegurado a continuidade do trabalho e o não desvio de conduta entre os empregadores e empregados. Em um ambiente dinâmico e altamente tecnológico, como o da aviação, é de conhecimento geral que um novo modelo dessa relação deve ser adotado na instrução de voo.

## 6 BIBLIOGRAFIA

BRASIL. Convenção Coletiva de Trabalho nº 1, de 2016. **Convenção Coletiva de Trabalho - Instrutores de Voo**. 1. ed. São Paulo, SP,

BRASIL. Lei nº 7183, de 1984. **Lei do Aeronauta**. 1. ed. Brasília, DF, 5 abr. 1984.

BRASÍLIA. CENIPA. Comando da Aeronáutica. **Ocorrências Aeronáuticas: Panorama Estatístico da Aviação Brasileira**. Brasília: FAB, 2016. 118 p.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Diferenças Salariais. Desvio de Função. Inexistência de Quadro de Carreira. nº RR 11949520125040028. **Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho**. Brasília.

EVANS, Terra. **Are Your CFIS Employed as Independent Contractors?** 2011. Disponível em: <<https://www.aopa.org/training-and-safety/flight-schools/flight-school-business/newsletter/2011/march/25/are-your-cfis-employed-as-independent-contractors>>. Acesso em: 05 fev. 2017.

GUERRA, Wilson dos Santos. **Prática Docente no Âmbito da Instrução Aérea. Atributos dos Instrutores de Voo**. 2014. Disponível em: <[www.fumec.br/revistas/air-science/article/view/2635](http://www.fumec.br/revistas/air-science/article/view/2635)>. Acesso em: 26 fev. 2017.

HANSON, Jim. **Flight Instructor Pay & The Future of Flight Training**. 2014. Disponível em: <<http://midwestflyer.com/?p=7200>>. Acesso em: 31 jan. 2014.

OST, Stelamaris. **Trabalho Autônomo**. 2008. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4755](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4755)>. Acesso em: 17 fev. 2017.



REIS, Dayr Américo dos. **Estrutura de Organização e Comportamento de Aprendizagem**. 2017. 10 f. Curso de Administração de Empresas, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1975. Cap. 7.

SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS (São Paulo). **Convenção Coletiva de Trabalho da Aviação Regular – 2016/2017**. 2016. Disponível em: <<http://www.aeronautas.org.br/index.php/leis-e-documentos/cct-aviacao-regular/2016-2017.html>>. Acesso em: 09 mar. 2017.