

# DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas • distribuição gratuita • ano 4 • nº 21 • março 2020 • [www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

## RBAC 117

Entenda o novo regulamento  
publicado pela Anac, que já  
está em vigor

**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

# Começa uma nova jornada

Já estamos sob a vigência do novo RBAC 117, regulamento desenvolvido pela Anac para complementar a Lei do Aeronauta no que se refere a limites de jornadas e de horas de voo. Para ajudar os tripulantes a compreender as novas regras, o SNA produziu uma série de conteúdos sobre este RBAC e dedica quatro páginas deste Diário de Bordo ao assunto.

Foram desenvolvidos também dois guias, um geral sobre o RBAC 117 e outro sobre operações no Apêndice B, que foram impressos e distribuídos gratuitamente pelo sindicato — e que também podem ser baixados em versão PDF em nosso site.

Ressaltamos que, durante os 30 meses após a publicação da Lei do Aeronauta (13.475/2017), o SNA realizou diversas reuniões com a Anac e enviou múltiplas sugestões para esta nova regulamentação.

Algumas destas sugestões foram acatadas pela agência, outras, não. Entendemos que, em alguns pontos, o RBAC 117 ainda precisa ser alterado, por isso estamos tomando todas as medidas cabíveis para essas modificações.

Também nesta edição, destacamos a matéria em que uma especialista fala sobre como questões ligadas ao impactam no funcionamento do corpo como um todo, especialmente no caso dos aeronautas.

**Boa leitura!**



Por **Cmte. Ondino Dutra**  
Presidente do SNA



## Sede: São Paulo/SP

Rua Barão de Goiânia, 76 - Congonhas  
CEP: 04612-020 - Tel.: (11) 5090-5100

## Escritórios regionais:

### Rio de Janeiro/RJ

Tel.: (21) 3916-3800

### Brasília/DF

Tel.: (61) 3964-3838

### Campinas/SP

Tel.: (19) 3725-6579

### Porto Alegre/RS

Tel.: (51) 3094-6619

## Expediente:

**Presidente** - Cmte. Ondino Dutra

**Secretário Geral** - Cmte. Tiago Rosa

**Diretor de Comunicação** - Cmte. Diego Schilling

**Jornalista responsável** - Érica Fernandes  
MTB 0005296/BA - redacao@aeronautas.org.br

**Redação** - Érica Fernandes

**Design e Diagramação** - Reinaldo Sant'Ana P. Jr

**Colaboradores** - Adriano Mathias Pereira e  
Eduardo Vieira da Costa

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



sindicatonacionaldosaeronautas  
[www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

## Nesta edição

3

### EM PAUTA

**Covid-19: veja novas orientações aos tripulantes para prevenção**

4

### MATÉRIA DE CAPA

**RBAC 117** - Regulamento traz possibilidade de flexibilização das limitações operacionais; SNA disponibiliza material gratuito para esclarecimentos sobre as novas regras

8

### SAÚDE

**Apneia do sono** - Jornadas variadas e operações noturnas contribuem para a má qualidade do sono e podem causar a síndrome da pausa respiratória

9

### PERFIL

**Tripulante da Depressão** - Perfil de humor faz sucesso na internet satirizando o cotidiano na aviação

10

### ACONTECE

**Parceria do SNA com ITA dá desconto a associados em pós-graduação**  
**Novos representantes sindicais eleitos**

11

**MEMÓRIA** - Artigo do jornal A Bússola, de 1984, noticia a entrada em vigor da Lei nº 7.183, que regulava o exercício da profissão de aeronauta, mas ainda não contemplava todas as peculiaridades do trabalho.

**ESPAÇO DE LEITURA** - Livro: **Caixa-Preta**, por Ivan Sant'Anna

**TIRINHA** - por Crescenti

12

### PUBLICIDADE

# Covid-19: veja novas orientações aos tripulantes para prevenção

Segundo a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), os tripulantes que possam ter tido contato eventual, mas que aparentemente não foram expostos ao coronavírus (covid-19), não necessitam ficar em quarentena.

Apesar disso, durante 14 dias, é recomendado que façam automonitoramento duas vezes por dia para investigação de febre e sintomas respiratórios — caso apresentem sintomas, a orientação é para procurar os serviços de saúde imediatamente para testagem.

Aos tripulantes, especificamente, a Anvisa recomenda:

- **Uso de máscaras para aqueles que julgarem necessário;**
- **Uso de máscaras, avental, luvas e óculos de proteção para quando houver casos suspeitos.**

O SNA já enviou um ofício às empresas aéreas solicitando que sejam cumpridas as medidas recomendadas pela Anvisa, inclusive com a disponibilização aos tripulantes dos EPIs (equipamentos de proteção individual) necessários.

A Anvisa está realizando contato com passageiros e tripulantes dos voos em que ocorreram casos confirmados.

Alguns tripulantes já receberam e todos os outros irão receber o contato de equipes do SUS para registro, esclarecimentos e monitoramento por parte do Ministério da Saúde.

O SNA orienta, ainda, que todos leiam a cartilha elaborada pelo Ministério da Saúde e sigam os procedimentos recomendados pela Anvisa.



## O coronavírus chegou ao Brasil. E agora? Como posso me proteger?



Lave as mãos com frequência, com água e sabão. Ou então higienize com álcool em gel 70%.



Ao tossir ou espirrar, cubra nariz e boca com lenço ou com o braço, e não com as mãos.



Se estiver doente, evite contato físico com outras pessoas e fique em casa até melhorar.



Evite tocar olhos, nariz e boca com as mãos não lavadas. Ao tocar, lave sempre as mãos como já indicado.



Não compartilhe objetos de uso pessoal, como talheres, toalhas, pratos e copos.



Evite aglomerações e mantenha os ambientes ventilados.

### Como o coronavírus (Covid-19) é transmitido?

A transmissão acontece de uma pessoa doente para outra ou por contato próximo (cerca de 2 metros), por meio de:



Gotículas de saliva



Espirro



Tosse



Catarro



Toque ou aperto de mãos



Objetos ou superfícies contaminadas

### E quais são os principais sintomas?

O coronavírus (Covid-19) é **similar a uma gripe**. Geralmente é uma doença leve ou moderada, mas alguns casos podem ficar graves. Os sintomas mais comuns são:

- Febre
- Tosse
- Dificuldade para respirar



**Que saber mais? Acesse:**  
[saude.gov.br/coronavirus](https://saude.gov.br/coronavirus)  
 ou ligue 136

Fonte: Ministério da Saúde / Governo Federal

# RBAC 117

## Regulamento traz possibilidade de flexibilização das limitações operacionais; SNA disponibiliza material gratuito para esclarecimentos sobre as novas regras

Com a implementação do RBAC 117 no dia 29 de fevereiro, os tripulantes podem ter seus limites operacionais (limites máximos de jornada, horas de voo, pousos, dentre outros) flexibilizados. Para que isso aconteça, a empresa deve possuir um GRF (Gerenciamento do Risco da Fadiga) ou SGRF (Sistema de Gerenciamento do Risco da Fadiga) aprovado pela Anac.

Tendo em vista os diversos tipos de operação possíveis na indústria da aviação, o RBAC 117 foi desenvolvido de forma a dar flexibilidade para o operador escolher o nível de gerenciamento de fadiga mais adequado para as operações.

Durante o período anterior ao da implementação, o SNA realizou diversas reuniões com a Anac e enviou múltiplas sugestões para esta nova regulamentação. Como em todo processo de consulta pública, a Anac ouviu diversos representantes da indústria — algumas sugestões do SNA foram acatadas pela agência, porém outras não foram atendidas.

No entanto, mesmo após aprovado, o SNA entende que o RBAC 117, em alguns pontos, ainda precisa ser alterado.

### Regras novas

Novos conceitos e alterações na forma de cálculo dos valores máximos e mínimos trazidos pelo regulamento exigem dos aeronautas tempo e dedicação para estudar e compreender as novas regras.

Além das mudanças nos limites operacionais, o novo regramento traz novos cálculos inexistentes até então como, por exemplo, o tempo limite de sobrea-

viso e jornada de trabalho (máximo de 16h para tripulações simples), procedimentos específicos para atrasos, tempos mínimos de descanso a bordo em caso de tripulação composta e de revezamento, dentre outros.

Por fim, as cinco Instruções Suplementares deste RBAC trazem novas terminologias, como “aclimatação”, “estado desconhecido de aclimatação” e “situação operacional imprevista”, entre outras, que precisam ser compreendidas por todos para o perfeito entendimento das normas.

A IS 117-003-B, que trata de instruções aos operadores do nível GRF (nível do meio da pirâmide, veja ilustração na página ao lado), considerada a mais importante por ser a mais utilizada, é destinada às empresas aéreas que realizam operações com dois ou mais pilotos, incluindo operações complexas.

Com o intuito de facilitar a transição entre normas, o SNA disponibilizou em seus meios de comunicação uma série de conteúdos explicativos sobre as mudanças, como manuais, vídeos e textos, que podem ser acessados gratuitamente ao final desta reportagem e no próprio site da instituição.

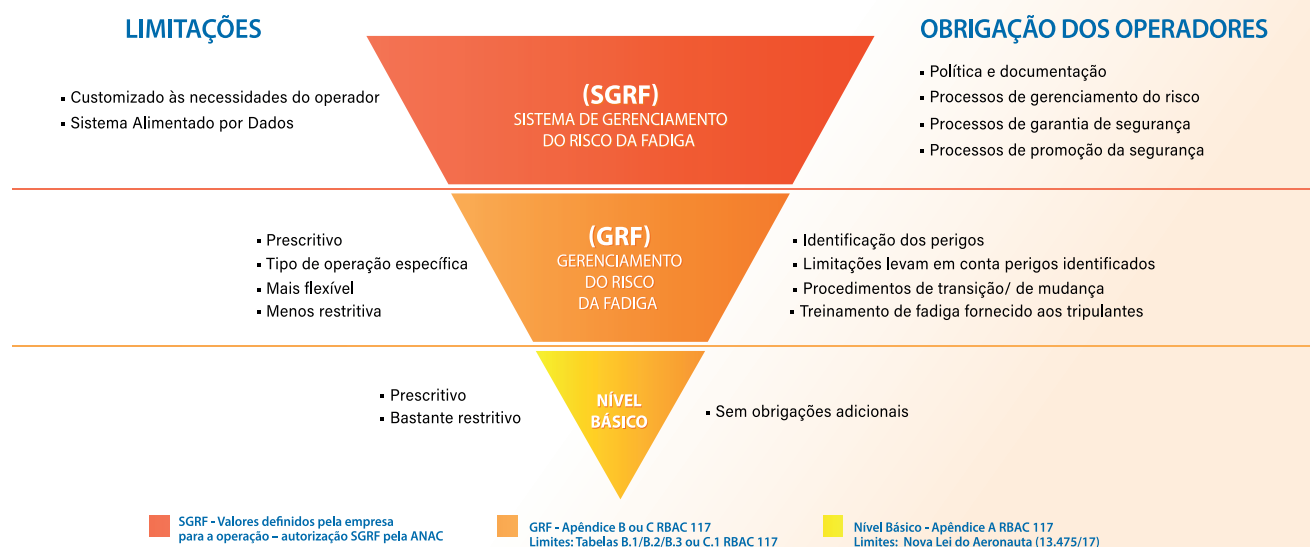
Por ser um regulamento novo, é natural que dúvidas e questionamentos possam surgir. Assim, os departamentos jurídico e de segurança de voo do sindicato estão disponíveis para fornecer informações adicionais sobre o assunto.

# Perguntas e respostas sobre o RBAC 117

Os requisitos para gerenciamento da fadiga serão os mesmos para todos os operadores aéreos?

O RBAC 117 foi desenvolvido de forma a dar flexibilidade ao operador para escolher o nível de gerenciamento de fadiga mais adequado para as operações. Existem três opções, chamadas de níveis: NB – Nível Básico, GRF – Gerenciamento de Risco de Fadiga e SGRF – Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga. Veja a ilustração abaixo.

## A ABORDAGEM NOS TRÊS NÍVEIS DO GERENCIAMENTO DE FADIGA



**Nível Básico:** operações RBHA 91, RBAC 135 e 121 que não pretendam extrapolar os limites previstos na Nova Lei do Aeronauta. O gerenciamento é feito através da redução do número de horas voadas (prescritivo puro). Inclui os Serviços Aéreos Especializados (SAE), e os operadores não necessitam de processos de gerenciamento de risco, tampouco prover treinamento de fadiga a seus tripulantes (opcional).

**Nível GRF:** opção intermediária para os operadores 121 e 135 que necessitam de uma maior flexibilidade. É considerado um “prescritivo com flexibilização” e exige algumas contrapartidas para o correto gerenciamento da fadiga. Todos os tripulantes deverão possuir treinamento sobre fadiga. Está previsto nos apêndices B e C do RBAC 117.

**Nível SGRF:** opção customizada às necessidades do operador, extrapola os limites do RBAC e da Lei 13.475/17. Os limites são determinados pela empresa/Gagef e requer um sistema alimentado por dados. Pode ser usado em parte ou na totalidade das operações, necessita de um safety case e de aprovação específica da Anac, além de um ACT.

Agora a hora de apresentação para início da jornada de trabalho passa a contar a partir da saída do hotel?

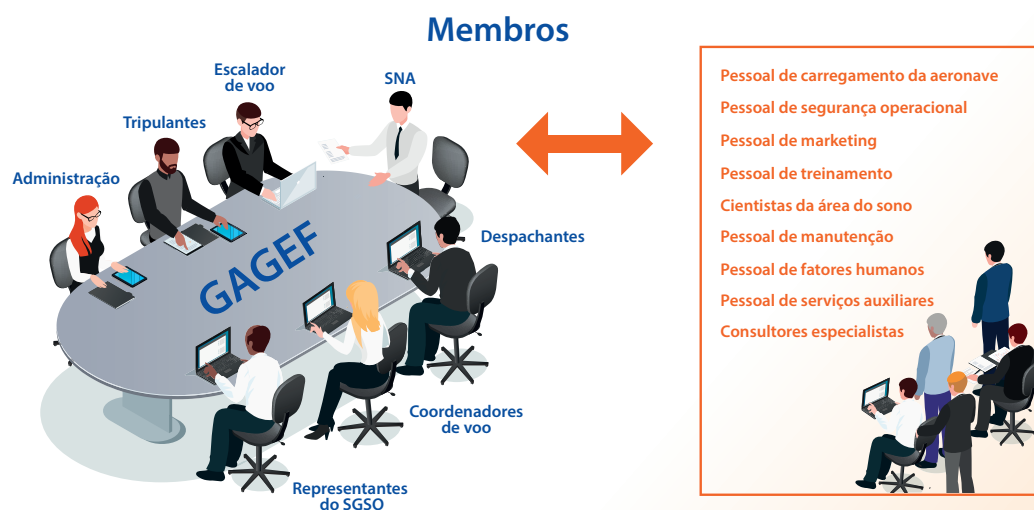
Não. A jornada de trabalho, conforme definido no art. 35 da Lei nº 13.475, é a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho definido pelo empregador e a hora em que o mesmo é encerrado (30 minutos após o corte dos motores, no caso de voos domésticos, e 45 minutos após o corte dos motores, no caso de voos internacionais).

# Perguntas e respostas sobre o RBAC 117

**O que é o Gagef (Grupo de Ação de Gerenciamento de Fadiga) e quem faz parte dele?**

O grupo é composto por representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização (veja ilustração abaixo). A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo SNA. Todos os operadores aéreos que optarem por um GRF/SGRF devem ter um Gagef.

## Gagef de operadores médios ou grandes



**Como saber se a gestão de fadiga está adequada? Quem vai fiscalizar isso?**

O próprio Gagef tem a responsabilidade de fiscalizar se as ações/medidas de gerenciamento do risco estão sendo aplicadas e de monitorar a saúde do sistema como um todo. De acordo com o parágrafo 3º do artigo 19 da Lei 13.475/17, todas as empresas que desejarem obter um GRF ou um SGRF necessitarão ter a presença de um representante do SNA nas questões relativas ao gerenciamento de risco da fadiga humana. A Anac irá considerar, nas suas análises, as informações do SNA sobre o GRF/SGRF do operador. Todos os envolvidos são responsáveis pela condução segura do programa, por isso é importante que o tripulante também preencha um reporte de fadiga sempre que qualquer situação possa afetar a capacidade de alerta e a segurança de voo.

**Por que é necessário um Acordo Coletivo de Trabalho para voos de longa duração?**

Um ACT garante a segurança jurídica necessária para que as operações ocorram sem eventuais descumprimentos de normas trabalhistas. Para os voos em que os operadores necessitam extrapolar os limites prescritivos de jornada de trabalho estabelecidos pelos regulamentos (Lei do Aeronauta e RBAC 117), são imprescindíveis: um estudo de caso (safety case) sobre os aspectos técnicos e de segurança da operação e a aprovação de um ACT para o voo específico sobre os aspectos trabalhistas envolvidos. As empresas aéreas estão sujeitas ao cumprimento de dois regimes jurídicos distintos: o de direito administrativo, enquanto empresa regulada; e o de direito do trabalho, enquanto empresa empregadora.

Para saber mais detalhes sobre o regulamento, baixe gratuitamente os guias que o SNA produziu para os aeronautas.



Entenda o RBAC 117



Guia de Operação



Série de 10 capítulos em texto:



Série de 5 vídeos no Youtube:



## A regularização do gerenciamento da fadiga humana

# O que diz a Anac

A Agência Nacional de Aviação Civil, reguladora do RBAC 117, comenta alguns dos novos aspectos relacionados ao gerenciamento da fadiga humana nas operações aéreas.

### Gerenciamento da fadiga

A indústria 24/7, o aumento da demanda e a competitividade impulsionaram o aumento do trabalho e as operações em horários mais irregulares e em períodos de maior risco (como o noturno).

Entretanto, as medidas tradicionais de combate à fadiga humana consistem apenas nos requisitos prescritivos existentes nas legislações nacionais (como, por exemplo, na Nova Lei do Aeronauta, nº 13.475/17), as quais estabelecem períodos máximos de trabalho e mínimos de descanso para grupos específicos de profissionais, em particular os tripulantes de voo.

Os limites prescritivos são essencialmente linhas identificadas pelo Estado, mas não são suficientes para o real gerenciamento de fadiga. Por isso, ainda sob tais requisitos, os operadores aéreos devem gerir os seus riscos relacionados à fadiga. Como cada operador tem suas próprias características operacionais, clima e cultura organizacionais, maior ou menor porte, ela deve focar no que se apresenta como relevante dentro de sua realidade, tanto em termos preditivos quanto reativos.

### Diferenciação na fixação de descanso para pilotos e comissários

A discussão foi motivada por duas contribuições advindas da audiência pública que solicitavam essa diferenciação. Por fim, entendeu-se que, embora as condições fisiológicas sejam presumivelmente as mesmas para o comissário e o piloto, a probabilidade de uma consequência significativa em razão do eventual retardo do tempo de reação do comissário seria bem mais baixa do que a do eventual retardo do tempo de reação de um piloto. Portanto, o critério adotado para as classes de descanso poderia ser diferenciado para ambos. Ressalta-se que classes de descanso diferentes implicam em custos operacionais diferentes, afetando a competitividade das empresas e o custo da viagem para o usuário final. Por isso a exigência maior precisaria estar muito bem justificada sob o ponto de vista da segurança operacional. No entanto, observa-se que a partir da vigência da nova lei o comissário estará amparado por uma condição mínima de descanso melhor do que se encontrava sob a Lei nº 7.183/84.

### Parâmetros utilizados nas tabelas de jornadas e tempo de voo

Os estudos que levaram ao RBAC 117 foram realizados entre os anos de 2015 e 2019. Tanto as tabelas quanto as demais regras que as acompanham foram baseadas no estudo de legislação estrangeira (principalmente da FAA, Easa e Casa, dos EUA, União Europeia e Austrália, respectivamente), bem como em estudos internos da Anac baseados nas características das operações nacionais, teorias atuais sobre fadiga e, ainda, reuniões de trabalho com operadores aéreos, sindicatos e associações de classe.

# Apneia do sono

Jornadas variadas e operações noturnas contribuem para a má qualidade do sono e podem causar a síndrome da pausa respiratória

Profissionais que trabalham em operações noturnas e em jornadas variadas, como os aeronautas, estão mais propensos a ter uma má qualidade de sono ou sono insuficiente.

O trabalho em turnos pode acentuar o sedentarismo, a insônia, o ganho de peso e causar a apneia do sono (pausas respiratórias).

De acordo com a médica especialista em medicina do sono, Danielle Kobayashi, o tipo mais comum de apneia é a SAOS (Síndrome da Apneia Obstrutiva do Sono). Esse distúrbio ocorre principalmente na região da faringe, quando há obstrução da via aérea superior, relacionada ao aumento de tecido gorduroso cervical, a amígdalas aumentadas ou a musculatura e tecidos flácidos.

"As pausas respiratórias que ocorrem durante a síndrome podem comprometer a oxigenação sanguínea e gerar estímulos de estresse do sistema nervoso simpático, que sobrecarregam o corpo e aumentam o risco de doenças como infarto, AVC (acidente vascular cerebral), doenças metabólicas, impotência sexual, alterações de humor, entre outras", diz.

## Sintomas e tratamento

Engasgos e sensação de sufocamento, sono não reparador, sonolência diurna excessiva, alterações cognitivas e de humor podem ser indícios da síndrome.

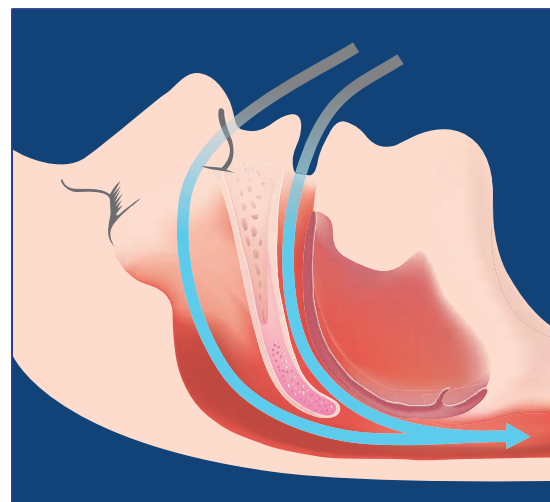
O diagnóstico é realizado através do exame de polissonografia, que mede a atividade respiratória, muscular e cerebral durante o sono.

"As consequências da SAOS não tratada impactam no corpo como um todo. Há aumento de risco de morte e de risco de acidente vascular encefálico, aterosclerose dos vasos, hipertensão arterial, diabetes, obesidade, disfunção sexual, transtornos de humor como depressão e ansiedade, disfunções cognitivas como dificuldade de concentração e memória, além da exposição ao risco de acidentes de trabalho e trânsito", alerta a médica.

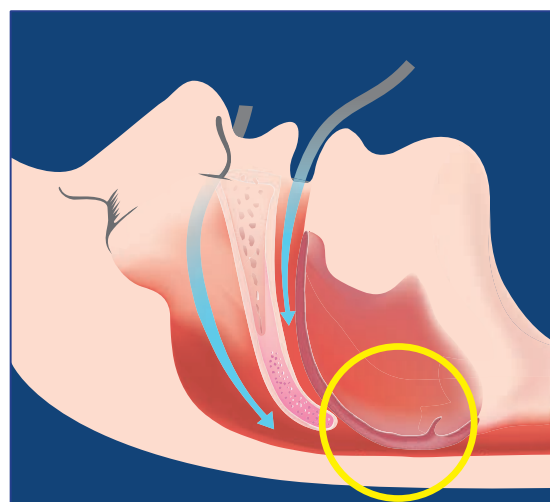
Existem diversos tratamentos para a apneia do sono, como fonoterapia, uso de aparelhos nas vias aéreas e até cirurgias. A decisão pelo melhor método depende de cada caso. A recomendação é sempre procurar um especialista do sono.

## Boa qualidade de sono

A médica elenca algumas medidas que podem contribuir para uma boa qualidade de sono. Priorizar as horas ideais de sono de cada indivíduo (em média 8h/noite), manter horários regulares para adormecer e despertar, proporcionar ambiente agradável para dormir (temperatura, luminosidade, ruídos), controlar a exposição à luz (celular, televisão, computador) e as atividades estimulantes próximas da hora de dormir, realizar exercícios físicos regularmente, reduzir o consumo de cafeinados durante a tarde e noite e, principalmente, procurar auxílio em caso de distúrbios do sono.



Vias aéreas respiratórias normais



Vias aéreas respiratórias obstruídas

## Sintomas frequentes da apneia



Ronco



Acordar engasgado/sufocado



Acordar com dor de cabeça



Despertar com dor de garganta e sede



Dificuldade em memorizar ou se concentrar



Sonolência durante o dia



# Tripulante da Depressão

## Perfil de humor faz sucesso na internet satirizando o cotidiano na aviação

Se você é aeronauta e usa as redes sociais, provavelmente já ouviu falar no perfil Tripulante da Depressão.

Com 25,2 mil seguidores no Instagram e 52.395 curtidas no Facebook, o "retrato da vida de um tripulante de cabine com um pouco de humor", como se descreve, existe desde 2012.

As publicações brincam de forma irônica e, muitas vezes, debochada, com situações do cotidiano de tripulantes, envolvendo passageiros, empresas aéreas, colegas e todo tipo de inspiração que a aviação dá.

Mas quem está por trás do gerenciamento das redes do Tripulante da Depressão?

"Muitos gostariam de saber quem está por trás do perfil, mas justamente para manter a página viva por mais anos é necessário manter a identidade em sigilo. Afinal, somente a página deve brilhar. Supostos nomes de quem possa ser não passam de meras especulações", diz o autor (ou autora).

O sucesso on-line e o reconhecimento da categoria foram conquistados com postagens quase diárias e com o engajamento do público, que sugere conteúdo e, com isso, ajuda a manter a página ativa nesses oito anos de existência.

"O TD recebe muitas sugestões, fotos, casos e memes via direct, mas a seleção e edição final é sempre da página. É necessário filtrar e ocultar nomes, para não dar briga nem expor ninguém. Afinal, o salário não aumentou, e ninguém quer ser processado. Tem que ter dinheiro para pagar o estacionamento em Guarulhos", ironiza.

À medida em que foi atingindo mais pessoas, o Tripulante da Depressão sentiu necessidade de dar um "chacoalhão" no grupo e passou a reproduzir conteúdos mais sérios também, como notícias relacionadas à aviação, questões trabalhistas e denúncias. Esses conteúdos, segundo o TD, são os que mais rendem comentários no privado. "Já aconteceu de colegas comentarem sobre a refeição (de má qualidade) a bordo e serem

chamados na chefia para se explicarem. Então, para evitar retaliação, hoje a maioria faz críticas no particular", afirma.

### Perfis 'da Depressão'

Na internet, é comum a existência de vários perfis "da Depressão", que compartilham, a partir de experiências de um grupo, o outro lado de um tema ou área específica, geralmente com humor, crítica e piada interna. Várias profissões têm a sua versão alternativa.

"Acredito que o Tripulante da Depressão tenha sido a primeira página de humor ácido voltado para a categoria. Com o passar dos anos, novas páginas surgiram, mas muitas delas aproveitaram o conteúdo já criado pelo TD e atualizaram memes, ganhando muitos seguidores com conteúdos já existentes. Foi então que percebemos a necessidade de sermos a voz dos tripulantes e passamos a fazer publicações que estimulassem a reflexão e o questionamento. Sem dúvida isso tornou o pessoal mais engajado e mais atento ao que se passa na nossa categoria".

### Bate e volta

*Melhor benefício:* Não trabalhar sempre com as mesmas pessoas 🧑

*Férias perfeitas:* Dentro de um avião da congênera indo explorar o mundo 🌍

*Ser tripulante é...* Viver num eterno ódio e amor pela profissão 😡😂

*Filme:* Voando Alto (View from the top, 2003)



*Livro:* O manual da firma 📖

*Frase:* "Desculpa qualquer coisa." 🙄



### O que precisa melhorar na vida de um tripulante para ele deixar de ser 'da depressão'?

"A conscientização da classe com relação aos seus direitos. Perceber a importância de sermos unidos e de nos associarmos ao SNA, pois somos nós que fazemos o sindicato, e dele vieram muitas das mudanças que temos hoje. E, claro, lutar para que os direitos sejam mantidos e para que não haja retrocesso no que conquistamos até agora."

Parceria do SNA com ITA dá desconto a associados em pós-graduação

## Curso de Especialização em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada

Certificado outorgado pelo ITA.

**Inscrições:**  
Até 2 de junho de 2020

**Período do curso:**  
20 de junho de 2020 a  
6 de novembro de 2021

Local do curso: sede do SNA em São Paulo



# Parceria do SNA com ITA dá desconto a associados em pós-graduação

A parceria do SNA com o ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica) dá aos associados **10% de desconto** no Curso de Especialização em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada, PE-Safety, Turma 3. As inscrições vão até o dia 2 de junho de 2020.

As aulas serão ministradas na sede São Paulo do SNA, no período de 20 de junho de 2020 a 6 de novembro de 2021. É mandatório que o candidato faça o preenchimento do cadastro no site [www.aer.ita.br/node/513](http://www.aer.ita.br/node/513). A seleção inclui análise curricular, prova escrita e entrevista.

**Valor para associados:**

18 x de R\$ 1.972,22 (R\$ 35.500,00)  
ou R\$ 33.250,00 à vista

**Contatos:** (12) 3947-6984 / (12) 99127-9535 / (12) 99191-7573  
e (12) 99188-9236

## Novos representantes sindicais eleitos

Seis novos representantes sindicais foram eleitos entre novembro de 2019 e janeiro deste ano, conforme o calendário do processo eleitoral definido em assembleia pelos tripulantes das companhias. O mandato deles acompanha o da nova diretoria e vai até o dia 31 de maio de 2021. Veja a seguir a lista dos eleitos.

### Azul Linhas Aéreas

Maria Inês Palmeira de Lucena e Jefferson Soares Barbosa

### Omni Táxi Aéreo S/A

Sonilon Vieira Leite

### CHC do Brasil Táxi Aéreo

Marcos Baptista Baeta

### Latam Cargo (Absa Aerolinhas Brasileiras S/A)

Diego de Alexandrino Barrionuevo

### Total Linhas Aéreas S/A

Marcelo de Barros Hermeto



Novos representantes sindicais da Absa, Omni, CHC e Total em reunião com a diretoria do SNA

## Memória

## Espaço da Leitura

## REGULAMENTAÇÃO



Até o Congresso, a participação e esforço dos aeronautas por um texto mais humano.

## Final é nosso

1941 - Decreto 8.352 de 9 de dezembro de 1941 - Regulamento do Tráfego Aéreo

1951 - Decreto 30.111 de 29 de outubro de 1951 - Regulamento do Tráfego Aéreo - Capítulo VIII

1958 - Portaria 716-GM5 de 7 de agosto de 1958

1960 - Portaria 701 de 22 de setembro de 1960

1961 - Decreto 50.660 de 29 de maio de 1961 - Regulamentação da Profissão

1961 - Portaria 778 de 5 de agosto de 1961 - Registro da Comissão Permanente de Estudos Técnicos da Aviação Civil

1962 - Portaria 521-GM5 de 24 de maio de 1962 - Composição das Tripulações

1962 - Decreto 1.304 de 6 de agosto de 1962 - Modificação do Decreto 50.660

1966 - Decreto-Lei 18 de 24 de agosto de 1966 - Nova Regulamentação Profissão

1966 - Decreto-Lei 78 de 8 de dezembro de 1966 - Regulamentação da Profissão - Horas de trabalho

1967 - Decreto 60.076 de 16 de janeiro de 1967 - Regulamentação da Profissão - Regulamento do Decreto-Lei 18, alterado pelo número 78

1973 - Lei 5.929 de 30 de outubro de 1973 - Regulamentação da Profissão - Altera Decreto-Lei 18

Há precisamente 56 anos instituiu-se no Brasil a profissão de aeronauta. Surgida a categoria tornou-se evidente a necessidade de regulamentar a atividade, de maneira que nós, como qualquer outro trabalhador, tivéssemos respeitados critérios e normas de trabalho.

De 1941 até agora, decretos-leis e portarias alteraram esses critérios por inúmeras vezes, sem que alcancássemos, entretanto, uma regulamentação no mínimo humana. Os anos foram-se passando até que, modificada por decreto-lei do general Castelo Branco, em 1967, omitindo o limite semanal de horas de trabalho e suprimindo vários direitos dos aeronautas, a regulamentação de então fomentou a iniciati-

va de corrigir e avançar no texto adulterado.

Foi quando o Sindicato, contando com dedicação exaustiva do deputado José Costa, elaborou novo projeto legislando nossa profissão. Este novo projeto, apresentado no Congresso Nacional em 1980 pelo próprio José Costa que o defendeu arduamente, acabou atropelado por outra matéria, esta vinda do Executivo e que certamente seria aprovada por "decurso de prazo", recentemente implantado pelo "pacote de abril". A única saída que tivemos na ocasião foi negociar a retirada de ambos os projetos, com o compromisso do Governo Federal em instituir uma comissão interministerial de trabalho para estudar um projeto de regulamentação que viesse de encontro à realidade da aviação, que tanto se modificou nos últimos anos.

O acordo de cavalheiros porém, demorou a ser cumprido pelas autoridades federais que, apesar das constantes cobranças por parte do Sindicato, somente implantaram e abriram a comissão, de fato, depois de pressionados com as consequências dos acidentes ocorridos em 1982 com dois aviões da Vasp. Os trabalhos do grupo interministerial, como já tivemos oportunidade de narrar através desta BÚSSOLA, alongaram-se no período de 26/07/82 até agosto de 1983, quando procuramos passar no papel um anteprojeto de regulamentação que atendesse à realidade dos aeronautas brasileiros, considerando-se a realidade do país.

Não foi possível avançar em tudo. Muitas vezes, as divergências pronunciaram-se profundamente, sem que pudéssemos superá-las. Assim, tentamos mudá-las através do debate no Congresso Nacional por imaginarmos que naquela Casa fosse possível debater democraticamente os pontos que acabaram por não ser aperfeiçoados. O resto da história expomos aqui nestas quatro páginas da BÚSSOLA. Gostaríamos que seu final fosse muito diferente, o nosso final, que ainda conquistaremos.

## Novo texto

LEI N.º 7.183, de 5 de abril de 1984  
Regula o exercício da profissão de aeronauta e das outras providências.

\* O PRESIDENTE DA REPÚBLICA  
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Seção I  
Do Aeronauta e da sua Classificação

Art. 1.º - O exercício da profissão de aeronauta é regulado pela presente Lei.

Art. 2.º - Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.

Art. 3.º - Ressalvados os casos previstos no Código Brasileiro do Ar, a profissão de aeronauta é privativa de brasileiros.

Parágrafo único - As empresas brasileiras que operam em linhas internacionais poderão utilizar comissários estrangeiros, desde que o número destes não exceda a 1/3 (um terço) dos comissários existentes a bordo da aeronave.

Art. 4.º - O aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular, tem a designação de tripulante.

Art. 5.º - O aeronauta de empresa de transporte aéreo regular que se deslocar, a serviços desta, sem exercer função a bordo de aeronave tem a designação de tripulante extra.

Parágrafo único - O aeronauta de empresa de transporte aéreo não regular ou serviço especializado tem a designação de tripulante extra somente quando se deslocar em aeronave da empresa, a serviço desta.

Art. 6.º - São tripulantes:

a) - COMANDANTE: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave - exerce a autoridade que a legislação aeronáutica lhe atribui;

b) - CO-PILOTO: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave;

c) - MECÂNICO DE VOÔ: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave;

d) - NAVEGADOR: auxiliar do comandante, encarregado da navegação da aeronave quando a rota e o equipamento o exigirem, a critério do órgão competente do Ministério da Aeronáutica;

e) - RADIOOPERADOR DE VOÔ: auxiliar do comandante, encarregado do serviço de radiocomunicações nos casos previstos pelo órgão competente do Ministério da Aeronáutica; e

f) - COMISSÁRIO: é o auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que lhe tenham sido confiados pelo comandante.

1.º - A guarda dos valores fica condicionada à existência de local apropriado e seguro na aeronave, sendo responsabilidade do empregador atestar a segurança no local.

2.º - A guarda de cargas e malas postais em terra somente será confiada ao comissário quando no local existir serviço próprio para essa finalidade.

Art. 7.º - Consideram-se também tripulantes, para os efeitos desta Lei, os operadores de equipamentos especiais instalados em aeronaves homologadas para serviços aéreos especializados, devidamente autorizados pelo Ministério da Aeronáutica.

## Seção V

Dos Limites de Voo e de Pouso

Art. 28 - Denomina-se "hora de voo" ou "tempo de voo" o período compreendido entre o início do deslocamento, quando se tratar de aeronave de asa fixa, ou entre a "partida" dos motores, quando se tratar de aeronave de asa rotativa, em ambos os casos para fins de decolagem até o momento em que respectivamente, se mobiliza ou se efetua o "corte" dos motores, ao término do voo (calço-a-calço).

Art. 29 - Os limites de voo e pousos permitidos para uma jornada serão os seguintes:

a) - 9 (nove) horas e 30 (trinta) minutos de voo e 5 (cinco) pousos, na hipótese de integrante de tripulação mínima ou simples;

b) - 12 (doze) horas de voo e 6 (seis) pousos, na hipótese de integrante de tripulação composta;

c) - 15 (quinze) horas de voo e 4 (quatro) pousos, na hipótese de integrante de tripulação de rezevamento; e

d) - 8 (oito) horas sem limite de pousos, na hipótese de integrante de tripulação de helicópteros.

§ 1.º - O número de pousos na hipótese da alínea "a" deste artigo, poderá ser estendido a 6 (seis), a critério do empregador; neste caso o repouso que precede a jornada deverá ser aumentado de 1 (uma) hora.

§ 2.º - Em caso de desvio para alternativa, é permitido o acréscimo de mais 1 (um) pouso aos limites estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo.

§ 3.º - As empresas de transporte aéreo regional que operam com aeronaves convencionais e turbo hélice poderão acrescentar mais 4 (quatro) pousos, aos limites estabelecidos neste artigo.

§ 4.º - Os limites de pousos estabelecidos nas alíneas "a", "b" e "c" deste artigo, não serão aplicados às empresas de taxi aéreo e de serviços especializados.

§ 5.º - O Ministério da Aeronáutica, tendo em vista as peculiaridades dos diferentes tipos de operação, poderá reduzir os limites estabelecidos na alínea "d" deste artigo.

Art. 30 - Os limites de tempo de voo do tripulante não poderão exceder em cada mês, trimestre ou ano, respectivamente:

a) - em aviões convencionais: 100 - 270 - 1000 horas;

b) - em aviões turbo hélice: 100 - 255 - 935 horas;

c) - em aviões a jato: 85 - 230 - 850 horas; e

d) - em helicópteros: 90 - 260 - 960 horas.

§ 1.º - Quando o aeronauta tripular diferentes tipos de aeronave será observado o menor limite.

§ 2.º - Os limites de tempo de voo para aeronautas de empresas de transporte aéreo regular, em espaço inferior a 30 (trinta) dias serão proporcionais ao limite mensal mais 10 (dez) horas.

Art. 31 - As horas realizadas como tripulante extra serão computadas para os limites de jornada, semanais e mensais de trabalho, não sendo as mesmas consideradas para os limites de horas de voo previstos no art. 30 desta Lei.



**CAIXA-PRETA - O RELATO DE TRÊS DESASTRES AÉREOS BRASILEIROS**

Autor: Ivan Sant'anna

Editora: Objetiva

Páginas: 328

**Sinopse:** Partindo de um amplo trabalho de pesquisa e de uma série de entrevistas, faxes, e-mails, telefonemas, cartas, documentos e laudos, o autor reúne informações inéditas sobre os acidentes e traça os instantes que antecederam os voos, acompanhando os principais personagens e retratando os momentos de pânico deles.

“ O livro "Caixa-Preta" (referência à caixa, na realidade de cor laranja, dos gravadores de voz e dados), de Ivan Sant'Anna, descreve em detalhes três eventos famosos da aviação brasileira. O acidente do Boeing 707 da Varig em Orly, na França, em 1973, o sequestro do VASP, em 1988, e o avião da Varig que se perdeu e efetuou um pouso forçado na floresta, em 1989. Esse é um jornalismo investigativo de qualidade, que resultou neste livro rico em detalhes, ao ponto de remeter o leitor aos momentos que antecederam os acidentes. Também tive a oportunidade de estar presente numa palestra do escritor, juntamente com o Cmte. Murilo, da Vasp. De arrepiar! ”

## Tirinha




Por **Diego Barrionuevo**, Representante sindical da Absa/Latam Cargo

Aeronauta associado

# Participe do *DIÁRIO DE BORDO*

Conte a sua história para nós!  
[redacao@aeronautas.org.br](mailto:redacao@aeronautas.org.br)



**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

## Faça parte da Ifalpa junto com o SNA



Solicite  
associação  
via e-mail



[ifalpa@aeronautas.org.br](mailto:ifalpa@aeronautas.org.br)

**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

# CINEMARK

## INGRESSO com desconto para associados

Adquira seu ingresso  
pelo portal do associado:  
[portal.aeronautas.org.br](http://portal.aeronautas.org.br)  
ou na sede do **SNA**  
em São Paulo



**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS



**SNA**  
SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

**TOTALPASS**

O TotalPass é um benefício que permite ao associado do SNA escolher um plano e frequentar 1 academia diferente por dia nas melhores academias do Brasil.

**79,90**

Planos a partir de  
para utilização de academias em todo o país

**BIO RITMO** **smart fit**