

# DIÁRIO DE BORDO

Publicação do Sindicato Nacional dos Aeronautas • distribuição gratuita • ano 3 • nº 15 • maio 2019 • [www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)



**Eleições 2019**

## **Vitória da Chapa 1**

Aeronautas elegem por voto  
on-line a nova diretoria

# Eleição on-line

## Balanço positivo para o SNA

Com um saldo extremamente positivo, concluímos o processo eleitoral para a renovação dos órgãos diretivos após oito dias de votação on-line no mês de abril.

Conseguimos pela primeira vez na história do sindicato realizar o pleito pela internet. A votação on-line, prevista no novo estatuto, amplia ainda mais o nosso poder de escolha e supre uma das principais reivindicações da categoria – poder participar de algumas decisões de forma remota.

Vale ressaltar a importância fundamental do Ministério Público do Trabalho que, através da coordenação do procurador Alex Garbellini, contribuiu decisivamente para termos uma eleição transparente e democrática.

Estamos certos de que somente com um sindicato moderno e atuante poderemos enfrentar as mudanças políticas, sociais e econômicas que se apresentam e trabalharmos para manter nossa profissão reconhecida e respeitada, sem perda de direitos.

Nesta edição do Diário de Bordo, temos também um artigo do secretário-geral do SNA,

Tiago Rosa, sobre o RBAC 117 e suas principais mudanças. Ele acompanhou as discussões e a tramitação do texto em Brasília e mostra suas impressões sobre o novo regulamento.

Na matéria de saúde, o urologista Gabriel Politi faz um alerta importante sobre algumas doenças a que o homem está sujeito e quais os exames que ele deve fazer ao longo da vida.

Inauguramos também a seção Perfil para mostrar as diversas facetas de aeronautas que realizam outras atividades fora da aviação. Vamos conhecer um chefe de serviço a bordo que revela aptidão em outra área e realiza os dois trabalhos com paixão.

Boa leitura!



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

### Nesta edição

03

#### Em Pauta

RBAC 117 – Secretário-geral do SNA explica as modificações do regulamento publicado pela Anac

04

#### Matéria de Capa

Pleito histórico do SNA elege nova diretoria por votação on-line pela 1ª vez

06

#### Saúde do aeronauta

Conscientização previne doenças masculinas – Urologista fala sobre algumas enfermidades que acometem o homem e quais os exames que ele deve fazer ao longo da vida

07

#### Acontece

SNA contribui para formalização do primeiro ACT da aviação agrícola

#### Espaço da Leitura

O piloto de Hitler, de C. G. Sweeting

08

#### Perfil

Experiências gastronômicas na terra e no ar – Chefe de serviço a bordo Henrique Morbidelli dedica-se à gastronomia também fora da aviação



**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

**Belém/PA**  
Tel.: (91) 3254-8642

**Belo Horizonte/MG**  
Tel.: (31) 3492-1902

**Brasília/DF**  
Tel.: (61) 3964-3838

**Campinas/SP**  
Tel.: (19) 3725-6579

**Goiânia/GO**  
Tel.: (62) 3637-6131

**Macaé/RJ**  
Tel.: (22) 2762-3654

**Manaus/AM**  
Tel.: (92) 3343-5949

**Porto Alegre/RS**  
Tel.: (51) 3094-6619

#### Expediente:

**Presidente** - Cmt. Ondino Dutra

**Secretário Geral** - Cmt. Tiago Rosa

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

**Jornalista responsável** - Érica Fernandes

MTB 0005296/BA - redacao@aeronautas.org.br

**Direção de Arte** - Adriano Mathias Pereira

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

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



sindicatonacionaldosaeronautas

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

# RBAC 117

## Secretário-geral do SNA explica as modificações do regulamento publicado pela Anac



Aeronautas participam de votação do RBAC 117 na sede da Anac em Brasília

O RBAC 117 complementa a Nova Lei do Aeronauta e traz uma série de flexibilizações sobre o tema do gerenciamento de risco da fadiga humana.

É importante ressaltar que ainda faltam as publicações de algumas IS (Instruções Suplementares) que irão definir como aplicar alguns temas importantes para que a empresa tenha acesso às flexibilizações contidas no RBAC.

Minha opinião pessoal sobre o texto final do RBAC 117 é de que ele traz, de fato, o Brasil para um conceito moderno e muito semelhante às regulações internacionais.

Tenho algumas restrições sobre simplesmente copiar artigos empregados em outros centros, pois a realidade de cada país é diferente. Por exemplo, no Brasil há uma minoria de aeroportos com procedimento de precisão, enquanto na Europa e nos EUA estão em praticamente 100% dos aeroportos. Por outro lado, não temos operação de neve em nosso país. Enfim, não tenho a certeza de que estes aspectos foram considerados.

Contudo precisamos considerar o fato de que o prazo para implantação (e toda a preparação das empresas –o que inclui ainda as publicações pendentes das IS) é abril de 2020 (prazo do artigo 80 da Nova Lei do Aeronauta). Então, como o RBAC pode mudar com o tempo, aparentemente dentro da agência há um entendimento de

que o documento deveria ser publicado logo, podendo ser modificado a qualquer tempo.

### Gerenciamento de Fadiga

A respeito do conceito de gerenciamento de fadiga (sem debater números), o documento está muito bom. Jornadas de trabalho diferentes, dependendo da hora de apresentação do tripulante, do número de etapas de voo e, quando aplicável, do descanso a bordo, fazem parte das melhores práticas internacionais sobre o tema de gerenciamento de fadiga.

Alguns pontos cumprem o conceito de gestão de fadiga, mas encontram limitações de aplicações devido a proteções contidas na própria Lei do Aeronauta ou na Convenção Coletiva de Trabalho dos tripulantes. Por exemplo, a diminuição do repouso para 10h; jornadas de tripulação simples acima de 12h ou o uso da jornada interrompida acima de 3h em solo (voo de "cabide"). Todos –devido às proteções– somente seriam aplicáveis em caso de acordo coletivo entre empresa e sindicato, necessitando inclusive de aprovação em assembleia.

Outro ponto importante na gestão de fadiga que melhora a vida do tripulante é que, após duas madrugadas de voo, a operação no terceiro dia somente será realizada após as 8h da manhã (atualmente as empresas utilizam em algumas oportunidades a apresentação no terceiro dia às 6h01 –algo que cumpre a legislação, porém não deixa o tripulante descansar o tempo devido).

Vale ressaltar também o sobreaviso acionado, considerando incluir o tempo de sobreaviso somado à jornada em que o tripulante foi acionado, limitando em 16h para tripulações simples. Atualmente o tripulante pode ter até 25 horas e 30 minutos, levando em conta os limites do sobreaviso + deslocamento + jornada.

### Flexibilizações

As flexibilizações contidas no RBAC podem aumentar através de um SGRF (Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga). Nele, a empresa requerente deverá apresentar à Anac e ao SNA o estudo para aquela situação específica, denominada Safety Case, mantendo no mínimo as mesmas condições de fadiga atuais e, sempre, balizado por princípios científicos. Uma IS sobre o tema será publicada, e entendemos ser fundamental a participação do SNA no processo, a fim de evitar mais um ponto de grande insegurança jurídica.

No SGRF está contida a possibilidade de aumentar flexibilizações (jornadas, por exemplo), mediante apresentação de mitigações da fadiga, passando pela aprovação dos tripulantes e possibilitando, por exemplo, trazer voos como o de Tel Aviv para o Brasil.

Em suma, o documento não é perfeito, e nunca será, mas traz um avanço na aplicação de importantes conceitos na gestão da fadiga, com os principais pontos de discordância dos tripulantes mitigados, em lei ou CCT, restando alguns pontos de insegurança jurídica que devem ser resolvidos antes da utilização prática do RBAC na vida dos aeronautas brasileiros.



Por Cmt. Tiago Rosa, secretário-geral do Sindicato Nacional dos Aeronautas

# Pleito histórico do SNA elege nova diretoria por votação on-line pela 1ª vez

No dia 1º de junho tomam posse para o mandato do triênio 2019/2022 os novos membros dos órgãos diretivos do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

A Chapa 1 recebeu 2.730 votos (63,95%), contra 1.294 votos (30,31%) da Chapa 2. Votos em branco somaram 122 (2,86%), e votos nulos, 123 (2,88%).

Pela primeira vez na história do SNA, a votação para mudança da diretoria, do conselho fiscal e das representações foi on-line. Os associados puderam votar pelo smartphone ou pelo computador, de casa, no hotel ou fora do país –uma grande conquista para a categoria, como afirma o presidente da comissão eleitoral, Rafael Lange.

“Para nós é um grande orgulho fazer parte desse momento histórico em que pela primeira vez o pleito ocorre de forma on-line, colocando o SNA na vanguarda do que há de mais moderno e democrático em termos de participação dos associados”, diz.

Para garantir a transparência e a confiabilidade de todo o processo eleitoral, o SNA assinou um acordo de cooperação técnica com o MPT (Ministério Público do Trabalho), e o procurador Alex Duboc Garbellini coordenou todas as ações para garantir a viabilidade e o sucesso das eleições.

Diversas reuniões entre a comissão e o setor de TI (Tecnologia da Informação) do MPT foram feitas durante o período, com o objetivo de configurar o sistema para as peculiaridades do sindicato, a exemplo da escolha de representante sindical por empresa. Neste caso, o sistema tinha de ser configurado de modo que o associado só pudesse votar nos candidatos de sua empresa para esse cargo.

De acordo com o procurador, que presidiu a mesa apuradora no dia do resultado das eleições, foram enviados links para votação por e-mail a 7.901 associados. Foram registrados 4.269 votos completos (válidos) e 880 votos parciais (não válidos), sendo que 2.752 não votaram. Com isso, foi atingido o quórum exigido para validação da votação em primeiro escrutínio, de acordo com o estatuto do sindicato.

“Informalmente todos nós da comissão pudemos medir em nosso dia-a-dia como a eleição estava se desenvolvendo,



Apuração dos votos na sede do SNA em São Paulo



O procurador Alex Garbellini, do Ministério Público do Trabalho, preside a mesa durante resultado das eleições

afinal somos aeronautas também. Tanto nas redes sociais que participo quanto junto aos tripulantes que encontrava pessoalmente ou que fizeram parte dos voos que realizei durante o período o feedback recebido foi sempre positivo. O que mais me agradou foi

ver os colegas comentando que ficou mais fácil, que agora não precisavam mais ir a um local de votação, muitas vezes aguardar na fila. Trazer praticidade e agilidade ao processo foi o grande avanço dessas eleições”, analisa Rafael Lange.

## Conheça os eleitos

### Diretoria



Presidência  
Ondino Dutra  
Cavalheiro Neto



Secretaria Geral  
Tiago Rosa da Silva



Diretoria de  
Administração e Finanças  
Henrique H. Wagner



Diretoria Jurídica  
Rafael Brandelli



Diretoria de Comunicação  
Diego Figueiredo  
Schilling



Diretoria de Relações  
Internacionais  
Marcelo Ceriotti



Diretoria de  
Segurança de Voo  
Eduardo de Carvalho  
Antunes



Diretoria de Formação  
Sindical - Carlos Eduardo  
Monteiro Giorgini



Diretoria de Relações  
Institucionais - Leonardo  
Rodrigues de Souza



Diretoria de Assuntos  
Previdenciários  
Moises Linck Ferreira



Diretoria de  
Regulamentação e  
Convenções Coletivas  
Clauver Tapia Castilho



Diretoria de Saúde  
Lilia Cavalcanti Silva



Diretoria de Assuntos  
Técnicos - Fernando  
Gonçalves Crescenti



Diretoria de Aviação  
de Instrução,  
Executiva e Agrícola  
Alfredo Manetta Filho

### Conselho Fiscal



Philippe Santalla  
de Souza (Latam)



Daniel Eduardo de  
Carvalho Nobre (Gol)



Rafael Henrique  
Carelli (Gol)



Teruo Ono  
(aposentado)



Leonardo Frigo  
(Gol)

### Representantes sindicais por empresa

Avianca



Cristiano Dalazen

Latam



Luciano da Silva  
Lins Baía



Ronie da Silva



Adoniran Marques  
Ribeiro



Renato Ribeiro  
Rodrigues

Gol



Rodrigo Spader



Alexandre Guerrieri  
Freyesleben



Diego Oaigen  
Trindade

Azul



Ricardo Lazzarini



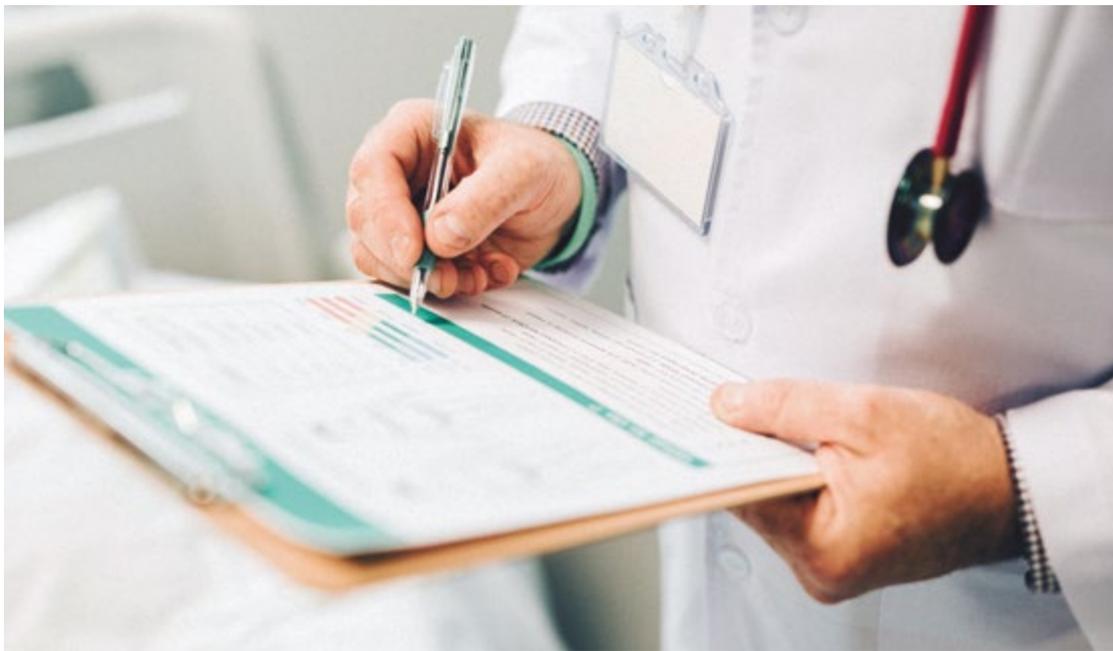
Luciana Carpena  
Medeiros



Raquel Prado  
Bertolletti

# Conscientização previne doenças masculinas

Urologista fala sobre algumas enfermidades que acometem o homem e quais os exames que ele deve fazer ao longo da vida



Dez segundos. Essa é a duração aproximada do exame de próstata realizado no consultório do urologista Gabriel Politi.

Apesar de ser bastante simples e rápido, o checkup urológico ainda é estigmatizado e a população desconhece as consequências de um não diagnóstico precoce do câncer de próstata, como afirma o médico.

“O preconceito maior está nos pacientes que não vão à consulta. Esses já nem procuraram uma consulta urológica. Em relação aos pacientes que a gente atende no consultório, acredito que eles já chegam bem aptos à realização do exame.”

Assintomático no início, o câncer de próstata só começa a ser percebido em sua fase mais avançada, trazendo dificuldade de urinar, jato fraco e intermitente, presença de sangue, diminuição do volume de urina, inchaço e dor óssea.

Para a detecção da doença, o médico diz que também deve ser verificado o nível de PSA (sigla em inglês que significa Antígeno Prostático Específico) no sangue, substância produzida

pela próstata que, quando alterada, é gerada em grande quantidade.

“Quando existe um toque prostático suspeito e um PSA elevado, descartando outras causas de aumento de PSA, a gente pede, antes da realização da biópsia, uma ressonância nuclear magnética multiparamétrica. Com isso, a gente confirma a necessidade da realização da biópsia de próstata”, explica.

Homens com antecedentes familiares, da raça negra ou obesos devem fazer o checkup a partir dos 45 anos. Os demais, a partir dos 50 anos de idade, de acordo com o médico.

## Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST's)

**SÍFILIS** Gabriel atende muitos homens que não fazem questão de usar o preservativo durante a relação sexual. Isso tem aumentado a incidência de algumas doenças sexualmente transmissíveis, como a sífilis, causada por uma bactéria.

Segundo o Ministério da Saúde, em seu boletim sobre a doença divulgado em 2017, foram notificados 87.593 casos de sífilis adquirida no Brasil em 2016 e a maior incidência foi no Sudeste.

“A gente está notando um aumento de sífilis, e não estou nem falando de hospital público. Então é importante usar preservativo. Damos essa orientação aos pacientes que estão iniciando atividade sexual, e isso faz parte da nossa campanha também”, reforça o urologista.

**HPV** O papilomavirus humano, mais conhecido como HPV, no homem, é transmissível quando existe verruga visível a olho nu. O principal é, novamente, fazer o exame físico para verificar se existe alguma lesão, retirá-la, levar para a biópsia e cauterizar a base da lesão. Outra atitude extremamente importante é a parceira procurar um ginecologista e realizar o exame para detecção do vírus nela.

**HEPATITE** “Atendemos muito paciente que não está imune à hepatite A. Ou seja, quando foram crianças, jovens, adultos, não desenvolveram anticorpos para a hepatite A.”

A escolha em não usar preservativo independe de classe. Uma parte da população masculina abdicou do uso da camisinha. “Todo mundo fala que hoje em dia dificilmente vai morrer de Aids. Mas tem outras patologias: hepatite C, que é muito grave, outras hepatites B, condiloma - tudo isso é importante, fora a fertilidade. Então precisa usar preservativo, não é uma coisa que é pra deixar de lado”.



Por **Gabriel Politi**  
Médico urologista, membro da  
Sociedade Brasileira de Urologia

# SNA contribui para formalização do primeiro ACT da aviação agrícola

A Sociedade Aero Agrícola Mogiana, de Ribeirão Preto/SP, foi a primeira empresa da aviação agrícola a formalizar Acordo Coletivo de Trabalho de seus pilotos, graças à atuação do SNA.

Neste ACT aprovado em fevereiro, os pilotos adaptaram os termos do acordo para a realidade local e definiram a distribuição da participação dos lucros e resultados igualmente para todos os pilotos, independentemente da produtividade.

O acordo segue os padrões da lei 13.475/17, a Nova Lei do Aeronauta, e prevê, entre outras coisas:

- Possibilidade de interrupção da jornada com descanso garantido;

- Salário fixo anual;
- Adicional de periculosidade;
- Rateio igualitário da participação nos lucros e resultados, independentemente da produtividade;
- Ajustes nos limites de jornada e horas de voo para o período de safra;
- Mínimo de oito folgas mensais;
- Licença remunerada no período de entressafra.

Essa é mais uma conquista do SNA, que vai continuar intermediando a regularização dos contratos dos pilotos em todo o território nacional para garantir melhores condições de trabalho na aviação agrícola.

## Espaço da leitura



**O PILOTO DE HITLER**  
A VIDA E A ÉPOCA DE  
HANS BAUR  
Autor: C. G. Sweeting

**Sinopse:** C. G. Sweeting resgata o testemunho privilegiado de um homem fiel ao ditador alemão mesmo depois dos dez anos de sofrimento em masmorras e campos de prisioneiros da União Soviética. O piloto de Hitler é o resultado de uma extensa e rigorosa pesquisa e resgata também o testemunho de um homem que era a sombra do ditador no céu. De 1932 até o fim, Hitler fez apenas um voo sem o piloto particular.

“

É muito interessante conhecer o ponto de vista de alguém que esteve tão próximo de eventos marcantes da história mundial, principalmente a Segunda Guerra. Neste livro conhecemos as atividades exercidas por Hans Baur, o piloto de Hitler, ao mesmo tempo em que acompanhamos o desenvolvimento dele na carreira de piloto. É uma leitura dinâmica e fácil de acompanhar, com informações objetivas e fatos da intimidade do ditador nazista.

”



Por **Marcelo Ceriotti**, diretor da Secretaria de Relações Internacionais

# CURSO DE INGLÊS

ON-LINE



PILOTOS

Foco no exame da ICAO



Comissários

Foco em conversação e desenvoltura em entrevistas de emprego

MENSALIDADES

# de R\$45

Matricule-se:

(21) 98702-6770

icaو.treinamento@aeronautas.org.br



# Experiências gastronômicas na terra e no ar

Chefe de serviço a bordo Henrique Morbidelli dedica-se à gastronomia também fora da aviação

Disciplina e curiosidade sempre fizeram parte da vida de Henrique Morbidelli, 43, chefe de serviço a bordo da Latam.

Ele começou a cozinhar com 10 anos de idade, sob influência do pai gastrônomo, se tornou chef de cozinha em 2004 e tem no currículo diversos cursos, inclusive na francesa Le Cordon Bleu, uma das escolas de culinária mais renomadas do mundo.

Hoje, além da carreira de 21 anos na aviação, ele tem uma empresa de eventos e *catering*, responsável por todas as etapas de uma festa, do buffet ao atendimento.

O pontapé inicial da realização desse sonho aconteceu quando Henrique passou a voar internacionalmente, em 1998, montando os pratos servidos aos passageiros, como auxiliar de primeira classe.

“A aviação me trouxe uma bagagem tão enriquecedora que hoje uso tudo que vivo nos aviões no gerenciamento da minha empresa. Cada vez que decolo, seja com 200, 300 ou 400 passageiros, tenho a sorte e a chance de fazer ali um grande serviço que nada mais é do que faço em solo vestindo meu dólma e pilotando meus fogões”, diz.

Para conciliar as duas profissões, o chef Morbidelli não atua sozinho. Ele credita o seu êxito à confiança nas pessoas que estão ao seu lado. “O sucesso de um bom voo e de uma boa festa está atrelado a uma boa equipe”, afirma.

## Rotina

Cardápio, planejamento de compras, contato com fornecedores, decoração, escalonamento de equipe, testes de receita, pré-preparo de alimentos, apresentação e execução de todo o processo para que o evento aconteça.



O chefe de serviço a bordo Henrique Morbidelli

Arquivo pessoal

Ambas as atividades exigem agilidade e raciocínio rápido para contornar imprevistos e garantir uma entrega perfeita.

Em um evento, o público está aberto a viver experiências gastronômicas positivas e a ter bons momentos com as pessoas que escolheram estar ali.

Dentro de um avião, os passageiros têm interesses distintos para cada voo, como negócios, turismo, lazer, expectativas de uma nova vida ou começo, de acordo com o chefe de serviço a bordo.

“Os dois públicos são muito gratificantes no final, quando temos ali mesmo o retorno de como tudo aquilo que nos propusemos a fazer aconteceu. Ganhar um sorriso, um agradecimento pelo trabalho e a certeza de que os veremos novamente é algo muito satisfatório”, comenta.

Os conhecimentos adquiridos na formação como chef de cozinha são aplicados no trabalho como chefe de serviço a bordo e vice-versa. “Isso acontece a todo momento, desde a entrega de uma carta menu a um cliente até uma conversa na *galley* com meus colegas. Nessas ocasiões posso explicar a um consumidor como foi preparado aquele alimento, nomenclaturas gastronômicas etc., ou, no caminho oposto, até considerar em meus eventos um novo ingrediente que experimentei em outros países”, exemplifica.

Henrique ainda sonha ter seu próprio restaurante, um espaço para eventos e se aperfeiçoar no Brasil e no exterior. “Por outro lado, pretendo e quero me aposentar na aviação, afinal, voar é uma paixão e, uma vez que você vivenciou este universo, nada será igual.”

**“A aviação me trouxe uma bagagem tão enriquecedora que hoje uso tudo que vivo nos aviões no gerenciamento da minha empresa”**

Todas essas etapas fazem parte da função como empresário e chef de *catering*.

Durante um voo, essas fases já foram providenciadas previamente pela equipe da companhia aérea, e o chefe de serviço a bordo é como um maître que supervisiona e cuida para que tudo saia conforme o esperado.

Como descreve Morbidelli, “o avião não deixa de ser o ambiente de um evento, que é o voo, envolvendo uma logística perfeita para cada pouso e decolagem”.