

Consulta Pública nº 08/2020

Aspectos Históricos da Formação do Comissário de Voo

Contribuição Para a Consulta Pública

a) Incluir a obrigatoriedade de que o interessado conclua, com aproveitamento, um curso de comissário de voo certificado pela ANAC, segundo requisitos estabelecidos no RBAC 141.

Posição no atual RBHA 63: parágrafo 63.65(b)(5).

Posição no novo RBAC 63: parágrafo 63.71(a)(4).

b) Incluir a obrigatoriedade de que o interessado seja aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de Comissário de Voo.

Posição no atual RBHA 63: parágrafo 63.65(b)(6).

Posição no novo RBAC 63: parágrafo 63.71(a)(5).

Justificativa

A quem ou a que interesses servirá o desmonte de toda uma estrutura que, internacionalmente, é respeitada por outras nações e observada como exemplo de segurança de voo e de atendimento dos passageiros?

O que se percebe com essa reviravolta da ANAC é uma grande desvalorização das Escolas e, especificamente, com a formação de profissional em SEGURANÇA DE VOO. Salienta-se que, com a publicação do recente RBAC n° 141 EMENDA n° 01, demandou providências e investimentos imediatos por parte das Escolas de Aviação para adequarem suas estruturas físicas e humanas, tais como contratação de profissionais qualificados para a implantação e condução do novo SGQ - Sistema de Garantia da Qualidade e SGSO - Sistema de Gestão de Segurança Operacional, bem como profissionais de nível superior como Pedagogos e Psicólogos.

A proposta dessa Consulta Pública nos remete aos anos 70. Há 50 anos atrás a formação de Comissários de Voo acontecia exatamente igual a esse padrão ora sugerido. As contratações eram realizadas diretamente pelas empresas, que observavam qualificações dos candidatos como peso, altura e aparência. A maior preocupação, na formação era no servir, nos padrões de Primeira Classe, conhecimentos de vinhos, etc.

A maioria das aeronaves que serviam à aviação doméstica eram turboélices com pequena capacidade de passageiros, e também, os passageiros eram outros. Não havia preocupação com as questões técnicas e com segurança de voo.

A paulatina evolução dos costumes, das crescentes necessidades em segurança de voo e de atendimento adequado dos passageiros, levou a autoridade aeronáutica da época, o DAC – Departamento de Aviação Civil a efetuar um amplo e criterioso estudo para mapear as deficiências e necessidades na formação de Comissários de Voo e modernizar o currículo do curso.

Assim, àqueles que desejassem ingressar na carreira de Comissário de Voo não tinham outra forma, senão fixando residência em São Paulo ou Rio de Janeiro, onde existiam escolas para a sua formação. Atualmente Escolas de Aviação estão em quase todo o território nacional, permitindo que qualquer brasileiro tenha acesso à carreira (hoje uma profissão regulamentada pelo Ministério do Trabalho e Emprego e descrita na CBO – Código Brasileiro de Ocupações, sem depender de indicações ou apadrinhamentos. Com isso a nossa aviação se expandiu, ampliando democraticamente

e garantindo possibilidades para brasileiros dos quatro cantos do país de ingressar na profissão pela sua formação técnica.

Colaboraram com a Redação desta Contribuição

- Cmte. Nilton Cícero Alves
- Dr. J A C Bertulucci
- Dr. Marcos Antonio Silveira
- Dra. Denise Penteadó
- Dra. Marcela Fabri
- Juan Henrique P. Ibanez
- Marcelo Penteadó
- Marcos Ussanovich
- Profa. Dra. Lourdes Alves

Atenciosamente,

Juan Henrique P. Ibañez
Diretor Presidente do SINEAC