

Departures

Flight	Destination	Time	Gate	Remark
BR 117	Edinburgh	06:45	10	
BR 117	Bucharest	06:50	22	
BR 117	Brussels	06:55	10	
BR 117	Amsterdam	07:05	11	DISPATCH
BR 117	Frankfurt	07:10	10	
BR 117	London	07:15	10	

GERENCIAMENTO DO RISCO DA FADIGA HUMANA

RBAC 117

GUIA DE OPERAÇÃO APÊNDICE A

Aplicabilidade:

Operadores que seguem a Lei 13.475/17 nos seguintes segmentos:

- Transporte Aéreo Público Regular e Não Regular
- Táxi Aéreo
- Serviço Aéreo Especializado (SAE)
- Escolas e Aeroclubes

ASSOCIE-SE PELO
WHATSAPP



Envie uma mensagem para

11 98687-0052

Horário de atendimento:
seg. a sex. das 9h às 18h

RBAC 117

GUIA DE OPERAÇÃO APÊNDICE A

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
DEFINIÇÕES	7
LIMITE MÁXIMO DE JORNADA, HORAS DE VOO E POUSOS	9
LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS	11
DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO	12
REQUISITOS DE PERNOITE NO HOTEL	14
INTERRUPÇÃO DE JORNADA.....	16
OPERAÇÕES NA MADRUGADA	18
FOLGAS.....	19
SOBREAVISO	21
RESERVA.....	22
EXTENSÃO DE JORNADA.....	23
VOOS COM TRIPULAÇÃO COMPOSTA E REVEZAMENTO	25
RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA	26
RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE	27
REPORTES DE OCORRÊNCIA DE FADIGA.....	28
ANEXO A - OPERAÇÕES SOB UM SGRF.....	30
ANEXO B - TABELA DE LIMITE DE JORNADA TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR E NÃO REGULAR	35
ANEXO C - TABELA DE LIMITE DE JORNADA TÁXI AÉREO, ESCOLAS DE AVIAÇÃO, SAE E AERoclUBES	37

HISTÓRICO DE REVISÕES

Versão	Data	Alterações
DSV-RBAC-OPR-A-10 (Original)	16/06/2020	Criação do Guia de Operação para o Apêndice A do RBAC 117
DSV-RBAC-OPR-A-11	1/07/2021	Atualização Convenção Coletiva de Trabalho Aviação Regular 2020/2021.

INTRODUÇÃO

O presente guia tem como objetivo auxiliar os aeronautas que operam sob o Apêndice A do RBAC 117 na determinação dos limites máximos de jornada, tempo de voo e pousos, além dos limites mínimos de repouso. Adicionalmente, busca apresentar particularidades que impactam no dia a dia dos aeronautas, como sobreavisos, reservas e outros aspectos relacionados com a regulamentação profissional do aeronauta.

As operações realizadas exclusivamente segundo o Apêndice A não podem ultrapassar os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, devendo também cumprir os procedimentos e requisitos aplicáveis do RBAC 117, de acordo com o tipo de operação realizada.

Nenhum operador pode realizar operações que extrapolem os limites operacionais estabelecidos na Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, a menos que, previamente à realização daquelas operações, demonstrem o cumprimento dos requisitos da seção 117.63 ou dos apêndices B e C (conforme aplicável) deste Regulamento.

RBAC 117, Apêndice A, itens (a) e (b)

ATENÇÃO: Os valores apresentados neste guia são baseados nos limites especificados pela normativa criada pela Anac e podem não refletir os limites aprovados para um determinado operador aéreo, ou até mesmo os limites previstos em acordo ou convenção coletiva.

Onde encontro os limites máximos e mínimos para a minha operação?

É de responsabilidade do operador determinar os limites operacionais e requisitos que sejam aplicáveis aos tripulantes quando operando sob um determinado apêndice. O manual do operador, aprovado pela Anac e divulgado ao grupo de voo, quando houver, é o documento oficial que especifica:

- O apêndice a ser utilizado pelo operador/empresa;
- Os limites relativos ao cumprimento do apêndice escolhido pela empresa, que contém
 - » Os limites máximos para cada apêndice;
 - » Os limites mínimos para cada apêndice;
 - » Os limites relevantes para as operações conduzidas sob um SGRF.

Caso o operador não possua um manual aprovado (operadores RBAC 91), é de responsabilidade do operador certificar-se de que os tripulantes cumpram todos os requisitos normativos e regulatórios.

*RBAC 117, 117.19, itens (b) e (c)
IS 117-002A, itens 6.2 e 6.5*

Documentos utilizados como referência para este guia:

- Lei 13.475/17 – Nova Lei do Aeronauta
- Lei 7.565/86 – Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)
- Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) 20/21 – Aviação Regular
- Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) 17/18 – Taxi Aéreo
- RBAC 117 Emenda 00 – Requisitos para Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana
- Instrução Suplementar IS 117-002, Revisão A
- Instrução Suplementar IS 117-003, Revisão B
- Instrução Suplementar IS 117-004, Revisão A

DEFINIÇÕES

- **Acomodação para reserva** – significa poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso à alimentação.
- **Circunstância operacional imprevista** – significa um evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada de trabalho, como clima imprevisto, mau funcionamento de um equipamento ou atraso no tráfego aéreo.
- **Folga periódica** – é o período não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo da remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.
- **Gagef (Grupo de Ação e Gerenciamento de Fadiga)** – significa o grupo, composto por representantes de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga, que é responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. A implantação e a atualização do Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana devem ser acompanhadas pelo sindicato da categoria profissional.
- **Jornada de trabalho** – é a duração do trabalho do tripulante, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.
- **Operação na madrugada** – é toda aquela jornada compreendida, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora oficial da base contratual do tripulante.
- **Oportunidade de sono** – significa um período de tempo durante o repouso ou folga quando um tripulante não está cumprindo necessidades fisiológicas, tais como comer, beber, se vestir e realizar higiene pessoal, tem acesso a uma acomodação para repouso sem, em circunstâncias normais, ser interrompido pelo operador.
- **Repouso** – é o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.
- **Reserva** – é o período de tempo em que o tripulante permanece à disposição, por determinação do empregador, no local de trabalho.

- **Sobreaviso** – é o período de tempo nunca inferior a 3 horas e não excedente a 12 horas, em que o tripulante permanece em local de sua escolha, à disposição do empregador, devendo apresentar-se no aeroporto ou outro local determinado, no prazo de até 90 minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa. Quando a base contratual for situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os tripulantes terão prazo limite para a apresentação de 150 (cento e cinquenta) minutos após receber comunicação para o início de nova tarefa.
- **Tempo de voo (ou hora de voo)** – é o período compreendido entre o início do deslocamento da aeronave até o momento em que se efetua o corte dos motores (calço a calço).

Lei 13.475/17, art. 30, 35, 42, 43, 44, 46, 47 e 50

RBAC 117, 117.3

IS 117-002A, item 4.2

LIMITE MÁXIMO DE JORNADA, HORAS DE VOO E POUSOS

Os limites de jornada, tempo de voo e pousos são aqueles estabelecidos na Lei 13.475/17 (Nova Lei do Aeronauta) e discriminados abaixo. Consulte as tabelas fornecidas nos Anexos B e C deste documento para determinar o horário limite de jornada a partir de um horário de apresentação específico.

Tipo de Tripulação	Transporte público regular e não regular			Táxi aéreo, SAE, escolas e aeroclubes, operadores privados		
	Jornada	Voo	Pousos	Jornada	Voo	Pousos
Mínima/Simples	9h	8h	4(*)(**)	11h	9h30	Sem limite
Composta	12h	11h	5	14h	12h	
Revezamento	16h	14h	4	18h	16h	
Helicópteros	9h	7h	N/A	11h	8h	

Tabela 1 - Limites de jornada, tempo de voo e pousos no Apêndice A

(*) Os tripulantes operando aeronaves convencionais ou turboélice poderão ter os limites acrescidos em 2 pousos.

(**) Os tripulantes poderão efetuar um pouso adicional, desde que o repouso seja acrescido em 2 horas (ver capítulo sobre repouso para detalhes do repouso mínimo regulamentar).

Lei 13.475/17, art. 31, 33, 36 [Transporte aéreo regular e não regular]

Lei 13.475/17, art. 32, 33, 37 [Táxi aéreo, SAE, escolas e aeroclubes e operadores privados]

Observações:

- Considera-se período noturno:
 - » O trabalho executado em terra entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte, considerado o horário local;
 - » O período de tempo de voo realizado entre as 18 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Lei 13.475/17, art. 39

- A jornada será considerada encerrada:
 - » 30 minutos após a parada final dos motores, no caso de voos domésticos; e
 - » 45 minutos após o corte, no caso de voos internacionais;
 - » As disposições de jornada acima não se aplicam para atividades em terra.

Lei 13.475/17, art. 35 §§ 4º e 5º

- Os tripulantes de voo empregados em atividade de fomento à agricultura poderão ter os limites de jornada de trabalho diária, semanal ou mensal, de horas de voo e de pouso, estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros de segurança de voo determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira;

Lei 13.475/17, art. 32 §2º / art. 37 parágrafo único / art. 41 §6º

- Os tripulantes empregados nos serviços de transporte público regular e não regular que também exerçam atividades administrativas terão os limites de sua jornada de trabalho definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho, desde que não ultrapassem os parâmetros estabelecidos na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Lei 13.475/17, art. 41 §5º

- A tripulação composta somente poderá ser utilizada em voos internacionais, exceto nas seguintes situações, quando poderá ser utilizada em voos domésticos:
 - » Para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados;
 - » Quando os critérios de utilização dos tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços de transporte público regular e não regular estiverem definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho;
 - » Para atendimento de missão humanitária, transportando ou destinada ao transporte de enfermos ou órgãos para transplante, no caso de tripulantes de voo e de cabine empregados nos serviços de transporte aéreo público não regular na modalidade de táxi aéreo.

Lei 13.475/17, art. 16 parágrafo único

LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS

Os limites máximos de jornada de trabalho e de horas de voo quando operando sob o Apêndice A são os seguintes:

Tipo de Aeronave	Limites de Jornada		Limites de Horas de Voo	
	Semanal	Mensal	Mensal	Anual
Jato	44h*	176h	80	800
Turboélice			85	850
Convencional			100	960
Helicópteros			90	930

Tabela 2 – Limites de jornada e horas de voo acumulados

Lei 13.475/17, art. 33 e art. 41

Observação:

*Apesar de a CCT Aviação Regular e Táxi Aéreo mencionarem a possibilidade de superar o limite semanal de 44h, o Apêndice A do RBAC 117 não permite a extrapolação deste limite especificado na Lei. Sendo assim, todos os operadores que seguem o Nível Básico de gerenciamento de fadiga estão limitados a essa carga horária semanal de trabalho.

DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO

Procedimentos gerais

O tempo mínimo de repouso irá variar em função da duração da jornada, a seguir:

Duração da jornada	Repouso mínimo regulamentar
Até 12h	12h
Entre 12h e 15h	16h
Acima de 15h	24h

Tabela 3 – Repouso mínimo regulamentar após uma jornada

Lei 13.475/17, art. 48

- Quando ocorrer o cruzamento de 3 ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 horas por cada fuso cruzado;

Lei 13.475/17, art. 49

- Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado a partir da colocação do mesmo à disposição da tripulação;

Lei 13.475/19, art. 47 §4º

- No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 quilômetros de distância, a jornada de trabalho será considerada encerrada 30 e 45 minutos após o corte dos motores, respectivamente para voos domésticos e internacionais, e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, 2 horas.

Lei 13.475/17, art. 25 §2º e art. 35 §4º

Transporte público regular e não regular – particularidades

- Nos casos onde a base contratual é situada em município ou conurbação dotada de dois ou mais aeroportos, os seguintes requisitos se aplicam:
 - » O repouso mínimo anterior a jornada, quando a viagem iniciar em aeroporto distante até 50 quilômetros da base, deve ser acrescido em, no mínimo, 1 hora;
 - » O repouso mínimo após a jornada, quando a viagem encerrar em aeroporto distante até 50 quilômetros da base, deve ser acrescido em, no mínimo, 1 hora;
 - » No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual, com a próxima viagem programada para ter início em aeroporto diferente do definido como base contratual, o repouso mínimo regulamentar será acrescido de no mínimo 2 horas.

CCT Aviação Regular 20/21, item 3.3.15, §3º, §4º e 5º

REQUISITOS DE PERNOITE NO HOTEL

Características das acomodações fora de base

Os operadores devem considerar e gerenciar cuidadosamente como a localização da acomodação para repouso pode afetar a qualidade do sono. Ao considerar um local para acomodação, os operadores devem levar em conta os seguintes fatores para que se cumpra a oportunidade mínima de sono e o tempo hábil para necessidades fisiológicas:

- Distância do deslocamento do/para local de repouso ou de descanso;
- Opções de transporte (quanto menos opções, maior dependência de apenas um, o que demanda um plano alternativo em caso de problemas; avaliar locais com muito tráfego e engarrafamentos previsíveis que poderiam ser evitados);
- Possíveis incômodos ou interrupções (por exemplo: ruído exacerbado devido a obras nas proximidades, vias de alto tráfego, bares, locais de shows, eventos);
- Possibilidade de realizar ligações telefônicas;
- Limpeza das instalações;
- Serviço de quarto;
- Trabalho de manutenção nas instalações;
- Controle de temperatura acessível e em pleno funcionamento;
- Opções de compartilhamento de quartos (compartilhamento de quartos podem prejudicar o sono);
- Controle de iluminação acessível e em pleno funcionamento;
- Hábitos sociais (por exemplo, horários de refeições locais, horários de chegada/partida de outros hóspedes etc.);
- Garantia da segurança pessoal nas instalações (chaves individuais, portaria, vigilância).

IS 117-002A, item 6.4.4

Transporte público regular e não regular – particularidades

- As empresas garantirão acomodação individual para todo aeronauta quando pernoitando fora de sua base contratual a serviço.

CCT Aviação Regular 20/21, item 3.5.1

Táxi Aéreo – particularidades

- As empresas garantirão acomodação individual a seus aeronautas, em estabelecimentos indicados por elas, quando estes pernoitarem fora de sua respectiva base contratual, a serviço, arcando as empresas com o valor da diária de hospedagem, ressalvadas as condições estabelecidas nos parágrafos desta cláusula;
- As empresas ficam desobrigadas da garantia prevista no item anterior, caso o contratante dos serviços de transporte forneça acomodações para o descanso do aeronauta;
- Não havendo acomodações individuais suficientes no local de pernoite, fica facultado às empresas fornecer acomodações conjuntas para seus aeronautas;
- As empresas que já praticam condições mais favoráveis do que as estipuladas na presente cláusula se obrigam a manter a política de acomodação de seus aeronautas, só podendo alterá-la através de acordo;
- Aos aeronautas em regime de missão (art. 41, parágrafo 2º da Lei 13.475/2017, e cláusula 8, da Convenção Coletiva Táxi Aéreo) fica ressalvado o direito de optar por outro tipo de acomodação ou hospedagem (exceção feita aos estabelecimentos hoteleiros), desde que com a prévia concordância da empresa e desde que respeitados os critérios estabelecidos pela empregadora para este fim.

CCT Táxi Aéreo 17/18, cláusula 53

INTERRUPÇÃO DE JORNADA

A interrupção de jornada é um recurso disponível àqueles operadores que desejam executar operações em que não é possível fornecer um tempo de repouso conforme previsto na Lei 13.475/17, ou seja, tal programação somente é viável por meio de uma interrupção temporária na jornada. Quando esse procedimento é executado poderá ocorrer um acréscimo na jornada do aeronauta de até a metade do tempo da interrupção. A interrupção de jornada, especialmente se for realizada no período noturno ou na madrugada, pode vir a impactar no risco de fadiga da tripulação, não sendo recomendada. No entanto, caso seja necessária a utilização, o operador deve atentar-se às seguintes características e procedimentos estabelecidos em Lei, a seguir:

Transporte público regular e não regular

A jornada interrompida não se aplica para o transporte público regular e não regular, a não ser que esteja disposto em Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho firmado entre a empresa e o SNA.

Táxi aéreo, SAE e operadores privados

- A interrupção da jornada é permitida somente fora da base contratual;
- A interrupção da jornada não é aplicável a escolas de voo e aeroclubes;
- Devem ser registrados no diário de bordo da aeronave reportes e documentos relevantes da escala de trabalho prevista e escala executada dos tripulantes, horas de jornada e de voo, além dos períodos reais de repouso e de descanso referentes à jornada interrompida e a bordo de aeronave, reserva, sobreaviso e folga.

*Lei 13.475/17, art.38. parágrafo único
Código Brasileiro de Aeronáutica, Art. 172
RBAC 117, item 117.19, (e)*

- O tempo de 30 ou 45 minutos após o corte dos motores não é considerado na interrupção da jornada¹;
- O tempo de transporte ida/volta para o hotel não é contabilizado para o cálculo do período de interrupção da jornada²;
- A jornada pode ser ampliada em até metade do tempo de interrupção em que a pessoa esteve no local de descanso (ver tabela 4 a seguir). Exemplo: para 4 horas que o tripulante esteve no local de descanso, a jornada pode ser ampliada em até 2 horas.

Lei do Aeronauta, art. 38, caput

1- O tempo de 30 ou 45 minutos será contabilizado apenas no término da jornada, ou seja, após a interrupção e quando a tripulação encerra a programação a ser feita naquela jornada.

2- O SNA entende que o tempo utilizado para fins de cálculo da ampliação da jornada em caso de interrupção deve ser o tempo efetivo que o tripulante tem disponível na acomodação fornecida pela empresa, independente do local onde o repouso será realizado.

- Observar as informações abaixo:

Período de tempo	Definição	Características
Até 3 horas	Tempo de solo	Por ser considerado tempo de solo, não é prevista disponibilização de acomodação para o aeronauta
De 3 horas até 6 horas consecutivas	Jornada Interrompida	Acomodação para descanso separado do público que possua poltronas que reclinem 45° ou mais em relação à vertical e possuam apoio para as pernas e pés na posição reclinada, em sala específica com controle de temperatura, mitigação de ruído e controle de luminosidade, em local diferente do destinado ao público e à apresentação das tripulações, e com acesso à alimentação.
De 6 horas até 10 horas consecutivas	Jornada Interrompida	Acomodação individual com banheiro privativo, com condições adequadas de higiene e segurança, mínimo ruído e controle de temperatura e luminosidade e com acesso à alimentação.

Tabela 4 – Interrupção de jornada e suas características

Lei 13.475/17, art. 5º e art. 38

Código Brasileiro de Aeronáutica, Art. 172

RBAC 117, item 117.3, (b) (2) e (b) (3)

Procedimentos para realizar uma interrupção de jornada

- Realizar a jornada normalmente até o momento da interrupção;
- Registrar no diário de bordo da aeronave a interrupção de jornada, observando quaisquer procedimentos adicionais estabelecidos pela empresa para essa condição;
- Efetuar interrupção de jornada pelo período estipulado, observando o tipo de acomodação para a duração da interrupção;
- Retomar a jornada até o seu encerramento, lembrando que a mesma pode ser ampliada em até metade do tempo considerado como interrupção.

OPERAÇÕES NA MADRUGADA

Características gerais da operação na madrugada

- O número de madrugadas seguidas fica limitado a 2;
- O número máximo de madrugadas em qualquer período de 168 horas consecutivas, contadas a partir da apresentação do tripulante³, é limitado a 4;
- O tripulante de voo ou cabine pode ser escalado para uma terceira madrugada consecutiva somente como tripulante extra a serviço, em voo de retorno à base, encerrando a jornada de trabalho;
- A contagem de madrugadas consecutivas pode ser reiniciada sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade.
- Entende-se como madrugada o período transcorrido, total ou parcialmente, entre 0 hora e 6 horas, considerado o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Lei 13.475/17, art. 42

3- O período de 168 horas consecutivas é equivalente a, aproximadamente, 7 dias. Este período deve ser contabilizado a partir da apresentação do tripulante.

FOLGAS

O número mínimo de folgas irá variar em função do tipo de serviço que o tripulante está empregado, a seguir:

Tipo de serviço	Número mínimo de folgas
Transporte público regular e não regular	10 (*) (**)
Táxi aéreo, SAE, escolas e aeroclubes, operadores privados	8 (***)

Tabela 5 – Número mínimo de folgas mensais por tipo de operação

(*) O número mensal de folgas previsto neste artigo poderá ser reduzido até 9, conforme critérios estabelecidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

(**) Duas folgas deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12 horas do sábado, no horário de Brasília.

(***) Duas folgas deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos.

Lei 13.475/17, art. 51 e art. 52

Características gerais

- A folga só terá início após a conclusão do repouso da jornada, sendo que os horários devem ser definidos na escala;

Lei 13.475/17, art. 53

- Os limites previstos poderão ser alterados por convenção ou acordo coletivo de trabalho, observados os parâmetros determinados na regulamentação da autoridade de aviação civil brasileira.

Lei 13.475/17, art. 50

Transporte público regular e não regular – particularidades

- A folga deverá ter início, no máximo, após o 6º período consecutivo de 24 horas, contadas a partir da apresentação do tripulante;
- Os períodos de repouso deverão estar contidos nos 6 períodos consecutivos de até

24 horas mencionados no item anterior;

- No caso de voos internacionais de longo curso, o limite a serviço da empresa poderá ser ampliado em 36 horas, ficando o empregador obrigado a conceder ao tripulante mais 2 períodos de folga no mesmo mês em que o voo for realizado, além das folgas previstas neste artigo e no art. 51 da Lei 13.475/17.

Lei 13.475/17, art. 50

- O número máximo de folgas simples (monofolgas) é limitado a 3 em um período de 30 dias consecutivos;
- Caso o tripulante tenha uma folga simples (monofolga) em sua escala, a apresentação após a folga simples deverá ser após as 10h da manhã.

CCT Aviação Regular 20/21, item 3.4.10, §1º e §3º

Táxi aéreo – particularidades

- Os tripulantes de voo ou de cabine terão como período máximo de trabalho consecutivo 21 dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia do regresso a ela;
- O período consecutivo de trabalho, no local de operação, não poderá exceder a 17 dias;
- A folga do tripulante que estiver sob o regime especial de trabalho (“missão”) será igual ao período consecutivo de trabalho no local da operação, menos 2 dias.

CCT Taxi Aéreo 17/18, cláusula 8º

Lei 13.475/17, art. 41 §§ 2º e 3º

SOBREAVISO

Caraterísticas gerais

- O tempo de sobreaviso não pode ser inferior a 3h e nunca superior a 12h;
- O período de sobreaviso, contabilizado desde seu início até o início do deslocamento caso o tripulante seja acionado para nova tarefa, não poderá ser superior a 12 horas;
- Após um sobreaviso sem acionamento, é necessário um período de repouso mínimo de 8 horas para iniciar uma nova programação;
- No período de sobreaviso, o tempo de deslocamento (90 ou 150 minutos) não entra no cálculo da duração do sobreaviso. Ex.: Se um tripulante iniciou um sobreaviso em SP às 8h da manhã e foi acionado para um voo às 17h30, o tempo de sobreaviso real foi de 7h (17h30 – 2h30 = 15h).

Lei 13.475/17, art. 43

Transporte público regular e não regular – particularidades

Além dos itens mencionados acima, os sobreavisos para os tripulantes que trabalham em serviços de transporte público regular e não regular devem seguir as seguintes instruções:

- O número máximo de sobreavisos é de 8 por mês;
CCT Aviação Regular 20/21, item 3.3.11 §6º
Lei 13.475/17, art. 43 §7º
- Após um sobreaviso sem acionamento, é necessário um período de repouso de 12 horas para iniciar uma nova programação.

CCT Aviação Regular 20/21, item 3.3.11 §4º

RESERVA

Transporte público regular e não regular

- A reserva terá duração mínima de 3 horas e nunca superior a 6 horas;
- Após 3 horas de reserva, o empregador deverá assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso;
- O horário para determinação da jornada será o horário de apresentação no D.O. da empresa;
- Após uma reserva sem acionamento, o tempo mínimo de repouso para início de uma nova programação será de, no mínimo, 12 horas.

CCT Aviação Regular 20/21, item 3.3.12

Lei 13.475/17, art. 44

Táxi aéreo, SAE, escolas e aeroclubes, operadores privados

- A reserva terá duração mínima de 3 horas e nunca superior a 10 horas;
- Após 3 horas de reserva, o empregador deverá assegurar ao tripulante acomodação adequada para descanso;
- O horário para determinação da jornada será o horário de apresentação no D.O. da empresa;
- Após uma reserva sem acionamento, o tempo mínimo de repouso para início de uma nova programação será de, no mínimo, 12 horas.

Lei 13.475/17, art. 44

EXTENSÃO DE JORNADA

Características da extensão

- A decisão de estender uma jornada deve ser tomada pelo comandante da aeronave;
- Os seguintes casos são passíveis de extensão:
 - » Inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
 - » Espera demasiadamente longa, fora da base contratual, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis e trabalho de manutenção não programada;
 - » Por imperiosa necessidade, entendida como a decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa.

Lei 13.475/17, art. 40

- Os limites operacionais podem ser estendidos de acordo com a tabela abaixo:

Tipo de tripulação	Extensão máxima de jornada
Mínima e Simples	60 min
Composta	
Revezamento	

Tabela 6 – Período máximo de extensão de jornada

Lei 13.475/17, art. 40

- Quando for usada uma extensão que ultrapasse o limite "prescritivo" contido no Manual Geral de Operações (MGO), um reporte deve ser preenchido pela tripulação sempre que ela acreditar que houve fadiga;

RBAC 117, 117.19 item (e)(3)

IS 117-002A, item 6.7.3

- Qualquer ampliação dos limites de horas de trabalho deve ser comunicada, em no máximo 24 horas após a viagem, pelo comandante ao empregador. A empresa tem um prazo máximo de 15 dias para comunicar a extensão à Anac.

Lei 13.475/17, art. 40 parágrafo único

RBAC 117, 117.19 item (e)(3)

IS 117-002A, item 6.7.3

Táxi aéreo – particularidades

- O tempo de extensão de jornada será compensado com redução do mesmo tempo, em qualquer jornada dentro dos seguintes 15 dias.

CCT Táxi Aéreo 17/18, cláusula 12ª (b)

Procedimentos em caso de extensão

- Estender a jornada conforme o tipo de tripulação;
- Efetuar registro da extensão no diário de bordo;
- O comandante deve comunicar à empresa sobre a extensão da jornada, utilizando os processos estabelecidos na Lei do Aeronauta e nos procedimentos internos da empresa.

VOOS COM TRIPULAÇÃO COMPOSTA E REVEZAMENTO

É possível realizar voos internacionais sob o Apêndice A?

Sim, é possível realizar voos para qualquer destino no mundo, desde que sejam observados os limites previstos na Lei 13.475/17.

IS 117-002A, item 5.2.5

Há algum limite máximo de fusos que pode ser cruzado?

Não. Apenas deve ser observado um aumento do repouso em função da duração da jornada e do número de fusos cruzados, conforme especificado no art. 49 da Lei 13.475/17.

Art. 49. Quando ocorrer o cruzamento de 3 (três) ou mais fusos horários em um dos sentidos da viagem, o tripulante terá, na base contratual, o repouso acrescido de 2 (duas) horas por cada fuso cruzado.

Qual a acomodação para voos com tripulação composta ou revezamento?

Nos casos de tripulação composta, a acomodação a bordo da aeronave deve ser pelo menos **classe 2**.

RBAC 117, Apêndice A, item (c)

Entende-se por acomodação a bordo classe 2 “um assento na cabine de passageiros que permita uma posição para dormir horizontal ou quase horizontal (isto é, recline 45° ou mais em relação à vertical), possua uma largura mínima de 50 cm (20 pol.) e possua suporte para as pernas e pés na posição reclinada. Adicionalmente, ele deve ser separado dos passageiros por pelo menos uma cortina para possibilitar escurecimento e razoavelmente livre de perturbação dos passageiros ou membros da tripulação”.

RBAC 117, 117.3 (b)(ii)

Para tripulações de revezamento, a acomodação a bordo da aeronave deve ser **classe 1**.

RBAC 117, Apêndice A, item (d)

Entende-se por acomodação a bordo classe 1 como “cama ou outra superfície que permita dormir na posição horizontal, cuja localização seja separada tanto da cabine de comando quanto da cabine de passageiros, tenha temperatura controlada, possibilite que o tripulante controle a iluminação e seja isolada quanto a som e perturbação”.

RBAC 117, 117.3 (b)(i)

RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA

Um aspecto muito importante a respeito do RBAC 117 é que ele traz o conceito de responsabilidade compartilhada.

O que isso significa?

Todo o pessoal envolvido com o gerenciamento da fadiga possui direitos e deveres –inclusive os tripulantes. Para que o sistema funcione de forma adequada, é muito importante estar ciente das responsabilidades que cada parte da organização possui no gerenciamento da fadiga.

Do ponto de vista do tripulante, a principal responsabilidade é estar apto para a realização da programação em condições adequadas de fadiga. O tripulante deve negar operar uma aeronave se acreditar que sua situação comprometa seu estado de alerta e possa afetar a segurança da operação. Para isso, o tripulante deve:

- Usufruir de todas as oportunidades de sono, períodos de repouso e descanso fornecidas pela empresa para obter a quantidade de sono suficiente para realizar sua próxima programação prevista na escala de voo com segurança;
- Informar ao operador aéreo com qual possui contrato de trabalho, antes das jornadas, qualquer situação que possa afetar sua capacidade de alerta e afetar a segurança da operação;
- Adquirir autoconhecimento sobre as condições de fadiga. Atentar-se aos próprios hábitos e necessidades, experimentar novas situações que possam gerar resultados satisfatórios referente ao gerenciamento individual da fadiga;
- Evitar realizar atividades que causem sobrecarga física, cognitiva ou emocional durante os sobreaviso, pois sempre existe a probabilidade de ser acionado;
- Monitorar a sua saúde e buscar tratamento adequado, quando necessário. São exemplos:
 - » Problemas de saúde a curto prazo, agudos ou crônicos;
 - » Predisposições genéticas;
 - » Alimentação;
 - » Hidratação; ou
 - » Distúrbios do sono.

*RBAC 117, itens 117.19 (c)(5) e 117.21
IS 117-003B, itens 7.1.1 / 7.1.4 / 7.1.6*

RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE

O comandante da aeronave deve atentar aos seguintes aspectos legais com relação ao gerenciamento do risco da fadiga humana:

- O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo sua autoridade desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem;
- Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao comandante da aeronave;
- Durante a viagem, o comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional (Lei do Aeronauta e Normativas da Anac) no tocante a:
 - » limite da jornada de trabalho;
 - » limites de voo;
 - » intervalos de repouso;
 - » fornecimento de alimentos.

Código Brasileiro de Aeronáutica, art. 166

- Poderá o comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo. O comandante não poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que se relacionem com a segurança do voo;

Código Brasileiro de Aeronáutica, arts. 169 e 170

- Qualquer ampliação dos limites de horas de trabalho deve ser comunicada, em no máximo 24 horas após a viagem, pelo comandante ao empregador. A empresa tem um prazo máximo de 15 dias para comunicar a extensão à Anac.

*Lei 13.475/17, art. 40, parágrafo único
RBAC 117, item 117.19 (e)(3) (ii)*

REPORTES DE OCORRÊNCIA DE FADIGA

Uma das principais obrigações do operador é fornecer oportunidades de repouso adequadas para que os tripulantes possam se recuperar de uma condição de fadiga. Devido à dinâmica do transporte aéreo, no entanto, nem sempre é possível antever todos os perigos relacionados com a operação em uma determinada empresa. Sendo assim, os tripulantes podem se deparar com situações em que a fadiga pode superar os níveis aceitáveis.

Muitas vezes, os tripulantes acabam compartilhando essas situações de fadiga com os colegas de trabalho, mas nem sempre levam a conhecimento da empresa. Preencher um reporte de fadiga através da plataforma de reporte fornecida pela empresa (AQD, aplicativo de smartphone, formulário RELPREV etc.) é uma das formas mais eficazes de informar uma situação de fadiga. É importante dedicar tempo e esforço para preencher os dados, o que pode gerar um resultado benéfico para a segurança e para a organização. Os formulários possuem campos importantes para que o analista possa determinar qual foi a razão para o tripulante ter reportado a condição de fadiga.

RBAC 117, item 117.61 (c)(3) e (c)(4)

IS 117-002A, item 7.1.3 / IS 117-002A, Anexo A

Tipos de reporte disponíveis

Os tipos de reporte disponíveis podem variar dependendo do operador. É importante consultar o Manual de Operador ou Manual Geral de Operações, se houver, para verificar a disponibilidade, os prazos e os procedimentos relacionados com cada tipo de reporte. **As empresas que operam sob o Apêndice A não necessitam elaborar processos complexos de gerenciamento de fadiga e, portanto, podem não possuir todos os tipos de reporte de fadiga descritos abaixo:**

- Antes do voo (proativo) – quando o tripulante recebe a escala de voo e detecta que o voo, ou sequência de voos, pode vir a causar uma condição de fadiga. O reporte proativo deve ser feito com antecedência para a empresa, de forma que possa ser realizada uma análise do voo/chave de voo em questão.
- Durante a programação (saída de voo) – quando o tripulante está executando uma chave de voo e declara-se não apto para prosseguir na próxima programação por condições de fadiga. Normalmente essa comunicação deve ser feita com o pessoal da escala, que irá o retirar o tripulante em questão do voo. Na maioria dos casos, será fornecido um período maior de descanso para a recuperação da fadiga.

- Pós-voo – quando o tripulante consegue realizar a programação, mas a condição de fadiga sentida durante o voo foi maior que o previsto. Nesses casos, os dados serão utilizados para fins estatísticos e melhora do sistema como um todo.

Política de não punição dos reportes

É responsabilidade do operador desenvolver um sistema de reporte de fadiga que possua uma cultura de relato aberta e justa. É muito importante que os tripulantes tenham conhecimento de que os reportes voluntários são de caráter não punitivo e todas as informações comunicadas ao operador são confidenciais.

É importante ressaltar, no entanto, que o mau uso da ferramenta pode acarretar em medidas administrativas. Por isso, recomendamos que os tripulantes tenham conhecimento de todas as regras e procedimentos relativos aos reportes de ocorrências estabelecidos pelo operador.

IS 117-002A, item 7.4.4

Como saber as medidas tomadas pela empresa?

A empresa deve fornecer um *feedback* formal ao tripulante que fez o reporte. Não há um prazo especificado na legislação –este vai variar em função da empresa, da situação reportada e das medidas necessárias.

O que acontece se não há resposta da empresa para os reportes?

Continue fazendo a sua parte. É muito importante que os reportes cheguem à empresa. Caso não esteja satisfeito, envie um relato para o SNA por e-mail (**safety@aeronautas.org.br**) ou pelo site (**tinyurl.com/reportefadiga**). Os relatos serão analisados pela Diretoria de Segurança de Voo do SNA e serão levados, posteriormente, ao conhecimento da empresa. Vale ressaltar que todas as situações que envolvam a discussão de escalas de voo são tratadas da forma mais anônima possível para enriquecer o debate sem comprometer a integridade do aeronauta em questão.

Anexo A

Operações sob um **SGRF**
(Sistema de Gerenciamento de Risco de Fadiga)

O QUE É UM SGRF?

O Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF) é o nível mais alto que um operador aéreo pode escolher para o gerenciamento do risco da fadiga humana. O SGRF está disponível para os operadores RBAC 91, 121 e 135 que necessitam extrapolar, na sua totalidade ou em parte das operações, os limites prescritivos estabelecidos na Lei 13.475/17 ou no RBAC 117, em vigor desde 29/02/2020.

No SGRF, o operador baseia-se em princípios científicos e conhecimentos da indústria, bem como na sua própria experiência operacional, para demonstrar à Anac que o nível de segurança operacional é igual ou superior ao estabelecido no Nível Básico (NB) ou no nível Gerenciamento do Risco da Fadiga (GRF). Isso é feito através da criação de um sistema que monitora constantemente, através de dados e indicadores, os riscos de segurança relacionados à fadiga –permitindo que o operador possa monitorar a “saúde” do sistema como um todo e, conseqüentemente, os níveis de fadiga nas tripulações.

Lei 13.475/17, art. 19

RBAC 117, 117.63

IS 117-004A, item 5.2

Para obter tal autorização, os operadores interessados deverão executar um estudo de caso (chamado de safety case) para a operação específica a ser adotada. Um SGRF aprovado possibilita que sejam praticados limites operacionais diferentes dos constantes da Lei 13.475/17 e do RBAC 117.

RBAC 117, 117.3, item (y)

RBAC 117, 117.63, item 5.2

Quando é necessário operar sob um SGRF?

O SGRF é necessário toda vez que um operador aéreo precisar extrapolar os limites prescritivos estabelecidos na Lei 13.475/17 ou aqueles mostrados nas tabelas dos Apêndices B ou C do RBAC 117.

Como é realizado um safety case?

O safety case é um estudo realizado para determinar se os requisitos de segurança são atendidos através de um meio alternativo de cumprimento das normas, isto é, se mesmo com a extrapolação de determinados parâmetros especificados nas normas o nível de segurança é igual ou superior aos outros níveis. O estudo pode ser realizado para voar em uma rota específica entre cidades, ou ainda para a realização de várias operações que sigam um padrão similar (ex.: operações acima de 16h realizadas a partir de Guarulhos durante a noite com cruzamento de até 3 fusos).

O estudo da operação específica pode depender de um teste empírico e deve ser conduzido de forma metódica, sob regras explícitas que possam ser replicadas, não se tratando, portanto, de um documento que contenha opiniões e crenças sobre fatos. Ele deve basear-se em dados, princípios científicos e experiência operacional. Deve ser conduzido ou orientado por pessoas com conhecimento público e notório na área estudada, considerados especialistas, que podem ser funcionários do próprio operador ou pessoas externas (contratadas). O estudo da operação específica deve ser assinado pelo(s) especialista(s) que o produziu(ram), sob supervisão do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) e aprovação da Anac.

Em linhas gerais, o estudo deve conter:

- a) uma breve revisão de literatura sobre o assunto;
- b) a definição dos objetivos ou metas do estudo;
- c) a descrição dos métodos de coleta de dados;
- d) os grupos ou condições que serão estudados e comparados;
- e) as medições a serem feitas, bem como a frequência e o tempo dessas medições;
- f) os tripulantes a serem estudados;⁴
- g) o prazo da coleta de dados;
- h) os métodos de análise, os critérios a serem aplicados para avaliar os resultados relativos às metas ou objetivos do estudo e a abordagem proposta.

IS 117-004A, item 4.2 (d)

Há limites operacionais para a realização de uma operação específica?

Sim. É de responsabilidade da empresa divulgar no manual do SGRF, aprovado pela Anac e divulgado ao grupo de voo, os limites relevantes para a rota (ou tipo de voo) a ser conduzida sob um SGRF.

RBAC 117, 117.19, itens (b) e (c)

4- O SNA entende que o recrutamento de tripulantes, quando da realização de estudos científicos, deve ser feito através dos meios de comunicação disponíveis e com total transparência de informações. A participação voluntária de tripulantes tem como objetivo dar maior confiança ao grupo de voo sobre o experimento realizado, evitando assim qualquer questionamento do resultado obtido no estudo.

As operações sob o SGRF necessitam de treinamento adicional?

Sim, os tripulantes que realizam operações sob um SGRF aprovado necessitam de um treinamento específicos para a(s) rota(s) a ser(em) realizada(s). Se a empresa opera sob um GRF e um SGRF, serão dois tipos de treinamento distintos.

IS 117-004A, item 10.2.3

Como fica a extensão de jornada sob um SGRF? É possível a extensão?

Cabe ao GAGEF (Grupo de Ação de Gerenciamento de Fadiga) do operador aéreo definir, baseado em dados científicos, experiência operacional e conhecimentos da indústria, o tempo aceitável que uma operação específica pode operar. O limite operacional/relevante deve ser especificado no manual do SGRF do operador e deve ser respeitado pelas tripulações que executam voos sob o SGRF. O operador também pode especificar procedimentos adicionais a serem realizados caso o voo atrase ou sofra algum tipo de contingência.

RBAC 117, item 117.63

IS 117-004A, item 7.3.13

É necessário um acordo coletivo de trabalho para uma operação sob um SGRF?

Se sim, por quê?

Sim. É necessário Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho para as operações sob um SGRF, tendo em vista que somente estes instrumentos têm prevalência sobre a Lei, quando há alteração da jornada de trabalho e outros aspectos de natureza trabalhista, sendo apenas desnecessário o seu envio à Anac.

Ademais, a Lei do aeronauta deixa explícita a necessidade de ACT ou CCT, mesmo nos casos de tripulação simples, quando o SGRF autorizar a superação das 12 horas de jornada de trabalho, ou prever a diminuição do período de 12 horas de repouso.

Art. 611-A, I, da CLT

Lei 13.457/2017 Art. 19, §4º

IS 117-004A, item 11.1.6

Como é realizado o monitoramento das operações conduzidas sob um SGRF?

O monitoramento das operações é realizado por meio de um grupo composto de representante de todos os envolvidos nas ações de gerenciamento da fadiga –incluindo um representante do SNA–, que será responsável por coordenar as atividades de gerenciamento da fadiga na organização. Esse grupo é chamado de GAGEF (Grupo de Ação e Gerenciamento da Fadiga).

O GAGEF já existente no operador que opere sob os Apêndices B ou C do RBAC nº 117 pode ser mantido, desde que contemple o contido na IS 117-004A. Caso o detentor de certificado opere segundo um GRF e um SGRF, é necessário apenas que ele tenha um único GAGEF. Para os operadores que não extrapolam a Lei do Aeronauta, mas querem ter um SGRF, é necessário criar um GAGEF para realizar operações sob um SGRF.

O GAGEF é o responsável por definir ou criar os SPI (Safety Performance Indicators) adequados para monitorar uma determinada operação, além determinar um valor alvo para cada indicador escolhido. O SPI é um parâmetro (indicador), baseado em dados, criado para monitorar ou avaliar o desempenho da segurança operacional. O desempenho da segurança operacional em uma determinada operação específica é feito através do monitoramento dos valores de SPI obtidos com os valores definidos como alvo.

IS 117-004A, itens 4.2(s) e 7.3.3

Anexo **B**

Tabela de limite de jornada

TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR E NÃO REGULAR

Tabela de limite de jornada - TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR E NÃO REGULAR

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simplex	Composta	Revezamento
00:00	08:15	11:15	15:15
00:15	08:31	11:31	15:31
00:30	08:48	11:48	15:48
00:45	09:05	12:05	16:05
01:00	09:22	12:22	16:22
01:15	09:39	12:39	16:39
01:30	09:56	12:56	16:56
01:45	10:13	13:13	17:13
02:00	10:30	13:30	17:30
02:15	10:46	13:46	17:45
02:30	11:03	14:03	18:00
02:45	11:20	14:20	18:15
03:00	11:37	14:37	18:30
03:15	11:54	14:54	18:45
03:30	12:11	15:11	19:00
03:45	12:28	15:28	19:15
04:00	12:45	15:45	19:30
04:15	13:01	16:01	19:45
04:30	13:18	16:18	20:00
04:45	13:35	16:35	20:15
05:00	13:52	16:52	20:30
05:15	14:09	17:09	20:45
05:30	14:26	17:26	21:00
05:45	14:43	17:43	21:15
06:00	15:00	18:00	21:30
06:15	15:15	18:13	21:43
06:30	15:30	18:26	21:56
06:45	15:45	18:39	22:09
07:00	16:00	18:52	22:22
07:15	16:15	19:05	22:35
07:30	16:30	19:18	22:48
07:45	16:45	19:31	23:01
08:00	17:00	19:45	23:15
08:15	17:15	19:58	23:28
08:30	17:30	20:11	23:41
08:45	17:45	20:24	23:54
09:00	18:00	20:37	00:07
09:15	18:13	20:50	00:20
09:30	18:26	21:03	00:33
09:45	18:39	21:16	00:46
10:00	18:52	21:30	01:00
10:15	19:05	21:43	01:13
10:30	19:18	21:56	01:26
10:45	19:31	22:09	01:39
11:00	19:45	22:22	01:52
11:15	19:58	22:35	02:05
11:30	20:11	22:48	02:18
11:45	20:24	23:01	02:31

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simplex	Composta	Revezamento
12:00	20:37	23:15	02:45
12:15	20:50	23:28	02:58
12:30	21:03	23:41	03:11
12:45	21:16	23:54	03:24
13:00	21:30	00:07	03:37
13:15	21:43	00:20	03:50
13:30	21:56	00:33	04:03
13:45	22:09	00:46	04:16
14:00	22:22	01:00	04:30
14:15	22:35	01:13	04:45
14:30	22:48	01:26	05:00
14:45	23:01	01:39	05:15
15:00	23:15	01:52	05:30
15:15	23:28	02:05	05:45
15:30	23:41	02:18	06:00
15:45	23:54	02:31	06:15
16:00	00:07	02:45	06:30
16:15	00:20	02:58	06:45
16:30	00:33	03:11	07:00
16:45	00:46	03:24	07:15
17:00	01:00	03:37	07:30
17:15	01:13	03:50	07:45
17:30	01:26	04:03	08:00
17:45	01:39	04:16	08:15
18:00	01:52	04:30	08:30
18:15	02:07	04:46	08:46
18:30	02:22	05:03	09:03
18:45	02:37	05:20	09:20
19:00	02:52	05:37	09:37
19:15	03:07	05:54	09:54
19:30	03:22	06:11	10:11
19:45	03:37	06:28	10:28
20:00	03:52	06:45	10:45
20:15	04:07	07:01	11:01
20:30	04:22	07:18	11:18
20:45	04:37	07:35	11:35
21:00	04:52	07:52	11:52
21:15	05:09	08:09	12:09
21:30	05:26	08:26	12:26
21:45	05:43	08:43	12:43
22:00	06:00	09:00	13:00
22:15	06:16	09:16	13:16
22:30	06:33	09:33	13:33
22:45	06:50	09:50	13:50
23:00	07:07	10:07	14:07
23:15	07:24	10:24	14:24
23:30	07:41	10:41	14:41
23:45	07:58	10:58	14:58

Anexo C

Tabela de limite de jornada

TÁXI AÉREO, ESCOLAS DE AVIAÇÃO, SAE E AEROCLUBES

Tabela de limite de jornada - TÁXI AÉREO, ESCOLAS DE AVIAÇÃO, SAE E AEROCLUBES

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simplex	Composta	Revezamento
0:00	10:15	13:15	17:15
0:15	10:31	13:31	17:30
0:30	10:48	13:48	17:45
0:45	11:05	14:05	18:00
1:00	11:22	14:22	18:15
1:15	11:39	14:39	18:30
1:30	11:56	14:56	18:45
1:45	12:13	15:13	19:00
2:00	12:30	15:30	19:15
2:15	12:46	15:46	19:30
2:30	13:03	16:03	19:45
2:45	13:20	16:20	20:00
3:00	13:37	16:37	20:15
3:15	13:54	16:54	20:30
3:30	14:11	17:11	20:45
3:45	14:28	17:28	21:00
4:00	14:45	17:45	21:15
4:15	15:01	18:00	21:30
4:30	15:18	18:15	21:45
4:45	15:35	18:30	22:00
5:00	15:52	18:45	22:15
5:15	16:09	19:00	22:30
5:30	16:26	19:15	22:45
5:45	16:43	19:30	23:00
6:00	17:00	19:45	23:15
6:15	17:15	19:58	23:28
6:30	17:30	20:11	23:41
6:45	17:45	20:24	23:54
7:00	18:00	20:37	0:07
7:15	18:13	20:50	0:20
7:30	18:26	21:03	0:33
7:45	18:39	21:16	0:46
8:00	18:52	21:30	1:00
8:15	19:05	21:43	1:13
8:30	19:18	21:56	1:26
8:45	19:31	22:09	1:39
9:00	19:45	22:22	1:52
9:15	19:58	22:35	2:05
9:30	20:11	22:48	2:18
9:45	20:24	23:01	2:31
10:00	20:37	23:15	2:45
10:15	20:50	23:28	2:58
10:30	21:03	23:41	3:11
10:45	21:16	23:54	3:24
11:00	21:30	0:07	3:37
11:15	21:43	0:20	3:50
11:30	21:56	0:33	4:03
11:45	22:09	0:46	4:16

Horário de apresentação	FIM DA JORNADA Já considerado 30/45 min. após o corte de motores		
	Simplex	Composta	Revezamento
12:00	22:22	1:00	4:30
12:15	22:35	1:13	4:45
12:30	22:48	1:26	5:00
12:45	23:01	1:39	5:15
13:00	23:15	1:52	5:30
13:15	23:28	2:05	5:45
13:30	23:41	2:18	6:00
13:45	23:54	2:31	6:15
14:00	0:07	2:45	6:30
14:15	0:20	2:58	6:45
14:30	0:33	3:11	7:00
14:45	0:46	3:24	7:15
15:00	1:00	3:37	7:30
15:15	1:13	3:50	7:45
15:30	1:26	4:03	8:00
15:45	1:39	4:16	8:15
16:00	1:52	4:30	8:30
16:15	2:05	4:45	8:45
16:30	2:18	5:00	9:00
16:45	2:31	5:15	9:15
17:00	2:45	5:30	9:30
17:15	2:58	5:45	9:45
17:30	3:11	6:00	10:00
17:45	3:24	6:15	10:15
18:00	3:37	6:30	10:30
18:15	3:52	6:46	10:46
18:30	4:07	7:03	11:03
18:45	4:22	7:20	11:20
19:00	4:37	7:37	11:37
19:15	4:54	7:54	11:54
19:30	5:11	8:11	12:11
19:45	5:28	8:28	12:28
20:00	5:45	8:45	12:45
20:15	6:01	9:01	13:01
20:30	6:18	9:18	13:18
20:45	6:35	9:35	13:35
21:00	6:52	9:52	13:52
21:15	7:09	10:09	14:09
21:30	7:26	10:26	14:26
21:45	7:43	10:43	14:43
22:00	8:00	11:00	15:00
22:15	8:16	11:16	15:16
22:30	8:33	11:33	15:33
22:45	8:50	11:50	15:50
23:00	9:07	12:07	16:07
23:15	9:24	12:24	16:24
23:30	9:41	12:41	16:41
23:45	9:58	12:58	16:58

**ASSOCIE-SE
PELO WHATSAPP!**

Horário de atendimento:
seg. a sex. das 9h às 18h

Envie uma mensagem para:

11 98687-0052

e nossa equipe entrará em
contato para finalizar o processo



www.aeronautas.org.br

[f](#) [t](#) [@](#) [sindicatonacionaldosaeronautas](#)