ACLIMATAÇÃO

A aclimatação é outro conceito novo trazido para o RBAC 117 e que é bastante importante para os tripulantes que efetuam voos que cruzam mais de três fusos horários numa viagem e operam sob o Apêndice B.

O que é aclimatação?

O corpo humano utiliza diversas referências externas do ambiente para regular as funções internas do organismo, sendo uma das principais referências o ciclo dia/noite.

Aclimatação é quando todas essas funções internas do corpo, incluindo o ritmo circadiano, está em sincronia com o local em que essa pessoa se encontra. Voos muito longos de leste para oeste (ou oeste para leste) que cruzam mais de três fusos horários podem acarretar numa dessincronização do relógio biológico, causando problemas físicos e sociais o famoso *jet lag.*

Quando a aclimatação é considerada?

Ela é considerada apenas em operações sob o apêndice B (nível GRF) e quando houver o cruzamento de três ou mais fusos. Na prática, isso significa que a aclimatação será levada em conta apenas em voos com destino à Europa, África, Oriente Médio e, em algumas situações, América do Norte (região central e costa oeste dos EUA, Canadá e México).

Qual horário devo levar em conta nos cálculos de jornada/tempo de voo?

Deve ser sempre utilizado o horário oficial do último local em que o tripulante foi aclimatado.

Qual o impacto da aclimatação no voo?

As tabelas B.1, B.2 e B.3 mostradas no apêndice B do RBAC 117 têm como referência um indivíduo aclimatado ao realizar uma jornada.

Mesmo quando cruza três ou mais fusos, se o pernoite for curto e o tripulante conseguir iniciar a jornada de retorno à base em menos de 36 horas, o tripulante permanece aclimatado à base contratual e não há nenhum tipo de penalidade no repouso, não sendo necessária uma nova adaptação a um determinado local.

No entanto, se o tempo de voo somado ao tempo de pernoite exceder 36 horas, o tripulante entra em um estado desconhecido de aclimatação. Isso significa que não é possível dizer

qual referência o corpo está utilizando (horário local ou horário da base). Sendo assim, há uma penalidade na duração da jornada, no tempo mínimo de repouso, além de ser necessária uma nova adaptação a um local (normalmente a base contratual).

Vale lembrar também que quando estiver em um estado desconhecido de aclimatação o horário de jornada lido nas tabelas B.2 e B.3 é reduzido em 1h.

Quando, perante o regulamento, um tripulante está em estado desconhecido de aclimatação?

Um tripulante estará em um estado desconhecido de aclimatação quando cruzar três ou mais fusos e, ao iniciar um repouso ou uma nova jornada, já tiverem se passado 36 horas desde o início da viagem no seu local de origem.

Quantas jornadas é possível fazer em um estado desconhecido de aclimatação?

Apenas duas jornadas são permitidas quando o tripulante está em um estado desconhecido de aclimatação. Após esse período, uma nova aclimatação é mandatória.

Qual é o tempo necessário para fazer uma nova aclimatação?

O tempo para uma nova aclimatação irá depender do número de fusos cruzados e do sentido de rotação (leste/oeste ou oeste/leste). Os valores estão especificados na tabela 1 do item 117.5 do RBAC 117.

Um tripulante operando sob o apêndice A e fazendo um voo para a Europa precisa considerar esse conceito?

Não. Os tripulantes operando sob o apêndice A (limites da Lei do Aeronauta) estão isentos de efetuar os procedimentos de aclimatação, visto que a legislação em que operam já é bastante restritiva e já leva em conta os riscos relacionados à não aclimatação.

Quando uma empresa realiza um *safety case* e está operando sob um SGRF, a aclimatação terá impacto operacional?

Os efeitos fisiológicos de estar em um estado desconhecido de aclimatação provavelmente irão impactar no desempenho das tripulações durante o voo. Caso a empresa tenha coletado dados para esse *safety case*, certamente esses dados irão mostrar um desempenho pior dos tripulantes durante as etapas de retorno ao Brasil. Consequentemente, o Gagef da empresa deverá considerar tal impacto durante a determinação dos valores de jornada relevantes

para os tripulantes operando sob um SGRF e também para uma nova aclimatação quando no retorno à base.

Um tripulante realiza um voo publicado em escala para a Europa e retorna em estado desconhecido de aclimatação. A empresa pode colocá-lo para voar no dia seguinte para outro destino que cruze mais de três fusos?

Sim, é possível. O tripulante pode executar essa escala desde que seja respeitado o tempo mínimo de repouso após o retorno do voo para a Europa. No entanto, ao chegar nesse novo local, o tripulante deverá obrigatoriamente fazer aclimatação ao local em que está, processo que pode levar um número significativo de horas algo que não é operacionalmente vantajoso, a não ser em casos de contingências.

***

Veja a PARTE 1 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/38t1meo**.

Veja a PARTE 2 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/3aFdRoR**.

Veja a PARTE 3 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/310Z9Ev**.

Veja a PARTE 4 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/2GxgPhD**.

Veja a PARTE 5 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/2GRB7lQ**.

Veja a PARTE 6 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/2SdnxP8**.

Veja a PARTE 7 da série de publicações do SNA sobre o RBAC 117: **https://bit.ly/2H05Tt0**.

Veja a série de vídeos explicativos sobre o RBAC 117: **https://tinyurl.com/rbac-117**.

Veja também a íntegra do RBAC 117: **https://bit.ly/2JuUw0e**.

Conheça a íntegra da lei 13.475/2017: **https://bit.ly/35VeuHo**.