

Departures

| Flight | Destination | Time  | Gate | Remark |
|--------|-------------|-------|------|--------|
|        | Edinburgh   | 06:45 | 40   |        |
|        | Bucharest   | 06:50 | 77   |        |
|        | Brussels    | 06:55 | 10   |        |
|        | Beijing     | 07:05 | 41   |        |
|        | Jakarta     | 07:10 | 42   |        |
|        | Amsterdam   | 07:15 | 43   |        |

GERENCIAMENTO DO RISCO DA FADIGA HUMANA

# RBAC 117

GUIA DE OPERAÇÃO  
**APÊNDICE C**

Aplicável para as empresas TOTAL LINHAS AÉREAS, MAP, PASSAREDO E MODERN e todos os outros operadores do serviço aéreo público regular e não regular que sigam o Apêndice C do RBAC 117

ASSOCIE-SE PELO  
WHATSAPP



SINDICATO NACIONAL DOS AERONAUTAS

Envie uma mensagem para

**21 98702-6770**

Horário de atendimento:  
seg. a sex. das 9h às 17h

# RBAC 117

## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| INTRODUÇÃO .....  | 5  |
| DEFINIÇÕES .....  | 7  |
| 1. DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA E HORAS DE VOO ..... | 10 |
| 2. LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS .....         | 12 |
| 3. DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO REGULAMENTAR .....    | 13 |
| 4. REQUISITOS DE PERNOITE NO HOTEL .....                      | 16 |
| 5. OPERAÇÕES NA MADRUGADA .....                               | 18 |
| 6. FOLGAS .....   | 19 |
| 7. SOBREAVISO .....   | 20 |
| 8. RESERVA .....  | 21 |
| 9. ATRASOS E CANCELAMENTOS .....                              | 22 |
| 10. REPROGRAMAÇÃO .....                                       | 26 |
| 11. EXTENSÃO DE JORNADA .....                                 | 27 |
| 12. RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA .....                      | 29 |
| 13. RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE .....                     | 31 |
| 14. REPORTES DE OCORRÊNCIA DE FADIGA .....                    | 33 |
| ANEXO A - OPERAÇÕES SOB UM SGRF .....                         | 37 |

**HISTÓRICO DE REVISÕES**

| Versão                          | Data       | Alterações  |
|---------------------------------|------------|---|
| DSV-RBAC-OPR-C-10<br>(Original) | 20/05/2020 | Criação do Guia de Operação para o Apêndice C do RBAC 117 |

# INTRODUÇÃO

O presente guia tem como objetivo auxiliar os aeronautas de empresas do serviço aéreo público regular e não regular que operam sob o Apêndice C do RBAC 117 na determinação dos limites máximos de jornada e de tempo de voo e dos limites mínimos de repouso. Além disso, busca apresentar particularidades que impactam no dia a dia dos aeronautas, como sobreavisos, reservas, cancelamentos e reprogramações.

Em consonância com o art. 19 da Lei 13.475/17, de 28 de agosto de 2017, o Apêndice C altera os limites operacionais estabelecidos na referida Lei. Nesses casos, os valores constantes nos artigos da lei devem ser substituídos pelos constantes no RBAC 117: art. 31 a art. 40; art. 41, exceto § 1º; art. 42; art. 46; art. 47, caput, §1º, §3º, §4º; art. 48; art. 49; art. 80.

*RBAC 117, Apêndice C, item (a)*

Os limites de jornada, horas de voo e repouso estabelecidos no Apêndice C são parâmetros estabelecidos em normas da agência reguladora e possuem, única e exclusivamente, uma abordagem técnica objetivando a segurança de voo. A Anac não possui autoridade sobre o âmbito trabalhista e, portanto, não pode superar a Lei que rege a atividade do aeronauta. Sendo assim, a fim de atender a requisitos técnicos e trabalhistas, o SNA enfatiza que o disposto nessas normas deve estar previsto em acordo ou convenção coletiva entre a empresa aérea e o sindicato da categoria profissional.

**ATENÇÃO:** Os valores mostrados 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 da minha empresa?**

É de responsabilidade da empresa 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, é o documento oficial que especifica:

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

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

*IS 117-003B, itens 6.3.6 / 6.4.2 / 6.4.3 / 6.4.9 / 6.4.10 / 6.4.11 / 6.4.12*

### **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) – Aviação Regular 2019/2020
- RBAC 117 Emenda 00 – Requisitos para Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana
- 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 a alimentação.

**Circunstância operacional imprevista** – é todo aquele evento excepcional não planejado que se torna evidente após o início da jornada de trabalho, como clima imprevisto (meteorologia), 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)** – é 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.

**Hora legal (ou oficial)** – significa o horário utilizado em uma região específica e determinada por lei.

**Jornada de trabalho** – é a duração do trabalho do tripulante, contado entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

**Noite local** – é um período de 8 horas consecutivas compreendidas entre 22h e 08h, hora legal no local onde o tripulante se encontra.

**Operação na madrugada** – é toda aquela jornada compreendida, total ou parcialmente, entre 00h00 e 06h00, hora legal onde o tripulante está aclimatado.

**Oportunidade de sono** – 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, e 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. O tempo de repouso no hotel deverá ter no mínimo 8 horas de oportunidade de sono e ao menos 2 horas relativas à higiene pessoal e necessidades básicas, somando 10 horas no hotel a partir do momento em que é disponibilizada a acomodação para descanso fora da base (estar com a chave do quarto na mão). O repouso regulamentar deve ser de no mínimo 12 horas, podendo ser aumentado ou reduzido através de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho.

**Reprogramação** – é a designação de um tripulante para atender uma programação diferente daquela à qual ele estava inicialmente designado.

**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).

*RBAC 117, 117.3  
IS 117-003B, item 4.1*

# 1. DEFINIÇÃO DO LIMITE MÁXIMO DE JORNADA E HORAS DE VOO

## Procedimentos

Para determinar os limites máximos de jornada e de horas de voo, é necessário cumprir os seguintes passos:

- 1 - Verificar a hora local de início da jornada;
- 2 - Verificar o número de etapas publicadas na escala para o dia em questão;
- 3 - Ler os valores de jornada e horas de voo na tabela abaixo. Os valores da tabela são válidos tanto para pilotos como comissários. O valor em parênteses é referente ao tempo máximo de voo.
- 4 - Utilizar o valor obtido na tabela e adicionar ao horário de apresentação, a fim de saber o horário limite de término da jornada. O horário de apresentação a ser utilizado é o definido em escala pela empresa.

*RBAC 117, Apêndice C, item (d)*

*IS 117-003B, item 6.4.2*

| Hora legal início da jornada | Duração máxima da jornada e tempo máximo de voo (entre parênteses) de acordo com o número de etapas a serem voadas, em horas |           |        |        |        |
|------------------------------|--|-----------|--------|--------|--------|
|                              | 1-2  | 3-4       | 5      | 6      | 7+     |
| 06:00 – 06:59                | 11 (9)   | 11 (9)    | 10 (8) | 9 (8)  | 9 (8)  |
| 07:00 – 07:59                | 12 (9,5)*  | 12 (9)    | 11 (9) | 10 (8) | 9 (8)  |
| 08:00 – 11:59                | 12 (10)*   | 12 (9,5)* | 12 (9) | 11 (9) | 10 (8) |
| 12:00 – 13:59                | 12 (9,5)   | 12 (9)    | 11 (9) | 10 (8) | 9 (8)  |
| 14:00 – 15:59                | 11 (9)   | 11 (9)    | 10 (8) | 9 (8)  | 9 (8)  |
| 16:00 – 17:59                | 10 (8)   | 10 (8)    | 9 (8)  | 9 (8)  | 9 (8)  |
| 18:00 – 05:59                | 9 (8)  | 9 (8)     | 9 (7)  | 9 (7)  | 9 (7)  |

Tabela 1 – Limite de jornada e tempo de voo para tripulação simples

## Observações:

- Os horários acima já consideram os 30 minutos após o corte, para voos domésticos, e os 45 minutos após o corte, no caso de voos internacionais.

- A superação das 12 horas de jornada de trabalho nos campos destacados com asterisco (\*) somente pode ser implementada por meio de Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional (SNA).

*Lei 13.475/17, art. 19 §4º*

*RBAC 117, 117.19, item (j)*

- O redutor noturno já está sendo considerado nas tabelas do Apêndice C. O valor apresentado é a jornada efetiva disponível do tripulante (leitura direta).

*RBAC 117, Apêndice C, item (b)*

- Em voos domésticos, para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados, a empresa pode utilizar uma tripulação composta, sem caracterizar uma operação complexa.

*Lei 13.475/17, art. 16 parágrafo único, inciso I*

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(1)*

- Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo e até o limite 3 horas contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada.

*Lei 13.475/17, art. 18*

## 2. LIMITES DE JORNADA E TEMPO DE VOO ACUMULADOS

### Procedimentos

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

| Tipo de Aeronave | Limites de Jornada |         |         |        | Limites de Horas de Voo <sup>1</sup> |          |
|------------------|--------------------|---------|---------|--------|--------------------------------------|----------|
|                  | 7 dias             | 14 dias | 28 dias | Mensal | 28 dias                              | 365 dias |
| Jato             | 60h*               | 100h    | 176h    | 176h   | 90                                   | 900      |
| Turboélice       |                    |         |         |        | 95                                   | 950      |
| Convencional     |                    |         |         |        | 96                                   | 960      |
| Helicópteros     |                    |         |         |        | 93                                   | 930      |

Tabela 2 – Limites de jornada e horas de voo em diversos períodos

*RBAC 117, Apêndice C, itens (m)(n)*

*IS 117-003B, item 6.4.10.5*

- (\*) O limite semanal de 44 (quarenta e quatro) horas será observado para todos os aeronautas. Superado o limite previsto nesta cláusula, a hora excedente será objeto de compensação ou de pagamento.<sup>2</sup>

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.9*

- Quando o tripulante operar diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior deve ser respeitado.

*RBAC 117, Apêndice C, item (m)(2)*

*IS 117-003B, item 6.4.10.6*

<sup>1</sup> O limite de horas de voo mencionado nesta tabela é para qualquer período consecutivo mencionado nas colunas.

<sup>2</sup> O SNA entende que o limite semanal de 44h pode ser superado, ficando limitado a 60h conforme especificado no Apêndice C do RBAC 117, item (n).

### 3. DEFINIÇÃO DO TEMPO MÍNIMO DE REPOUSO REGULAMENTAR

#### Procedimentos

O tempo mínimo de repouso irá variar em função da duração da jornada.

Para determinar o tempo mínimo de repouso, é necessário cumprir os seguintes passos:

- 1 - Verificar a duração da jornada;
- 2 - Ler o valor na tabela.

| Repouso após uma jornada |                  |
|--------------------------|------------------|
| Duração da jornada (h)   | Repouso em horas |
| 1                        | 12               |
| 2                        | 12               |
| 3                        | 12               |
| 4                        | 12               |
| 5                        | 12               |
| 6                        | 12               |
| 7                        | 12               |
| 8                        | 12               |
| 9                        | 12               |
| 10                       | 12               |
| 11                       | 12               |
| 12                       | 12               |
| 13                       | 14               |
| 14                       | 16               |

Tabela 3 – Repouso mínimo regulamentar após uma jornada

**Observações:**

- A redução do repouso para um valor inferior a 12 horas somente pode ser implementada por meio de convenção ou acordo coletivo de trabalho entre o operador da aeronave e o sindicato da categoria profissional (SNA).

*Lei 13.475/17, art. 19 §4º*

*RBAC 117, 117.19, item (j)*

- No caso de início e/ou término de voo em aeroporto diferente do definido como base contratual, deverá o empregador disponibilizar transporte gratuito entre os aeroportos para o deslocamento dos tripulantes em intervalos de no máximo 1 hora do início e/ou término da jornada. O tempo de deslocamento não será remunerado.

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.15 §2º*

- Nos casos em que 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;

- » Quando não houver disponibilidade de transporte ao término da jornada, o período de repouso será computado à parte da colocação do mesmo à disposição da tripulação.

*Lei 13.475/17, art. 46 §4º*

*RBAC 117, Apêndice C, item (k)*

*IS 117-003B, item 6.4.8.4*

- 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, item 3.3.15, §5º*

- No caso de viagem que termine em aeroporto diferente do definido como base contratual e situado a mais de 50 km de distância, a jornada de trabalho será encerrada após o corte dos motores (30 ou 45 minutos), e o repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, 2 horas.

*Lei 13.475/17, art. 25, §2º*

## 4. REQUISITOS DE PERNOITE NO HOTEL

### Características dos pernoites

Além do requisito mínimo de repouso regulamentar, o operador aéreo deve observar certos critérios que visam preservar a oportunidade de repouso dos tripulantes quando fora de base contratual:

- O tempo de repouso no hotel deverá ter no mínimo 8 horas de oportunidade de sono;

*RBAC 117, Apêndice C, item (c)*

*IS 117-003B, item 6.4.1.1*

- Além do tempo acima, o operador deve estabelecer um tempo para a realização de tarefas relativas à higiene pessoal e necessidades básicas (comer, vestir-se, lavar-se), sendo este, em geral, de 2 horas;

*IS 117-003B, item 6.4.9.3*

- Sendo assim, o tempo mínimo de repouso no hotel deverá ser de, no mínimo, 10 horas no hotel, a partir do momento em que é disponibilizada a acomodação para descanso fora da base (estar com a chave do quarto na mão).



### Definição do tempo mínimo de pernoite

A tabela abaixo fornece uma referência para a definição do tempo mínimo que o operador deve respeitar entre uma jornada e outra para proteger a oportunidade de descanso.

| Requisito  | Tempo Necessário (A)            | Repouso mínimo regulamentar (B)   |
|--|---------------------------------|---|
| 1 - Tempo de deslocamento para uma acomodação para repouso adequada  | ___:___<br>horas/minutos        | Definir o valor mínimo regulamentar de repouso conforme estabelecido na tabela 3 deste documento (B). |
| 2 - Período suficiente para atender aos requisitos razoáveis de funcionamento corporal, ou seja, comer, beber, ir ao banheiro, lavar e vestir-se (mínimo de 2 horas) | ___:___<br>horas/minutos        |   |
| 3 - A oportunidade mínima de sono exigida  | 8 horas                         |   |
| 4 - Tempo de deslocamento da acomodação até o local de apresentação  | ___:___<br>horas/minutos        |   |
| Tempo total (soma de 1 a 4)  | ___:___<br>horas/minutos<br>(A) |   |
| Tempo de repouso mínimo (o maior entre os tempos A e B acima)  | ___:___ horas : minutos         |   |

Tabela 4 – Definição do tempo mínimo de repouso em função das diversas variáveis envolvidas no pernoite

## 5. OPERAÇÕES NA MADRUGADA

- O número de madrugadas seguidas fica limitado a 2;
- O número máximo de madrugadas em qualquer período de 168 horas consecutivas é limitado a 4;
- Caso o tripulante possua 4 madrugadas em 168 horas consecutivas<sup>3</sup>, o tripulante só poderá executar mais uma jornada com função a bordo, sobreaviso ou reserva (fica limitado a 5 dias de programação);
- 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;

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.14 caput*

*Lei 13.475/17, art. 42*

*RBAC 117, Apêndice C, item (o)(1)*

- A contagem de madrugadas consecutivas pode ser reiniciada sempre que for disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas, incluindo duas noites locais, livre de qualquer atividade;

*Lei 13.475/17, art. 42*

*RBAC 117, Apêndice C, item (o)(2)*

- Nenhum operador aéreo pode escalar um tripulante para um voo cuja jornada se inicie entre 06:00 e 08:00 se este tripulante tiver realizado duas operações consecutivas na madrugada nas 48 horas anteriores a esta jornada.

*RBAC 117, Apêndice C, item (o)(3)*

*IS 117-003B, item 6.4.12.3*

---

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

## 6. FOLGAS

### Características

- A folga deverá ter início, no máximo, após o 6º período consecutivo de 24 horas;

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

- Os períodos de repouso deverão estar contidos nos 6 períodos consecutivos de até 24 horas mencionados no item anterior;

*Lei 13.475/17, art. 50*

- O número mínimo de folgas não deve ser inferior a 10 folgas mensais<sup>4</sup>, das quais pelo menos 2 deverão compreender um sábado e um domingo consecutivos, devendo a primeira destas ter início até as 12h do sábado, horário de Brasília;

*Lei 13.475/17, art. 51*

- O número máximo de folgas simples (monofolgas) é limitado a 3 em um período de 30 dias consecutivos;

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.4.10 §3º*

- Caso o tripulante tenha uma folga simples (monofolga) em sua escala, a apresentação após a folga simples deverá ser após às 10h da manhã. Esse parágrafo não se aplica aos casos de treinamento de solo.

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.4.10 §1º*

*RBAC 117, Apêndice C, item (I)(6)*

---

<sup>4</sup> Conforme previsto no art. 51 §1º da Lei 13.475/17, o número de folgas pode ser reduzido até 9, devendo estar estabelecido em Convenção ou Acordo Coletivo de Trabalho.

## 7. SOBREAviso

### Procedimentos em caso de acionamento no sobreaviso

- O número máximo de sobreavisos é de 8 por mês;

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.11 §6º*

*Lei 13.475/17, art. 43 §7º*

*RBAC 117, Apêndice C, item (j)(3)*

- Após um sobreaviso sem acionamento, é necessário um período de repouso de 12 horas para iniciar uma nova programação<sup>5</sup>;

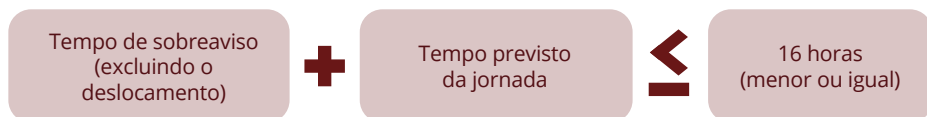
*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.11 §4º*

- O tempo de deslocamento (90 ou 150 minutos) não entra no cálculo da duração do sobreaviso. Se um tripulante iniciou um sobreaviso em SP às 8h da manhã e foi acionado para um voo às 17:30, o tempo de sobreaviso real foi de 7h (17:30 – 2:30 = 15:00);

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.11 §3º*

*IS 117-003B, item 6.4.7.6 (b)*

- Em caso de acionamento, a soma do tempo de sobreaviso e do tempo de jornada prevista para o horário não pode exceder 16 horas, já descontado o tempo de deslocamento para o aeroporto;



*RBAC 117, Apêndice C, item (j)(4)*

*IS 117-003B, item 6.4.7.7 (b)(iv)*

<sup>5</sup> A Lei 13.475/17 estabelece um período mínimo de repouso de 8h após um sobreaviso sem acionamento. Já o Apêndice C do RBAC 117 estabelece um período mínimo de repouso de 10h nessa mesma situação. O SNA entende que, por ser soberana à Lei e à norma infralegal (RBAC 117), a CCT deve ser respeitada, isto é, 12h após um sobreaviso sem acionamento.

## 8. RESERVA

### **Procedimentos durante a reserva**

- 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.

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.12*

*Lei 13.475/17, art. 44 §2º*

*RBAC 117, Apêndice C, item (j)(3)*

*IS 117-003B, item 6.4.7.5*

### **Procedimentos em caso de acionamento durante a reserva**

- O horário para determinação da jornada máxima será o horário de apresentação no D.O. da empresa;
- Em seguida, verificar o número de etapas a serem voadas na jornada;
- Com os dados acima, ler o valor máximo de jornada e tempo de voo na tabela 1 deste documento.

### **Procedimentos após uma reserva sem acionamento**

- Após uma reserva sem acionamento, o tempo mínimo de repouso para início de uma nova programação será de 12 horas.

*RBAC 117, Apêndice C, item (j)(2)*

*IS 117-003B, item 6.4.7.7 (b)(ii)*

## 9. ATRASOS E CANCELAMENTOS

### Atrasos

#### Procedimentos de comunicação de atrasos

O horário de apresentação pode ser atrasado, desde que sejam cumpridos os seguintes períodos mínimos de comunicação ao tripulante:

| Base Contratual   | Fora da Base Contratual                                  |
|---|--|
| 2 horas antes da apresentação (mín.)                      | 1 hora antes da apresentação (mín.)                      |
| 2 horas antes de cada novo horário de apresentação (mín.) | 1 hora antes de cada novo horário de apresentação (mín.) |

Tabela 5 - Período mínimo de contato da empresa com os tripulantes em caso de atraso

*RBAC 117, Apêndice C, itens (h)(2), (h)(3)*

*IS 117-003B, item 6.4.5.1 (b)*

**OBS<sub>1</sub>:** se o tripulante não for informado com a antecedência prevista na tabela acima, a jornada deve ser considerada iniciada no horário de apresentação original, ou no último horário de apresentação comunicado que seguiu as regras acima mencionadas.

*RBAC 117, Apêndice C, itens (h)(4)*

*IS 117-003B, item 6.4.5.1 (c)*

**OBS<sub>2</sub>:** se uma jornada for atrasada e o tripulante for informado antes do início do repouso anterior à referida jornada, considera-se o novo horário de apresentação sem qualquer tipo de penalidade.

*IS 117-003B, item 6.4.5.1 (d)*

**OBS<sub>3</sub>:** o tempo de atraso, para fins do RBAC 117, é considerado como sobreaviso, quer cumpra ou não os requisitos de sobreaviso.

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(5)*

## Procedimentos em caso de atrasos

- Consulte o manual de fadiga do operador, aprovado pela Anac, os procedimentos relativos a contato da escala com os tripulantes.

- Atente-se aos seguintes itens:

- » Durante a oportunidade de sono, o telefone deve ser colocado em modo silencioso ou similar, de forma a não interromper o sono reparador;

- » A empresa poderá entrar em contato com o tripulante apenas por mensagem de texto, SMS ou similar;

- » Recomenda-se que o tripulante responda as mensagens recebidas antes de deixar a acomodação.

- Um ou mais atrasos inferiores a 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:

- » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou

- » O valor de jornada máximo no novo horário de apresentação; ou

- » A soma do tempo considerado como sobreaviso e o da jornada prevista não pode exceder 16 horas.

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(7)*

*IS 117-003B, item 6.4.5.1, item (e)(ii)*

- Um ou mais atrasos superiores a 4 horas do horário original – o valor máximo da jornada será o menor dentre:

- » O valor de jornada máximo no horário de apresentação original; ou

- » O valor de jornada máximo 4 horas após o horário de apresentação original; ou

- » A soma do tempo considerado como sobreaviso e o da jornada prevista não pode exceder 16 horas.

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(8)*

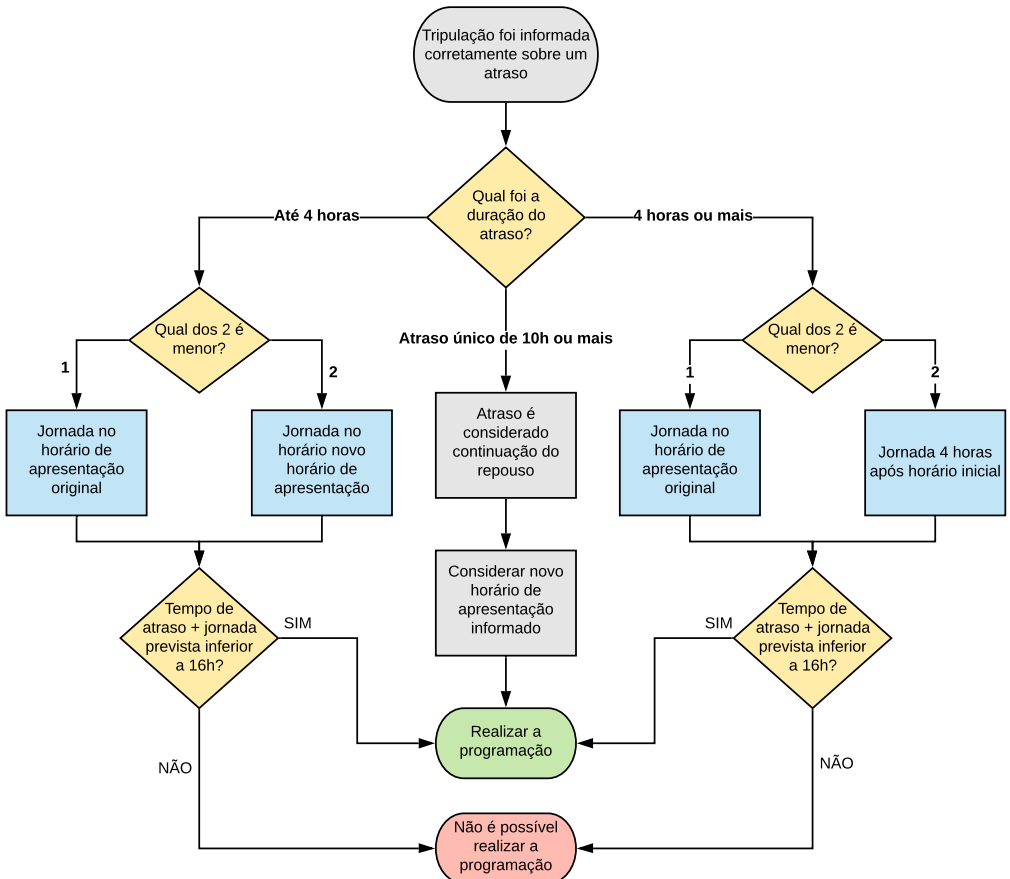
*IS 117-003B, item 6.4.5.1, item (e)(iii)*

- Um atraso único de 10 horas ou mais:

» Caso seja comunicado um atraso único de 10 horas ou mais e o tripulante não seja perturbado, esse período de atraso informado é considerado como a continuação do repouso e o novo horário de início da jornada deve ser considerado.

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(6)*

*IS 117-003B, item 6.4.5.1, item (e)(iv)*





## Cancelamentos

- Para fins do RBAC 117, o cancelamento ocorre quando a jornada do tripulante já está atrasada e, em seguida, a empresa informa ao tripulante de que o voo não poderá ocorrer;

*RBAC 117, Apêndice C, item (h)(9)*

*IS 117-003B, item 6.4.5.2 (a)*

- Após um cancelamento em que o atraso for considerado como sobreaviso, o tripulante deverá ter um novo período de repouso que deverá ser de, no mínimo, 12 horas.<sup>6</sup>

*CCT Aviação Regular 2019/2020, item 3.3.11 §4º*

- O cancelamento deve ser comunicado com o seguinte prazo:
  - » pelo menos 1 hora antes da apresentação, ou do horário previsto da saída do local de descanso, se o tripulante estiver fora da base contratual;
  - » pelo menos 2 horas antes da apresentação, ou do horário previsto da saída do local de descanso, se o tripulante estiver fora da base contratual;

*IS 117-003B, item 6.4.5.2 (d)*

- Caso o prazo mencionado no item acima não seja respeitado, o tempo de repouso será contabilizado a partir do último horário de apresentação válido, ou da última comunicação de atraso que respeitou os prazos estipulados no início deste capítulo.

*IS 117-003B, item 6.4.5.2 (e)*

---

<sup>6</sup> Apesar de o Apêndice C do RBAC 117 especificar, no item (h)(9)(ii), que o período após um cancelamento é de 10 horas, o SNA entende que o valor mínimo deve ser de 12 horas, em função de que no período em que o voo encontrava-se atrasado o tripulante estava na condição de sobreaviso. Como previsto na CCT aviação regular, o período de repouso após um sobreaviso sem acionamento é de 12 horas.

# 10. REPROGRAMAÇÃO

## Características da reprogramação

Para fins do RBAC 117, a reprogramação ocorre quando a jornada do tripulante já iniciou e faz-se necessário alterar a programação a ser realizada. A empresa aérea pode reprogramar a jornada do tripulante, desde que sejam respeitados os seguintes requisitos:

- A nova jornada não pode ser maior do que 4 horas quando comparada à jornada original;
- A jornada reprogramada não pode exceder o limite máximo de jornada e horas de voo para o número de etapas voadas;
- Cada membro da tripulação deve declarar-se apto para a continuação da jornada.

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(1)*

*IS 117-003B, item 6.4.6.3 (a)*

- Uma jornada reprogramada pode, posteriormente, ser estendida de acordo com os requisitos de extensão de jornada, se circunstâncias operacionais imprevistas ocorrerem.

*IS 117-003B, item 6.4.6.3 (b)*

## Procedimentos em caso de reprogramação

- A jornada só pode ser reprogramada após o seu início;
- Verificar se a nova jornada é superior (ou não) a 4 horas da jornada original;
- Verificar novo número de etapas a serem voadas;
- Utilizar o horário de apresentação original publicado na escala;
- Verificar se a nova jornada reprogramada não extrapola os limites definidos na tabela 1 deste documento;
- Questionar os demais membros da tripulação se estão aptos a realizar a reprogramação.

# 11. EXTENSÃO DE JORNADA

## Características da extensão

- A decisão de estender uma jornada deve ser tomada pelo piloto em comando antes do início de um voo (normalmente a última etapa da jornada de trabalho), quando a cada um dos membros da tripulação é dada a opção de continuar ou não a jornada, com base na avaliação da sua aptidão para o trabalho;

*IS 117-003B, item 6.4.6.6 (c)*

- Todos os membros da tripulação devem ser questionados e devem declarar-se aptos para a extensão de jornada;

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(3)(i)*

*IS 117-003B, item 6.4.6.6 (c)*

- Se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando;

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(4)(i)*

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

| Extensão Máxima |              |                   |
|-----------------|--------------|-------------------|
| Jornada         | Tempo de Voo | Etapas adicionais |
| 60 min          | 30 min       | 1                 |

Tabela 6 – Período máximo de extensão de jornada, tempo de voo e pousos

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(2) e (i)(3)*

*IS 117-003B, item 6.4.6.4 (a)(iii) e (a)(v)*

- O tripulante não pode ser escalado para uma extensão de jornada/ tempo de voo caso venha a ultrapassar os limites de jornada/horas de voo acumulados especificados na tabela 2 deste guia.

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(4)*

- 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)*

*IS 117-003B, item 6.4.6.10*

### **Procedimentos em caso de extensão**

- Cada membro da tripulação deve declarar-se apto para a extensão da jornada;
- Estender a jornada conforme especificado na tabela 6 deste Guia;
- 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.

## 12. 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 colocar em risco 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 sobreavisos, 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*

## 13. 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*

- A decisão de estender uma jornada deve ser tomada pelo piloto em comando antes do início de um voo (normalmente a última etapa da jornada de trabalho), quando a cada um dos membros da tripulação é dada a opção de continuar ou não a jornada, com base na avaliação da sua aptidão para o trabalho;

*IS 117-003B, item 6.4.6.6 (c)*

- Se circunstâncias operacionais imprevisíveis acontecerem após a decolagem da última etapa de uma jornada, então o voo pode continuar para o destino planejado ou para o destino alternativo de acordo com a discricionariedade do piloto em comando;

*RBAC 117, Apêndice C, item (i)(4)(i)*

- 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)*

*IS 117-003B, item 6.4.6.10*



## 14. 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 vir a encontrar 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 por meio 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 117-003B, item 6.3.5*

### **Tipos de reporte disponíveis**

Os tipos de reporte disponíveis podem variar dependendo da empresa. É importante consultar o manual de fadiga do operador para verificar a disponibilidade, os prazos e os procedimentos relacionados com cada tipo de reporte.

- 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 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 a prevista. 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.

### **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 através do e-mail [safety@aeronautas.org.br](mailto:safety@aeronautas.org.br). Os relatos serão analisados pela Diretoria de Segurança de Voo do SNA e serão levados, posteriormente, para as reuniões do Gagef, no qual o SNA possui participação. 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.

As reuniões do Gagef tratam única e exclusivamente de assuntos relacionados à gestão de fadiga na empresa. Podem ser problemas relacionados à escala de voo, adequação ou melhoria das facilidades de descanso a bordo, questões relacionadas ao pernoite e ao hotel —ou seja, qualquer item que possa impactar no nível de alerta e nas oportunidades de descanso de um aeronauta.



# Anexo A

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

## O QUE É UM SGRF?

O **SGRF (Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga)** 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 29/2/2020.

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, por meio de dados e indicadores, os riscos de segurança relacionados à fadiga —isso permite 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 na lei 13.475/17 e no 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 por meio 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 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, consideradas 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 produziram, sob supervisão do Sindicato Nacional dos Aeronautas 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<sup>7</sup>;
- 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 conduzido sob um SGRF.

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

### **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*

---

<sup>7</sup> O SNA entende que o recrutamento de tripulantes, quando da realização de estudos científicos, deve ser feito por meio 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



### **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 convenção ou acordo coletivo de trabalho para as operações sob 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 (doze) horas de jornada de trabalho, ou prever a diminuição do período de 12 (doze) 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 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*



**Sede: São Paulo/SP**  
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

**Redes sociais:**    [sindiconacionaldosaeronautas](https://www.facebook.com/sindiconacionaldosaeronautas) [www.aeronautas.org.br](http://www.aeronautas.org.br)

# Departures

| Terminal   | Flight | Destination | Time  | Gate | Remark   |
|------------|--------|-------------|-------|------|----------|
| Terminal D | BA001  | Edinburgh   | 06:45 | 110  |          |
| Terminal B | BA002  | Bucharest   | 06:50 | 102  |          |
| Terminal A | BA003  | Brussels    | 06:55 | 110  |          |
| Terminal D | BA004  | Amsterdam   | 07:05 | 11   | CHECK IN |
| Terminal D | BA005  | London      | 07:05 | 110  |          |
| Terminal Z | RY6554 | Amsterdam   | 07:10 | 110  |          |
| Terminal B | AF705  | Amsterdam   | 07:15 | 110  |          |
| Terminal D | BA006  | Amsterdam   | 07:25 | 110  |          |
| Terminal D | BA007  | Amsterdam   | 07:35 | 110  |          |
| Terminal D | BA008  | Amsterdam   | 07:45 | 110  |          |
| Terminal D | BA009  | Amsterdam   | 07:55 | 110  |          |
| Terminal D | BA010  | Amsterdam   | 08:05 | 110  |          |
| Terminal D | BA011  | Amsterdam   | 08:15 | 110  |          |
| Terminal D | BA012  | Amsterdam   | 08:25 | 110  |          |
| Terminal D | BA013  | Amsterdam   | 08:35 | 110  |          |
| Terminal D | BA014  | Amsterdam   | 08:45 | 110  |          |
| Terminal D | BA015  | Amsterdam   | 08:55 | 110  |          |
| Terminal D | BA016  | Amsterdam   | 09:05 | 110  |          |
| Terminal D | BA017  | Amsterdam   | 09:15 | 110  |          |
| Terminal D | BA018  | Amsterdam   | 09:25 | 110  |          |
| Terminal D | BA019  | Amsterdam   | 09:35 | 110  |          |
| Terminal D | BA020  | Amsterdam   | 09:45 | 110  |          |

