

RESUMO 2025

REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE AERONAUTA RPA

Guia Completo

Para Banca ANAC e entrevista de emprego!

Linguagem de fácil aprendizagem, focado no que você
realmente precisa saber!

Lei do Aeronauta: Guia Completo sobre a Regulamentação da Profissão

Introdução

A Lei do Aeronauta (Lei 13.475/2017) é um dos pilares fundamentais para quem deseja seguir carreira na aviação civil brasileira. Este regulamento estabelece as normas para o exercício da profissão de aeronauta, definindo direitos, deveres, limites e condições de trabalho que regem o dia a dia desses profissionais.

Conhecer profundamente esta legislação não é apenas uma exigência para aprovação em provas da ANAC e processos seletivos de companhias aéreas, mas também uma necessidade prática para o exercício correto da profissão. Vale ressaltar que o desconhecimento da lei não isenta o profissional de responsabilidade em caso de infrações, podendo resultar em penalizações tanto para a empresa quanto para o próprio aeronauta.

Este material foi elaborado para servir como um guia completo e didático sobre a Lei do Aeronauta, abordando desde conceitos básicos até os aspectos mais específicos da regulamentação. Ao longo deste conteúdo, você encontrará informações essenciais para sua formação e atuação profissional, organizadas de forma a facilitar o entendimento e a consulta.

Vamos explorar detalhadamente cada aspecto desta importante legislação, que é uma das matérias que mais reprova em exames e concursos da área de aviação civil.

Definição de Aeronauta e Categorias Profissionais

O que é um Aeronauta?

Aeronauta é a categoria profissional à qual pertencem os profissionais que exercem atividade remunerada a bordo de aeronaves. Esta categoria inclui especificamente: - Piloto de aeronave - Mecânico de voo - Comissário de voo

É importante destacar que para ser considerado aeronauta, o profissional deve ser remunerado. Pilotos privados ou amadores que não recebem remuneração para exercer a atividade não são considerados aeronautas.

A profissão de aeronauta é privativa de brasileiros natos ou naturalizados. Por este motivo, as empresas aéreas normalmente exigem passaporte brasileiro válido de seus tripulantes, pois apenas cidadãos brasileiros (natos ou naturalizados) podem exercer esta profissão no país.

Designação dos Tripulantes

Os tripulantes são designados em duas categorias principais:

1. **Tripulação de Voo:** Composta por pilotos e mecânicos de voo.
2. **Tripulação de Cabine:** Composta por comissários de voo.

É importante observar que os termos "tripulação técnica" e "tripulação comercial", embora ainda sejam usados informalmente, não são mais termos oficiais conforme a legislação atual.

Para melhor compreensão, é necessário entender a nomenclatura das áreas da aeronave: - **Cabine:** Parte da aeronave onde ficam os passageiros. - **Cabine de comando:** Área onde ficam os pilotos ou a tripulação de voo.

Tripulante Extra a Serviço

Existe ainda a designação de "tripulante extra a serviço", que se refere ao tripulante que se desloca a serviço, mas sem exercer função a bordo. Este profissional: - Está trabalhando e uniformizado - Vai assumir um voo em outro local - Viaja como passageiro durante o deslocamento - Tem assento na cabine de passageiros (exceto em aeronaves de transporte exclusivo de cargas, onde pode haver assentos específicos, como o "jump seat")

Serviços Aéreos dos Aeronautas

Tipos de Serviços Aéreos

De acordo com o artigo 5º da Lei do Aeronauta, os serviços aéreos são classificados em:

1. **Transporte Aéreo Público Regular e Não Regular (exceto táxi aéreo):**
2. Refere-se às empresas como LATAM, Gol, Azul e outras companhias aéreas que operam sob o RBAC 121
3. Transporte aéreo público regular é aquele com horários estabelecidos (voos programados)
4. Transporte aéreo público não regular inclui voos fretados, como aqueles organizados por agências de viagem

5. Transporte Aéreo Público Não Regular na modalidade de Táxi Aéreo:

6. Equivalente ao táxi terrestre, mas para transporte aéreo

7. Opera sob o RBAC 135

8. Não é um transporte de massa e tem custo mais elevado

9. Serviço de Instrução de Voo:

10. Inclui aviões de instrução utilizados para ensinar pilotos

11. Abrange aeroclubes e escolas de aviação prática/pilotagem

12. Demais Serviços Especializados:

13. Inclui atividades como fotografia aérea, paraquedismo e outros serviços especializados

14. Serviço Aéreo Privado:

15. Refere-se ao uso de aeronave própria para benefício pessoal

16. Equivalente a ter um carro para uso particular

Comissários de Voo Estrangeiros

A legislação estabelece regras específicas para a utilização de comissários de voo estrangeiros:

- Empresas brasileiras, quando prestando serviço aéreo internacional, **poderão** (não é obrigatório) utilizar comissários de voo estrangeiros
- O número desses comissários não pode exceder 1/3 (um terço) dos comissários de voo a bordo da mesma aeronave
- Exemplo: em uma aeronave com 9 comissários, no máximo 3 podem ser estrangeiros em voos internacionais

Tripulantes em Voos Domésticos

Para voos domésticos no território brasileiro, a legislação determina que:

- Todas as empresas de transporte aéreo público (exceto táxi aéreo) devem ter seu quadro de tripulantes composto exclusivamente por brasileiros natos ou naturalizados
- Os contratos de trabalho devem ser regidos pela legislação brasileira

- Esta é uma reserva de mercado que garante que, mesmo que no futuro empresas estrangeiras sejam autorizadas a operar voos domésticos no Brasil, os tripulantes continuarão sendo obrigatoriamente brasileiros

Funções a Bordo e Hierarquia

Funções dos Tripulantes de Voo

Os tripulantes de voo exercem funções específicas a bordo da aeronave, cada um com responsabilidades bem definidas:

1. Comandante:

2. É o piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave
3. Atua como preposto (representante legal) do operador da aeronave durante toda a viagem
4. É quem responde juridicamente pela empresa durante o voo
5. Tem a palavra final nas decisões a bordo

6. Copiloto:

7. Auxiliar do comandante nas operações da aeronave
8. Possui a mesma capacidade de pilotagem que o comandante
9. É o substituto eventual do comandante nas tripulações simples
10. Não atua como preposto da empresa

11. Mecânico de Voo:

12. Auxiliar do comandante
13. Encarregado da operação e do controle dos sistemas diversos conforme especificações nos manuais técnicos da aeronave
14. Necessário apenas em aeronaves específicas (como o DC-10)
15. Também conhecido como engenheiro de voo ou "fly engineer" (FE)
16. Função menos comum em aeronaves modernas, que não necessitam deste profissional

17. Comissários de Voo:

18. Auxiliares do comandante
19. Encarregados da segurança e do atendimento dos passageiros a bordo
20. Responsáveis pela guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais (quando há local apropriado e seguro na aeronave)

21. Podem realizar outras tarefas delegadas pelo comandante
22. O termo "comissário" significa representante ou autoridade

Estrutura da Tripulação

A tripulação é o conjunto de tripulantes de voo e de cabine em função a bordo. Alguns pontos importantes sobre a estrutura da tripulação:

- Um tripulante não pode exercer simultaneamente mais de uma função a bordo, mesmo que possua habilitação para múltiplas funções
- Todos os membros da tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante durante todo o tempo da viagem
- Embora a decisão final seja do comandante, todos os tripulantes devem participar e assessorar o comandante para que ele tome decisões acertadas

Classificação da Tripulação

Tipos de Tripulação

A Lei do Aeronauta estabelece diferentes classificações de tripulação, cada uma com requisitos e limitações específicas:

1. Tripulação Mínima:

2. Consta na certificação de tipo da aeronave
3. É o mínimo de tripulantes necessários para fazer o avião funcionar
4. Exemplo: no Airbus 320, a tripulação mínima consiste em um comandante e um copiloto
5. Permitida em voos locais de instrução, de experiência, de vistoria e de traslado
6. Não é suficiente para transporte de passageiros em aeronaves com mais de 19 assentos

7. Tripulação Simples:

8. Constituída de uma tripulação mínima acrescida dos tripulantes necessários à realização do voo
9. Para aeronaves com capacidade acima de 19 assentos, é necessário pelo menos um comissário de voo
10. A proporção é de um comissário para cada 50 assentos (19-50: um comissário; 51-100: dois comissários; 101-150: três comissários, e assim por diante)
11. É a tripulação padrão para voos regulares de transporte de passageiros

12. **Tripulação Composta:**

13. Constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, um mecânico de voo (quando a aeronave exigir) e no mínimo 25% do número de comissários de voo
14. Exemplo: se uma aeronave normalmente opera com 5 comissários, a tripulação composta teria mais 25% (pelo menos 2 comissários adicionais), totalizando 7 comissários, além de um comandante adicional
15. Somente pode ser utilizada em voos internacionais, exceto em situações específicas

16. **Tripulação de Revezamento:**

17. Constituída de uma tripulação simples acrescida de um comandante, um copiloto, um mecânico de voo (quando a aeronave exigir) e pelo menos 50% do número de comissários
18. Exemplo: se uma aeronave normalmente opera com 5 comissários, a tripulação de revezamento teria mais 50% (3 comissários adicionais), totalizando 8 comissários
19. Só pode ser empregada em voos internacionais, sem exceções

Uso de Tripulação Composta em Voos Domésticos

A tripulação composta pode ser utilizada em voos domésticos apenas nas seguintes situações:

1. Para atender a atrasos ocasionados por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalhos de manutenção não programados
2. Permite estender o tempo de jornada sem precisar trocar toda a tripulação
3. Útil quando a tripulação já se apresentou e está contando tempo de trabalho
4. Quando definido em convenção ou acordo coletivo de trabalho (para empresas do RBAC 121)
5. Para atendimento de missão humanitária, transporte de enfermos ou órgãos para transplante (no caso do RBAC 135 - táxi aéreo)

Transformação de Tripulação

Existem regras específicas para a transformação de um tipo de tripulação para outro:

- Um tipo de tripulação só poderá ser transformado na origem do voo (nunca no meio do voo)

- A transformação deve ocorrer até o limite de 3 horas contadas a partir da apresentação da tripulação previamente escalada
- A contagem de tempo para limite de jornada será a partir da hora de apresentação da tripulação original ou do tripulante de reforço, considerado o que ocorrer primeiro (normalmente é a tripulação original)

Base Contratual e Deslocamentos

Definição de Base Contratual

Base contratual é a matriz ou filial onde o contrato de trabalho do aeronauta está registrado. Este é um conceito importante que determina diversos direitos e obrigações do tripulante.

Transporte para Aeroportos Distantes

A lei estabelece regras específicas para o transporte de tripulantes quando o aeroporto de início ou término do voo está distante da base contratual:

- Será fornecido transporte gratuito sempre que se iniciar ou finalizar uma programação de voo em aeroporto situado a mais de 50 km do aeroporto definido como base contratual
- Por exemplo, se a base contratual de um tripulante é o Aeroporto de Guarulhos (São Paulo), e ele precisa assumir um voo em Campinas, a empresa deve fornecer transporte, pois Campinas está a mais de 50 km de Guarulhos
- O tempo de deslocamento entre o aeroporto da base contratual e o aeroporto designado para o início do voo será computado na jornada de trabalho, mas não será remunerado

Repouso Adicional

Quando um voo termina em aeroporto diferente do da base contratual e situado a mais de 50 km:

- O repouso mínimo regulamentar será acrescido de, no mínimo, 2 horas
- Este acréscimo compensa o tempo necessário para o deslocamento de retorno à base
- Por exemplo, se um tripulante com base em Guarulhos termina seu voo em Campinas (por algum motivo como aeroporto fechado), ele terá direito a 2 horas adicionais de repouso além do tempo normal

Escala de Tripulantes

Regras para Empresas do RBAC 121

Para as empresas que operam sob o RBAC 121 (LATAM, Gol, Azul, VoePass), as regras de escala são:

- A escala deve ser no mínimo mensal, permitindo que o tripulante saiba sua programação para todo o mês seguinte
- É divulgada com antecedência mínima de 5 dias (normalmente por volta do dia 25 do mês anterior)
- Não são permitidas situações de trabalho e horários não definidos - o tripulante sempre deve estar em uma das seguintes situações: voando, de sobreaviso, de reserva, em repouso ou de folga

Exceções para Períodos de Alta Demanda

Em 4 meses do ano para serviço de passageiros (períodos de alta temporada como férias de final de ano, semana santa, carnaval) e para voos exclusivamente cargueiros durante todo o ano:

- As empresas podem divulgar escala semanal com antecedência mínima de 2 dias para a primeira semana de cada mês
- Para as semanas subsequentes, a antecedência mínima é de 7 dias
- Esta flexibilidade existe porque nestes períodos há muitos voos extras e maior complexidade na programação

Regras para Demais RBAC (Táxi Aéreo)

Para empresas que operam sob outros RBAC, como táxi aéreo:

- A escala deve ser divulgada com antecedência mínima de 2 dias
- Estas empresas têm maior flexibilidade devido à natureza sob demanda de seus serviços

Equidade na Distribuição de Voos

A lei estabelece que deve haver equidade na distribuição de voos entre os tripulantes que possuem a mesma qualificação:

- Todos os tripulantes com a mesma qualificação devem ter acesso à mesma quantidade de voos internacionais, noturnos, etc.

- Evita-se a formação de "panelinhas" onde alguns tripulantes teriam acesso privilegiado a determinados tipos de voo
- Critérios diferentes só podem ser estabelecidos através de acordo coletivo de trabalho

Acomodações para Descanso a Bordo

Tipos de Acomodações

Para tripulações compostas e de revezamento, a lei estabelece requisitos específicos para acomodações de descanso a bordo:

1. Para Tripulação Composta:

2. Será assegurado o número de acomodações para descanso a bordo igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples

3. Exemplo: se entrarem três tripulantes adicionais (um comandante e dois comissários), devem haver três acomodações classe dois

4. Para Tripulação de Revezamento:

5. Será assegurado o número de acomodações para descanso a bordo igual à metade do valor total de tripulantes

6. Exemplo: se a tripulação total for de 15 tripulantes, deve haver pelo menos 8 acomodações classe um (metade de 15 é 7,5, arredondando para cima)

Classificação das Acomodações

A legislação define dois tipos de acomodações para descanso:

1. Acomodação Classe Um:

2. É uma cama que permite dormir na posição horizontal

3. Separada da cabine de comando e da cabine de passageiros

4. Possui temperatura e iluminação controlada

5. Isolada quanto ao som e perturbações

6. Popularmente conhecida como "sarcófago"

7. Normalmente é trancada e requer código de acesso

8. Presente em aeronaves como Boeing 787, Boeing 777 da LATAM e A330 da Azul

9. Acomodação Classe Dois:

10. É um assento na própria cabine de passageiros

11. Deve reclinar 45° ou mais
12. Deve ter largura mínima de 50 cm ou 20 polegadas
13. Precisa ter suporte para as pernas e pés na posição reclinada
14. Deve ter cortina para escurecimento
15. Deve estar razoavelmente livre de perturbações dos passageiros ou membros da tripulação
16. Normalmente são assentos da classe executiva, pois os da classe econômica não reclinam 45°

Limites de Horas de Voo e Pousos

Definição de Hora de Voo

Hora de voo, ou tempo de voo, é o período compreendido: - Para aeronaves de asa fixa (aviões): desde o início do deslocamento (quando se retira o calço) até o momento em que a aeronave se imobiliza (quando se coloca o calço) - Para aeronaves de asa rotativa (helicópteros): desde a partida dos motores até o desligamento dos motores ao término do voo

Este conceito é popularmente conhecido como "calço a calço", referindo-se ao calço (peça de madeira) que é colocado na roda do avião para impedir seu movimento quando estacionado.

Limites para Empresas do RBAC 121

Para tripulantes que operam em empresas do RBAC 121 (LATAM, Gol, Azul, VoePass), os limites são:

1. **Tripulação Mínima ou Simples:**
 2. 8 horas de voo e 4 pousos por jornada
3. **Tripulação Composta:**
 4. 11 horas de voo e 5 pousos por jornada
5. **Tripulação de Revezamento:**
 6. 14 horas de voo e 4 pousos por jornada
7. **Tripulação de Helicópteros:**
 8. 7 horas de voo (sem limite de pousos)

Limites para Demais RBAC (Táxi Aéreo, Instrução)

Para tripulantes que operam em outros RBAC, como táxi aéreo e instrução:

1. Tripulação Mínima ou Simples:

2. 9 horas e 30 minutos de voo

3. Tripulação Composta:

4. 12 horas de voo

5. Tripulação de Revezamento:

6. 16 horas de voo

7. Tripulação de Helicópteros:

8. 8 horas de voo

Não há limite de pousos para táxi aéreo e instrução, pois estas operações naturalmente envolvem mais pousos, especialmente no caso de instrução, onde o aluno pratica pousos durante todo o dia.

Acréscimo de Pousos

O número de pousos para tripulações mínimas e simples poderá ser aumentado em mais um, desde que: - Sejam acrescentadas duas horas de repouso antes da jornada - Este planejamento deve ser feito com antecedência

Também é permitido o acréscimo de mais um pouso em caso de desvio para aeroporto de alternativa, permitindo que a tripulação leve a aeronave e os passageiros ao destino original após a reabertura do aeroporto.

As tripulações mínimas e simples que operam aeronaves convencionais (motor a pistão) e turboélice (como ATR) poderão ter o limite de pousos aumentado em mais dois pousos, pois estas aeronaves são projetadas para rotas mais curtas e com mais pousos.

Limites Mensais e Anuais de Horas de Voo

Os limites mensais e anuais variam conforme o tipo de aeronave:

1. Jato:

2. 80 horas mensais

3. 800 horas anuais

4. **Turboélice:**

5. 85 horas mensais

6. 850 horas anuais

7. **Convencional** (motor a pistão):

8. 100 horas mensais

9. 960 horas anuais

10. **Helicóptero:**

11. 90 horas mensais

12. 930 horas anuais

Quando os tripulantes operarem diferentes tipos de aeronaves, o limite inferior (mais restritivo) será respeitado. Por exemplo, se um tripulante opera tanto jato quanto turboélice no mesmo mês, seu limite será de 80 horas mensais (o limite do jato, que é menor).

Jornada de Trabalho

Definição de Jornada

Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora de apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado. A jornada compreende tanto o tempo de voo quanto o tempo em solo (entre voos, trocando de aeronave, etc.).

Início e Término da Jornada

- **Fora da base contratual:** A jornada será contada a partir da hora de apresentação do tripulante no local estabelecido pelo empregador (geralmente o aeroporto)
- A apresentação terá antecedência mínima de 30 minutos para o início do voo
- Exemplo: se o voo decola às 10h, a apresentação deve ser no máximo às 9h30
- **Término da jornada:**
 - 30 minutos após a parada final dos motores para voos domésticos
 - 45 minutos após a parada final dos motores para voos internacionais
 - Exemplo: se o último voo do dia pousa às 23h e o motor é desligado às 23h10, a jornada se encerra às 23h40 (para voo doméstico)

Limites de Jornada

Os limites máximos de jornada variam conforme o tipo de tripulação:

1. Para empresas do RBAC 121 (LATAM, Gol, Azul, VoePass):

2. Tripulação mínima ou simples: 9 horas

3. Tripulação composta: 12 horas

4. Tripulação de revezamento: 16 horas

5. Para demais RBAC (táxi aéreo, instrução):

6. Tripulação mínima ou simples: 11 horas

7. Tripulação composta: 14 horas

8. Tripulação de revezamento: 18 horas

Trabalho Noturno

Para efeito de jornada, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 minutos e 30 segundos (52,5 minutos). Isso significa que trabalhar 7 horas à noite equivale a 8 horas trabalhadas, devido à redução de 7,5 minutos por hora.

O trabalho noturno é definido como: - Em terra: entre 22h de um dia e 5h da manhã do dia seguinte, considerando o horário local - Em voo: entre 18h de um dia e 6h da manhã do dia seguinte, considerando o fuso horário oficial da base contratual do tripulante

Ampliação da Jornada

Os limites de jornada poderão ser ampliados em 60 minutos, a critério exclusivo do comandante da aeronave, nos seguintes casos:

1. Inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros
2. Espera demasiadamente longa fora da base contratual, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção não programada
3. Por imperiosa necessidade decorrente de catástrofe ou problema de infraestrutura que não configure caso de falha ou falta administrativa da empresa

Qualquer ampliação dos limites da jornada deverá ser comunicada pelo comandante ao empregador em no máximo 24 horas após a viagem, e a empresa tem um prazo de 15 dias para comunicar à ANAC, com a devida comprovação dos motivos.

Limites Semanal e Mensal

A duração do trabalho dos tripulantes não excederá: - 44 horas semanais - 176 horas mensais

Estes limites computam os tempos de jornada, serviço em terra durante a viagem, reserva, 1/3 do sobreaviso (se não acionado), deslocamento como tripulante extra a serviço, adestramento em simulador, cursos, treinamentos e reuniões.

Períodos Consecutivos de Trabalho

Para Tripulantes de Táxi Aéreo (RBAC 135)

Para tripulantes que operam em táxi aéreo (RBAC 135), existem regras específicas sobre períodos consecutivos de trabalho:

- O período máximo de trabalho consecutivo é de 21 dias, contados do dia de saída do tripulante de sua base contratual até o dia de regresso a ela
- O período consecutivo de trabalho no local de operação não poderá exceder 17 dias

Isso significa que um tripulante pode ficar no máximo 17 dias trabalhando consecutivamente no local de operação (por exemplo, acompanhando um proprietário de aeronave em viagem), e o tempo total fora da base, incluindo deslocamentos de ida e volta, não pode ultrapassar 21 dias.

Esta regra é particularmente relevante para pilotos que trabalham para proprietários de aeronaves particulares, que podem realizar viagens prolongadas. Nestes casos, é necessário haver revezamento de tripulantes quando o período máximo é atingido.

Madrugadas Consecutivas

Limites e Definições

A lei estabelece limites para o trabalho em madrugadas consecutivas:

- Será observado um limite máximo de duas madrugadas consecutivas de trabalho
- O limite total é de quatro madrugadas no período de 168 horas consecutivas (contadas desde a apresentação do tripulante)

Entende-se como madrugada o período total ou parcial entre 0h e 6h, considerando o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Exceções e Reset

O tripulante poderá ser escalado na terceira madrugada consecutiva apenas nas seguintes condições: - Como tripulante extra (não compoendo a tripulação) - Em voo de retorno à base contratual - Para encerramento da jornada de trabalho - Nesta hipótese, é vedada a escalação do tripulante para compor tripulação no período que antecede a terceira madrugada consecutiva na mesma jornada de trabalho

O "reset" de madrugadas ocorre quando é disponibilizado ao tripulante um período mínimo de 48 horas livre de qualquer atividade. Após este período, poderá ser iniciada a contagem de um novo período de 168 horas consecutivas.

Sobreaviso e Reserva

Sobreaviso

O sobreaviso é um período em que o tripulante permanece à disposição do empregador, em local de sua escolha, devendo apresentar-se no prazo estabelecido após ser comunicado. As principais regras são:

- Duração: não inferior a 3 horas e não excedente a 12 horas
- Prazo para apresentação: até 90 minutos após a comunicação de nova tarefa
- Em municípios com dois ou mais aeroportos ou conurbação: 150 minutos (2h30) para apresentação quando designado para aeroporto diferente da base contratual
- Remuneração: 1/3 do valor da hora de voo
- Se convocado: o tempo remunerado será entre o início do sobreaviso e o início do deslocamento
- Se não convocado: repouso mínimo de 8 horas antes do início de nova tarefa
- Limite: tripulantes do RBAC 121 não podem ter mais de 8 sobreavisos por mês

Reserva

A reserva é o período em que o tripulante permanece à disposição no local de trabalho (aeroporto). As principais características são:

- O tripulante fica uniformizado no aeroporto, pronto para assumir qualquer voo
- Remuneração: o valor da hora de reserva é igual ao da hora de voo
- Duração para tripulantes do RBAC 121: mínima de 3 horas e máxima de 6 horas
- Duração para tripulantes dos demais RBAC: mínima de 3 horas e máxima de 10 horas

- Instalações: reserva por prazo superior a 3 horas deve dispor de poltronas em sala específica com controle de temperatura, em local diferente do destinado ao público
- Remuneração quando acionado: será considerado o tempo de reserva o período compreendido entre o início da reserva e o início do voo

Viagem e Folgas

Viagem

Viagem é o trabalho realizado pelo tripulante contado desde a saída de sua base até o seu regresso. Principais características:

- Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas
- Pode durar um único dia (saída e retorno no mesmo dia) ou vários dias
- Durante uma viagem, o tripulante pode pernoitar em diferentes localidades
- O limite máximo de uma viagem para empresas do RBAC 121 é de 6 dias consecutivos

Folgas

A folga é o período de tempo não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho. As regras para folgas são:

Para Empresas do RBAC 121 (LATAM, Gol, Azul, VoePass):

- Folgas mensais: no mínimo 10 folgas por mês, sendo 2 períodos de 48 horas consecutivas cada
- Folgas após viagem: após uma viagem, o tripulante terá folga na base contratual correspondente ao período despendido na viagem, sendo no mínimo 12 horas de repouso
- Folgas após retorno de férias: quando retornar de férias, o tripulante deverá ser reescalado para uma jornada de trabalho que tenha início no mínimo 12 horas após o término do período de férias

Para Demais RBAC (Táxi Aéreo):

- Folgas mensais: no mínimo 8 folgas por mês, sendo 2 períodos de 48 horas consecutivas cada

Repouso

Repouso é o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço. As regras para repouso são:

- Repouso mínimo: 12 horas após jornada de até 12 horas
- Repouso após jornada longa: 16 horas após jornada de mais de 12 horas
- Local de repouso: deve ser em local adequado, silencioso e com temperatura controlada
- Repouso parcial: em caso de interrupção do repouso, o tripulante tem direito a um novo período integral de repouso

Penalidades e Responsabilidades

Conhecimento da Lei

É fundamental que todos os aeronautas conheçam profundamente a Lei do Aeronauta, pois:

- O desconhecimento da lei não isenta o profissional de responsabilidade
- Em caso de infração, tanto a empresa quanto o próprio aeronauta podem ser penalizados
- O aeronauta tem a obrigação de conhecer a lei que rege sua profissão

Tipos de Penalidades

As penalidades para infrações à Lei do Aeronauta podem incluir:

- Multas
- Suspensão temporária de certificados
- Em casos graves, cassação de licenças
- Processos administrativos
- Advertências formais

Responsabilidade Compartilhada

A responsabilidade pelo cumprimento da Lei do Aeronauta é compartilhada entre:

- O aeronauta, que deve conhecer e seguir as regras
- A empresa aérea, que deve garantir condições adequadas de trabalho
- O comandante, como autoridade máxima a bordo e representante legal da empresa durante o voo

Conclusão

A Lei do Aeronauta (Lei 13.475/2017) é um instrumento fundamental para a regulamentação da profissão do aeronauta no Brasil. Seu conhecimento aprofundado não é apenas uma exigência para aprovação em provas da ANAC e processos seletivos de companhias aéreas, mas também uma necessidade prática para o exercício correto e seguro da profissão.

Ao longo deste material, exploramos os diversos aspectos desta legislação, desde a definição de aeronauta e as categorias profissionais, passando pelos tipos de serviços aéreos, funções a bordo, classificação da tripulação, base contratual, escalas, limites de horas de voo e jornada, até os regimes de sobreaviso, reserva, viagem e folgas.

É importante ressaltar que o desconhecimento da lei não isenta o profissional de responsabilidade. Em caso de infrações, tanto a empresa quanto o próprio aeronauta podem ser penalizados. Por isso, é fundamental que todos os profissionais da aviação civil conheçam profundamente a legislação que rege sua atividade.

A Lei do Aeronauta foi criada para garantir condições adequadas de trabalho, preservar a segurança das operações aéreas e proteger a saúde dos tripulantes. Seu cumprimento rigoroso beneficia não apenas os profissionais, mas também os passageiros e a aviação civil como um todo.

Para os estudantes e candidatos a processos seletivos, o domínio desta legislação é um diferencial competitivo importante. As provas da ANAC e os processos seletivos das companhias aéreas frequentemente incluem questões detalhadas sobre a Lei do Aeronauta, e o conhecimento preciso de seus artigos e disposições pode ser determinante para o sucesso.

Mantenha este material como referência para consultas e estudos, e lembre-se sempre: na aviação, conhecimento é segurança, e segurança é prioridade absoluta.

Glossário Técnico da Lei do Aeronauta

A

Aeronauta: Profissional que exerce atividade remunerada a bordo de aeronaves, incluindo pilotos, mecânicos de voo e comissários de voo.

Aeronave de Asa Fixa: Termo técnico para aviões, aeronaves que geram sustentação principalmente através de asas fixas.

Aeronave de Asa Rotativa: Termo técnico para helicópteros, aeronaves que geram sustentação através de asas rotativas (rotores).

Aeronave Convencional: Aeronave equipada com motor a pistão (similar ao motor de automóveis), geralmente de menor porte.

B

Base Contratual: Matriz ou filial onde o contrato de trabalho do aeronauta está registrado, determinando diversos direitos e obrigações do tripulante.

C

Cabine: Parte da aeronave onde ficam os passageiros.

Cabine de Comando: Área onde ficam os pilotos ou a tripulação de voo.

Calço a Calço: Expressão que define o período de tempo de voo, contado desde a retirada do calço das rodas da aeronave até sua recolocação após o pouso.

Comandante: Piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, atuando como preposto (representante legal) do operador durante toda a viagem.

Comissário de Voo: Tripulante encarregado da segurança e atendimento dos passageiros a bordo, pertencente à tripulação de cabine.

Conurbação: Fenômeno urbano onde duas ou mais cidades se unem, ultrapassando os limites territoriais de cada uma e formando uma única mancha urbana. Relevante para determinar tempos de deslocamento em caso de sobreaviso.

Copiloto: Auxiliar do comandante nas operações da aeronave, com mesma capacidade de pilotagem, sendo o substituto eventual do comandante nas tripulações simples.

F

Folga: Período de tempo não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, sem prejuízo de remuneração, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho.

J

Jornada: Duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora de apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado, compreendendo tanto o tempo de voo quanto o tempo em solo.

Jump Seat: Assento dobrável utilizado por tripulantes extras a serviço, especialmente em aeronaves cargueiras.

M

Madrugada: Para efeitos da Lei do Aeronauta, período total ou parcial entre 0h e 6h, considerando o fuso horário oficial da base contratual do tripulante.

Mecânico de Voo: Tripulante auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle dos sistemas diversos conforme especificações nos manuais técnicos da aeronave. Também conhecido como engenheiro de voo ou "fly engineer" (FE).

P

Preposto: Representante legal de uma empresa ou instituição. No contexto da aviação, o comandante é o preposto do operador da aeronave durante toda a viagem.

R

RBAC 121: Regulamento Brasileiro da Aviação Civil que rege as operações de empresas de transporte aéreo regular de grande porte (como LATAM, Gol, Azul).

RBAC 135: Regulamento Brasileiro da Aviação Civil que rege as operações de táxi aéreo e pequenas empresas de transporte aéreo.

Reserva: Período em que o tripulante permanece à disposição no local de trabalho (aeroporto), uniformizado e pronto para assumir qualquer voo.

Repouso: Período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço.

S

Sarcófago: Nome informal dado às acomodações classe um para descanso a bordo, que consistem em camas horizontais separadas da cabine de comando e da cabine de passageiros.

Sobreaviso: Período em que o tripulante permanece à disposição do empregador, em local de sua escolha, devendo apresentar-se no prazo estabelecido após ser comunicado.

T

Trabalho Noturno: Em terra, período entre 22h de um dia e 5h da manhã do dia seguinte; em voo, período entre 18h de um dia e 6h da manhã do dia seguinte.

Tripulação Composta: Tripulação simples acrescida de um comandante, um mecânico de voo (quando a aeronave exigir) e no mínimo 25% do número de comissários de voo.

Tripulação de Cabine: Comissários de voo.

Tripulação de Revezamento: Tripulação simples acrescida de um comandante, um copiloto, um mecânico de voo (quando a aeronave exigir) e pelo menos 50% do número de comissários.

Tripulação de Voo: Pilotos e mecânicos de voo.

Tripulação Mínima: Número mínimo de tripulantes necessários para fazer o avião funcionar, conforme consta na certificação de tipo da aeronave.

Tripulação Simples: Tripulação mínima acrescida dos tripulantes necessários à realização do voo (como comissários).

Tripulante Extra a Serviço: Tripulante que se desloca a serviço, uniformizado, mas sem exercer função a bordo, viajando como passageiro.

Turboélice: Tipo de aeronave equipada com motor a turbina que aciona uma hélice, como o ATR operado por algumas companhias aéreas brasileiras.

V

Viagem: Trabalho realizado pelo tripulante contado desde a saída de sua base até o seu regresso, podendo compreender uma ou mais jornadas.

TABELA DE REFERÊNCIA RÁPIDA

LEI DO AERONAUTA (Lei 13.475/2017)

A Lei do Aeronauta (Lei 13.475/2017) é um dos pilares fundamentais para quem deseja seguir carreira na aviação civil brasileira. Conhecer profundamente esta legislação não é apenas uma exigência para aprovação em provas da ANAC e processos seletivos de companhias aéreas, mas também uma necessidade prática para o exercício correto da profissão.

Para facilitar seus estudos, preparamos uma tabela de referência rápida com os pontos mais difíceis de memorizar. Este material é ideal para revisões antes de provas e entrevistas de emprego.

LIMITES DE VOOS E POUSOS

Os limites de voos e pousos são fundamentais para garantir a segurança operacional e prevenir a fadiga dos tripulantes. Estes limites variam conforme o tipo de tripulação e a regulamentação aplicável à empresa (RBAC 121 para empresas regulares ou RBAC 135 para táxi aéreo).

Tipo de Tripulação	RBAC 121 (Empresas Regulares)	RBAC 135 e outros (Táxi Aéreo, Instrução)
Tripulação Mínima/Simples	8 horas de voo e 4 pousos por jornada	9 horas e 30 minutos de voo (sem limite de pousos)
Tripulação Composta	11 horas de voo e 5 pousos por jornada	12 horas de voo (sem limite de pousos)
Tripulação de Revezamento	14 horas de voo e 4 pousos por jornada	16 horas de voo (sem limite de pousos)
Helicópteros	7 horas de voo (sem limite de pousos)	8 horas de voo (sem limite de pousos)

Acréscimos de Pousos Permitidos

- **+1 pouso:** Para tripulações mínimas/simples, desde que acrescidas 2 horas ao repouso antes da jornada
- **+1 pouso:** Em caso de desvio para aeroporto de alternativa
- **+2 pousos:** Para tripulações mínimas/simples em aeronaves convencionais e turboélice

Limites Mensais e Anuais de Horas de Voo

Tipo de Aeronave	Limite Mensal	Limite Anual
Jato	80 horas	800 horas
Turboélice	85 horas	850 horas
Convencional (pistão)	100 horas	960 horas
Helicóptero	90 horas	930 horas

Observação: Quando o tripulante opera diferentes tipos de aeronaves, aplica-se o limite mais restritivo.

LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO

A jornada de trabalho é o período total em que o tripulante está à disposição do empregador, desde a apresentação até o encerramento do serviço. Estes limites são essenciais para garantir o descanso adequado e a segurança das operações.

Tipo de Tripulação	RBAC 121 (Empresas Regulares)	RBAC 135 e outros (Táxi Aéreo, Instrução)
Tripulação Mínima/Simples	9 horas	11 horas
Tripulação Composta	12 horas	14 horas
Tripulação de Revezamento	16 horas	18 horas

Início e Término da Jornada

- **Apresentação:** 30 minutos antes do horário previsto para o voo
- **Término após pouso:**
 - Voos domésticos: 30 minutos após parada final dos motores
 - Voos internacionais: 45 minutos após parada final dos motores



Simulados ANAC

Limites Gerais

Semanal

44 horas

Mensal

176 horas

Trabalho Noturno

- **Em terra:** entre 22h e 5h (horário local)
- **Em voo:** entre 18h e 6h (fuso da base contratual)
- **Cômputo:** hora noturna = 52 minutos e 30 segundos

SOBREAVISO E RESERVA

Sobreaviso e reserva são regimes especiais de trabalho dos aeronautas. Enquanto no sobreaviso o tripulante permanece à disposição em local de sua escolha, na reserva ele deve estar no aeroporto, pronto para assumir um voo.

Característica	Sobreaviso	Reserva
Definição	Tripulante à disposição em local de sua escolha	Tripulante à disposição no aeroporto
Duração	Mínimo 3h, máximo 12h	RBAC 121: Mínimo 3h, máximo 6h Outros RBAC: Mínimo 3h, máximo 10h
Prazo para apresentação	90 minutos (150 minutos em municípios com 2+ aeroportos)	Imediato
Remuneração	1/3 do valor da hora de voo	Igual à hora de voo
Repouso após não acionamento	Mínimo 8h antes de nova tarefa	-
Limite mensal	RBAC 121: Máximo 8 sobreavisos por mês	-

PERÍODOS DE REPOUSO

O repouso é o período ininterrupto após uma jornada, em que o tripulante fica desobrigado da prestação de qualquer serviço. A duração do repouso varia conforme a jornada anterior, garantindo recuperação adequada.

Duração da Jornada Anterior	Tempo Mínimo de Repouso
Até 12 horas	12 horas
Mais de 12 até 15 horas	16 horas
Mais de 15 horas	24 horas

Repouso Adicional

Cruzamento de fusos

+2 horas por cada fuso cruzado
(quando cruzar 3 ou mais fusos)

Aeroporto distante

+2 horas quando o voo terminar em aeroporto a mais de 50km da base contratual

FOLGA PERIÓDICA

A folga é o período não inferior a 24 horas consecutivas em que o tripulante, em sua base contratual, está desobrigado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho, sem prejuízo da remuneração.

Tipo de Operação	Folgas Mensais	Períodos de 48h Consecutivas
RBAC 121 (Empresas Regulares)	Mínimo 10 folgas	Mínimo 2 períodos
RBAC 135 e outros (Táxi Aéreo, Instrução)	Mínimo 8 folgas	Mínimo 2 períodos

Características da Folga

- **Definição:** período não inferior a 24 horas consecutivas na base contratual
- **Início:** após conclusão do repouso da jornada

- **Programação:** máximo após o 6º período consecutivo de até 24 horas
- **Folga de fim de semana:** pelo menos 2 folgas mensais devem compreender um sábado e domingo consecutivos

ALIMENTAÇÃO

A lei garante aos tripulantes o direito à alimentação adequada durante o trabalho, com regras específicas para diferentes situações operacionais.

Situação	Duração do Intervalo	Observações
Em terra	Mínimo 45 minutos, máximo 60 minutos	-
Em voo	-	Servida em intervalos máximos de 4 horas
Voos noturnos	-	Refeição obrigatória em voos \geq 3 horas entre 22h e 6h
Reserva/ Treinamento	60 minutos	Entre 12h-14h e 19h-21h (não computado na jornada)
Helicópteros	60 minutos	Servida em terra ou unidades marítimas (não computado na jornada)

ACOMODAÇÕES PARA DESCANSO A BORDO

Para tripulações compostas e de revezamento, a lei exige acomodações adequadas para descanso a bordo, permitindo que os tripulantes se revezem durante voos longos.

Tipo de Tripulação	Número de Acomodações
Tripulação Composta	Igual ao número de tripulantes somados à tripulação simples
Tripulação de Revezamento	Igual à metade do total de tripulantes

Tipos de Acomodações

Classe Um

- Cama horizontal separada das cabines
- Temperatura e iluminação controladas
- Isolamento acústico
- Exemplo: "sarcófago" em B787, B777, A330

Classe Dois

- Assento na cabine de passageiros
- Reclinação mínima de 45°
- Largura mínima de 50cm
- Suporte para pernas e pés
- Cortina para escurecimento

Nota importante: Este material foi elaborado com base na Lei nº 13.475/2017 (Lei do Aeronauta) e serve como referência rápida para estudos. Para aplicação profissional, sempre consulte a legislação completa e atualizada.

Esperamos que esta tabela de referência rápida ajude em seus estudos e na preparação para provas e entrevistas. Compartilhe com seus colegas aeronautas!