**MANUAL AGENDA AERONAUTAS**

**METODOLOGIA:**

As escalas serão enviadas observando a seguinte regra no tocante a nomenclatura do arquivo;

escala se planejada(p) ou executada(e)\_ano e mês, \_base, \_re, exemplo 'escala\_p\_2023jan\_vcp\_3394' a escala enviada, deverá trazer como regra os últimos 6 dias da escala executada anterior, para que possamos analisar os aspectos de transição entre os períodos sendo executados e a próxima sequência de programações.

Assim cada aeronauta contratante terá direito de no mínimo 2 escalas armazenadas por mês no servidor contratado pelo preço mínimo do serviço adquirido, análises intermediárias sendo cobradas por demanda, ficando a critério exclusivo do contratante quanto ele planeja gastar mensalmente com os serviços. Os arquivos serão armazenados no formato originalmente enviado pelo aeronauta, que como regra deverá manter o formato que cada empresa utiliza para comunicar seu aeronauta para que não exista tentativa por parte do empregador em anular as informações nos arquivos apresentados, além, disso o relatório de análise das escalas, também será armazenado no formato PDF originalmente gerado pelo prestador de serviço.

**PROCESSOS:**

O arquivo será recebido e devidamente armazenado no servidor contratado, observando as normas de nomeação do arquivo, a seguir;

Conversão para o formato adequado a fim de realizar a primeira avaliação da consistência dos dados.

Avaliação dos dados, quanto a formato, colunas em branco ou dados inválidos.

1. Eliminar as colunas desnecessárias para gerar o relatório deste notebook. OK
2. As atividades extra voo devem conter na coluna ‘Checkin’ o mesmo valor da coluna ‘Start’. OK
3. As atividades que não sejam extra voo, quando a coluna ‘Checkin’ estiver preenchida, significa início de chave de voo e as demais conterão o caractere ‘- ‘, indicando que fazem parte da chame iniciada. Deverão ser substituídas todas pelo mesmo valor da primeira linha.
4. As datas plotadas para renovação do CMA devem ser dia civil.

**CÁLCULOS OBRIGATÓRIOS**

1. **OPERAÇÃO**; tempo decorrido entre o pouso ‘Arr’ e a decolagem ‘Start’.
2. **TEMPO SOLO**; temos algumas ponderações a fazer sobre esta situação;
   1. Temos na primeira etapa do dia a apresentação na base ou fora de base, onde os tempos são diferenciados, portanto o tempo em solo nesta situação, deve ou não contemplar o tempo da apresentação?
   2. No final da jornada do dia, temos os 30 minutos após o corte, tempo determinado em lei, para que os aeronautas, terminem suas tarefas obrigatórias a bordo, tais como, preenchimentos do Diário de bordo, reportes técnicos da cabine de comando e da cabine de passageiros, arrumação de ambas as cabines, recepcionar a tripulação que assumirá a aeronave para informá-los do status do voo etc. Este tempo também deve ser considerado?
   3. O tempo que exceder o descanso regulamentar poderá ser interpretado como tempo em solo entre etapas, nos casos de pernoite fora de base, ou como horas de sobreaviso (trataremos como “repouso extra”, visto que, as empresas em seus manuais, afirmam que os aeronautas poderão ser acionados para trabalho nesses horários, inclusive na legislação atual, alterações na programação subsequente podem e devem ser passadas aos aeronautas nesses horário.
3. **JORNADA**; tempo decorrido entre o pouso ‘Arr’ mais 30 minutos e a apresentação, que está sempre na coluna ‘Checkin’ da linha.
4. **REPOUSO**; tempo decorrido entre o final da jornada ‘Checkout’ e a próxima apresentação ‘Checkin’, existem 3 diferentes limites para repouso, ‘tripulação simples’ ‘tripulação composta’ ‘tripulação de revezamento’ e alguns possíveis acréscimos legais.
5. **REPOUSO EXTRA**; quando o tempo de REPOUSO superar o mínimo regulamentar, esse tempo será considerado REPOUSO EXTRA, nesse período, a empresa poderá contatar o aeronauta, também existe a tese que esse período deva ser remunerado.
6. **DIURNO**; a parte da OPERAÇÃO em que a mesma ocorreu no período diurno, entre 06:00 (09:00 zulu) e 18:00 (21:00 zulu).
7. **NOTURNO**; a parte da OPERAÇÃO em que a mesma ocorreu no período diurno, entre 18:01 (21:00 zulu) e 06:01 (09:00 zulu).
8. **ESPECIAL**; a parte da OPERAÇÃO, DIURNA, que ocorreu durante domingo e feriados.
9. **ESPECIAL NOTURNO**; a parte da OPERAÇÃO, NOTURNA, que ocorreu durante domingo e feriados.
10. **LIMITE JORNADA TRIPULAÇÃO**;
    1. TRIPULAÇÃO SIMPLES ACLIMATADA.
    2. TRIPULAÇÃO COMPOSTA ACLIMATADA – TÉCNICOS.
    3. TRIPULAÇÃO COMPOSTA ACLIMATADA – COMISSÁRIOS.
    4. TRIPULAÇÃO REVEZAMENTO ACLIMATADA – TÉCNICOS.
    5. TRIPULAÇÃO REVEZAMENTO ACLIMATADA – COMISSÁRIOS.
    6. TRIPULAÇÕES FORA DO GERENCIAMENTO DE FADIGA.
11. **TOTALIZAÇÕES;**
    1. SUMARIO DIÁRIO;
       1. OPERAÇÃO NO DIA;
       2. NOTURNO NO DIA;
       3. ESPECIAL NO DIA;
       4. ESPECIAL NOTURNO NO DIA;
       5. JORNADA NO DIA;
       6. TEMPO EM SOLO NO DIA;
          1. TEMPO EM SOLO DESDE A APRESENTAÇÃO, ATÉ O CHECKOUT;
          2. TEMPO EM SOLO APENAS ENTRE ETAPAVAS DO DIA;
          3. TEMPO EM SOLO, DESDE A APRESENTAÇÃO ATÉ O INÍCIO DO REPOUSO, MAIS O REPOUSO EXTRA;
       7. REPOUSO EXTRA NO DIA;
    2. SUMARIO SEMANAL;
       1. OPERAÇÃO NA SEMANA;
       2. NOTURNO NA SEMANA;
       3. ESPECIAL NA SEMANA;
       4. ESPECIAL NOTURNO NA SEMANA;
       5. JORNADA NA SEMANA;
       6. TEMPO EM SOLO NA SEMANA;
          1. TEMPO EM SOLO DESDE A APRESENTAÇÃO, ATÉ O CHECKOUT;
          2. TEMPO EM SOLO APENAS ENTRE ETAPAVAS DO DIA;
          3. TEMPO EM SOLO, DESDE A APRESENTAÇÃO ATÉ O INÍCIO DO REPOUSO, MAIS O REPOUSO EXTRA;
       7. REPOUSO EXTRA NA SEMANA;
    3. SUMÁRIO MENSAL;
       1. OPERAÇÃO NO MÊS;
       2. NOTURNO NO MÊS;
       3. ESPECIAL NO MÊS;
       4. ESPECIAL NOTURNO NO MÊS.
       5. JORNADA NO MÊS;
       6. TEMPO EM SOLO NO MÊS;
          1. TEMPO EM SOLO DESDE A APRESENTAÇÃO, ATÉ O CHECKOUT;
          2. TEMPO EM SOLO APENAS ENTRE ETAPAVAS DO DIA;
          3. TEMPO EM SOLO, DESDE A APRESENTAÇÃO ATÉ O INÍCIO DO REPOUSO, MAIS O REPOUSO EXTRA;
       7. REPOUSO EXTRA NO MÊS;
    4. SUMÁRIO ANUAL;
       1. OPERAÇÃO NO ANO;
       2. NOTURNO NO ANO;
       3. ESPECIAL NO ANO;
       4. ESPECIAL NOTURNO NO ANO;
       5. JORNADA NO ANO;
       6. TEMPO EM SOLO NO ANO;
          1. TEMPO EM SOLO DESDE A APRESENTAÇÃO, ATÉ O CHECKOUT;
          2. TEMPO EM SOLO APENAS ENTRE ETAPAVAS DO DIA;
          3. TEMPO EM SOLO, DESDE A APRESENTAÇÃO ATÉ O INÍCIO DO REPOUSO, MAIS O REPOUSO EXTRA;
       7. REPOUSO EXTRA NO ANO;

**OBSERVAÇÕES DE INCONSISTÊNCIAS ENCONTRADAS**

1. **REPOUSO**; com tempo abaixo dos limites mínimos para cada tipo de jornada e ou tripulação utilizada.
2. **FOLGAS** período nunca inferior a 24 horas;
   1. Quantidade mínima de folgas na semana/mês.
   2. Se houve o período de REPOUSO REGULAMENTAR antes do início da folga, de acordo com o tipo de jornada e ou tripulação utilizada.
   3. Se o período de 24 de folga além do repouso está sendo observado.
   4. Quando a folga for mono folga, ou seja, apenas 36 horas com o repouso legal, observar as regras de limitação semanal e mensal na legislação e acordos coletivos.
   5. Observar que no caso da Azul por exemplo, se houver avanço em relação ao horário de início publicado da folga, e ultrapassar um determinado valor e por algum dos motivos previstos no ACT, haverá indenização por esse avanço.
   6. Folga ‘aniversário’ por vezes previsto em ACT.
   7. A décima e última folga, poderá ter seu período ultrapassando para o primeiro dia do mês subsequente, deverá se manter um gatilho para que no mês subsequente não se confunda com folga daquele mês.
3. **PERÍODOS DE TRABALHO**;
   1. A legislação vigente prevê que o limite máximo de períodos de trabalho será de 6 períodos de 24 horas, e que o repouso previsto que antecede a folga no sétimo período, deverá estar incluso ao sexto período.
4. **JORNADAS DIÁRIAS, SEMANAIS E MENSAL;**
   1. Observar o limite de jornada diária de trabalho, de acordo com o tipo de tripulação utilizada na programação de voo.
   2. Observar o limite de jornada de trabalho semanal, que independe do tipo de tripulação.
   3. Observar o limite de jornada mensal, que também independe do tipo de tripulação.
   4. Em caso de estrapolação dos limites deste tópico, aplicar os sansões previstas na legislação, inclusive com relação a remuneração.
5. **LIMITES DE HORAS DE VOO E POUSO;**
   1. Observar o limite de horas de voo, de acordo com o tipo de tripulação utilizada na programação de voo.
   2. Observar o limite de pousos, de acordo com o tipo de equipamento e tripulação utilizada na programação de voo.
   3. Em caso de estrapolação dos limites deste tópico, aplicar os sansões previstas na legislação.
6. **SITUAÇÕES EM ESCALA NÃO PREVISTAS OU EM DESACORDO COM A LEGISLAÇÃO;**
   1. Não é permitido que haja na escala períodos sem programação e horários definidos (chamado dia oculto), estes devem ser claramente identificados.
7. **MADRUGADAS;**
   1. Verificar se o limite de madrugas consecutivas de trabalho está sendo observado, de acordo com a legislação.
8. **DISPENSA PARA REALIZAÇÃO DE EXAME MÉDICO OBRIGATÓRIO;**
   1. Esta dispensa deverá ser um dia civil de acordo com o previsto na legislação, ou seja, deve iniciar no primeiro minuto do dia em questão e terminar as 23:59, isto para que exista um repouso de pelo menos 12 horas, ou o previsto de acordo com a programação anterior, que a tripulação executou, para que o aeronauta tenha condições de alimentar-se adequadamente, observe as recomendações quanto a níveis de ruido e sono, para evitar problema nos seus resultados. Em caso de necessidade de realização de exames a serem apresentados no dia do exame, dias adicionais, poderão ser solicitados a empresa.
9. **PROGRAMAÇÕES DE TREINAMENTO;**
   1. O treinamento poderá ocorrer na base contratual ou fora dela, inclusive poderá ocorrer no exterior, as regras em relação aos limites aplicáveis no geral são os mesmos da condição de voo, exceções são tratadas em ACT normalmente por empresa. Quando no exterior existem observações na legislação a serem aplicadas neste caso.
10. **AERONAUTAS QUE EXERCEM FUNÇÕES ADMINISTRATIVA;**
    1. A rigor não existe previsão legal para o aeronauta que exerça função administrativa tenha tratamento diferenciado ao aeronauta não administrativo, assim as limitações devem ser aplicadas normalmente, a menos que, exista ACT que altere essa questão.