



## RECOMENDAÇÕES PARA UM VOO SEGURO

A AOPA BRASIL está preparada para atender ao chamado das autoridades e auxiliar na capilaridade da distribuição do material necessário ao combate do COVID 19. Mas a entidade não é nada sem seus integrantes: ela tem a força que todos nós dermos a ela, a eficiência que formos capazes de transmitir, a segurança operacional que individualmente tivermos. Tanto quanto a AOPA BRASIL, cada um de nós precisa estar preparado para atender ao chamado tão importante. Claro que queremos, até com ansiedade, ajudar na solução, mas é hora de pensar em nossa preparação individual, em nossa performance. Nossa intenção, de todos nós, é fazer parte da solução, mas jamais agregar riscos.

Todo piloto voa de forma segura. Nenhum, de forma deliberada, põe em risco sua própria sobrevivência e a de outros envolvidos – ao menos nós não fazemos isso.

Nem todos os voos são iguais. Cada vez que decolamos aprendemos um pouco, não importa quantas horas voadas já temos acumulado. A mais importante ainda está por vir: é a próxima. É ela, a próxima hora, que nos direciona a mais um pouso seguro.

Olhando agora para os voos que poderemos fazer nas próximas semanas, para auxiliar na distribuição de material necessário na luta contra o COVID 19, temos que redobrar nossa percepção. Nossa consciência situacional precisa estar em alta e toda voltada ao voo, não à missão.

### NÃO É MISSÃO

E aí começa nosso trabalho: isso é apenas mais um voo, não é uma missão. Principalmente quando o voo envolve levar remédios, equipamentos e testes que serão de grande valia para alguém necessitado, nós, pilotos, temos sempre a vontade de chegar ao destino, mas esse desejo não pode levar um piloto a colocar sobre seus ombros uma pressão excessiva para completar sua jornada. Em nenhuma circunstância a decisão

do piloto em chegar ao destino pode tornar o voo inseguro. Em situações semelhantes, organizações com grande tradição em voos voluntários têm a preocupação de jamais pressionar um piloto a decolar quando alguma coisa não está completamente clara, à vontade.

Não podemos correr o risco de, em algum momento, adotar a visão de túnel para completar o voo. Bons pilotos às vezes se envolvem em situações que levam a essa visão excessivamente focada no resultado, a ponto de minimizar eventuais componentes que possam aumentar a taxa de risco. Devemos ter em mente que não temos o direito de agregar risco a uma atividade que já o tem por definição.

### **DECISÃO SPRING LOADED EM “NÃO”**

Uma regra ensinada pela NASA em tempos passados nos diz que devemos sempre ter nossa decisão “spring loaded” em “NÃO”. Nosso default deve ser NÃO. Assim devemos responder quando perguntas aparecem sobre o que fazer na preparação, pré-voos, decolagem, continuação do voo em condições adversas, aproximação e pouso. Então buscamos evidências consistentes para transformar nossa decisão em SIM. Por exemplo: a visibilidade está diminuindo à frente. Continuo ou não? A melhor resposta é o default: NÃO. A partir daí deve-se buscar evidências que talvez proporcionem uma alteração segura nesta decisão.

Outro exemplo em nosso dia a dia: o peso está adequado para a decolagem? Default: NÃO. Então, cabe checar a performance para ver se é seguro decolar – principalmente porque, se surgiu a questão de SIM ou NÃO, alguma coisa pode ter chamado a atenção. É mais sábio e seguro checar e ter certeza.

Devemos ter essa forma de pensar como conceito. E nada mais é do que a antiga forma que todos os pilotos aceitam, embora nem sempre cumprem: na dúvida, arremeta. Na dúvida, não decole. Na dúvida, faça 180 e retorne.

### **SÍNDROMES QUE MATAM**

Síndromes matam em várias atividades. Quanto mais complexa a atividade, mais vulnerável a comportamentos que fujam da normalidade. Todos conhecemos histórias e personagens que se envolveram em acidentes nos quais alguma situação descrita abaixo foi protagonista.

- **Invulnerabilidade:** “comigo não acontece”;
- **Macho:** “sou bom, sei fazer tudo”;
- **Impulsividade:** “sei fazer isso bem rápido, acabo logo”;
- **Anti-autoridade:** resistência a regras, “não gosto de ser mandado, faço minhas regras”;
- **Controle externo:** aceitação de interferências externas, baixo senso crítico, “eles sabem o que estão fazendo”;
- **Resignação:** submissão às situações, “entrega os pontos”;
- **Desafiador:** imposição ao outro de uma situação desafiadora, que normalmente não seria aceita.

Quantas vezes nos surpreendemos passeando por algumas dessas síndromes? Em aviação, particularmente, o resultado pode ser fatal – ainda mais quando pressionados por um sentido de MISSÃO, de querer concluir nossa jornada porque é importante chegar ao destino. Sem dúvida é importante, mas mais importante é a segurança que devemos manter em nossos voos.

### **PADRÃO OPERACIONAL = SOP E MÍNIMOS INDIVIDUAIS**

**SOP (Standard Operating Procedures):** Aviação comercial é segura, com bons índices, porque existe um padrão operacional rígido a ser seguido. Não precisamos ter, na aviação geral, um SOP completo como os existentes nas grandes companhias. Mas precisamos ter um SOP mínimo, que estabeleça como cada um opera sua aeronave, que esteja sempre atualizado e que, acima de tudo, seja seguido. Ele deve sempre ser

uma referência ao piloto. Há vários modelos, independentemente do modelo do avião, pois não se refere apenas à parte técnica da operação, mas também à parte conceitual, “no techs”: o que e como fazer em situações normais e não normais.

**MÍNIMOS INDIVIDUAIS:** Embora pouco difundido em nosso meio aqui no Brasil, o conceito de mínimos individuais é bastante empregado em organizações, principalmente americanas, da Aviação Geral. Por exemplo, não é porque o aeródromo está operando nos mínimos que eu devo ir. Há quanto tempo não faço uma aproximação nessas condições? Há quanto tempo estou sem fazer um pouso em minha aeronave? Há quanto tempo estou sem pousar em uma pista estreita com vento cruzado? Há quanto tempo estou sem pousar em período noturno? E por aí vai. O AOPA AIR SAFETY INSTITUTE tem um questionário completo (abaixo) para os mínimos individuais. Se você acha que não precisa disso, que é exagero, coisa de quem tem medo de voar, pare um pouco e dê uma nova lida nas síndromes acima. Lembre-se: bons pilotos somos todos, maus pilotos somos todos – depende de como estamos naquele dia: cansados, fatigados, doentes, com problemas familiares, bancários. Não escolhemos em qual dia estaremos bem ou não, simplesmente acontece. Um bom padrão operacional, que respeite as regras, é o melhor, senão o único caminho para um voo sempre seguro.

#### **REGRAS BÁSICAS PARA UM VOO SEGURO**

- **Um voo não é uma missão, é apenas um voo.**
- **A decisão deve sempre premiar a segurança (spring loaded em NÃO, análise para alterar).**
- **Evite síndromes que interfiram na decisão. Elas matam!**
- **Tenha e siga um padrão operacional (SOP – Standard Operating Procedures).**
- **Habitue-se a observar seus mínimos. Eles são seus, não da aviação.**
- **Jamais improvise em aviação. Planeje.**

AOPA BRASIL

ABRIL 2020