

## ULM's

### SEGUROS O SUFICIENTE PARA, APENAS, O PODER MATAR

**“A vida é a gestão constante do risco, e não a sua eliminação”**

*Walter Wriston, ex-presidente do Citibank*

#### Caros pilotos de ULM

Infelizmente, todos teremos de estar preocupados! 8 Vítimas mortais, em 2015, todos na aviação ultraligeira, obriga-nos a refletir! Porquê? O que vai mal nesta classe? O que fazer?

Ao longo destes últimos anos de investigação de acidentes pelo GPIAA, na categoria de ligeiros e ultraligeiros, mostra claramente que, embora as condições imediatas de cada acidente sejam únicas, as condições subjacentes fatores [humanos] são sempre retiradas de um perturbador *cluster* familiar a todos nós: preparação e planeamento pré-voo; tomada de decisão; percepção; avaliação; gestão de combustível; manutenção da proficiência. Por isso demonstro esta minha preocupação com o que se passa com cultura dos nossos pilotos. A aviação de lazer em Portugal não terá de ser assim.

Todos sabemos que as aeronaves evoluíram exigindo cada vez mais proficiência dos pilotos, se bem se recordam, o fabricante da *Piper Cub* publicitava-o como o avião mais seguro do mundo. Claro está, que ainda hoje poderemos aceitar esse *slogan* brincando que, de facto é seguro, seguro apenas para o poder matar. O ponto, obviamente, é que as aeronaves desta classe são potencialmente letais e, todos nós, deveremos ser bem aconselhados a não esquecer este facto, para que não acabemos por morrer desnecessariamente.

Temos, no mercado, dezenas de modelos de aeronaves ULM para todos os gostos e carteiras e, enquanto todos elas são muito diferentes uns dos outros em todas as variáveis imagináveis, sabemos algo que se aplica a todas elas, pela regulamentação: Que são leves (máximo 472 Kg) e que não são muito rápidas (algumas até 280 kph). A propósito: duzentos-e-oitenta-quilómetros-por-hora é bem mais do que apenas rápido o suficiente para matar uma pessoa.

E nós, infelizmente, também sabemos quem voa estas aeronaves, toda a categoria de pilotos: a *família* é pequena. Temos pilotos com uma vasta experiência a entrar para esta categoria, pelos baixos custos implícitos e pela vantagem dos exames médicos menos exigentes e temos os novos que somente agora entram para o clube dos pilotos, com meia dúzia de horas averbadas na sua caderneta de voo.

Os novos pilotos na categoria de lazer preocupam-me, e englobo nos novos os que têm menos de 300 horas de voo, porque muitos deles não sabem, ainda, o suficiente sobre aviação, para perceberem que todas as aeronaves são potencialmente letais. Por isso, necessitamos de abordar o voo com uma atitude de respeito e humildade. As aeronaves ultraligeiras exigem muito do piloto porque, simplesmente, umas perdoam mais do que outras. Tenho a felicidade de poder voar aeronaves desta categoria, permitam-me que vos diga, são bem mais exigentes nas competências do piloto do que as aeronaves com um desempenho superior.

Será que a aviação Ultraligeira conseguirá ser mais segura? Eu bem o espero, no âmbito do comportamento dos pilotos. **Mais: “airmanship” precisa-se, urgentemente!** Provavelmente teremos todos de parar de voar. Um período de reflexão, de 6 meses, talvez seja a solução, para que todos entendam que o GPIAA já não sabe o que fazer para prevenir mais mortes. Reitero que, oito fatalidades é um número elevado para uma aviação que se quer segura para se disfrutar do prazer de voar.

A Segurança somos nós que a fazemos. Por que razões alguns abdicam de fazer com que ela os acompanhe? Sabemos, no entanto, que a segurança está construída em fatores de risco que teremos de continuar a mitigar seriamente. Treinar os pilotos novos para serem adversos ao risco é um bom começo. Ventos altos, camadas de nuvens baixas e manobras proibidas são coisas más. E claro está, uma boa manutenção é uma necessidade absoluta.

Será que é mesmo necessário chegarmos ao ponto que, para os *ULM's* serem seguros terão de ser regulados como as aeronaves ligeiras? Esperemos que não, mas se for esta a solução porque não? Para que sejam suficientemente seguras para apenas o poder matar, é um risco que nós pilotos aprendemos a aceitar e gerir com treino intenso, vigilância e respeito pelo céu.

Não é meu apanágio abordar as questões assim tão friamente, mas a ocasião assim obriga, pela responsabilidade que detenho em prevenir, alertando para os perigos. Nenhum piloto desta classe acredita que perderá a vida num acidente de avião, mas a verdade é que, durante os últimos anos, infelizmente, os números indiciam o contrário.

Há algum tempo a esta parte que tento perceber qual a razão que o programa teórico para pilotos de ultraleve, constante no Anexo VII do Artigo 79º do Regulamento n.º 164/2006, somente consta um módulo: **Limitações e conhecimentos humanos (com 5 Horas)**, com uma abordagem fogaz sobre o STRESS, focalizando unicamente a avaliação de situações e tomadas de decisão: Avaliação de situações por parte do piloto; Atitudes psicológicas e aspetos comportamentais e Gestão do risco.

Será suficiente esta abordagem, com esta carga horária, no que aos fatores humanos diga respeito? Eu considero que não. Não seria de se aproveitar e introduzir um treino a sério sobre Fatores Humanos, em que obrigasse todos os detentores de uma licença *ULM*, a incluir na sua formação um curso sobre Fatores Humanos, submetendo-os a um teste final para validar os seus conhecimentos?

Com toda a certeza haverá um grande número de pilotos que não entenderão a minha mensagem, pois consideram que já sabem tudo sobre o tema. Mas, meus amigos, formação sobre Fatores Humanos faz parte do desenvolvimento do “*airmanship*”, coisa que não abunda nos pilotos de hoje e não foi desenhado para piorar os registos sobre segurança. Portanto, considero que deverá existir alguma coisa de errado no programa de formação “*syllabus*” dos pilotos de *ULM* em Portugal e/ou a falta da sua aplicação correta pelas escolas de voo, e/ou falta de avaliar a sua necessidade como fulcral para uma cultura de segurança.

Aproveito para apelar à APAU, como representante de um grande número de pilotos, que intensifique a apresentação de dados factuais sobre estes últimos acidentes ocorridos em 2015, no sentido de sensibilizar os seus associados para um facto que todos temos responsabilidade: primar por uma aviação mais segura mudando a atitude como piloto.

Certamente esta atitude positiva da APAU irá contribuir para melhorar, em absoluto, os resultados de segurança operacional, permitindo que os pilotos não negligenciem a sua segurança e a dos seus passageiros – incluído a segurança daqueles pilotos, seus membros, que precisam de ser protegidos das suas próprias atitudes intempestivas, provavelmente dando-lhe a possibilidade de refrescamento em Fatores Humanos, ou se for caso disso, proibindo-os de voar por uns tempos, requerendo ao Regulador tal permissiva. O GPIAA, desde já, manifesta no âmbito das suas competências, o seu apoio na implementação e/ou tomada de ação para garantir essa disseminação de informação.

Tenho a expectativa que, para este ano, a perda de vidas por negligência e/ou atitude imprópria fique por aqui. Chega de falta de respeito pelas regras básicas da aviação! Caros pilotos: adotem a filosofia da autoeducação – um bom piloto está sempre a aprender, há erros que não perdoam, evite testar a sua sorte.

Deixemo-nos de ilusões. A aviação recreativa certamente não está mais segura. Possivelmente, o maior problema é que muitos, talvez a maioria, dos pilotos parecem ter o sentimento de invulnerabilidade, acreditando que “isto não me poderá acontecer a mim”.

Acredito que não sejam necessárias mudanças regulatórias. Os pilotos da aviação recreativa precisam de mais: Automotivação; Autoeducação mais consistente – incluindo algum tratamento de choque. Provavelmente, uma extensa publicação gráfica e persistente na comunicação dos factos que causaram e resultaram nos destroços de 10 aeronaves, com 8 fatalidades que ocorreram desde janeiro 2015. Talvez, quiçá, alguma informação sobre as conclusões das perícias medico legais efetuadas, possa fornecer choque suficiente quando distribuídas aos pilotos.

Tal material, quando visto pelos seus próprios familiares, poderá, também, colocar alguma pressão adicional nos pilotos para adicionarem uma melhor disciplina nas suas atividades aéreas enquanto pilotos.

Sou em crer que as famílias das vítimas destes acidentes, se contactadas com sensibilidade, apoiarão estas publicações. Tenho a certeza que gostariam de contribuir para a redução do número de famílias que, sem sombra de dúvida, serão submetidas ao sofrimento e dificuldades que elas próprias experimentaram.

Termino solicitando que, jamais adote esta postura, “***Sou um bom piloto; tenho a minha licença, tenho o aval da comunidade e mais de 100 horas; Sinto que sou competente e sensível o suficiente para evitar um acidente, por que deveria eu preocupar-me?***”

Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves