

GABINETE DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES COM AERONAVES

NEWSLETTER 4/2016
GPIAA NEWS

NESTA EDIÇÃO APRESENTAMOS

- ✈ EDITORIAL (Nota do Diretor)
- ✈ CAIXA DE OPINIÕES (Rubrica de opinião)
- ✈ ACONTECEU (Resumo dos Acidentes e Incidentes ocorridos entre maio e julho)
- ✈ ELABORÁMOS E DIVULGÁMOS (Notas Informativas, Relatórios finais e Recomendações de Segurança)

EDITORIAL

CAROS AMIGOS, COLEGAS E ENTIDADES OFICIAIS DO SECTOR AERONÁUTICO

RENOVAR FORÇAS!...

A permanente sobrecarga de indefinições e a incapacidade de resposta com que os governos têm vindo a brindar este incompreendido organismo chamado GPIAA e, por conseguinte, os poucos profissionais que dão a cara, até pela relação de proximidade que vão tentando manter com a comunidade aeronáutica e, diga-se em abono da verdade, assumindo muitas vezes responsabilidades que lhes pertencem mas desfalcados de capacidade operacional, que genuinamente, facilmente seriam ultrapassadas se as tutelas entendessem a importância do Organismo tal como está pensado nas instancias internacionais, justificam plenamente que pensemos num curto espaço de tréguas para renovar forças para os embates que se avizinham, esperando que este período seja desprovido de acidentes em benefício de toda a comunidade aeronáutica.

Na verdade, os profissionais do GPIAA são, de entre as mais diversas profissões, da responsabilidade do Estado no sector da Aviação Civil, uma espécie de filhos de um Deus menor, um Organismo com responsabilidades de uma Direção Geral, mas com autonomia de uma Direção de Serviços e, como se não bastasse, mesmo sendo-lhe reconhecido o direito inalienável a um período de férias que todos os trabalhadores merecem, continuam sempre em alerta. É pois infelizmente no período do verão que mais ocorrências acontecem, justificando-se a sua total disponibilidade para acorrer às eventuais chamadas e, num quadro reduzido a dois investigadores e o Diretor, a probabilidade de chamada é elevada.

Infelizmente continuo a considerar que ainda vivemos num país deprimido e confuso, que sistematicamente vai adiando as reformas estruturais necessárias para a modernização dos serviços públicos ao custo reduzido no O.E.. No entanto, e devido a interesses pouco claros e à pressão dos “lobbys”, os governos não conseguem combater estas variáveis. É preciso aparecerem ideias novas para reformar os vários sectores do Estado, onde o GPIAA se integra à sua escala. É inadmissível que os défices orçamentais continuem sistemicamente a perpetuarem-se e a aumentar a dívida pública, e por que razão a “gota” do orçamento do GPIAA terá de continuar a engrossar esse défice! Continuo preocupado com todo este modelo, considerando, no entanto que, e com alguma vontade política, não seria necessário sujeitar o GPIAA a todas estas restrições orçamentais devido à conjuntura económica que o país atravessa. Ora vejamos, com um orçamento aprovado para 2016 já de si muito estreito para permitir atuação nas áreas da missão, sofre um congelamento de 45% do seu valor inicialmente aprovado. Fiquei consideravelmente assustado com esta transversalidade das medidas: como será possível o GPIAA continuar a tentar remar na já difícil tarefa a que está votado nestes últimos tempos? Se estava difícil encontrar o rumo, assim fica praticamente impossível! Resumir-se-á unicamente a tentar voar sem perder a sustentação para não cair. Espero contudo que e da parte da Tutela um olhar responsável para que a dignidade do GPIAA seja o mais depressa possível reposta em conveniência da indústria que representa, e do próprio país, que muito deve a uma aviação civil segura e internacionalmente reconhecida.

Ainda há poucos meses se equacionava a possibilidade da discussão da Lei Orgânica do GPIAA ser rapidamente alavancada pelo Governo, no sentido de aliviar o estrangulamento financeiro a que está sujeito, permitindo-lhe ser autonomamente financiado através da cobrança de uma taxa de segurança operacional por quem utiliza o sistema de transporte aéreo - o passageiro. Nada que não seja legal e que não esteja devidamente acautelado na obtenção da aprovação por parte de Bruxelas.

Eis senão quando, para 2017, fomos mais uma vez confrontados com a necessidade de reestruturar o orçamento do GPIAA, para integração no O.E. do referido ano. Corre-se então o risco de mais um ano no limbo da sobrevivência operacional, isto é, sem capacidade de gerar produção, quer pela impossibilidade de se apetrechar de recursos humanos, quer de meios materiais para o cabal desempenho das responsabilidades que lhes estão atribuídas no Anexo 13 da ICAO e do Reg. 996/2010 da C.E. Não entendo, mas preocupa-me, a razão da inércia do Governo em não avançar para a solução óbvia, em vez de continuar a ambicionar integrar o GPIAA no O.E. onerando a necessidade de financiamento para sustentar o Estado, sem mostrar necessidade de reformar efetivamente, em pelo menos, na parcela correspondente ao GPIAA. Para um mero responsável de um Organismo como o GPIAA, a paciência tem limites, começando a ser insustentável pôr em prática o plano de atividades pensado para o mesmo no período dos cinco anos acordados na carta de missão.

Percebemos todos que, o atual modelo adotado pelo Estado para garantir as funções do GPIAA é insustentável a prazo, não se podendo a cada legislatura resolver-se adiar a solução do problema por falta de coragem e, por que não, até de visão estratégica. Não creio que a atual Tutela já não tenha percebido isto. Logo continuo a manter a confiança nos responsáveis do Ministério, na rápida resolução da estrutura operacional do GPIAA, discutindo e aprovando a solução enviada (há muito!) para análise. Ser Governo é, ou deveria ser, mais do que gerir o sistema. Deve ser a aplicação de modelos diferentes e adaptados às novas realidades, a razão por que ainda considero manter a confiança.

Felizmente, este ano, e “bato na madeira” para que assim continue, não tivemos as ocorrências do ano anterior no que concerne aos acidentes graves, com fatalidades e feridos graves. Provavelmente vale sempre a pena trabalhar em proveito da prevenção, mesmo sendo essa em escala reduzida pela incapacidade do GPIAA. Tudo funcionou com maior regularidade, o que, não sendo mais do que o cumprimento da obrigação de quem assume a responsabilidade de ser piloto, não deixa de merecer o meu reconhecimento da diferença, para melhor. Continuem assim caros Pilotos, atitude no cumprimento das regras de segurança é requisito para um voo seguro.

Por isso, e na medida do possível, o “descanso do Investigador” que deveria ocorrer no atual mês de Agosto, aproveitando o momento para retemperar forças e energias para as “grandes batalhas” que ainda nos esperam. Continua-se a “limpar” os 95 processos que ainda se encontram “em aberto”, unicamente com dois investigadores.

A vida é uma roda contínua, que nos surge de formas e aspetos diferentes, nos vai colocando permanentemente perante novos desafios, e novas realidades, que aceitamos e damos o nosso melhor para resolver.

As metas que traçamos, os sonhos que idealizamos e os desafios que nos vamos colocando, exigem perseverança, força e coragem. Para os concretizar, tentamos vencer as contrariedades que nos vão surgindo. Porém, deseja-se um período calmo para um convite a umas merecidas férias. Para muitos da comunidade aeronáutica, elas são uma miragem, para outros ainda uma mera lembrança longínqua e, para alguns um sonho inalcançável.

Setembro será a *réentrée* logo, um mês atribulado. Espera-nos ainda alguns processos complexos e debates de matérias de grande importância para o GPIAA. Deste modo, formulo mais um desejo para quem está ou para que ainda vai de férias: descansem! Conto com toda a comunidade aeronáutica, com o vosso esforço e a vossa compreensão para vencermos os problemas e as dificuldades que todos os dias surgem na nossa vida, e na profissão que abraçamos nesta indústria tão exigente.

Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves

CAIXA DE OPINIÕES

CRM - "A doença e a cura"

O CRM é "tipo" uma ideia genérica para se fazer tudo. Um remédio com indicação generalizada. O indivíduo está mal? CRM nele. Fez uma aterragem dura? Faltou CRM. Discuti com toda a gente no aeroclube? Falta expressiva de CRM.

Mas será mesmo uma solução para todos os problemas? Não, caro aviador! CRM e seus derivados (EMCRM, SRM, TEM, etc...) são algumas, de muitas ferramentas que, de forma geral, nos fazem entender e gerir erros e ameaças, ajudando-nos a decidir de uma forma mais adequada (melhorando o processo de decisão e de comunicação).

Então alguém pergunta: mas só isso? E eu respondo: não está ok? Não mudamos quem decide, mas mudamos como decidir. Não mudamos o erro, evitamos ou procuramos mitigar seus resultados.

Gerimos melhor ameaças internas e externas, administramos melhor os riscos envolvidos na operação. Em suma, procuramos obter uma operação mais segura e eficiente.

Mas isto envolve custos? Gera benefícios e receitas? A resposta é sim! Tudo começou, como sempre se começa algo em aviação, com gente morrendo, aviões destruídos, a arder, e ninguém conseguindo entender a causa. Como tudo se origina na teoria do desastre na aviação, o nosso bom e velho CRM também nela tem a sua origem.



Inicialmente procurou-se o desenvolvimento a partir de ferramentas conhecidas, desenhadas por "doutorados". Em suma, vamos mudar o estilo de liderança para que não se destruam mais aviões!

Sim... além de divertido e agradável, um treino de gestão "tipo" genérico feito na base do serve para tudo e todos! Porém, numa nova análise do modo_

lo viu-se que poderíamos obter algo melhor. Como isto foi feito? Envolvendo os utilizadores do programa na sua elaboração/concepção. E este talvez tenha sido o maior avanço no modelo da ferramenta: colocar os utilizadores participando do seu desenvolvimento.

Desenhou-se então o CRM, abordando e dando luz a uma série de *skills* (habilidades) que poderiam ser melhoradas através de conhecimento e de demonstrações, usando teorias, exercícios práticos e vivências.

Comunicação muito melhor, 'power distance' reduzida; alerta situacional; 'decision making'; 'workload Management'; uma *sopa de letras*... A ideia era que, uma melhor comunicação, decidindo com mais qualidade, delegando tarefas, gerindo tempos e espaços e, sendo mais assertivo, tudo estaria resolvido!

Junta-se a "pilotada" e tudo ok!



Mas aconteceu o inevitável: o avião voltou a destruir-se, gente morreu, apareceu fumo e os jornais estamparam novamente matérias com acidentes. Então, uma outra forma, ou melhor, uma sequência aprimorada, nasceu. Mais específica, entendendo que o ser humano erra, nasceu para errar e irá errar nalgum momento, aceitou o erro como parte do processo e procurou eliminá-lo no começo, mitigá-lo e/ou gerir os seus resultados.

Em suma, se houver um erro vamos tentar identificá-lo logo no início, pois caso não seja possível eliminá-lo poderemos reduzir o impacto no todo. Nasceu assim o EMCRM (CRM + gestão de erros).

E então? Bom, novamente avião destruído, etc.

E lá vai o pensamento: se tudo está ok por aqui, dentro da cabine, e o que vem de fora? E as ameaças? O ATC é uma ameaça? Tempo em rota? Projeto?



Não bastava olhar para o interior do sistema. Era preciso entender que o avião fazia parte de um sistema complexo e ramificado, envolvendo uma série de interligações e, principalmente, humanos. Foi criado o TEM (*Threat and "Error" Management*), gestão de erros e ameaças.

Todas essas ferramentas são extremamente úteis e devem ser integradas no sistema de segurança de qualquer operação que opere com ambientes complexos, situações dinâmicas e o fator tempo como limitador.

Tempo?

Pois é, o maior limitador em aviação é o tempo. Combustível é finito e isto limita o nosso processo decisório. E isso serve apenas para aviões? Claro que não! E uma equipe médica numa cirurgia? Um agente da autoridade patrulhando uma área? O bombeiro a apagar o fogo? Todos têm o fator tempo como limitador, além do dinamismo das situações que enfrentam.

Para concluir e piorar a coleção de siglas nestes cenários, lidamos hoje em dia (em aviação há mais tempo) com interações rápidas. O que seria isto? É dar o bom dia no aeroporto, tomar um cafezinho, sentar no avião e de repente ver um motor começar a arder na decolagem. Não existiu tempo para que aquela dupla de pilotos se conhecesse melhor, entendesse o processo e o tempo de cada um. Sendo assim, é resolver o problema e retornar em segurança.



Por isso, temos que prover as ferramentas que podem melhorar a nossa performance e obter um aumento da segurança de voo (e como recompensa, reduzir riscos e ameaças) com a seriedade e a qualidade devida. Talvez um bom treino nesta área seja tão ou mais importante que um treino técnico. E o melhor, serve para si que voa sozinho! Ou por acaso você não interage com ninguém durante as suas operações de voo?

Saudações Aeronáuticas - Luiz Bassani

ACONTECEU

Durante estes últimos dois meses (junho e julho), verificámos a existência de três ocorrências passíveis de abrir processo de investigação, uma delas, infelizmente, um acidente com fatalidades.

06/INCID/2016 - Aterragem de emergência, no Aeroporto de Lisboa, por falha de motor, do *Airbus A320*, registo G-EZOZ, no dia 08 de junho.

07/ACCID/2016 - Colisão com o solo, na zona de Canhestros, Beja, do *Pilatus P6C*, registo D-FSCB, no dia 19 de junho, causando a morte do piloto.



08/INCID/2016 - *Hard Landing* durante o desembarque da brigada em Galegos, Baltar, do *Eurocopter*, registo CS-HMJ, no dia 03 de julho, durante uma operação de combate a incêndios.



ELABORÁMOS E DIVULGÁMOS

Durante estes últimos dois meses (abril e maio), elaborámos e disponibilizamos na nossa página eletrónica:

NOTAS INFORMATIVAS

05/INCID/2016 - Incidente com o *Airbus A320*, registo CS-TNP, ocorrido no Aeroporto de Lisboa, dia 21 de maio;

06/INCID/2016 - Incidente com o *Airbus A320*, registo G-EZOZ, ocorrido no Aeroporto de Lisboa, dia 08 de junho;

07/ACCID/2016 - Acidente com o *Pilatus P6*, registo D-FSCB, em Canhestros, no dia 19 de junho;

08/INCID/2016 - Incidente com o *Eurocopter*, em Baltar, durante uma operação de combate a incêndios.

RELATÓRIOS FINAIS

18/INCID/2014 - Incidente ocorrido no dia 12 de julho de 2014, com o *Airbus A320*, registo CS-TOO, no Aeroporto de Lisboa

09/ACCID/2010 - Acidente ocorrido no dia 07 de julho de 2010, com o *Zephyr 2000*, registo CS-UOB, em Valdonas, Tomar

23/INCID/2014 - Incidente ocorrido no dia 31 de agosto de 2014, com o *Airbus A330*, registo CS-TOJ, Ilha do Sal, Cabo Verde

01/INCID/2016 - Incidente ocorrido no dia 13 de janeiro de 2016, com o *Boeing 777*, registo D2-TEI, Aeroporto de Lisboa

09/ACCID/2012 - Acidente ocorrido no dia 02 de junho de 2012, com o *Esqual VM1P*, registo CS-ULL, em Azoia, Colares

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Uma vez a sistematização das Recomendações de Segurança é de relevante importância no sentido de facilitar a sua pesquisa, disponibilizamos na nossa página eletrónica as recomendações de segurança formuladas nos relatórios finais homologados em 2016, endereçados a diversas entidades:

No Relatório Final do processo 09/ACCID/2012, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 05/2016);

No Relatório Final do processo 18/INCID/2014, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 13/2016);

No Relatório Final do processo 01/INCID/2016, foram formuladas nove recomendações de segurança (RS 14/2016 à RS 22/2016);

No Relatório Final do processo 09/ACCID/2010, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 23/2016);

No Relatório Final do processo 23/INCID/2014, foi formulada uma recomendação de segurança (RS 24/2016);

No Relatório Final do processo 22/INCID/2015, foram formuladas duas recomendações de segurança (RS 25/2016 e RS 26/2016).

PORQUE

O GPIAA tem por missão investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis tripuladas, com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição, e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica

NOTIFIQUE-NOS

707 284 637
+351 915 192 963
investigacao@gpiaa.gov.pt

CONTACTE-NOS

geral@gpiaa.gov.pt
+351 212 739 230 (telefone)
+351 212 739 260 (fax)

VISITE-NOS

www.gpiaa.gov.pt
Praça Duque Saldanha 31 - 4º
1050-094 Lisboa