

POLÍTICA DE GESTÃO DE COMBUSTÍVEL E SEGURANÇA NA AVIAÇÃO

Com o tema das políticas de combustível adotadas pelos operadores aéreos, em grande destaque após o fatídico acidente ocorrido na Colômbia recentemente, o GPIAA no âmbito da sua Missão e competências, considera dever apresentar algumas considerações sobre os potenciais riscos que podem estar implícitos se a política não contemplar o preconizado nas normas operacionais.

Conforme noticiado largamente na comunicação social, disponibilizamos o relatório preliminar publicado pela congénere Espanhola **CIAIAC -Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil**, resultante da intenção de investigar tecnicamente, o declarar de MAYDAY por níveis de combustível baixo, da aeronave do operador nacional TAP-AIR PORTUGAL em Santiago de Compostela.

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIAC/INVESTIGACION/2016/040_2016.htm

É sabido que os pilotos afirmam que as companhias aéreas são forçadas a voar com combustível nos mínimos.

Medidas de redução de custos criam sérios riscos para os utilizadores deste meio de transporte, reclamam as tripulações.

À medida que as companhias aéreas se ressentem da crise financeira, embarcam cada vez mais passageiros nos aeroportos, cada vez mais movimentados, originando reclamações internas dos pilotos, alertando que o corte de custos das operadoras aéreas no fornecimento de combustível pode estar a potenciar um grande risco à segurança de voo.

Com o custo do combustível de jato a pesar imenso na estrutura operacional, os operadores aéreos estão ansiosos para poupar nos custos de combustível, numa tentativa de aumentar a margem de lucro operacional. É conhecido em vários relatórios onde operadores designados de “bandeira” expressam a sua preocupação com o número de escalas técnicas não programadas em determinadas rotas, que algumas companhias efetuam quando encontram adversidades que alteram os parâmetros de consumo, onde constatam que essas companhias tem por filosofia que "adicionar combustível indiscriminadamente sem pensamento crítico acaba por reduzir a participação nos lucros e, afetar o auto financiamento."

Regulamentos da EASA são precisos: Uma aeronave deve descolar com combustível primário suficiente para chegar ao seu destino e, em seguida, ter combustível para

entrar em espera por mais 30 minutos e, depois, prosseguir para o seu aeroporto alternativo mais distante com base nas condições. Deve ainda levar uma reserva de 30 minutos de combustível em cima disso.

As associações de pilotos e os sindicatos de pilotos independentes, advogam que alguns pilotos acreditam que os regulamentos aprovados, nomeadamente pela EASA, não são suficientes numa era em que as companhias aéreas perseguem a economia de custos. Se, por mero acaso, um piloto tem de ficar num padrão de espera longo antes de aterrar, o combustível extra pode diminuir rapidamente.

Pilotos desafiados em pedidos de combustível pelos operadores para quem prestam serviço. Menos combustível significa um avião mais leve; Um avião mais leve significa melhor rácio de custo por Km percorrido, economizando dinheiro à companhia aérea.

Segundo os regulamentos internacionais, os pilotos têm a palavra final sobre a quantidade de combustível que levam a bordo, mas sabe-se que quando questionam os níveis de combustível sugeridos nos planos de voo, o seu julgamento é frequentemente desafiado. "Aparentemente, este desvio à norma não é incomum para o despachante do voo (*load control*) questionar o comandante se sente que é necessário adicionar combustível para o voo planeado",

A pressão das companhias aéreas e dos responsáveis pelo despacho para conservar o combustível inicialmente indicado, leva a que alguns pilotos não tenham a certeza de que "como Comandantes, têm autoridade final sobre o que consideram ser uma carga mínima de combustível seguro para o voo ou não" e este tipo de procedimento leva ao desvio da normalização que mais cedo do que pensamos, passa ao que chamamos, de deixar andar.

Quero continuar a acreditar, contestando vigorosamente a ideia que, as principais companhias aéreas que operam na nossa praça, cortariam descaradamente na segurança operacional para economizar uns Euros. Essa é uma ideia e alegação absurda, considero que, jamais existem atalhos na operação de uma aeronave, e nenhuma transportadora comprometerá a operação segura de um dos seus voos, para poupar uns Euros. Assim seria logicamente, mas será que é assim que se passa?

Sabe-se, no entanto, que uma combinação de planeamento de combustível mínimo para o voo, com planos de voo irrealistas, combina para se criarem situações perigosas de falta de combustível. Os planos de voo são emitidos de acordo com as orientações escritas, sem levar em consideração a realidade das condições do dia da operação.

Sabemos todos, que algumas Autoridades de Investigação congéneres do GPIAA, abriram processos de investigação técnica porque algumas aeronaves aterraram

perigosamente com pouco combustível nos tanques. Nós em Portugal, não tivemos até agora, nenhuma indicação que as companhias aéreas estão a voar os seus aviões com menos do que a quantidade necessária de combustível, não cumprimento o regulamento em vigor. Mas claro, e não é segredo para ninguém, que as administrações das companhias fazem malabarismos, e o que fazem ao fazer isso é diminuir a margem de segurança.

Como resultado destes malabarismos, temos as tripulações forçadas a declararem ao ATC pedidos de prioridade por mínimos de combustível (*MAYDAY, MAYDAY, FUEL*), quando forçados a entrar em circuitos de espera para aterrar. Obviamente que, este tipo de desvio aos regulamentos coloca muita pressão sobre o sistema, quando se tenta “correr” já com pouca margem de manobra.

Até agora, a evidência de que os aviões poderiam andar a voar com combustível inadequado era principalmente anedótica, ninguém acreditava, mas mesmo assim, era suficiente preocupante para chamar a atenção dos “*média*” e publico em geral se alguma coisa corresse mal. Caso do TAP em que a congénere espanhola decidiu abrir um processo de investigação. Como entidade independente, o GPIAA considera que, em nada este evento se aproxima do que aqui escrevo sobre o tema. É um evento sem possibilidade de se retirar qualquer ensinamento, tudo foi efetuado de acordo com as boas práticas, demonstrando que pelas variáveis introduzidas na equação, o resultado está muito acima dos níveis considerados críticos para este tipo de evento.

Claro que, numa indústria em que a concorrência é cerrada, o vector encomia começa a pesar em detrimento da segurança. Quantos pilotos já não passaram por serem desafiados pelos responsáveis, para voarem somente com o combustível indicado no plano de voo, sendo questionados pelas operações quanto ao porquê de mais combustível. Somente devem fazer saber que, quem está lá dentro sou EU (o Comandante) e como tal, a responsabilidade é dele de assumir a segurança de todos aqueles que nele confiam para chegar ao destino... façam o favor de meter mais combustível, senão não vou voar com esta quantidade....

Espero que se retire um ensinamento a todos os níveis deste ultimo terrível acidente na Colômbia, onde pretendia manter a minha confiança, tanto com passageiro, como responsável do GPIAA, que nenhuma companhia tenha esta forma de jogar o jogo, pois se assim considerar que poupando uns euros consegue manter-se competitiva, de certeza estará na televisão e não por uma coisa boa. Crime é a palavra que utilizo para casos como este.

Saudações Aeronáuticas

Álvaro Neves

Praça Duque de Saldanha, 31 - 4º, 1050-094 Lisboa
Telefone: (351) 212739230 | Fax: (351) 212739260
Reporte 24H 707 284 637 (707 AVI OES) - +351 915 192 963
E-mail: geral@gpaaa.gov.pt
URL: <http://www.gpaaa.gov.pt>