

“Um piloto é apenas uma pessoa normal em excelente condição física (e psíquica) ”

Aforismo popular aeronáutico

Ao cabo de um milhão de textos e reportagens sobre este inverosímil acidente vou, também, tentar fazer uma síntese (in) conclusiva.

Partindo do princípio de que o copiloto intentou, deliberadamente, fazer o seu avião colidir com o solo – facto que apenas a comissão de investigação estará em condições de averiguar e determinar (tudo o resto deverá ser levado á conta da especulação) - o ocorrido tem várias vertentes sobre que ser equacionado.

Vertentes que confluem basicamente em duas: a selecção e formação dos pilotos (ou mais alargadamente, do pessoal navegante) e a supervisão.

Ora o que se tem passado em pinceladas largas? Isto:

Desde o início da aviação comercial que a grande maioria dos pilotos deste ramo da aviação, provinha da aviação militar.

Tal facto manteve-se, em termos gerais, até meados da década de 60 do século passado, nomeadamente no chamado Ocidente.

Ora sabe-se que as exigências das operações militares - a todos os níveis – são superiores ou, no mínimo, iguais aos da aviação civil. A partir daí a situação foi-se invertendo, ou seja, a maioria dos pilotos civis deixou de ter experiência militar.

A partir sobretudo dos anos 90 do século XX, deu-se um “boom” na Aviação Civil e a deslocação por via aérea passou a estar acessível ao poder de compra de uma cada vez mais alargada dos consumidores.

Para tal contribuiu o desenvolvimento exponencial do turismo, a cada vez maior internacionalização dos negócios, a multiplicação de organismos internacionais e a diminuição dos custos do transporte, por via da melhoria da tecnologia disponível, estruturas organizacionais e métodos de gestão.

Finalmente ocorreu o fenómeno das companhias “low cost”, que massificou o transporte aéreo.

Estas companhias tentaram otimizar todos os recursos e limitaram as ofertas de serviço ao estritamente indispensável. Mas para praticarem os preços que exibem tal só pode ser conseguido, aparentemente, com condições não direi inseguras, mas sem qualquer tipo de “gordura ou almofadas de ar”, em que operam.

Só as flutuações dos custos da energia baralham, por norma, o negócio do transporte aéreo.

As questões da segurança (física) tinham sobretudo a ver com áreas geográficas de conflito – sobre as quais se podiam aplicar normas e restrições adequadas – mas sobretudo com o terrorismo, que despontou a partir da guerra Israelo-Árabe dos “seis dias”, em 1967, mas que teve “curiosamente”, o seu início moderno, com o desvio do

Paquete Santa Maria e o “Caravelle” da TAP, por opositoristas ao governo português, em 1961!...

Porém, o grande impacto no transporte aéreo em termos de segurança (“security”) deu-se após o atentado às Torres Gémeas, em 2001.

Entretanto, o que se passou com a preparação dos novos pilotos?

Como o seu treino de base é muito oneroso para as companhias aéreas, a sua formação começou por ser feita nos aeroclubes mas como tal não era suficiente e a maioria dos mesmos também não tinha estruturas adequadas, começaram a despontar, como cogumelos, escolas de pilotagem.

Ora uma escola de pilotagem é um negócio, uma transportadora aérea é outro negócio e a lógica profissional é a de uma prestação de serviços em troca de uma remuneração, onde funciona o “mercado” (ou seja a lei da oferta e da procura) e onde a eficiência prefere à eficácia.

Tudo ao contrário das Forças Aéreas onde a lógica (até ver) é de serviço, não de negócio e onde a eficácia prefere à eficiência.

Ou seja, na primeira “está-se”; na segunda, “é-se”.

A postura é completamente diferente e assim deve ser (apesar de ter consequências!...), pois a missão é distinta e não se deve tentar “civilizar” os militares, tão pouco militarizar os civis...

Como pano de fundo a tudo isto tem-se assistido a um aumento exponencial da tecnologia, que está a ultrapassar a capacidade humana de lidar com tal facto, ao mesmo tempo que se diminuem os tempos de voo real na instrução, o número e quantidade de manobras efectuadas e o uso intensivo de simuladores – que são muito úteis, mas têm de ser usados com conta, peso e medida.

Ou seja, os pilotos têm cada vez menos experiência em voar o “avião à mão” e estão menos habilitados, naturalmente, na resolução de emergências.

Creio que a comunidade aeronáutica se deu, finalmente, conta disto aquando do acidente com o voo 447 da Air France, em 1/6/09, em que um A330 se despenhou no Atlântico, com 228 pessoas a bordo!

A massificação e abandalhamento do ensino, a todos os níveis – a recente decisão de anulação de 152 processos académicos, pelo Ministro da Educação é o expoente eloquente do saque a que a coisa chegou - tem levado a que a maioria dos alunos, seja ignorante sobre uma quantidade enorme de coisas básicas, afecta a sua capacidade de memória e raciocínio e não lhes incute o mínimo de hábitos de organização, disciplina, ética e boas maneiras.

A preparação física é medíocre e os “vícios” obtidos por vida desregrada, a vários títulos, e outras mazelas sociais – a desbunda/negócio em que se transformaram as viagens de finalistas, é bem evidência disso - vêm ainda complicar mais o quadro onde tudo se move.

Como se consegue minorar tudo isto a nível aeronáutico, que é o que estamos a tratar?

Pois através das Autoridades Aeronáuticas Nacionais que, em Portugal, está consignada no INAC (agora ANAC), dependente do Ministério dos Transportes e Comunicações, a que se deve juntar o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes

com Aeronaves (GPIAA) (a questão da “Segurança” é outro assunto muito complexo, que não iremos abordar).

Ora sobre os órgãos de supervisão e tutela diremos que, nas últimas décadas, por razões várias, tiveram muita dificuldade em acompanhar o que se ia passando na prática, estando por várias vezes à beira da exaustão de meios.

A supervisão ao nível da maioria das empresas segue a lógica do “negócio” na gestão dos meios existentes (ou seja como obter máximo lucro) com uma mentalidade alargada de que qualquer investimento é um custo e da falta de escola empresarial que remonta à expulsão dos judeus em 1496...

Acresce a isto o facto da legislação europeia estar a ser concentrada em Bruxelas, aumentando o tempo na tomada de decisões e retirando capacidade decisória aos estados membros.

A massificação e o “negócio” do transporte aéreo com o correspondente aumento da necessidade de profissionais fazem tender, se não se tiver cuidado, que a qualidade sofra em detrimento da quantidade; a “lei da selva” do capitalismo selvagem, em guerra civil permanente com a “ditadura” dos sindicatos, faz o resto.

É em todo este âmbito que se deve encarar o que aconteceu com o copiloto alemão – como há fortes indícios de que outros já o terão feito (voo da Japan Airlines, em 9/2/82; Royal Air Maroc, em 21/8/94; SilkAir, em 19/12/97; Egyptair, em 31/10/99; LAM, em 29/11/13 e, eventualmente, o desaparecimento do avião da Malaysia Airlines, em Março de 2014) e cuja exposição mediática pode ter levado a que um acto solitário – o suicídio – passasse a ser encarado em conjunto, arrastando outros no mesmo destino. Trinta minutos de fama “oblige”!

Ora aqui entra novamente o recrutamento e formação dos novos pilotos civis, já que os militares ainda têm estado um pouco ao abrigo destas modernices: é que a legislação existente (é a já europeia “EASA”) apenas (!) obriga ao 9º ano com matemática e física e um exame médico (não muito exigente) em organismo certificado para o efeito.

Não são exigidas nem provas físicas nem psicotécnicas.

Os alunos não as fazem e as escolas não os obrigam por serem onerosas e terem medo que os alunos “fujam” para a concorrência. Também não é de uso efectuarem-se despiste de drogas...

Algumas empresas exigem testes psicotécnicos quando fazem o seu recrutamento, mas tirando casos muito fora do desvio padrão, aparentam estar mais preocupados em não ter ao seu serviço, pessoas que lhes dêem problemas laborais. De resto não são mais repetidos.

Tirando isto, a supervisão é mais ténue e a hierarquia também e o convívio é esparso. Os tripulantes só convivem quando se encontram para voar, em acções de formação ou nas verificações.

Ao contrário dos aviadores militares, onde a hierarquia é mais rígida e compartimentada, o convívio é corrente e o treino e operação, é conjunto.

Acresce a tudo isto que nas escolas civis praticamente ninguém chumba. Vão desistindo...

Mas mesmo que tudo corresse bem – e devemos tentar sempre esse desiderato – e tudo fosse feito “by the book”, não é possível garantir uma segurança total, com a

resolução dos problemas a 100%. Casos destes irão fatalmente acontecer, pois a natureza humana é como é, e está cheia de tarados, apesar da teoria do “Bom Selvagem” nos tentar convencer do contrário.

Para já não falar na célebre “Lei de Murphy”...

Decidir a quente, legislando a fim de garantir sempre duas pessoas no cockpit - depois de tudo se ter feito para lá não entrar ninguém, a não ser depois de estritamente autorizado - não parece que vá resolver nada e é apenas fruto de demagogia comicieira que visa, por causa do transtorno mediático, tentar conseguir uma acalmia rápida na opinião pública e publicada.

Apostar, porém, na luta do Bem contra o Mal, talvez fosse mais profícuo... a longo prazo.

Mas quem é que estará interessado nisso?

João José Brandão Ferreira

Oficial Piloto Aviador (por vocação)
Comandante de Linha Aérea (por vicissitudes da vida)
Instrutor de voo (por expiação)