BIS
BOLETIM INFORMATIVO SAFETY

SGSO SAFETY AEROCLUBE DE SÃO PAULO

Publicação de Segurança Operacional do Aeroclube de São Paulo

19 de FEVEREIRO de 2021
Edição 02/2021 #05

Foto: @jls_spotter

NO DIA DE HOJE, ESTOU APTO PARA VOAR?

por Fernando Colantuono - Piloto de Linha Aérea, facilitador de CRM e escritor.

Como pilotos estamos, ou deveríamos estar, mais que acostumados a usar checklists. São ferramentas que normalmente utilizamos para o que é ligado à operação de nossas aeronaves.

Como pilotos estamos, ou deveríamos estar, mais que acostumados a usar checklists. São ferramentas que normalmente utilizamos para o que é ligado à operação de nossas aeronaves.

Checamos sistemas e se não esquecemos de ligar ou desligar alguma coisa importante dentro do cockpit, por exemplo. Checklist de acionamento, pós acionamento, táxi, pré decolagem, após a decolagem e por aí vai.

Por outro lado, muitas vezes, negligenciamos as nossas próprias condições. Esquecemos de "checar" como está nossa saúde naquele dia, ou ainda, forçamos situações para não perdermos nossa horinha de voo suada que nos levará mais rápido à uma linha aérea ou que nos fará chegar em tempo menor a nossa tão sonhada carteira de piloto privado.
Todos os anos renovamos nosso CMA, mas isso não é o suficiente, é necessário fazermos um auto checklist e sermos 100% sinceros conosco para responder a seguinte pergunta:

No dia de hoje, estou apto para voar?

Para ajudar nessa resposta utilize o seguinte auto checklist, proposto pela FAAST (FAA Safety Team):

I AM SAFE (Eu estou seguro)

Illness (doença): Possui algum sintoma de algum problema que te impeça de voar? O CMA, feito a cada ano, não consegue detectar se após 6 meses do exame feito você terá uma gripe. **Sua autoavaliação determinará suas condições físicas para aquele dia e voo específicos**. Tenha em mente que o piloto em comando é o responsável pela operação da aeronave, isso inclui as próprias condições físicas para realizar tal operação.

Medication (medicação): Com a doença, já mencionada no item anterior, vem a medicação e, provavelmente, você não é médico. Sendo assim, não sabe dizer como determinado medicamento afeta sua performance em altitude, pressurização etc. A facilidade de encontrarmos remédios para quase tudo, sem prescrição dentro de qualquer farmácia, nos induz a acreditar que não há problemas em tomar um remédio qualquer para dor de cabeça. Além disso, por quanto tempo esse remédio afetará suas condições clínicas após serem tomados? Quais **seriam** os efeitos colaterais?

Stress: Fadiga, seja ela decorrente de uma jornada de trabalho extenuante, um treino pesado na academia ou diferentes fusos, para citar alguns, podem gerar stress. O tempo muito quente, muito frio, nível baixo de oxigênio em altas altitudes e hábitos alimentares ruins também. E ainda há o stress psicológico, que talvez seja até mais difícil de identificar: ansiedade, fatores emocionais, fadiga mental, problemas familiares e financeiros.
Sua mente estará 100% focada para garantir uma operação eficiente e segura se estiver sofrendo de alguma dessas condições acima citadas? **Será que seu nível de consciência situacional estará aguçado o suficiente para uma tomada de decisão acertada em uma pane complexa?**

Álcool: Não é preciso dizer que álcool e voo não combinam em nenhuma circunstância. O importante aqui é mencionar o tempo entre consumir o álcool e assumir a posição de comando de uma aeronave. A ANAC recomenda 8h entre a ingestão de álcool e atuação como tripulante. Isso é considerado o mínimo, o problema é que a **ressaca**, por exemplo, pode durar até 72h depois do consumo, dependendo do metabolismo de cada um. Lembrando que os sintomas da ressaca são muito parecidos com estar embriagado: náusea, vômito, fadiga extrema, dificuldade em focar em determinada tarefa e tontura. **Cumprir o que diz o papel não elimina o risco** de ainda estar intoxicado e colocar sua operação em risco.

Fadiga: Afeta cada um de maneira diferente, enquanto uns estão satisfeitos com algumas horas de sono, outros precisam de 10 horas para se sentirem descansados. Conhecer suas necessidades e **reconhecer se está ou não apto para realização do voo é sua total responsabilidade**. Embora regras gerais existam sobre o tema, como dito no início, cada ser humano é único e tem necessidades únicas.

Emoções: Para alguns, emoções afetam diretamente a forma como se comportam. Devemos nos perguntar o tempo todo se estamos estáveis emocionalmente e como isso afetaria nosso voo. Emoções podem ser gerenciadas na maioria das vezes, por outro lado, podem emergir de maneira perigosa quando lidamos com algum problema complexo dentro do cockpit. **Autoconhecimento nos direciona ao autocontrole**, saber nosso estado emocional, reconhecer nossas fraquezas e aprender a lidar com elas é fundamental para voarmos seguros. Em casos extremos, naqueles em que perdemos o controle, é essencial a procura de profissionais para nos ajudar a sair de situações emocionalmente indesejadas.

Caso tenha um voo marcado, e está em dúvida quanto a sua condição física e/ou psicológica, faça uma autoavaliação criteriosa e **não insista**! **Sempre haverá uma nova oportunidade**. Conte com a Coordenação de Ensino, instrutores de voo e Safety sempre que tiver dúvidas.**Na dúvida, arremeta!**

O autor desse texto escreveu o livro Pane - Inteligência Aérea: O sucesso da sua "operação" depende das suas decisões.

Siga no instagram @inteligenciaaerea