



# Disciplina de voo - Formação e treinamento como base da Segurança de Voo

POR CAPITÃO-DE-FRAGATA ALESSANDRO PIRES BLACK PEREIRA

*“Disciplina de voo é o fundamento da atividade aérea. É onde a jornada rumo à excelência deve começar” – Tony Kern*

**V**i passar uma geração inteira de Aviadores Navais. Ao longo de quase 10 anos foram muitas experiências pessoais e profissionais, como Instrutor de Voo no Esquadrão HI-1. Tive a oportunidade de contribuir para que o Esquadrão cumprisse com sua nobre missão, forjando as “asas da Esquadra”.

Para a tarefa, é essencial a nossa formação especializada, tanto no aspecto técnico quanto no psicológico. A instrução de voo demanda muito do instrutor nesses dois aspectos. Em todo voo, querendo ou não, também estamos sendo observados por nossos alunos. Afinal, os alunos precisam nos “superar” e “impressionar”, realizando um voo de forma satisfatória na sua execução e planejamento para se tornarem Aviadores Navais.

E cabe a nós, Instrutores, a cada *briefing*, a cada guarnecimento, a cada voo e a cada *debriefing*, ir quebrando essas eventuais barreiras do aprendizado que por acaso existam, tentando mostrar que o nosso objetivo final não é aumentar esses obstáculos; mas sim, capacitá-los a superá-los a cada dia, elevando o “nível”, permitindo o seu crescimento, levando-os ao desenvolvimento consistente, íntegro, seguro, de forma a chegarem ao final do curso com a toda a turma “a bordo”, esperando que o vidro do quadro com os courinhos de aviação de todos os alunos seja quebrado.

E hoje, após retornar de uma visita ao Esquadrão e lembrar todos os momentos passados naquela nobre casa, pude anotar, no topo de uma folha em branco, o título deste artigo e começar a escrever sobre muito do que observei ao longo desses anos todos, boa parte nas suas entrelinhas: uma boa formação e o treinamento adequado, voltados para uma disciplina de voo consciente, são a base para uma vida inteira na Aviação Naval, servindo como importante suporte para a nossa segu-

rança de voo. Para isso, é importante citar sete lições que todo estudante de aviação deve conhecer.

Voltando àquela história de capacitação para superar o “nível”, e ao relacionamento aluno-instrutor, piloto menos qualificado x piloto mais qualificado, temos a **primeira lição** que podemos tirar para o desenvolvimento dessa base da disciplina de voo: *Power-distance* não ajuda em nada na cabine. Só atrapalha o adequado fluxo de informações e de comunicação interpessoal, que poderão ser essenciais em um momento de dificuldades ou incertezas. *Power-distance* é o termo utilizado para descrever a percepção de poder que um indivíduo possui de outro, por meio da diferença de autoridade, de conhecimento ou da experiência, gerando um afastamento ou evitamento na aproximação e interação entre eles por iniciativa, geralmente, da parte que se sente inferiorizada.

Como multiplicadores do conhecimento da Arte da Aviação para as futuras gerações, o Esquadrão HI-1 precisa de uma especial atenção para a adequada qualificação e formação dos seus instrutores de voo. Novos desafios estão no nosso caminho, quando se aproxima o momento de aposentarmos as nossas velhas Garças e vermos no horizonte o Projeto IH (nova aeronave de Instrução). A transição do voo analógico para o voo digital, utilizando-se da tecnologia *glass cockpit*, do voo com o auxílio de óculos de visão noturna, de moderno treinamento baseado em computador e novo simulador, todos esses serão os próximos desafios. Mas essa transição tem um único objetivo: melhor capacitar os nossos futuros Aviadores Navais a manter uma disciplina de voo, de forma especializada e padronizada, efetuando a adequada transição para as aeronaves modernas e de elevado custo recentemente adquiridas pela MB.



“Como multiplicadores do conhecimento da Arte da Aviação para as futuras gerações, o Esquadrão HI-1 precisa de uma especial atenção para a adequada qualificação e formação dos seus instrutores de voo.”



Como **lição número dois**, devemos aprender a lidar corretamente com a interface homem-máquina, utilizando-nos de disciplina e de segurança, fazendo com que tudo o que acontece no *cockpit* tenha sentido.

Dando continuidade, temos alguns assuntos que seriam relevantes de serem comentados, despertando nos leitores o interesse para o seu aprofundamento e fomentando a discussão em todas as nossas salas de *briefings*. Problemas como egos exacerbados, pressão dos superiores pelo cumprimento da missão, passageiros VIP, cronogramas apertados, alterações na meteorologia e na situação tática dentre outras, seriam o elo para a necessidade da criação de uma disciplina de voo, principalmente baseadas nas experiências individuais (vividas ou percebidas) e nos acontecimentos históricos em que algo deu errado, usando principalmente as investigações de aciden-





## “Outra parte importante do processo de ensino-aprendizagem na atividade aérea é a condução do *briefing*. Curto ou longo? Detalhado ou mais superficial? Focado nos procedimentos ou na execução das manobras em si? Com pressão ou sem pressão?”

tes e incidentes aeronáuticos; os famosos casos de precedentes conhecidos. No campo de batalha, a teoria da fricção e os conceitos da névoa da guerra (quando não temos todas as informações para o processo de tomada de decisão), alterarão o nosso senso comum de disciplina de voo e o curso das ações que precisam ser tomadas.

Já para a **lição número três** empreguemos a Teoria do Sangue (aquela que fala sobre aprender com os erros dos outros) a seu favor. Muitos não tiveram a chance de tentar de novo. Devemos nos manter atualizados!!

Em seu livro *Flight Discipline* (1998), Tony Kern abordou a conceituação técnica sobre o tema, permitindo, com a sua leitura, que fossem feitas algumas correlações com as experiências vividas e lições aprendidas. Esse livro foi extremamente importante para que entendêssemos o processo, por exemplo, que leva um aluno ao insucesso em um curso de aviação e como o leitor poderia, na função de instrutor de voo, ajudá-lo nessa superação. A experiência também ajudará em outro sentido, mostrando onde poderá haver uma maior cobrança pelo desempenho do aluno, evitando aquela nota “suficiente para passar”, ao entender melhor o processo conhecido como “espiral descendente de desempenho” (situação no qual o piloto não apresenta reação positiva aos comentários e aos erros cometidos durante o voo) e a frustração pelo desempenho não alcançado.

Desse contexto podemos tirar a **lição número quatro**: em que devemos aprender a autoiden-

tificar traços de personalidade e atitudes que poderiam ser perigosas para a atividade aérea e a segurança de voo, utilizando-as em favor do voo. Hoje podemos contar com a valiosa ajuda do psicólogo de aviação nos esquadrões, peça essencial nesse caminho.

Outra parte importante do processo de ensino-aprendizagem na atividade aérea é a condução do *briefing*. Curto ou longo? Detalhado ou mais superficial? Focado nos procedimentos ou na execução das manobras em si? Com pressão ou sem pressão? Tudo isso moldará a forma de como iremos nos preparar para executar um voo ao longo de toda a nossa carreira. De acordo com o perfil para quem você está liderando, você faz pequenos ajustes, que renderão bons frutos na cabine, ambiente bem mais quente e barulhento. Nele você criará o elo para o crescimento como equipe, porque a partir daquele momento, estarão literalmente “no mesmo barco”.

Como **Lição número cinco** devemos aprender a nos comunicar de forma efetiva, visando um trabalho de equipe disciplinando, focando no que realmente poderá mudar o curso das ações.

Uma atitude conhecida, bastante interessante, que existe não só nos esquadrões de instrução, mas também nos operacionais, quando da chegada de um piloto novo e o seu processo de qualificação, é a chamada “síndrome do estudante de aviação”. Em situações adversas e de perigo, o instrutor ou o piloto mais qualificado se vê quase sozinho, sem o auxílio do seu companheiro ao lado para ajudá-lo no desenrolar da emergência ou dificuldade, já que passou a ser um mero “passageiro”. Isso porque, nesse processo, ele entende que você tem que salvá-lo dessa situação de perigo, devendo resolver sozinho, esquecendo que o auxílio é essencial e poderá salvá-los. A falta de assertividade e iniciativa nessas situações, no nível adequado, muitas vezes provocada pelo *power-distance*, seja ele causado pela antiguidade ou nível de qualificação, ou até mesmo pelas divergentes opiniões sobre a condução do problema ou no relacionamento interpessoal do dia a dia, podem levar a uma situação marginal.



Para a **Lição número seis**: devemos fazer todos se sentirem como parte do problema e desenvolverem uma disciplina e segura participação, focando a atenção no que realmente é importante. E como **sétima e última lição** deste artigo: devemos observar que o caminho para a disciplina de voo deve obrigatoriamente passar pelo conhecimento e treinamento de como devemos lidar e agir em caso de alterações no planejamento. Nem tudo sai exatamente como planejamos. Mesmo o melhor planejamento poderá sofrer desvios. Ao longo da nossa formação e treinamento, não só é essencial que sejam construídas as ferramentas para forjar o nosso autoconhecimento como pilotos de como tendemos a agir em certas situações, como também discutilas no nosso grupo. Não é o caso de buscar uma solução padrão; mas sim, de buscar qual solução seria a melhor naquele caso, a solução “da casa”, da boa cultura organizacional, da disciplina de voo, da correta avaliação dos riscos em seus diversos níveis, permitindo-nos fazer as analogias necessárias para chegar a uma ação efetivamente segura, e que dependam menos do fator sorte. Alterações de destino em função de meteorologia adversa, transporte VIP, atrasos e problemas mecânicos acontecem a toda hora e devemos “internalizar” as soluções aceitáveis. Os voos MOST (*Mission-Oriented Situational Training*) e LOFT (*Line-Oriented Flight Training*) que são realizados constantemente como treinamento em terra, têm esse objetivo. Dessa forma, é importante estruturar as mudanças, focar a atenção no que é efetivamente importante e aprender a lidar com alterações no planejamento e execução. Isso poderá salvar a nossa missão e nos manter vivos.

Um método para melhor compreender como se constrói o conhecimento para o desenvol-



Aluno realizando exercícios em quadrado de instrução

vimento de uma disciplina de voo, com as lições aqui apresentadas, seria através do estudo do processo de tomada de decisão na aviação (*aeronautical decision making*, em inglês), e como ele se desenvolve. É imprescindível que ele seja “ensinado” aos nossos futuros aviadores navais, como um tipo de “voo mental”, e atualizado ao longo da sua vida operativa, visando sempre o crescimento dos níveis de segurança e de disciplina de voo, tanto individualmente, quanto das equipagens nas nossas unidades aéreas.

Para aqueles que desejarem se aprofundar no tema, indicaria outras duas bibliografias: *Aviation Education and Training*, de Irene Henley; e *Advanced Flight Instruction*, de Anthony Cirincione e Scott Felton. Ambas as publicações darão, àqueles que se interessarem pelo tema, uma excelente oportunidade de conhecimento teórico sobre o assunto, não só voltado para a instrução de voo, mas para o constante desenvolvimento profissional dos Homens do Mar, no Ar.

Com este pequeno artigo, tenho certeza de que o objetivo foi cumprido: compartilhar o conhecimento e a experiência, que é sem dúvida, o maior legado de segurança que podemos passar para as futuras gerações de aviadores navais. 🦅