



By Figueroa

## PRINCÍPIOS DA FILOSOFIA SIPAER

1. Todos os acidentes podem e devem ser evitados. Nenhum acidente ocorre por fatalidade, mas sim por deficiências enquadradas em três fatores básicos: humano, material e operacional. Uma vez identificados e analisados todos os fatores participantes nos acidentes, podemos constatar que existem e estão disponíveis medidas adequadas a neutraliza-los.

2. Todos os acidentes resultam de uma sequencia de eventos e nunca de uma "causa" isolada.

Os acidentes aeronáuticos são sempre o resultado da combinação de vários riscos diferentes, os chamados "fatores contribuintes". Cada fator contribuinte pode ser interpretado como um elo de uma corrente, que está sempre ligado a outro elo. Se o analisarmos isoladamente, poderemos achá-lo até insignificante, contudo ao abrangermos o espectro, veremos que ele tem uma participação crucial para desenrolá-lo de um acidente.

Em processos de investigação mais atuais não é novidade, ao analisarmos especificamente um elo, descobriremos que ele é composto por outra corrente de eventos que o influenciavam.

3. Todo acidente tem um precedente.

Se compararmos as características de qualquer acidente da atualidade com as características dos acidentes historicamente conhecidos, concluiremos que o atual não se constitui em uma completa "novidade" e seus fatores contribuintes serão basicamente os mesmos.

Logo, pode-se concluir que os acidentes que hoje acontecem, já ocorreram no passado; estão se repetindo no presente e, seguramente se repetirão no futuro, na medida em que a prevenção não foi e não seja eficaz.

4. Prevenção de acidentes é uma tarefa que requer mobilização geral.

A prevenção de acidentes, por sua natureza, não produz os efeitos desejados senão sob a forma de mobilização geral. Para alcançar seus objetivos, todos, sem distinção, têm que se integrar no esforço global e ao mesmo tempo, têm que se conscientizar de que segurança deve ser algo inerente, integrante de tudo que fazemos.

5. O propósito da prevenção de acidentes não é restringir a atividade aérea; ao contrário, estimular seu desenvolvimento com segurança.

Aos leigos que não se dão ao trabalho de analisar as medidas de prevenção preconizadas, pode ocorrer que elas tragam, em seu bojo, certo caráter restritivo ao desenvolvimento da atividade aérea. Isto não é verdadeiro; muito ao contrário, a prevenção de acidentes pretende, pela elevação dos índices de segurança, estimular e incrementar a atividade aérea em todas as suas modalidades.

6. O Presidente, Diretores e Chefes da empresa são os principais responsáveis pelas medidas de segurança.

Fazer com que o Presidente, os Diretores, e os Chefes de uma empresa aérea se engajem na Segurança de Vôo e invistam em prevenção, tem sido uma das maiores dificuldades encontradas por todos aqueles que militam nesta área, pois esses cargos ou são ocupados por pilotos mais antigos, que não tiveram uma boa formação em Segurança de Vôo, ou por administradores que desconhecem completamente o assunto.

7. Em prevenção de acidentes não há segredos nem bandeiras.

A troca de informações exclusivas de prevenção é uma missão nobre. Ela não visa nada mais que a segurança de todos, a nossa segurança e como tal, o bem comum.

Infelizmente, ainda é comum presenciarmos empresas ou organizações que tratam as informações sobre segurança de vôo como algo sigiloso. Devemos sempre estimular a troca de informações e um bom relacionamento entre os setores de segurança de vôo de todas as empresas.



*By Figueroa*

8. Acusações e punições agem diretamente contra os interesses da prevenção de acidentes.

Como descrito no item 6, a falta de conhecimento da filosofia SIPAER e dos princípios básicos da Segurança de Voo faz com que os Diretores e Chefes ainda cometam perseguições e punições contra seus funcionários, agindo completamente contra a prevenção de acidentes, uma vez que o funcionário ameaçado dificilmente se sentirá motivado a relatar as deficiências que podem colocar em risco a aviação.

## NOSSO TRABALHO

Uma característica comum à maioria dos pilotos brasileiros é a falta de hábito de escrever, ou melhor, preencher relatórios. Apesar de ser um instrumento extremamente valioso na prevenção de acidentes, pois podemos descobrir através de sua análise quais os indícios latentes para a ocorrência de um acidente/incidente, os Relatórios de Perigo têm sido muito pouco explorados pelas empresas aéreas, justamente pela dificuldade em mudar a cultura de um indivíduo. Esta afirmação é comprovada quando comparamos o número de Relatórios de Perigo produzidos anualmente no Brasil, que possui a segunda maior frota de aeronaves executivas do mundo, com os da Austrália, que possui uma aviação com o melhor índice de segurança, sendo extremamente pequeno.