

À FRENTE DO TEMPO

Oswaldo de Oliveira Mendes



Oswaldo de Oliveira Mendes

À frente do tempo

Аннотация

Os textos que se seguem foram escritos nos últimos anos e foram, entretanto, editados para uma melhor compreensão. Da análise dos textos, evidencia-se, entre as preocupações do autor, a irreverência da hierarquia do saber!

Na Aviação a palavra-chave é Credibilidade, e estará sempre em questão! Traduz a noção de cumprir e fazer cumprir as regras, na certeza insofismável de que, a Direcção, jamais venha de um dia para o outro, dar um cavalo de pau ou seja, sorrateiramente pretender alterações/disposições não previstas.

À Frente do Tempo
Oswaldo de Oliveira Mendes

À FRENTE
DO TEMPO

Oswaldo de Oliveira Mendes

© Oswaldo de Oliveira Mendes

© À Frente do Tempo

Fevereiro 2021

ISBN papel: 978-84-685-5873-8

ISBN ePub: 978-84-685-5874-5

Editado por Bubok Publishing S.L.

equipo@bubok.com

Tel: 912904490

C/Vizcaya, 6

28045 Madrid

Reservados todos os direitos. Salvo exceção prevista pela lei, não é permitida a reprodução total ou parcial desta obra, nem a sua incorporação a um sistema informático, nem a sua transmissão em qualquer forma ou por qualquer meio (eletrónico, mecânico, fotocópia, gravação ou outros) sem autorização prévia e por escrito dos titulares do copyright. A infração de ditos direitos implica sanções legais e pode constituir um delito contra a propriedade intelectual.

Dirija-se a CEDRO (Centro Espanhol de Direitos Reprográficos) se precisar de fotocopiar ou digitalizar algum fragmento desta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Índice

[DADOS BIOGRÁFICOS](#)

[DEDICATÓRIA](#)

INTRODUÇÃO

PREFÁCIO

CAPÍTULO I. EMBRIÃO DA AVIAÇÃO ANGOLANA

CAPÍTULO II. SER DA AVIAÇÃO E ESTAR NA

AVIAÇÃO, EIS A QUESTÃO...

CAPÍTULO III. NÍVEL 4 DE INGLÊS ICAO

CAPÍTULO IV. PARECER

CAPÍTULO V. PENSAMENTO DO DIA!

CAPÍTULO VI. BUSINESS IS BUSINESS

CAPÍTULO VII. O HÁBITO FAZ O MONGE, TAL QUAL

AS REGRAS E A DISCIPLINA NA AVIAÇÃO!

CAPÍTULO VIII. FALAR NO CÍRCULO!

CAPÍTULO IX. A MENTIRA INVADE A VERDADE!

CAPÍTULO X. A CONSTRUÇÃO SOBERBA DO MITO

CAPÍTULO XI. DECISION-MAKING

CAPÍTULO XII. IRREVOGÁVEL LÍDER

CAPÍTULO XIII. TAAG VERSUS EMIRATES

CAPÍTULO XIV. DA AVIAÇÃO CIVIL AOS EXPERTS

CAPÍTULO XV. RECADOS AO CHEFE!

CAPÍTULO XVI. RISK MANAGEMENT

CAPÍTULO XVII. SECTOR DOMÉSTICO!

CAPÍTULO XVIII. OS INTERESSES DE GRUPO E O

AFASTAMENTO DOS PROFISSIONAIS

CAPÍTULO XIX. COMUNIDADE AERONÁUTICA

NUM MAR DE INCERTEZAS

CAPÍTULO XX. CAPITAL HUMANO!

CAPÍTULO XXI. UM DESIDERATO NA IMAGEM EXTERNA DA AVIAÇÃO EM ANGOLA!

CAPÍTULO XXII. AVIÕES EM PERFEITO ESTADO DE ARTE E A AVIAÇÃO DO KAPARANDANDA!

CAPÍTULO XXIII. GESTÃO OPERACIONAL

CAPÍTULO XXIV. A RELEVÂNCIA DA ESPECIALIDADE NO MUNDO DA AVIAÇÃO!

CAPÍTULO XXV. CONSTRANGIMENTOS E DESAFIOS PARA A QUALIDADE E EXCELÊNCIA DA AVIAÇÃO COMERCIAL

CAPÍTULO XXVI. EXCEPÇÃO: PORQUÊ?

CAPÍTULO XXVII. RETROSPECTIVA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO XXVIII. VISÃO E LIDERANÇA NA GESTÃO

Capítulo XXIX. OS COMANDANTES PASSEIAM OS GALÕES

CAPÍTULO XXX. O CAPRICHOS JAMAIS DEVERIA SUPERAR A RAZÃO!

CAPÍTULO XXXI. PREVENÇÃO, O BALUARTE DA AVIAÇÃO!

CAPÍTULO XXXII. EM CADA CRISE, UM BEACON, UMA OPORTUNIDADE

CAPÍTULO XXXIII. RISCO DE FALÊNCIA DA SONANGOL

CAPÍTULO XXXIV. EMERGIR DE LÍDERES NA

AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO XXXV. HONORABILIDADE

CAPÍTULO XXXVI. INTROSPECÇÃO FUNCIONAL SOBRE O GPIAA

CAPÍTULO XXXVII. RELATÓRIOS DE FIABILIDADE NA AVIAÇÃO

CAPÍTULO XXXVIII. ROADMAP DAS MEDIDAS EXTRAORDINÁRIAS A ENCETAR NO SECTOR AERONÁUTICO

CAPÍTULO XXXIX. ADJUDICAÇÃO E CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DO AEROPORTO DE BENGUELA

CAPÍTULO XL. BENCHMARK NA OPERACIONALIDADE

CAPÍTULO XLI. AQUISIÇÃO DE AERONAVES E A IMPORTÂNCIA DA CRIAÇÃO DE BASES TÉCNICAS PARA GARANTIA DA SUA OPERACIONALIDADE

CAPÍTULO XLII. INCONFORMIDADES E A FALTA DE COMUNICAÇÃO NA ESFERA DAS AUTORIDADES REITORAS

CAPÍTULO XLIII. MRO – ORGANIZAÇÃO DE REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS AVIÕES

CAPÍTULO XLIV. MEMORANDO

GLOSSÁRIO

FONTES E BIBLIOGRAFIA

DADOS BIOGRÁFICOS



Oswaldo de Oliveira Mendes nasceu em Luanda, Angola, a 20 de Outubro de 1957, é casado e tem quatro filhos.

O autor é comandante de Boeing 777 e foi piloto de Linha Aérea, Aviation Operations Manager e consultor. Iniciou a sua carreira como piloto em 1975, no antigo Aeroclube de Angola, em Luanda, tendo servido a aviação comercial na TAAG (Linhas Aéreas de Angola).

Na TAAG, voou como comandante sénior nas frotas de FOKKER-F27, BOEING 737-200, BOEING 707, BOEING 727 e BOEING 747-300; tendo sido o primeiro piloto angolano a ser qualificado na Boeing, em Seattle, no Verão de 2006.

Durante toda a vida profissional escreveu vários artigos de opinião, onde afluou e trouxe a debate questões pertinentes ao exercício e à operacionalidade: rotas e exploração comercial, factores humanos, fadiga, escalas de voo, períodos de descanso, etc., pugnando sempre pelo rigor e isenção e elevação de carácter, sendo um acérrimo e exímio defensor do mérito e da competência, sem descurar a importância da disciplina e do cumprimento satisfatório dos regulamentos.



Batismo do primeiríssimo avião do tipo Boeing 777, da TAAG, que alguma vez pousou em Luanda-Angola, no dia 11 de Novembro de 2006. Este empreendeu um voo directo de Seattle/Luanda, no total de quase 16 horas de voo, fazendo história e coincidindo, na ocasião, com os festejos centrais do dia da Independência Nacional, aos comandos do comandante Oswaldo Mendes.

DEDICATÓRIA

Dedico este livro ao futuro da aviação em Angola, à memória dos destemidos e dos bravos filhos da pátria, ainda que a título póstumo, num abraço estendido pela eternidade a todos aqueles que nos antecederam, cruzando os céus... Reitero uma menção

honrosa aos que pereceram em brutais acidentes, por efeito de falhas mecânicas ou humanas, em circunstâncias nunca antes reveladas por razões de Estado ou com inquéritos inconclusivos, motivos pelos quais, nessa senda de glória e louvor, caberia erigir um memorial, num gesto de incondicional reconhecimento...

Igualmente em memória, na eterna saudade, ao meu finado irmão, Dário de Oliveira Mendes, comandante, que ao longo da sua vida profissional se esmerou, com saber, disciplina, humildade de carácter e patriotismo, tendo sido sempre um piloto de punhos de renda, um notável exemplo, modelo de inspiração para tantos outros jovens, inclusive de futuros pilotos na própria família.

INTRODUÇÃO

Os textos que se seguem foram escritos nos últimos anos e foram, entretanto, editados para uma melhor compreensão. Da análise dos textos, evidencia-se, entre as preocupações do autor, a irreverência da hierarquia do saber!

Na Aviação a palavra-chave é Credibilidade, e estará sempre em questão! Traduz a noção de cumprir e fazer cumprir as regras, na certeza insofismável de que, a Direcção, jamais venha de um dia para o outro, dar um cavalo de pau ou seja, sorrateiramente pretender alterações/disposições não previstas.

Do registo, sobressaem aspectos de índole avaliativa em matéria de aviação civil, no exercício das funções de regulação, fiscalização e supervisão do sector. Neste caso suscita a dedução de eventuais imparidades no exercício: valências e demais

meios afectos à Aviação Civil; assim como, «se poderá atribuir no amplo quadro subjacente à ocorrência de inconformidades operacionais na TAAG».

Os períodos de renovação e modernidade, em qualquer contexto, serão sempre uma fase que requer uma meticulosa previsão e uma preparação coerente e estruturada. Contudo, a despeito do preenchimento das vagas denota-se uma inconsistência velada quanto ao integral cumprimento normativo.

No mínimo e em nota de rodapé, induz ao que poderíamos classificar de uma conduta sem apego aos regulamentos e às especificidades do meio aeronáutico.

A Navegação Aérea consiste numa técnica que permite conduzir um avião de um lugar a outro. Esta assume destaque no voo, pois permite que o piloto não necessite de referências com o horizonte externo à aeronave, bem como sobre o terreno (solo) sobrevoado, para que se possa orientar e localizar.

•São apontados como factores históricos, referentes às necessidades que impulsionaram o surgimento das melhorias, entre outras, a circunstância do piloto se encontrar inadvertidamente em situação sem visibilidade ou, ainda, a improbabilidade de se voar sem a necessária previsão das condições meteorológicas.

•Em síntese e a saber-se, o incremento do tráfego obrigou ao aparecimento de legislação e de regras, como as de meteorologia e as estipuladas para o voo IFR.

A Aviação Civil encerra no seu primado a Navegação Aérea, daí requerer orientação constante, qual bússola magnética ou estrelas (Sol, constelações).

Assim, conclui-se que seria inacreditável o piloto nos voos de linha aérea comercial resumir-se ao estágio da navegação à vista..., pois, no arremesso dos argumentos, estes sustentam uma narrativa.

Contudo, desde logo, fica imperceptível qualquer leitura menos elaborada e benevolente sobre o quadro funcional, porque, à vista desarmada e diante de tremenda especificidade, a inquietação natural dos entendidos cai por terra, qual quimera. Senão vejamos, tudo se confunde e dilui-se, tal como uma cortina de fumo. Os aviões voam lindamente.

Estamos todos de acordo, não será? Temos de concordar que, de algum modo, não estamos todos preparados. Temos de perder o hábito de nos acharmos capazes para tudo. Apesar da teimosia, mantém-se a agonia que se abateu no sector.

Alguém tem de fazer a sua parte, indistintamente das agruras. Os desafios reinantes nos padrões de segurança serão condizentes com o dinamismo do desenvolvimento do País.

A aviação é dinâmica, requer sempre prioridade e a capacidade de identificar problemas e recomendar soluções, através de propostas que deveriam ser acompanhadas por cronogramas.

Importa mencionar que a falta crescente do devido suporte à discussão e ao diálogo das temáticas tem proporcionado asfixia

sobre a percepção real do sector aeronáutico e da TAAG, em particular.

A incompetência faz-nos sentir com medo. Não tenhamos dúvidas, podemos fazer melhor na Aviação Civil em Angola...

A competição é saudável e verifica-se em qualquer actividade.

A verdade é material, a mentira um mito.

A revelação da história para exibição do acervo às gerações vindouras tarda, porém, um estímulo à conservação dos arquivos, em particular no INAVIC, bem como a construção de museus do AR ou similares, teria um efeito catalisador.

Escrever é efectivamente estar vivo e não representa deixar que tudo apenas aconteça aos nossos olhos...

PREFÁCIO

Comecei a trabalhar na TAAG – Linhas Aéreas de Angola depois de vários anos dedicados à pilotagem comercial, nas empresas de aviação existentes antes da independência de Angola.

A TAAG é uma empresa que representa o expoente máximo da aviação em Angola e o sonho e ambição de qualquer piloto angolano, ou aqui residente, e, mesmo para muitos profissionais de outras paragens, representa um grande desafio e enorme prestígio estar ao serviço da TAAG.

A Aviação Civil em Angola era desenvolvida com muita seriedade, responsabilidade e premiava a sua actividade com base em normativos, que cumpria e fazia cumprir com rigor, pois havia fiscalização e supervisão competente de todos os

operadores.

A progressão das carreiras na TAAG era feita de modo ponderado na vertente da experiência, antiguidade, ética, competência, profissionalismo e baseada no mérito dos seus profissionais, nas diversas direcções, nomeadamente na Direcção de Operações de Voo, que superintende, os tripulantes da cabine de pilotagem e da cabine de passageiros e os oficiais de operações, que cuidam da preparação e acompanhamento dos voos.

Assim, foi com muita honra e elevado prazer, que aceitei de pronto prefaciar uma obra escrita por alguém — o Comandante Oswaldo Mendes — que foi meu colega, mais jovem, mas igualmente dedicado ao exercício da aviação, com esmero e profissionalismo, como nos tempos da velha boa escola, com créditos, tarimba, maturidade e discernimento dos seus comandantes.

De referir que a aviação é um tema apaixonante, que absorveu toda a minha vida, com enorme dedicação, arte e saber, e, porque nesta obra se pretende realçar as inconformidades e omissões, que o exercício da Aviação Civil conheceu e vem sofrendo de algumas dificuldades, naquilo que se entende, pelas boas práticas da indústria aeronáutica.

Deixar um legado, retratar momentos menos expressivos da aviação, será importante para memória futura, para que no conjunto se perceba e que irreversivelmente se valorize, sem equívocos, que a aviação requer que os titulares de cargos

possuam habilitações, conhecimento apropriado da Língua Inglesa, competência e reconhecimento dentro do plano local, regional e internacional.

Para os amantes da aviação e outros interessados, esta obra é o testemunho que vale a pena ler e que desperta, pela importância que o mundo aeronáutico encerra. Daí que, com inclinado respeito e responsabilidade, temos vindo a sugerir, pois, de acordo com a nossa estrutura e organigrama funcional, faria todo o sentido que houvesse um Conselheiro junto da Presidência da República para assessoria, numa área tão crítica e cujas acções têm impacto negativo ou positivo, por largas décadas.

Jaime José Rodrigues Pinto

(Comandante Sénior da TAAG, Director de Operações.

Fundador da Spirit Airlines (USA).

Piloto de Linha Aérea, desde 1980.

Instrutor e Verificador de Voo credenciado pela Boeing.)

CAPÍTULO I.

EMBRIÃO DA AVIAÇÃO ANGOLANA



Auster D-5/160

Angola tinha e tem de ser vista, na perspectiva de dimensões continentais, com autonomia e qualidade de oferta de serviços aéreos em cada Província, como resposta à dinâmica do progresso e evolução da economia de cada região e do impulso e desenvolvimento dos vários estratos sociais.

Nesse sentido, e fazendo cálculo do que se verificou no passado, não obstante a realidade actual, poder-se-ia reter um factor na memória colectiva que, à época, proporcionou o conhecido desenvolvimento da aviação, ou seja, este empenho coube à sagacidade das autoridades aeronáuticas «SAC» e ao papel destacado do Aero Clube de Angola (espalhado por várias Províncias).

A estrutura aeroportuária em Angola foi sendo melhorada e dimensionada, sempre com ambição e foco na prevenção e tratamento tecnológico, bem como com um compromisso célere sobre as questões elementares da segurança de voo, na articulação da densidade de tráfego, para acomodar as normas da legislação, (ICAO) e, não menos relevante, na exigência da preparação contínua da qualidade e formação dos técnicos.

Angola, de certo modo, herdou o passivo desenvolvimento da Aviação Civil, por altura da independência, malgrado as convulsões e o êxodo dos quadros, então capazes de assegurar uma transição de qualidade, nos marcos e requisitos da indústria.

Descrever o relato dos acontecimentos e dos feitos

monumentais que viriam a transformar-se, de modo indelével e irreversível, naquilo que, no futuro, viria a constituir-se o amplo embrião da formação de Angolanos no quadro da aeronáutica — pilotos; engenheiros de manutenção e engenharia; mecânicos de linha; assistentes de bordo; técnicos de controlo de tráfego e load control; quadros administrativos dos recursos humanos e da direcção comercial; controladores de tráfego aéreo; operadores de telecomunicações aeronáuticas; oficiais de aeroportos; técnicos de manutenção de equipamentos de comunicações e de ajudas rádio; chefes de unidades de bombeiros; despachantes de operações de voo; etc.; e todo o conjunto de técnicos adjacentes à aviação necessários para assumir os cargos com competência e responsabilidade — não se traduz necessariamente numa tarefa fácil. Em tese, e face à grande relevância dos episódios, o papel protagonizado por estes valiosos e abnegados jovens, embevecidos na mais vibrante paixão, foi de extrema importância, pois rapidamente responderam ao desafio, na companhia de outros já qualificados, e entregaram-se de forma empírica e audaz nesta aventura.

À data dos factos, esta nova vaga de técnicos e profissionais, que se ajustavam às novas e desafiantes ocupações, estaria restringida a uma modesta perícia de recém-formados, mas frequentemente sujeitos a pressões, até porque não existiam outras respostas plausíveis diante do novo normal e na demanda gritante de profissionais para os serviços.

A velocidade a que tudo viria a desenvolver-se, associada ao

instável cenário político que se vivia, muitos ver-se-iam alistados in extremis e impulsionados para as missões (voos) e outras tarefas sem grande preparo. Abro aqui um parêntesis, devido à minha vivência como piloto. Quantas vezes desafiávamos os céus sem sequer termos familiaridade com as rotas (briefing), num misto de atrevimento, amadorismo, e, claro, num contexto épico em nome do alto heroísmo que, pela natureza, mais se assemelhava ao do «tipo militar», sem suporte adequado ao nível da aeronavegação e das comunicações, porque tudo já começava a falhar, e/ou, pelo menos, estávamos limitados a uma operação intermitente, para além do registo insólito de operações em condições fora do envelope das limitações operacionais das aeronaves.

Em resumo, apesar do treino, era preciso muitas vezes queimar etapas. Nestas circunstâncias, tal atitude seria encorajada, diante da capacidade e da facilidade que muitos revelavam na adaptação e aprendizagem, prescindindo da necessidade do treino regulamentar previsto, cumprindo apenas os tempos mínimos, porque, no fundo, diante dessas tais circunstâncias transmitiam confiança. Neste período, o treino conheceu um forte ímpeto nestes segmentos de ponta, para atender e cobrir a extrema necessidade existente e devido ao facto do jovem País estar praticamente ilhado, sendo a aviação a alternativa viável. A conjuntura, de um modo geral, veio redobrar com grande incidência a envolvência dos técnicos da aeronáutica.

Reportando-nos a este período e num registo até muito

recentemente, havia uma maior valorização e reconhecimento no contexto da utilização consentânea dos quadros.

O País pugnava com enorme apreço e extremada noção o esforço e valorização do capital humano e do papel da prata da casa. Nesse sentido, o princípio da autonomia num sector bastante exigente era inquestionável nestas questões do valor e asseguramento da formação continuada, vis-à-vis a integral capacidade científica e tecnológica na correlação do poder dos Estados.

Nestes primórdios, do alvorear da bandeira e do País, acarinhava-se e empregavam-se todos, com vista a um desempenho categórico e irrepreensível, evitava-se o desperdício de recursos de mote próprio, por capricho ou incoerência, a coberto de uma ambição mercantil despropositada e irresponsável.

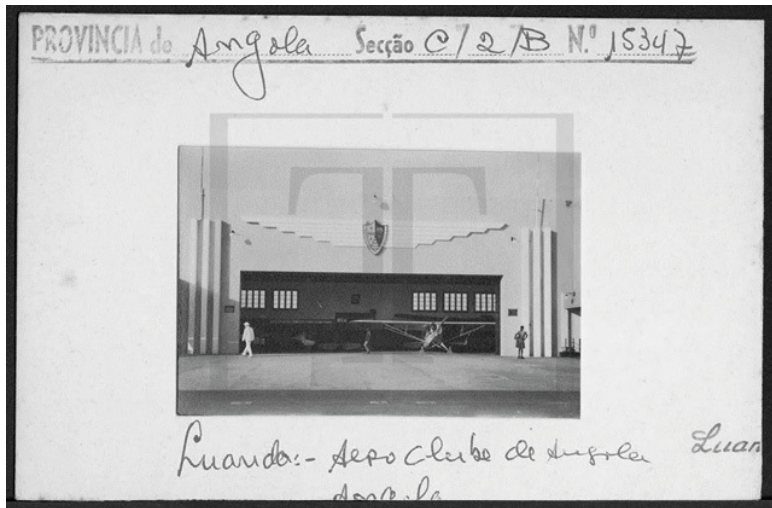
Em detrimento de tudo quanto, ao fim ao cabo, fomos sendo forjados, temos sucumbido ao melhor do que nos caracterizava.

Ontem, no calor da exaltação e da genialidade, perante a resposta voluntária de tantos jovens, dos vários estratos sociais e das diferentes regiões (Províncias), foi possível partilhar a experiência acumulada para que, sem equívocos, tivesse despontado o treinamento e preparação de modo acelerado. Naquela época, já se sonhava prescindir da dependência excessiva do exterior, era, sem sombra de dúvida, um chavão do epíteto libertário, que nos norteou nesses anos dourados.

Precisamos de uma aposta séria e apelativa, quanto ao treino

e formação (Centro/Academia de Instrução) para assegurar a necessidade cíclica destes quadros, bem como a qualidade das qualificações, reiterando um conhecimento integrado para o desenvolvimento ímpar da aviação, do valor da autonomia e do insofismável crédito da aprendizagem em português, desfrutando sobretudo da amplitude da assimilação, sem descurar a notável contribuição do saber de peritos estrangeiros, para consagrar a melhoria e o prestígio da Aviação Civil Angolana.

Publicado com o mesmo título, em nome próprio, em 2004.



COMENTÁRIO ACTUAL

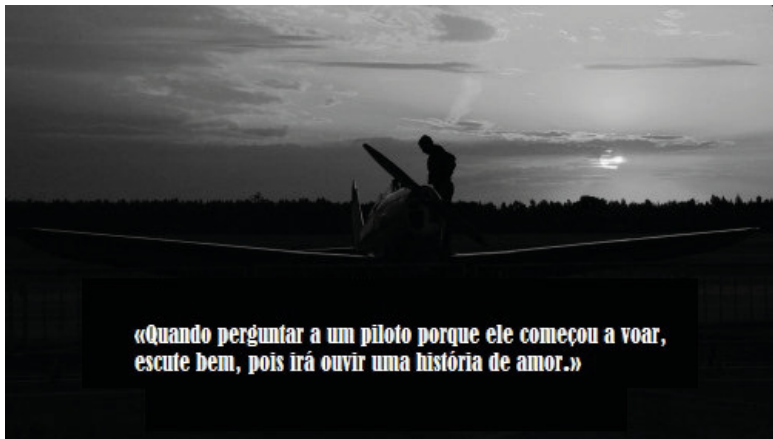
É de destacar que, apesar dos avanços, se assiste ainda muito ao pouco estímulo e incentivo ao debate permanente, à ausência

de revistas técnicas, com assinatura periódica, para a explanação de temas e opiniões por parte da crítica especializada nos vários domínios da actividade da Aviação Civil.

Na verdade, continua muito pouco valorizado o papel do treino e da formação com recurso ao conhecimento e às experiências acumuladas na empresa. Em face desta postura, os centros de instrução, quando existentes, são legados ao completo descaso, sem investimento ou tratamento apropriado.

CAPÍTULO II.

SER DA AVIAÇÃO E ESTAR NA AVIAÇÃO, EIS A QUESTÃO...



Nesta actividade de ponta, o perfil e a regência assemelham-se aos moldes castrenses, onde a rigidez da hierarquia deve reflectir-se na estabilidade profissional e na carreira, baseada na

antiguidade (seniority), capacidade, proficiência e experiência acumulada, pois esse equilíbrio assume-se no entrosamento e reverência das relações, deferência do trato, enfim, no código de deontologia, pois a tradição faz morada.

Pela sua natureza, a priori, o ingresso na aviação (TAAG) deveria estar limitado a critérios cuidadosamente aplicados sob o ponto de vista físico, cultural, académico e psicológico, pois a actividade desenvolve-se em ambiente diferenciado. Faz uma diferença abismal no compromisso, esmero, exaltação, atitude e no comportamento de quem exerce «ao ser da aviação», ante o acaso, de «quem está na aviação», pois este último encara-a como uma solução aceitável no refúgio do emprego, porquanto, embora responsável, vê este exercício apenas conformado na ânsia, apetite do retorno financeiro e no brilho das insígnias.

Na indústria da aviação, um profissional é alguém que trabalha bem e com brio, mesmo quando não lhe convém, até porque a sua própria responsabilidade é intrínseca à capacidade de exercer, pois simplesmente estes exímios amantes da aviação não esmorecem jamais. A tarimba faz o ganho (proficiência), a paixão e a dedicação sem cobrança...

A aviação gera um vínculo umbilical aos aficionados e trabalhadores, num poderoso élan, com sentimento de pertença e camaradagem, que atrai a grande maioria, aquando da escolha, qual chamamento... Assim perdurou em tempos idos...

Publicado com o mesmo título, em nome próprio, em Fevereiro de 2007.

Nada mais é actual, no mérito, na circunstância e no fervor de um aeronáutico que precisa de nortear a sua acção e o seu acometimento profissional na nobre actividade da Aviação Civil, pois, só assim, distingue a dedicação no marco dos códigos de deontologia.

CAPÍTULO III.

NÍVEL 4 DE INGLÊS ICAO

Diante da recomendação com carácter de lei, de acordo com os procedimentos do INAVIC, que passaria a vigorar com 6 meses de tolerância, foi necessário encontrar-se um plano de formação e reciclagem robusto, com credibilidade, dentro da homologação do padrão internacional, que permitisse à TAAG superar os seus tripulantes e profissionais dos sectores nucleares, sem prejuízo da normal afectação da escala de voo.

Apesar da normal relutância, foi possível, numa primeira fase, encaminhar pilotos e técnicos de manutenção para atender esses cursos «Sandwich» por um período de 6 semanas, no Reino Unido, tendo finalmente a TAAG suportado todos os custos, e ter-se obtido grande sucesso na aprendizagem/superação com êxito por parte dos participantes.

O domínio da língua e do vocabulário dentro dos níveis de exigência da ICAO foi satisfatoriamente atingido, vários tripulantes até atingiram o nível 5, ou seja, ficaram acima da recomendação.

Por outro lado, a participação dos técnicos de manutenção permitiu um conhecimento extensivo da língua e um maior

domínio na busca e consulta dos manuais, na execução dos programas de manutenção e engenharia, que, na sua essência, estão todos de acordo com o requisito dos fabricantes e cuja língua de trabalho é o inglês.

O investimento no capital humano, quando bem balanceado, traz ganhos enormes no desempenho da empresa e na motivação das equipas de trabalho, reduz custos, aumenta a eficiência e, neste caso, aumenta a tolerância da fadiga material, através de uma operação muito cuidada e responsável.

Publicado com o mesmo texto e em nome próprio, em 2007.

COMENTÁRIO ACTUAL

Foi estabelecido internacionalmente a exigência Nível 4 de Inglês ICAO, na certificação de todos os tripulantes.

Haverá sempre a tendência por opções menos credíveis, mas importa um conhecimento efectivo e transversal da língua, através da parceria com instituições de elevada credibilidade e reputação internacional, pois para o efeito não basta simplesmente obter um certificado, mas um conhecimento aprimorado da língua, porque, no entendimento geral, favorece a comunicação perante cenários de maior congestionamento ou perigosidade de tráfego, bem como facilita na interpretação e elaboração dos programas de manutenção e afins.

CAPÍTULO IV.

PARECER

ALTERAÇÃO da idade para os 65 anos, de acordo com a recomendação ICAO.



A reforma por limite de idade ao abrigo do decreto n.º 76/05 de 12 de Outubro define e regulamenta a protecção social na velhice, na interpretação de que a reforma é uma das modalidades fundamentais da protecção social obrigatória, podendo como resultado de um acordo, mesmo que tácito entre o empregador e o trabalhador, este continuar a prestar o trabalho, o contrato passa a vigorar pelo período de seis meses, sucessivamente renovado até ao momento em que qualquer das partes o quiser fazer cessar, pelo que deve requerê-lo a Direcção da empresa e esta pronunciar-se sobre a aceitação ou não do pedido.

Entretanto, como estabelece o n.º 2 do artigo 8 do decreto n.º

76/05 de 12 de Outubro desse diploma legal, que define quais são as actividades penosas e desgastantes em que avulta a tripulação de navios e aeronaves e que se por um lado a lei vigente em relação à reforma de um piloto permitiria que este atingisse os 60 anos de idade.

A emenda 167 do anexo I da ICAO que estabelece o limite de idade para a tripulação comercial designada como múltipla crew (mais que um piloto), apenas recomenda a possibilidade de extensão para limite superior (65 anos), podendo o Estado contratante, impor limite inferior a idade máxima especificada pela ICAO no 2.1.10, para as licenças emitidas pelo Estado.

Do total de 190 Estados Membros da ICAO, 112 Estados continuam a mostrar reservas em aderir ao aumento, para além dos actuais 60 anos, citando eventuais riscos de segurança e de ausência de uma clara evidência de elementos conclusivos, aferindo que uma alteração da idade para além dos 60 anos, possa, de facto, beneficiar a segurança em geral.

É muito importante referir que o piloto de uma companhia Nacional como a TAAG, fica exposto a efeitos cumulativos, como voar através de várias zonas de fusos horários, períodos de trabalho no sentido contrário aos ponteiros do relógio e longas viagens fora de casa (residência) e ao facto da própria ICAO, nos casos em que prevê, recomendar a presença de um (1) piloto com idade inferior a 60 anos, deveria ser visto como um alerta aos que advogam a segurança aérea.

Outro aspecto relevante a considerar, é o facto de que o

piloto ao atingir os 60 anos ele/ela não fica de forma inesperada desempregado ele/ela apenas não poderá voar numa grande companhia transportadora.

O piloto poderá, entretanto, além de reformado, obter uma posição de piloto da corporação, piloto instrutor e outros trabalhos na estrutura de operação da empresa, que apenas diferem do voo, mas, ainda assim, tão nobres e emocionantes como até aqui.

Também é verdade que durante toda a carreira destes pilotos, o limite sempre foi de 60 anos e, de repente, numa óptica singular, pretende-se uma mudança à última hora.

A segurança do público deverá ser a primeira preocupação quando se põe em causa as alterações, ainda que propostas por órgãos ou entidades internacionais, sendo que a jurisprudência aconselha um período que nos permitiriam unicamente observar, que poderia oscilar entre cerca de 2 a 3 anos, para que de algum modo se pudesse avaliar os resultados práticos que outros Estados contratantes, entretanto possuidores de outro environment e de outra realidade na abordagem da estrutura dos serviços nacionais de saúde estarão certamente encorajados a implementar, não omitindo a enorme pressão do eterno desequilíbrio da segurança social, no eixo desta decisão, no concreto destes países desenvolvidos.

Na verdade, a idade não representa um limite na avaliação da competência, logo a idade também traz maturidade, e estas medidas propostas, surgem de estudos rigorosos em Países com

maior expansão na aviação comercial, por isso competiria a Angola, observar e aferir com base nestas experiências, diante do déficit de pilotos.

Estamos em crer, que Angola estará em condições de aderir, desde que represente uma mais-valia, a favor das empresas, nomeadamente da TAAG, pois nesta extensão, irá certamente permitir o recurso e utilização adicional destes profissionais.

Em suma tudo que nos desafia, altera-nos e encontra sempre resistência na sua inicial implementação.

Publicado com o mesmo título, em nome próprio, em 2007.

COMENTÁRIO ACTUAL

No presente, o limite de idade para os 65 anos foi aprovado pelo INAVIC, creio que desde 2012, permitindo os tripulantes operar legalmente no âmbito da normativa ICAO, pelo que convinha ter-se a perspectiva na capacidade de usar essa dilatação para favorecer a utilização destes profissionais e superar a demanda, no quadro do normal desempenho das empresas.

CAPÍTULO V.

PENSAMENTO DO DIA!



Sabendo todos da importância da livre concorrência numa economia de mercado, desta feita, a aviação não será propriamente um exclusivo, recorrendo normalmente à aceitação de diferentes opiniões e à oportunidade de esboçar comentários sobre o grau dinâmico do desempenho no sector. Nesta perspectiva, deverá encorajar-se a crítica especializada, apesar de a despeito persistirem tentativas reprováveis e efémeras para silenciar vozes dissonantes.

Confrange, pois, testemunhar, na actualidade, o que até aqui não havíamos nunca, antes tido sequer necessidade, a abdicação literal do diálogo, enquanto exercício válido e de expressão de pluralidade. Por outro lado, reside o facto de se verificar um

prelúdio de censura velada, inclusive, nalguns casos, o recurso à agitação de fantasmas e bandeiras.

A «crítica», desde muito cedo, aprendemo-la, no entendimento da objectividade e na pluralidade de opiniões. Estimamos que esta seja vital, numa manifestação particular de coragem. É um desafio da ética do convívio e aceitámo-la sempre com responsabilidade e elevação, num jeito sereno, e no pressuposto de que teria sido exactamente graças à modesta ousadia da crítica e à sua prática salutar, dentro de parâmetros, que ontem registámos um sem número de conquistas.

Sempre acreditámos, no sentido moderado da evolução, ao permitirmos, antes, o comentário contraditório dentro de relações com tolerância, respeito, humildade e urbanidade.

Talvez por este facto, ainda hoje, em sã memória e com modéstia, nos regozijamos desse passado, pois sempre aprendíamos e dialogávamos, uma vez que neste exercício da crítica, tal como bem diz o nome, também cabem elogios e estímulos.

Ao enfatizarmos com apreço que a «crítica», enquanto motor do debate, é capaz de atrair a satisfação moderada e a reverência, no sentido de ajudar a fazer sempre melhor, sem prejuízo, nem preconceito, na firme convicção de que o registo da crítica, ainda que pertinente, mas marcadamente indelével, ajuda a construir e a consolidar as melhores práticas.

Enquanto factor presente, e em sede própria, a crítica, na análise programática dos conteúdos e da gestão, permite

reconhecidamente que nos livremos da estagnação e da inércia, o que largamente ajudou a evitar a recorrência de falhas sistémicas, permitindo também manter-nos sempre acima dos níveis de eficiência e em conformidade com o rigor técnico e de legalidade.

Tem hoje, como no passado, a missão impossível de não permitir que mergulhemos no obscuro mundo do «só nós é que tudo sabemos, e nada mais interessa».

Em resumo, a crítica continua viva, com o condão e o privilégio de despertar os actores/autores, e, assim, manter-nos acordados do pesado sono monolítico.

Importa não descurar que um aeronáutico, na maioria da razão, é um profissional que exerce por vocação e opção de carreira, pelo que, no essencial e em rigor, trata-se de um expert, um líder ou, como queiramos, um licenciado (graduado) nesta matéria. Não será, pois, por mero acaso, que nesta dimensão aos «aeronáuticos», a título de exemplo, são-lhes reconhecidos salários dos mais elevados na tabela de remunerações das profissões, a nível de quase todo o mundo. Logo, portanto, merecedores de todo o nosso respeito e dignidade, porque, sem desprimor e por analogia, devido à sua preparação académica e capacidade intelectual, seriam num outro qualquer sector (médico, advogado, economista, jornalista, etc...), sem sombra de dúvidas, a julgar pela capacidade, um exímio quadro formado em qualquer ciência. A quem, afinal, o poder executivo, por vezes, se socorre em consultas e ausculta sobre pareceres e

opiniões. A quem, em geral, todos na sociedade se habituaram a emprestar deferência. Por vias disso, conferimos-lhes a devida vénia, ao termos muita admiração e ao darmos-lhes o devido respeito. Daí surgir a questão: Porquê tanto desmerecimento aos ilustres «aeronáuticos»?

O que me assiste, a nível da aviação comercial, não será tanto e nem se poderia resumir unicamente à descolagem ou à aterragem. Aliás, numa reflexão introspectiva, acredito profundamente tratar-se, no essencial, da preocupação de todos nós nesta matéria, já que pugnamos por uma aviação mais prestigiada e bem consonante, com as extraordinárias capacidades e know-how, pois sem falsa modéstia ou vaidade, estamos certos de que hoje, e em certa medida, já possuímos no país, o que seria, a geração mais qualificada desde sempre em Angola. Contudo, como os aviões vão realizando os voos, tudo se confunde facilmente, não havendo a destreza para interpretar com acuidade os sinais que se avolumam e que colocam em causa, seguramente, melhor fado, ao desconstruir o que constituía a maior academia na história recente da aviação em Angola — a TAAG.

Em suma, se formos melhor organizados, temos na aviação civil um factor de crescimento da economia que, alavancado, pode ajudar a promover a imagem do País e oferecer know-how na cooperação com outras nações.

É, pois, nesta senda que todos e cada um de nós poderia certamente fazer mais, em coordenação e subordinação

metodológica à tutela, com base nos planos estratégicos do Executivo. Assim, não me restam quaisquer dúvidas, em relação aos aeronáuticos, que o amor e a paixão por Angola é um sentimento tão forte, como o sangue que lhes corre nas veias e a aviação na alma...

Angola no coração!

Publicado com o mesmo texto, em nome próprio, em 2012.

COMENTÁRIO ACTUAL

Com a concentração de constrangimentos na sequência das várias crises, importa, pois, dar lugar e voz aos profissionais com visão e competência, para se alcançarem as grandes linhas, convindo o desenvolvimento eficiente e operacional no sector aeronáutico.

CAPÍTULO VI.

BUSINESS IS BUSINESS



MAKE BUSINESS NOT ENEMYS

Na vida pública e na actividade profissional não só cabem os nossos amigos, capazes de ser eleitos e convidados ao nosso salão de chá, mas também aqueles que nunca convidaríamos lá para casa.

Esta hipócrita arte chama-se habilidade de gestão e relacionamento, que é necessária para a manutenção de uma ordem e autoridade nas empresas e na governação, com valores cívicos e igualdade de oportunidades e de direitos. Portanto, não podemos recusar o contacto ou o diálogo, ou deixar de estender o acesso e as carreiras aos ditos outros trabalhadores, inimigos entre aspas.

Não podemos destruí-los, só porque sim, porque temos vontade e apetite de ver as cores e as caras que nos alegram.

Publicado com o mesmo texto, em nome próprio, em 2013.

COMENTÁRIO ACTUAL

O exercício da actividade pública ou empresarial requer elevação e assertividade, onde o sucesso e a estratégia estão acima das preferências e simpatias.

É um tema recorrente e actual, e quando não observado afecta a coesão e a rentabilidade.

CAPÍTULO VII.

O HÁBITO FAZ O MONGE, TAL QUAL AS REGRAS E A DISCIPLINA NA AVIAÇÃO!



A autoridade de um comandante está na verdade; na honestidade; na faculdade de comunicar e na postura muito serena de liderar; na articulação, no rigor e na habilidade que empresta ao drill nas tarefas, com zelo, discernimento e evidenciada proficiência na execução dos procedimentos, dentro da cadência de um tempo regular.

Através da autoridade decisória, será responsável pela operação durante o tempo de voo, mesmo que não esteja a manobrar os comandos. É responsável inteiramente pela segurança e, ao mesmo tempo, detém conhecimento e cultura geral, que inspiram e transmitem segurança na cadeia de comando. Incute autoridade e não medo, pânico e

instabilidade, como em certos casos acontece. Nestes casos, não consegue recuperar o que não tem, ou seja, autoridade, respeito e admiração, e, aí sim, sentir-se-á ou mostrar-se-á pretensiosamente importante, o que diminui e atrapalha o normal desempenho e o raciocínio em situações de maior carga ou tensão da tripulação, que podem prejudicar a motivação e o espírito de equipa... e, por conseguinte, prejudicar a segurança e a imagem da empresa.

Um comandante, de verdade, não tem medo de cancelar um voo, pois o seu contrato é com a ética, com a segurança dos passageiros e com as demais responsabilidades civis e normativas. O seu contrato não é com o receio do conflito do despedimento, da «gasosa de promoção» ou de outras, para se fazer cobrar ao longo de uma carreira meteórica, por arrebatada lealdade e valentia, quando, sem escolha, é impelido, por razões de meteorologia, de natureza de manutenção ou de qualquer outra bastante válida, a ajuizar a sua decisão... Estes comandantes serão sobretudo contra o perfil e prestígio da empresa e deverão estar em extinção, numa Angola de futuro, porque minam a competência e põem em perigo a vida das pessoas... e apenas agradam a si mesmos e servem-se do próprio ego... numa estúpida forma de ser, alicerçada na ambição de se servirem e de arrebatarem vantagens imediatas, mas, excluída a pressão comercial, correspondem no essencial a maus comandantes, pois defendem uma atitude contra a própria empresa e estão em contraponto com a cultura de segurança.

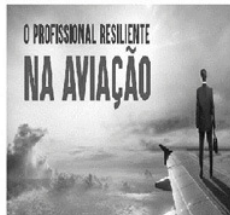
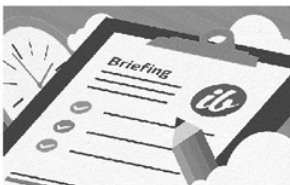
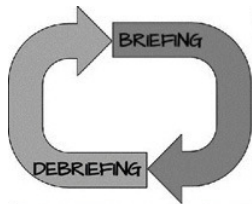
Publicado com o mesmo título, em nome próprio, em 2015.

COMENTÁRIO ACTUAL

O mérito e o esteio dos conceitos e princípios continuam muito actuais como critérios a observar pelas tripulações, no despacho operacional e nas decisões no dia-a-dia ao serviço da aviação comercial, visando um destacado desempenho profissional.

CAPÍTULO VIII.

FALAR NO CÍRCULO!



Os subsequentes desafios, decorrentes em razão da exponencial demanda populacional, implicaram, neste contexto, uma apreciação na base de zero-sum game, ou seja, onde tínhamos um beneficiado ontem, tivemos a reposição simples por um outro, nesta assumida vertente e num processo dinâmico,

ainda assim discutível, mas pouco calculado.

Havíamos de ter tido um crescimento mais robusto, para satisfazer a expectativa e a ambicionada redistribuição, com vista a reforçar a coesão e a harmonia social.

Os desafios tornaram-se enormes e ingentes, porque nem sempre a nossa armadura e solidez se mostrou suficientemente capaz e eficaz na blindagem e imunização para garantir e submergir as vagas sucessivas dos perigos, neste longo caminho do progresso e liderança.

Mas, o que ainda mais nos atrapalha será, porventura, a dificuldade de nos aceitarmos uns aos outros. Talvez, mesmo, numa incapacidade que queremos nós próprios acreditar, tratar-se genética, que recai e configura a postura de não nos credibilizarmos.

Nesta perspectiva, sempre preferimos todos os outros em detrimento, mesmo quando em paridade de iguais recursos.

Alimentámos por vagas o culto do inimigo oculto, e mantivemos as fronteiras demasiado fechadas, numa opção que restringiu a competitividade. Não aceitamos com agrado a opção do cargo para nacionais, nas mesmas condições gerais de bem-estar e remuneração, bastas vezes, ainda que, assim, animados pela irrefutável exclusividade do saber único. Deixamos de saber ouvir e permitimos apenas a entrada com autoridade e fluidez aos cooperantes, e não livremente, como tanto desejaríamos que fosse para todos os que nos queiram visitar ou aqui trabalhar e que se submetem aos parâmetros da legislação, no âmbito das

políticas de emigração e fronteiras, desde o respeito solene e primário, às nossas leis, costumes, tradições e à nossa maneira de estar no mundo.

Neste âmbito, estamos há muito tempo desalinhados com a contratação de consultores, de modo genérico e incondicional, mas favoráveis aos muitos, que deveriam, isso sim, merecer o nosso respeito, aplauso e até primazia — os «emigrantes» —, que, uma vez em Angola, na qualidade e aptidão das suas skills, estariam integrados em sociedade, nos diferentes segmentos de actividade, com remuneração apropriada e sem dispêndio acessório para o erário público, no que representaria a sua acomodação e outros encargos.

Entretanto, esta subvalorização, que temos subsequentemente permitido observar, encerra e estimula um desperdício sem justificativa, através do afastamento de profissionais do sector aeronáutico.

Em resumo, nós não temos, tendo!!! Porque, ao que parece e até aqui, na imediata conveniência de interesses de grupo, não obstante a inexistência de qualquer levantamento, foi comum, e sem agravo, empolar a falta corrente de quadros no sector, de forma a ser mais fácil os afastamentos e assim, justificadamente, num arranjo perfeito, recrutar-se com razoável credibilidade.

O baixo rácio de eficiência explica, desde logo, a falta de liderança, acrescida à falta de know-how e ao défice de responsabilidade no exercício de funções, alimentada pela impermeada e ostensiva impunidade, além da perda de ganhos

para as respectivas empresas e instituições. Afinal, angolanos somos todos, de contrário qual o fundamento! O quadro actual, sem uma nova mentalidade, fica agravado, ao encorajar-se o afastamento de quadros capazes.

Talvez seja caso para indagar, como na qual poder-se-á consentir despende recursos públicos só para alegremente agregar consultores, na mesmíssima capacidade para os quais, sabidamente dispuséssemos de «Nacionais», perseguindo uma lógica egoísta de grupo, por capricho, sem prioridades ou critério, e em resultado de políticas que não são amigas da contenção dos gastos públicos.

Publicado nas redes sociais com o mesmo título, em nome próprio, em 2015.

COMENTÁRIO ACTUAL

O tempo sempre percorre o seu curso e traz alterações, mas, neste particular, não registamos um patamar que possa satisfazer a preocupação, através da participação necessária e condigna da capacidade interna, que representa o vasto saber de quadros angolanos, simplesmente ignorados, porque sim, porque não se quer olhar para a aviação no mérito, com rigor e assente na qualidade, vivacidade dos centros de treino e de formação, nos reflexos da acumulação da experiência no sector aeronáutico.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.