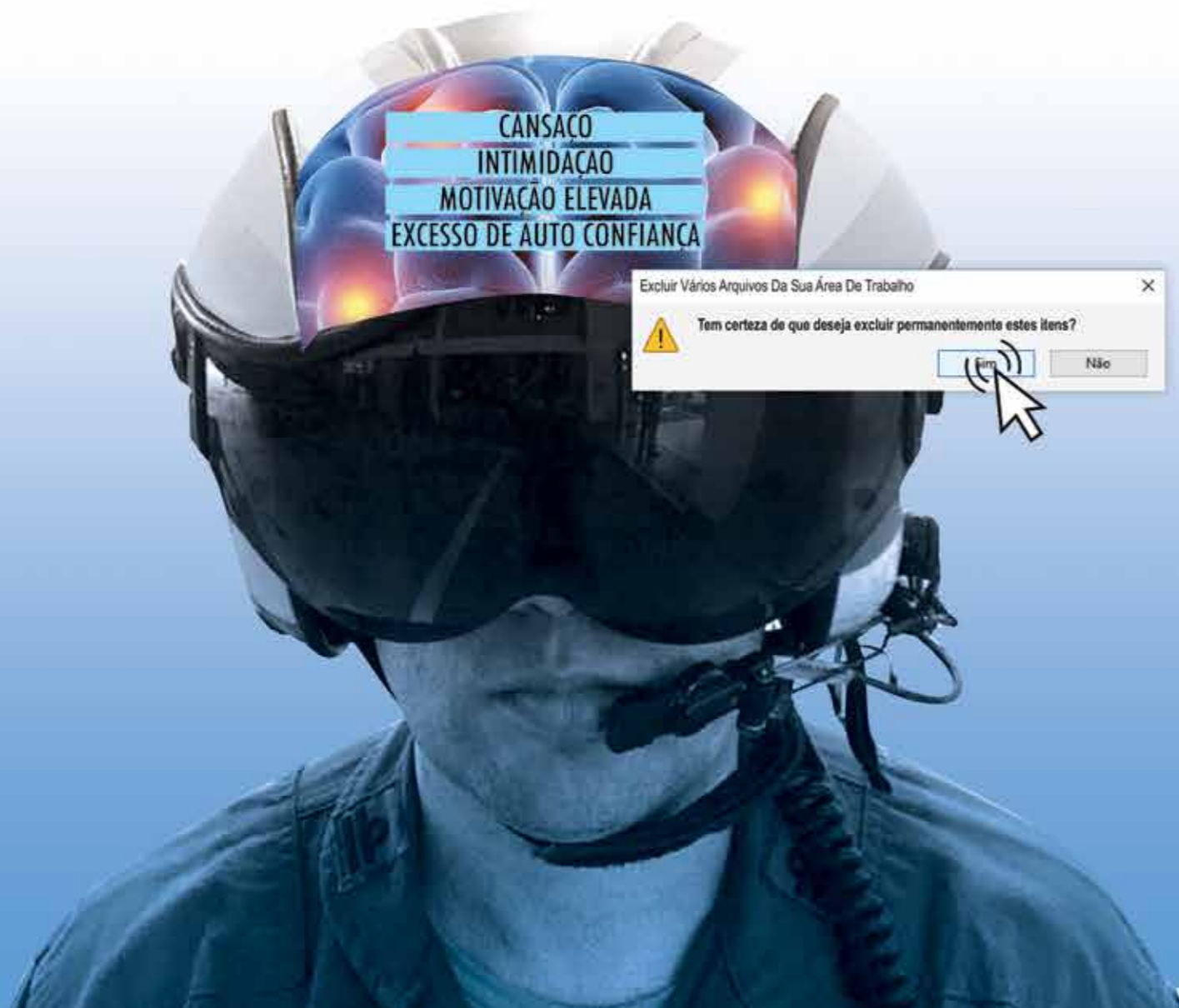




A qualificação operativa de voo de resgate de naufrago nos mares do sul do Brasil e a influência das variáveis psicológicas do Fator Humano

POR PRIMEIRO TENENTE (T) SIMONE MARANHÃO DINELY

“A qualificação operativa de resgate de naufrago para pilotos, fiéis e resgateiros do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51) ocorreu na área marítima da Escola de Aprendizes de Marinheiro de Santa Catarina (EAMSC)”



Em Kennedy e Zillmer (2009), a Psicologia Operacional é definida como as ações dos psicólogos militares que apoiam a arte estratégica e operacional da guerra. Com seus conhecimentos de psicologia e flexibilidade mental provêm um apoio de saúde mental focado em aspectos operativos. E, nesse contexto (operativo) a presença do profissional de psicologia em missões e qualificações operativas é de extrema valia no sentido de que este poderá colaborar com a prevenção do erro humano entre aeronavegantes e manter o alerta situacional elevado contra ameaças à operação. Este profissional terá um campo amplo de exploração da cultura dos grupos de trabalho, podendo identificar condições latentes e assim propôr ao Comandante da missão e à sua tripulação estratégias de enfrentamento e mitigação.

A Missão

A qualificação operativa de resgate de naufrago para pilotos, fiéis e resgateiros do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51) ocorreu na área marítima da Escola de Aprendizes de Marinheiro de Santa Catarina (EAMSC). Na oportunidade, a Psicóloga de Aviação, com o apoio do Comando, pôde realizar um trabalho de pesquisa da influência das variáveis psicológicas do Fator Humano no exercício, visando expandir a mentalidade de segurança entre tripulantes do Esquadrão e Equipes de *Crash* da Escola.

Esta pesquisa foi conduzida com embasamento psicológico teórico e prático, unindo as metodologias de intervenção psicológicas, como a entrevista psicológica semiestruturada, a observação de campo e o *rapport*, além da análise da utilização das ferramentas de Segurança de Aviação tais como Planilha de Gerenciamento de Risco Operacional (GRO), *briefing*, Relatório de Prevenção (RelPrev) e *debriefing*. As ferramentas utilizadas para a conclusão do trabalho mapearam as diversas variáveis psicológicas do Fator Humano possíveis de influenciar a segurança do voo neste tipo de operação.

“A qualificação operativa de resgate de naufrago para pilotos, fiéis e resgateiros do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Sul (EsqdHU-51) ocorreu na área marítima da Escola de Aprendizes de Marinheiro de Santa Catarina (EAMSC).”

Durante a qualificação dos tripulantes, por meio das metodologias de intervenção psicológicas, houve uma maior aproximação entre os aeronavegantes do Esquadrão, os integrantes das Equipes de *Crash* e o pessoal de apoio do Local de Pouso de Helicóptero (LPH). Esta integração possui inúmeros benefícios, dentre eles, compartilhar as dificuldades relacionadas às operações aéreas, conhecer as necessidades de pessoal ou de treinamento, além de manter um clima aberto para o fluxo de informações, facilitando os reportes de segurança de voo.

Metodologias de Intervenção Psicológica

A entrevista psicológica realizada com cada militar é um instrumento de trabalho que se diferencia das demais formas de entrevista devido aos seus objetivos puramente psicológicos de investigação, diagnóstico, terapia, dentre outros, sendo uma técnica de coleta de dados e informações que permitem ao profissional conhecer as representações do indivíduo, como sua história de vida, anseios, crenças, valores, conflitos e personalidade. Para Bleger (1998), a entrevista psicológica pode ser definida como uma relação humana na qual um dos integrantes deve procurar saber o que está acontecendo e deve atuar segundo esse conhecimento.



“O treinamento de Fator Humano, portanto, não está mais restrito aos tripulantes da cabine, mas transcende os muros da própria Organização...”

A entrevista psicológica semiestruturada contém perguntas previamente elaboradas para atingir um objetivo, permitindo alguma autonomia para que o entrevistado possa expressar outras ideias e acrescentar informações. Para que a entrevista psicológica seja eficaz, é imprescindível a presença da técnica psicológica *rapport*, a qual consiste em estabelecer uma relação de empatia, confiança mútua, comunicação clara e estabelecimento de uma relação profissional que facilite o passo a passo de todo o trabalho.

Por ocasião da realização do exercício, o trabalho de pesquisa do Fator Humano consistiu em observação e aplicação de técnicas. Foram observadas as atuações das Equipes de *Crash* e dos tripulantes. Na Psicologia, uma das opções metodológicas disponíveis diz respeito ao método observacional. A observação informal de situações cotidianas é diferente da observação científica, pois a última possui uma finalidade conhecida de antemão, descrita através dos objetivos (Danna e Matos, 2006) e que é atentamente buscada.

Embasamento Teórico

O trabalho realizado caminha ao lado do moderno conceito de *Corporate Resource Management* (CRM), 6ª geração, o qual propõe integração, treinamento e nivelamento de conhecimento para todos os envolvidos com a Unidade Aérea, no que tange ao gerenciamento de recursos e trabalho em equipe, de forma a impedir a ocorrência de um Acidente Organizacional. O treinamento de Fator Humano, portanto, não está mais restrito aos tripulantes da cabine, mas transcende os muros da própria Organização, alcançando aqueles que eventualmente participam das operações fornecendo todo tipo de apoio.

A EAMSC atua no apoio às operações aéreas do EsqdHU-51 e possui quatro equipes completas de

crash e um ASAV, todos bem familiarizados com as fainas aéreas e integrados com os tripulantes e aeronavegantes do Esquadrão. A exemplo desta pesquisa, o EsqdHU-51 inclui em sua rotina treinamentos e pesquisas em Fator Humano nas Áreas de Pouso Administrativo (APA), LPH e navios da área do Com5ºDN, com o intuito de incrementar a Cultura de Segurança de Aviação.

Variáveis Psicológicas do Fator Humano

Quanto à investigação do Fator Humano, a variável psicológica “exibicionismo” deverá ser pontuada toda vez que houver pessoas assistindo os voos, autoridades, militares de outras OM (alunos, no caso da EAMSC), ou seja, todo o pessoal que não está envolvido na operação e que naquela ocasião está presente apenas para assistir às demonstrações do exercício.

As variáveis “excesso de autoconfiança” e “motivação elevada” se forem identificadas em membros da tripulação deverão ser combatidas. A identificação de tais variáveis é evidenciada em pilotos, fiéis e resgateiros que demonstrem “invulnerabilidade”, a falsa segurança psicológica que conduz o indivíduo a perceber-se inexpugnável, com a certeza de que nada de mal poderá lhe acontecer.

Dentre os pilotos e demais tripulantes escalados para a missão, usualmente estarão alguns dos mais experientes e qualificados do Esquadrão para a realização do exercício. Dada esta realidade, o fato poderá desencadear um clima de intimidação ou de deficiência na assertividade dos membros menos qualificados da tripulação, impedindo-os de realizar críticas ou sugestões sobre procedimentos caso julguem necessário. O “*power distance*”, caso seja evidente é extremamente ameaçador para o fluxo de informações na cabine, podendo causar falhas ou deficiência na comunicação e consequente processo decisório.

O piloto responsável pelo preenchimento da planilha de GRO deve instigar os demais tripulantes a pontuarem, caso esteja presente, indícios de “estresse”, “ansiedade” ou cansaço bem como problemas pessoais ou familiares que possam estar interferindo no desempenho operacional. O COA e toda a tripulação devem manter durante a operação uma supervisão daqueles que pontuaram. Sen-

do assim, de forma alguma, o militar que sinalizar cansaço ou qualquer variável psicológica deve ser rechaçado, ou estar sujeito a comentários indevidos que sirvam de coação. O fato deve ser tratado com seriedade, profissionalismo e mentalidade de segurança acima de tudo.

Ferramentas de Segurança de Aviação

Algo que se tornou evidente no exercício foi a ampla utilização das ferramentas disponíveis para a garantia da segurança: a realização de *briefings* e *debriefings*, o correto preenchimento da planilha de Gerenciamento de Risco (GRO) e a confecção de RelPrev. Um *briefing* completo e bem feito torna-se um canal de alinhamento de informações pertinentes relacionadas à cinemática do voo, planejamento, análise de precedentes conhecidos, estudo dos possíveis perigos e nivelamento de objetivos. O momento deve garantir a liberdade de se dirimir dúvidas de toda ordem e por qualquer componente.

Uma vez que não é desejável que a missão ultrapasse o que foi planejado, faz-se necessário que o momento do *briefing* abranja todas as informações pertinentes para a realização do voo e as que potencialmente afetarão o desempenho da equipe, prevendo possíveis erros e ameaças, e elaborando formas de gerenciamento. E é justamente neste ponto que o Comandante Operativo da Aeronave (COA) e a equipe deverão estar atentos à investigação do Fator Humano. O *briefing* bem sucedido e esclarecedor é uma excelente ferramenta para mitigar as variáveis psicológicas individuais, psicossociais e organizacionais que possam estar presentes, devendo ser rastreadas por meio do correto preenchimento da planilha de GRO.

Não se pode deixar de mencionar, que muitos tripulantes e militares da Equipe da EAMSC utilizaram a ferramenta RelPrev e o fizeram sobre perigos relativos ao exercício, às manobras, *briefings*, GRO e outras diversas situações. A utilização dos relatórios demonstrou e acentuou a consciência situacional, além de confiança e credibilidade na ferramenta.

A devida importância e a correta utilização das ferramentas de segurança conduzem à sedimentação da Cultura de Segurança de Aviação.

Conclusão

Pilotos, fiéis, resgateiros e militares da Equipe de *Crash* da EAMSC entrevistados relataram os aspectos positivos do trabalho de pesquisa do Fator Humano e da aproximação com o Esquadrão. Citaram que na ocasião sentiram-se acolhidos, importantes e inseridos. Suas opiniões e dúvidas estavam sendo ouvidas e seriam tratadas de forma a melhorar a operação realizada naquela Escola.

Há 21 anos, o 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral mantém-se em prontidão, sobrevoando os mares do sul do Brasil, para resgatar naufragos, com bravura e segurança acima de tudo, com uma tripulação composta de pilotos, fiéis, resgateiros e mecânicos que dedicam suas vidas com profissionalismo ao cumprimento da nobre missão.

“No ar para apoiar e salvar, asas da Marinha no Sul do Brasil”.



QUALIFIQUE-SE NA MARINHA DO BRASIL

A EMGEPRON, empresa pública vinculada à Marinha do Brasil, oferece treinamentos em aviação para organizações militares e civis. Os cursos são ministrados no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval - CIAAN, em São Pedro da Aldeia - RJ, com instrutores qualificados da Marinha do Brasil.

Cursos disponíveis:

- Voo por Instrumentos
- Simuladores
- Escape em Aeronave Submersa
- Agente de Lançamento e Pouso de Helicóptero
- Combate a Incêndio de Aviação
- Sobrevivência na Selva e no Mar

www.emgepron.gov.br
marketing@emgepron.gov.br

facebook.com/EMGEPRON
(21) 3907-1752

