ACIDENTE TAP EXPRESS, EM JULHO DE 2018, INCÚRIA NA FORMAÇÃO E TREINO DA COPILOTO

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF) concluiu a investigação ao acidente com um ATR-72 da White Airways, a 6 de julho de 2018, ao dividir pela empresa que estava ao serviço da TAP e pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) diversas falhas graves. Sobre a dona do avião diz mesmo que tinha como prática **"atalhar" a formação das suas tripulações**. Segundo o relatóro, Acidente com ATR da White Airways em Marrocos, o ocorrido permitiu revelar uma incúria na formação e treino da copiloto, além de um excesso de confiança da mesma e do seu formador, a que se juntou a "falta de supervisão do operador por parte" do regulador, que, para os investigadores, não "adotou normas e práticas recomendadas" internacionalmente. O acidente aconteceu há um ano e meio, quando a aeronave que tinha saído de Lisboa, pelas 13.17 horas, rumo a Fez (Marrocos), embateu na pista ao aterrar, às 15,19 horas. Depois, devido ao silêncio da tripulação, que não reportou o sucedido às autoridades locais marroquinas sobre os danos sofridos na fuselagem, regressou à capital. Além de pilotar a aeronave, o comandante monitorizou uma copiloto que estava há quatro meses em formação e que a chegar a Fez tinha o avião nas mãos a uma velocidade acima da recomendada. O GPIAAF apurou que houve um primeiro toque na pista, com a cauda do avião a tocar e a raspar no alcatrão. A aeronave regressou "momentaneamente ao ar" e só então pousou. Referem os auditores que a tripulação não fez o que lhe competia em seguida: informar o aeroporto de Fez. Isto apesar de uma "tripulante de cabine sénior, sentada junto à porta de passageiros na parte traseira da aeronave" até ter sofrido uma "lesão nas costas" e todos os passageiros terem ficado assustados e surpreendidos com a aterragem. A partir daí, os erros terão continuado: o comandante da aeronave assumiu que terá feito uma fiscalização aos efeitos daquele pouso. Mas não relatou as anomalias, nem a quem estava em terra - impedindo que as autoridades aeroportuárias fizessem uma fiscalização à pista de modo a perceber se poderia continuar aberta - nem à restante tripulação. Muito menos a reportou para a caderneta técnica do avião. Deu depois ordem de embarque para Lisboa. Já em Portugal, a aeronave acabou por permanecer inoperacional em Cascais tal era a dimensão dos estragos. Mau desempenho da tripulação (que era pequena) Diz o GPIAAF, num extenso relatório de 93 páginas, que "a investigação determinou como causa mais provável do acidente o desempenho da tripulação na condução do voo, nomeadamente na manobra de aterragem". "A formação do copiloto no voo do acidente, embora cumprindo com o número de voos estabelecidos na legislação, não se demonstrou eficaz e suficiente na transmissão dos conhecimentos necessários para o processo de tomada de decisão e capacidades de controlo efetivo da aeronave", concluíram os investigadores, que também não deixam de apontar falhas ao comandante que monitorizava o voo, já que as suas "ações e declarações indicaram que o seu conhecimento e compreensão dos sistemas da aeronave não eram suficientes". Juntou-se a isso o facto de que "não terá tomado em consideração o conhecimento e o estágio da formação" que a sua parceira possuía. Mas para o GPIAAF, perante a averiguação feita, o ocorrido veio demonstrar uma "falta de tripulações em número e com as competências necessárias à dimensão da operação" por parte da White Airways, a que se juntava outro tipo de práticas incorretas. "Os processos de admissão e integração de pilotos comandante demonstraram alguns atalhos nas formações relativamente à regulamentação em vigor", além de que ações como colocar uma "copiloto em formação" a com um voo nas mãos, "sem um piloto de segurança, demonstram falhas no sistema de validação dos tripulantes do operador". "**Debilidades na supervisão**" Sobre a ação da Autoridade

Nacional de Aviação Civil (ANAC), o relatório aponta cinco falhas graves - todas elas a apontar para "debilidades na supervisão" por parte do regulador em relação à White Airways. O GPIAAF, um organismo sob tutela do ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, refere que a ANAC não supervisionou corretamente os "manuais de operação" da empresa, a "formação e treino" dados ou até o serviço prestado pela frota ATR72, contratada pela TAP, "nomeadamente através de indicadores de desempenho operacional como o número de reportes e respetivas ações de mitigação pelo sistema de gestão da segurança operacional". Concluem os investigadores que a White Airways, que "à data do evento operava oito aeronaves ATR72 em nome da TAP Express em rotas domésticas e regionais", tinha-se comprometido com "cinco tripulações por aeronave". Mas em Fez "era de quatro tripulações por aeronave, o que inevitavelmente resultou num aumento da pressão operacional sobre as tripulações e a consequente extensão dos seus tempos de serviço". Não sendo por isso de excluir, segundo o GPIAAF, uma pressão sobre as tripulações, com eventuais sinais "de fadiga acumulada". Já uma investigação a outro acidente com um ATR, a 22 de outubro de 2016, que saiu do Porto para Lisboa, revelou erros e fadiga no piloto de 51 anos, que já estaria no seu sexto voo do dia, quando embateu quatro vezes com a aeronave na pista da Portela.