

O Técnico de Manutenção de Aeronaves

Qual a razão da importância do Técnico de Manutenção de Aeronaves.

Os Técnicos de Manutenção de Aeronaves (pessoal Certificado) são engenheiros a quem a empresa (devido à sua formação especializada, competência e experiência) atribuiu a função de certificação para o estado aeronavegável dos sistemas e da manutenção das aeronaves, como motores, hidráulica, piloto automático, comunicações, radar, etc.).

O Técnico de Manutenção é o único árbitro de segurança enquanto a aeronave se encontra em terra. O Técnico de Manutenção de Aeronaves irá apenas fornecer a sua assinatura a um Certificado de Aptidão para Serviço (CRS) quando ele ou ela estiver 100% confiante de que a aeronave se encontra segura para voar. O Certificado de Aptidão para o Serviço é uma declaração legal que, após a manutenção, define um avião como apto para novo voo ao mesmo tempo que atribui a total responsabilidade pela qualidade de toda a manutenção abrangida pelo CRS ao Técnico de Manutenção emissor.

A nomeação do pessoal de certificação com autoridade para libertar a aeronave para nova entrada em serviço e a qualidade da declaração através de assinatura são duas instituições que se aplicam no mundo inteiro. Assim como a definição de um *gatekeeper* competente, esses sistemas garantem que a responsabilidade possa ser determinada e atribuída a pessoas específicas. Isto deve-se ao facto da classificação da manutenção de aeronaves como uma área de risco potencial elevado.

O Técnico de Manutenção de Aeronaves constitui uma das formas mais eficazes de combater a pressão comercial e a diminuição das normas de padrões daí resultante.

Por que razão a aviação é diferente de outros setores da indústria

A principal característica que faz da aviação um setor diferente dos outros da indústria é a criticidade da segurança. É certo que a segurança é igualmente importante para outros setores dos transportes, mas a falha de um sistema principal durante a operação da aeronave tem mais probabilidade de conduzir a resultados catastróficos. Portanto, o Técnico de Manutenção de Aeronaves é uma figura essencial na garantia de que o seu avião está apto e seguro para o seu próximo voo.

Formação e Acreditação do Técnico de Manutenção de Aeronaves

A Autoridade da Aviação Nacional (AAN) de cada país é responsável em primeiro lugar por garantir a formação dos Técnicos de Manutenção de Aeronaves de acordo com os padrões exigidos.

Isto requer que o conhecimento de engenharia de aeronaves por parte do Técnico seja examinado e avaliado independentemente do seu empregador. Só é emitida uma licença ao Técnico depois de este ter concluído com sucesso todos os exames exigidos pela Autoridade de Aviação Nacional.

Nesta fase, a Licença permanece inativa visto que o Técnico deve passar ainda por uma intensiva formação específica em aeronáutica, assim chamada a formação do tipo, e demonstrar uma experiência substancial. Quando a formação do tipo for concluída com sucesso e os requisitos de experiência cumpridos, a Licença volta para a Autoridade de Aviação Nacional para que a formação seja aprovada. Após a autoridade nacional estar convencida de que foram cumpridos todos os requisitos da formação, a Licença é emitida de novo com o tipo de aeronave apropriado aprovado na mesma.

Contudo, o processo não está ainda terminado. O Técnico de Manutenção de Aeronaves deve agora concluir uma avaliação interna específica do empregador e um programa de competência antes de ser finalmente emitida uma autorização habilitando o titular da licença para certificar a aeronave como adequada à finalidade.

A indústria pode manter os seus padrões elevados e recorde impressionante de segurança sem o Técnico de Manutenção de Aeronaves?

A resposta curta é não, não pode. Num setor visivelmente difícil e competitivo, as companhias aéreas encontram-se sob uma pressão enorme para gerar lucros. Com a manutenção da aeronave efetuada normalmente longe da vista, infelizmente é muitas vezes considerada como um alvo fácil para a redução de custos. Esta assume muitas formas mas escusado será dizer que muito poucas sugestões são, de facto, benéficas para os passageiros ou segurança.

Além disso, há uma enorme pressão exercida por parte do setor da aviação sobre os reguladores no sentido de uma abordagem regulatória com um toque mais leve o que permite, em última instância, opções de custo inferior em vez de uma maior segurança das normas. Como a ligação entre os padrões de manutenção e segurança já foram bem definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, qualquer flexibilização da supervisão regulatória irá apenas servir para aumentar os riscos das viagens aéreas.

O setor da aviação está perfeitamente ciente da importância efetiva do Técnico de Manutenção de Aeronaves independente na preservação das normas e manutenção dos níveis de segurança, contudo, este ainda é considerado como um encargo desnecessário por alguns.

Recentemente, o setor da aviação levou a cabo uma tentativa de redução drástica do envolvimento e influência do Técnico de Manutenção de Aeronaves no processo de manutenção ao tentar, indevidamente, influenciar as alterações nos regulamentos da aviação detalhando as responsabilidades do Técnico de Manutenção de Aeronaves. Embora sem sucesso nessa ocasião, as alterações regulamentares recentemente propostas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) fornecerão ao setor em questão uma nova oportunidade de debilitar um dos métodos mais eficazes de preservação da segurança.

Existem dois métodos básicos atualmente em uso de autorização de pessoal para certificação de aeronaves.

- 1) O Técnico de Manutenção de Aeronaves aprovado (estado) de forma independente
- 2) O funcionário, formado internamente e aprovado por um empregador, mas a quem não é exigido que possua qualificações.

É geralmente aceite que a opção 1 acima oferece a melhor proteção contra o desvio das normas e mantém por isso de forma consistente o mais elevado grau de segurança. Isto deve-se à independência da licença e dos padrões de referência correspondentes que são aplicados antes de uma licença poder ser emitida a um indivíduo.

Teoricamente, a opção 2 deverá ser capaz de manter um nível de segurança igualmente elevado. Uma companhia que seja séria em relação às suas responsabilidades de segurança garantirá que as pessoas sejam adequadamente formadas e não sujeitas a qualquer pressão adversa para certificar aeronaves que não se encontrem em condições adequadas.

No entanto, a experiência demonstrou de forma clara que esses sistemas oferecem níveis de segurança irregulares dado que os sistemas internos não são muitas vezes comparados com padrões independentes e as diferenças locais podem fazer variar consideravelmente o nível de segurança. Além do mais, o grau de independência é reduzido visto que o indivíduo é internamente autorizado e a companhia pode, a qualquer momento, revogar a autorização. Por conseguinte, existem preocupações reais sobre o sistema de autorização interno da companhia não levar em devida conta o efeito da pressão dos pares, fatores humanos e considerações económicas no indivíduo que se encontra dependente da empresa para exercer o seu trabalho.

Isto foi já destacado como um fator que teve a sua contribuição após investigações de acidentes de aviação. Um relatório de acidente após uma investigação sobre um desastre iminente declarou:

“Não basta emitir autorizações ao pessoal de manutenção e esperar que este as siga sempre estritamente ao mesmo tempo que se ignora todas as pressões e fatores exteriores que lhes são aplicáveis no local de trabalho; isto equivale a ignorar a influência dos fatores humanos. Confiar simplesmente nos procedimentos e assumir que as pessoas irão sempre aderir aos mesmos é irrealista e pode, ao longo de um período de tempo, resultar num desvio gradual da norma da melhor prática dado que as pessoas respondem inevitavelmente às mais prementes influências ambientais e dos pares ao seu redor. ”

O caminho a seguir

Se os graus de excelência de segurança forem para preservar, o futuro exige a abordagem de uma equipa coordenada. Com o objetivo de transitar para uma dinâmica de encontro de padrões globais o setor da aviação deve agora fazer um exercício de alguma maturidade no que respeita à manutenção e segurança.



O setor da aviação deve oferecer o seu apoio inequívoco ao Técnico de Manutenção de Aeronaves. Este profissional continua a ser o herói da segurança oculto na aviação moderna. Às 03h00 da manhã um único Técnico de Manutenção de Aeronaves constitui muitas vezes a única diferença entre um voo seguro ou inseguro; eles são os *gatekeepers* finais em termos de segurança e conquistaram merecidamente a confiança pública que ocupam.

As companhias aéreas devem respeitar e apreciar este facto em vez de continuarem a debilitar o Engenheiro Licenciado e, em última instância, a segurança sob o estandarte da redução de custos na procura de lucros a curto prazo.

Se as companhias aéreas forem sérias relativamente à prioridade permanente da segurança, então devem também oferecer o seu apoio inequívoco à licença de "estatuto emitido", com as vantagens desta última continuar ligada ao Técnico de Manutenção de Aeronaves individual e não à companhia.

Para obter mais informações entre em contato com:

Aircraft Engineers International (AEI),
Post Box 5
2450 AA Leimuiden,
Netherlands

Tel: +31 655 930 175
Email: Aircraft-Engineers@airengineers.org
Web: www.airengineers.org