

À FRENTE DO TEMPO

Oswaldo de Oliveira Mendes



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. EXCEÇÃO: PORQUÊ?

CAPÍTULO XXVII. RETROSPECTIVA DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO XXVIII. VISÃO E LIDERANÇA NA GESTÃO

Capítulo XXIX. OS COMANDANTES PASSEIAM OS GALÕES

CAPÍTULO XXX. O CAPRICHO 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 aflorou 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 meticolosa 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 prefaciá-la 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