

O PERIGO QUE VEM DE VOCÊ

“Como a grande demanda de pequenas decisões podem degradar silenciosamente a consciência situacional do piloto.”

Quem olha uma aeronave da Segurança Pública em operação numa ocorrência normalmente imagina que o maior desafio está no voo em si. Meteorologia ruim, área restrita, pressão da missão, combustível, obstáculos, risco operacional. Tudo isso realmente pesa. Mas, depois de duas décadas voando, é fácil perceber que, muitas vezes, o que mais desgasta o piloto não é exatamente pilotar a aeronave. **É decidir o tempo inteiro.** E isso vai acontecendo sem que a gente perceba.

Minha formação foi no saudoso Bell-47, o famoso “bolhinha”. E quem começou naquele helicóptero sabe exatamente do que estou falando. A cabine pequena, o vento entrando, o barulho seco das pás, a vibração do motor praticamente conversando com você. Uma instrução artesanal. Antes da decolagem, o voo inteiro já tinha acontecido mentalmente. Decolagem, a fonia básica, as manobras, o circuito, os procedimentos. Existia uma previsibilidade confortável ali. Do primeiro voo até o cheque de Piloto Privado, cada etapa parecia uma “novidade planejada”.

Aí então veio o primeiro voo de adaptação operacional no “esquilo” da CIOPAER, como copilo (2P).

E a lembrança que tenho daquele voo é de um verdadeiro **caos dentro da cabine**. Depois da inspeção do pré-voo e os cintos afivelados, parecia que tudo acontecia ao mesmo tempo na aeronave. Sequência de acionamento, fonia com a Torre e em seguida com o Controle, monitorar frequência livre, modular no rádio da CIOPS, atentar aos gestos da equipe de solo, acompanhar parâmetros dos instrumentos, comunicação de cabine com a tripulação, navegação, potência, torque, temperatura. E, no meio disso tudo, ainda precisava pilotar a aeronave (pé e mão).

Gerenciar tudo aquilo pareceu quase impossível. Meu cérebro entrou em saturação. Cheguei em casa mentalmente esgotado, tentando entender como pilotos comandantes conseguiam gerenciar aquele ambiente aparentemente caótico com tanta naturalidade. Até que, aos poucos, o caos vai se organizando dentro da cabeça. O cérebro automatiza tarefas, a cabine deixa de parecer barulhenta e as prioridades começam a se separar sozinhas.

E então chega o tão esperado dia de assumir o banco do primeiro piloto em comando (1P) em voo visual (VFR).

Talvez seja nesse momento que muitos pilotos começam a entender o verdadeiro peso mental da aviação operacional. Porque, no voo de Operações Aéreas de Segurança Pública, **o piloto permanece mentalmente e fortemente conectado à operação**. Diferente de operações mais previsíveis, aqui tudo muda muito rápido e exige uma conexão cognitiva muito intensa com a missão. Uma ocorrência que parecia simples pode virar crítica em poucos minutos e parâmetros dos instrumentos podem mudar em segundos. Uma aproximação tranquila pode se tornar insegura por causa de vento, fios, troca de tiros, pessoas no solo ou mudança da situação tática.

E enquanto tudo isso acontece, o piloto continua processando parâmetros dos instrumentos, rádio, navegação, equipe operacional, combustível, meteorologia e segurança da aeronave ao mesmo tempo.

O problema é que nossa mente tem limite.

Existe um fenômeno muito interessante da psicologia chamado **Fadiga da Decisão**¹. É quando o cérebro começa a se desgastar depois de tomar muitas decisões seguidas. E não precisam ser grandes decisões. Pequenas escolhas repetidas também consomem energia mental. Na cabine, isso acontece o tempo inteiro. Ajuste fino de potência, correção de proa, avaliação de vento, leitura do painel de instrumentos, gerenciamento e análise de riscos, mudança de rota, coordenação com as equipes de solo. Tudo isso vai **drenando capacidade cognitiva** sem que o piloto perceba.

E talvez esse seja o ponto mais perigoso.

Porque a sensação é de que, entre missões ordinárias e extraordinárias, continuamos raciocinando da mesma forma do início do serviço. **Mas não estamos**. O cérebro começa a procurar "atalhos". A insistir mais numa decisão, ignorar pequenos sinais e aceitar condições que talvez recusasse se estivesse mentalmente mais descansado.

É aí que começa uma das coisas mais perigosas da aviação operacional de segurança pública: **a erosão silenciosa da consciência situacional**.

Ela não acontece de forma brusca. Não é como apagar uma luz. É mais parecido com diminuir lentamente a intensidade dela. O piloto continua voando, continua modulando no rádio, continua operacional. Mas começa a perder **capacidade de antecipação** (Teoria dos 30 Segundos). E segurança de voo tem tudo a ver com **antecipar**.

Quando um piloto experiente olha o painel dos instrumentos, ele não está apenas "vendo números e ponteiros". Ele está tentando **enxergar tendências**. Uma temperatura subindo devagar mesmo dentro da faixa verde, uma alteração pequena de torque incomum mesmo dentro da faixa operacional, uma variação de pressão do motor mesmo dentro da faixa verde, uma razão de descida incompatível com o perfil da aproximação, uma mudança sutil de vento. Tudo isso conta uma história antes do problema realmente aparecer.

Piloto experiente aprende a ouvir as nuances desses pequenos sinais.

E talvez uma das maiores armadilhas da aviação de segurança pública seja justamente a **pressão psicológica da missão**. A vontade de ajudar, a urgência da ocorrência, a sensação de que alguém depende de você, o desejo de não frustrar a equipe no solo. **Isso é extremamente humano**. Só que, sem perceber, começamos a aumentar nossa **tolerância ao risco**.

¹ <https://forbes.com.br/carreira/2025/10/fadiga-de-decisao-como-grandes-lideres-evitam-o-esgotamento-mental/>

A meteorologia fica “mais aceitável”. O combustível parece “dar tranquilo”. A fadiga parece “administrável”. A área restrita parece “razoável”.

E é exatamente nesse ponto que a **disciplina operacional** precisa falar mais alto que a emoção.

Existe até uma relação interessante disso com o chamado **Paradoxo da Escolha**². Na teoria, ter mais opções deveria melhorar nossas decisões. Mas, na prática, **excesso de escolhas, opções, também desgasta o cérebro**. E numa cabine operacional, o piloto toma uma quantidade absurda de microdecisões durante uma única missão, um único voo.

Prossegue ou alterna. Pousa ou insiste. Desce mais ou margeia a base da nuvem. Atende a pressão da ocorrência ou mantém o nível de segurança operacional.

Cada decisão **consome energia mental**. E quando somamos fadiga, comunicação saturada (rádio, CIOPS e tripulação), pressão psicológica e ambiente dinâmico, **muitos erros deixam de ser técnicos e passam a ser cognitivos**.

É por isso que *checklist*, CRM, SOP, treinamento recorrente e padronização funcionam tão bem. Eles não existem apenas para organizar o voo. Eles existem para proteger o cérebro do piloto.

Checklist reduz **carga mental**. Padronização reduz **improviso**. CRM distribui **processamento**. Treinamento recorrente **automatiza respostas corretas** sob pressão.

Tudo isso preserva recurso mental para aquilo que realmente exige raciocínio crítico e rápido. **Os Procedimentos de Emergências**.

E talvez maturidade aeronáutica seja exatamente isso.

Não é voar no limite. É saber **preservar margem mental** mesmo em cenários difíceis. Porque o piloto não **perde performance** apenas quando está fisicamente cansado. Ele **perde performance** quando começa a **perder clareza sem perceber** que isso está acontecendo.

E quem voa Operações Aéreas de Segurança Pública há algum tempo sabe exatamente do que estou falando.

"Vá e volte. Se puder, com segurança, cumpra a missão".

Emerson Vasconcelos Bastos – TC BM
Piloto Comandante da Segurança Pública do Ceará
Autor da obra “Noções de Operações Aéreas de Segurança Pública: um voo panorâmico”

² <https://g1.globo.com/saude/bem-estar/noticia/2025/06/01/o-que-e-o-paradoxo-da-escolha-que-nos-deixa-descontentes-mesmo-quando-tomamos-decisoes.ghtml>