

AVIAÇÃO

IDEIAS E CONSIDERAÇÕES

General NEWTON BRAGA

AVIADOR TRANSOCEANICO

Pela cultura, pelo entusiasmo, pela devoção e pela fé nos destinos da aviação, o General Newton Braga é um verdadeiro símbolo para os nossos jovens aviadores. As suas opiniões revestem-se, assim, de um interesse todo especial.

Formar o Exército do Ar e torná-lo eficiente como instrumento de guerra e portanto capaz de defender o céu de sua pátria, resguardando os centros vitais de nosso território, é idéia que já predomina e há muito tempo, no espírito maioria de nossos aviadores, civis, navais e militares.

Foi feito mesmo, entre os aviadores militares e navais, espécie de plebiscito, no sentido mais elevado, isto é, visto a criação do Ministério do Ar.

O resultado foi positivo, quantitativa e qualitativamente.

A organização que então pleiteavam os aviadores e ampleiteam, com mais fortes razões, implicaria na criação referido Ministério, fusão das aviações naval, militar e sequente colocação nas mãos de "uma única autoridade" a a atividade aeronáutica nacional.

O almirante V. Delamare, um dos mais distintos defensores de tal idéia, fez uma conferência e a publicou, historicando o assunto, pondo a idéia ao alcance dos leigos.

Um oficial superior de nossa aviação militar, por ocasião aniversário do 1.º Regimento de Aviação, em Outubro de 1918, na presença das mais altas autoridades do país, proferiu incisivo discurso, no qual esboçou a organização que os aviadores aspiram. . .

Podemos afirmar que tal idéia, há muito vencedora no espírito dos aviadores, foi tomada pelo governo da República que, por meio de seus órgãos ligados ao assunto, procura dar forma legal, vencendo as resistências passivas e intransigentes, na manutenção do que aí está, fragmentado e obsoleto.

A aviação progride rapidamente. O homem precisa acompanhar êsse progresso, adaptando-se à máquina. O pessoal numeroso que trabalha nas diferentes atividades aéreas náuticas, ora dispersas, precisa integrar-se numa organização sistemática. Até bem pouco tempo os aviões, em tempo claro, voavam a 150 Kms. H. A aptidão do pessoal para tirar partido de tal material, satisfazia plenamente há uns vinte anos passados, no desempenho das missões que eram pedidas à aviação. As qualidades do pessoal navegante permitiam o domínio da máquina pelo homem. Essas qualidades do pessoal, como que ficaram estacionadas.

Continuariam a servir, segundo a concepção de alguns camaradas, mesmo do Estado Maior, para os quais a aviação deve ser utilizada no desempenho de tarefas auxiliares no Exército e na Marinha. Daí a doutrina de emprêgo, velha de vinte anos, mas ainda predominante e à qual todos — êles os aviadores — devem submeter o espírito.

Os fatos, entretanto, aí estão para abrir os olhos de quem não quer ver.

A velocidade dos aviões triplicou e a tal ponto que já se considera como impróprios para o combate aparelhos cuja velocidade não ultrapasse 500 Kms.H.! E' preciso pois exigir do pessoal navegante uma formação homogênea adequada à utilização de tal material, sem que o seu rendimento, quando tiver de ser utilizado em trabalho, será desastroso.

O homem precisa dominar a máquina, cada vez mais complexa e veloz!

A 500 Kms. H. uma viragem rápida provoca vertigem.

As ações militares exigem, pois, navegantes bem dotados e treinados. A preparação técnica e tática, (esta de acôrdo com as novas idéias de emprêgo do avião, como instrumento de guerra e engenho de combate), para a pilotagem, para a navegação aérea; para o tiro em tôdas as suas modalidades, ao par do aperfeiçoamento das qualidades morais, espírito militar, etc. são imperativos fundamentais, necessários na formação das equipagens, que só assim serão capazes de utilizar o material aéreo moderno, como êle se apresenta atualmente, e deverá constituir tôda fôrça aérea digna desse nome.

Assim, torna-se necessário uma seleção objetiva e consequente adaptação do pessoal navegante já existente, criando-se uma "escola" para tal fim, ou melhor, uma unidade escola como têm certas armas.

O essencial é a formação de unidades homogêneas com o material moderno que possuímos, com equipagens permanentes e elas próprias responsáveis pela conservação, utilização e emprêgo, dentro de um programa definido, visando tê-las á todo o momento aptas para o emprêgo. Nada de empirismos e formações improvisadas de pelotões, patrulhas ou esquadrilhas. Tal pessoal, tal material, ou vice-versa.

Há na aviação civil um grande número de pilotos em condições de serem aproveitados, na formação de nossa reserva aérea. Compreende-se que não basta saber vôar, coisa que as creanças e mulheres já realizam e que qualquer um em poucas horas aprende. Aquí também impõe-se critério análogo ao emprêgo na seleção do pessoal da ativa: — preparação técnica e tática para a pilotagem; navegação, tiro em tôdas as suas modalidades, etc. numa instrução preliminar em aparelhos de velocidade média, para depois entregá-los às equipagens de guerra para a adaptação nos novos aparelhos de combate sob a fiscalização do chefe, constituindo-se assim cada máquina com sua equipagem da ativa e da reserva, com programa de instrução adequado à sua formação e de treinamento espaçado, depois de prontos. A formação das equipagens de reserva, assim, por aviões, oferece vantagens incalculáveis, desde que os chefes tenham sempre em mente que a aviação é uma arma de rápida mobilização.

O Correio Aéreo Militar é uma ótima escola para os nossos aviadores militares. Já é tempo de se dar ao nosso Correio Militar, que tão grandes serviços tem prestado à nação, uma organização mais proveitosa e menos prejudicial à vida das unidades constituídas e à preparação do respectivo pessoal para a luta aérea, que cada vez se mostra mais complexa no tríplice aspecto de pilotagem, navegação e tiro, com os aparelhos modernos.

O C. A. M. é um meio e não um fim. Para os nossos aviadores militares da ativa é uma escola de treinamento de vôo. Foi creado e desenvolveu-se, por iniciativa dos próprios aviadores, para dar-lhes horizontes mais amplos.

Agora, porém, devemos deixar tal empreendimento sob a direção de um chefe da ativa, dispondo de organização apropriada e, tendo por missão ir aos poucos empregando pessoal da reserva que no referido serviço desenvolverá suas aptidões para a navegação e pilotagem, aliviando assim os encargos do pessoal navegante da ativa, com real proveito para a instrução do mesmo e seu preparo para a luta aérea.

Vai para seis anos que imaginamos tal providência, em vista do aumento das rotas do C. A. M. e da frequência das viagens. A instrução e preparo das unidades aéreas, com a intensificação do treinamento militar, são de molde a absorverem todo o tempo dos oficiais em serviço nas mesmas.

Não percamos de vista as necessidades fundamentais do material moderno que exigem equipagens dotadas de elevadas qualidades, físico, morais e intelectuais à tôda prova.

A instrução militar pròpriamente dita, isto é, o preparo do pessoal navegante para a utilização do material em seu máximo rendimento, não implica aterragem e decolagem em vôos curtos; isso deve ser o elementaríssimo. Ao contrário, deve-se instituir os vôos longos, com voltas de dia e de noite ao campo de base.

E' no ar que se utiliza o avião e não em terra ou fazendo vôos de treinamento de pilotagem com aparelhos de guerra...

Para um pessoal navegante bem formado, como temos um certo número, a pilotagem de tais máquinas constitue pura e rápida adaptação, como temos visto.

O assunto é vasto, complexo e não pode ser abordado, a não ser em suas linhas gerais, no correr de um simples artigo.

Em todo caso, deixamos aqui consignadas as nossas idéias.