

ALGUMAS PALAVRAS SOBRE O DESASTRE DO BREGUET N.º 13

Aureolada de sangue, iniciou-se no dia 27 de Março a viagem aérea à Guiné.

Emquanto o Breguet n.º 15 abria no espaço mais um sulco de glória, outras azas vinham, num choque brutal, apavorante, inscrever nas páginas da História da Aeronautica Militar Portuguesa, o nome de mais tres vítimas: dois mortos e um ferido.

José Carlos Pissarra era um daqueles oficiais excepcionalmente completos, pela nobreza do seu character, pela sua competência, pelo seu amor ao estudo e ao trabalho, pela dedicação e zelo que votava à sua profissão.

Como grande amigo que dele era, não me cabe fazer o seu elogio.

De resto, Pissarra conseguira reunir à sua volta a consideração e a simpatia de todos os seus camaradas.

A Aeronautica Militar perdeu nele um elemento de valôr, cuja falta se fará sentir especialmente nas questões de bombardeamento aéreo, em que Pissarra era um dos mais proficientes e conhecedores.

Luís Caldas, ferido em serviço aeronáutico, para que fôra nomeado, é um entusiasta da aviação, um activo cultôr dos sports. Nunca deixou de, sempre que isso lhe era possível, ou sempre que a natureza do seu serviço a tal o obrigava, acompanhar os seus camaradas nos cruzeiros do espaço.

Mário Graça é um exemplo a marcar os perigos do jornalismo sincero e devotadamente praticado. Caíu mortalmente ferido no seu pôsto de reporter.

Sobre as feridas de Luís Caldas e sobre os corpos gelados de Pissarra e Mário Graça, me curvo com profundo respeito, com comovida veneração.

Torna-se necessário, porém, dizer ao país como se desenrolou a tragédia, responder a certas palavras pronunciadas no Parlamento, e emfim, indicar, visto que nenhum dos representantes da nação soube reconhecê-la, qual a lição dos factos.

Começemos por narrar o desastre, tentando dar-lhe uma fórmula acessível a todos os intellectos, e

despindo-o portanto de todos os detalhes técnicos supérfluos.

Depois de ter acompanhado o Breguet 15 até ás alturas da Serra da Arrábida, o Breguet 13 regressou à Amadôra, passando sobre o aerodromo à altura aproximada de 500 metros, descendo lentamente.

Como a aterragem deve fazer-se sempre face ao vento, e que nessa trágica manhã soprava de nordeste, o piloto, cruzando o céu da Amadôra, navegou para sudoeste, afim de aproar ao terreno segundo as praxes da boa pilotagem.

A viragem fez-se sobre a aza esquerda, e o avião, inclinando-se, diminuiu implicitamente a sua superfície sustentadora. Neste momento, uma forte rajada veio aumentar a inclinação do aparelho, que, não tendo velocidade suficiente para compensar a diminuição exagerada de sustentação, provocada pelo vento, escorregou na aza, vindo despedaçar-se no solo sem que o piloto tivesse tempo de corrigir, visto que naquele instante se encontrava apenas a 200 metros.

Uma massa de 1.500 kg.^s despenhando-se de 200 metros sobre a terra, com uma velocidade inicial de 150 km. à hora, percorre a sua trajectoria em menos de 2 segundos.

É uma tragédia fulminante, que se passa com a rapidez do relâmpago.

Fantasiar descrições é, deturpar a verdade.

E quando se derrama sangue de heróis, — e heróis são aqueles que cáem, mortos ou feridos, victimas dos riscos da sua profissão, — o principal cuidado dos cronistas deve ser conservar aos factos a eloquência da sua simplicidade brutal.

Passando agora a várias considerações de certos parlamentares, resumamos as conclusões fundamentais a que chegaram.

a) Que devendo o espírito de prudencia sobrepôr-se ao espírito de aventura, ninguém deve tripular um avião que não esteja em perfeitas condições de funcionamento.

b) Que é necessário fazer-se um rigoroso inquérito ao estado da maior parte dos nossos aviões.

c) Que grande parte do material aeronautico encomendado em Inglaterra, por conta do crédito dos três milhões de libras, e bem assim outro material, que à Aeronautica Militar se destina, esteve e está na Alfandega ao abandono, chegando um dos aviões Vukers, que fazia parte do primeiro material à unidade a que se destinava, em estado tal que foi dado por incapaz para o serviço.

d) Que a aviação portuguesa aproveitou, para os seus aviões, velas que os mecânicos dos aparelhos franceses que a Portugal vieram buscar o Almirante Gago Coutinho e o Comandante Sacadura Cabral, tinham deitado fóra como *inutilizadas*.

Pelo extracto parlamentar publicado nos jornais, estas declarações devem-se ao senadôr Sr. José Pontes (a), e deputados Ayres d'Ornelas (b), e Pina de Moraes (c e d).

Respondamos :

a) Não ha aviador algum que vôle num avião que não esteja em perfeitas condições de funcionamento. *Não há*. Tanto estes, como os mecânicos, de cujo pequeno numero tantas vezes nos queixamos, mas de cuja competencia nenhum de nós duvida, orientados directamente como são por chefes tais que Manuel Gouveia, Santos e Caetano, primam em ter os aviões «au point», sendo os mecânicos os primeiros, nas experiencias de motôr e vistoria do avião, a informar os pilotos do seu estado.

O illustre parlamentar que é o Dr. José Pontes, ignora talvez que Navarre, Vedrines, Madon, Bourgeois, Smith, Bul e tantos outros azes da aviação mundial, morreram em consequência do mesmo facto que em Portugal tem originado a morte do maior número de mártires da aviação, a perda de velocidade.

E, no meio da sua comoção, esqueceu que Sacadura Cabral e o cabo Correia morreram num avião saído da fábrica; que Emilio de Carvalho morreu num vôo de noite, a bordo de um avião em perfeito estado de conservação; que Gorgulho morreu num avião que acabara de montar-se e era absolutamente novo; que Torres da Silveira se afogou, num avião que não cessou de voar até entrar nas águas do Tejo; que o mesmo aconteceu a David Simões; etc.

Ainda em Portugal se não deu um único desastre por imperfeitas condições de funcionamento, à partida.

E isto pela simples razão de serem os officiaes aviadores e os mecânicos suficientemente competentes para não voar em aparelhos que não estejam nas condições requeridas.

Quer isto dizer que o material de que dispõe a

aviação portuguesa não precise de ser renovado? De modo algum. Mas a verdade é só uma. Um aviador necessita de manter o seu treino. Para isso necessita de determinado material que o não satisfaz, muito embora não seja inconsciência ou aventura, efectuar vôos com êle. Se o piloto é tão prudente como parece pretender-se, e não vôa, perde implicitamente o seu treino, e no dia em que fôr imperiosamente necessário que vôe, tem 99 probabilidades contra uma, de sofrer um acidente.

O que faz portanto o piloto? Procura dar ao material usado as condições máximas de segurança, compatíveis com o seu estado. E com auxilio dos mecânicos, consegue-o tão inteiramente, que não houve ainda no nosso país um único desastre que se possa attribuir àquêlê motivo.

b) Pede-se um inquérito rigoroso à maior parte dos nossos aviões.

O pedido é feito duma maneira habil, mas tem o seu calcanhar d'Aquiles na omissão dos nomes que deveriam constituir essa comissão de inquérito.

O Sr. Ayres d'Ornelas, fazendo aquêlê pedido, parece que não confia na competência técnica dos aviadores e mecânicos que constituem a aeronautica militar portuguesa.

No nosso país, além do engenheiro aeronautico, tenente coronel Ribeiro d'Almeida, não há senão aviadores com competência para fazê-lo. Esses, fazem-n'o quotidianamente, por várias razões que é supérfluo indicar.

Passemos agora à alinea d), deixando a alinea c) para final.

d) O Sr. Pina de Moraes engana-se quando diz que as velas a que se refere, estavam *inutilizadas*. Se elas o estivessem não podiam servir, e não as teriamos aproveitado.

Pelo facto de terem feito o trajecto Biarritz-Lisbôa, elas poderiam ter feito também o trajecto inverso. No avião em que foi feita a primeira parte da viagem Lisbôa-Macau, houve velas que nunca foram substituidas, e que funcionaram durante todo o trajecto, até à Índia.

A razão por que as deitaram fóra foi apenas a de *teoricamente* as velas novas deverem funcionar melhor que as usadas.

Em Bagdad teve a equipe «Pátria» uma pane de velas novas. E a viagem continuou com as usadas.

Vê-se pois que não foi inconscientemente que elas foram aproveitadas e usadas durante um certo tempo, e não como disse o distinto deputado durante três anos, que tanto é o tempo que medeia entre a vinda dos referidos aviões e o mês que está decorrendo.

*
* *
*

Passemos finalmente à alínea c/).

O Sr. Pina de Moraes, neste ponto, vislumbrou a lição dos factos.

Desastres hão-de dar-se sempre, até ao dia em que seja descoberta a estabilidade automática e infalível.

O que é necessário? E' que a Aeronautica Militar Portuguêsa acompanhe os progressos da aeronautica mundial.

Os aviões que temos são de tipo antiquado, estão fatigados, mas funcionam com a necessária regularidade. O que é lamentável é que os que se compram não correspondam às necessidades da aeronautica, e se deixem deteriorar criminosamente na Alfândega, por uma questão de emolumentos alfandegários que o Estado tinha de pagar.

O que é lamentável, é que as coberturas destinadas aos hangares da Amadora, tenham estado na Alfândega, aproximadamente um ano, por suas Ex.^{as} os diferentes Ministros das Finanças não terem resolvido isentá-las duns direitos que o Estado tinha a receber... do Estado.

O que é lamentável, é que se não deem verbas ao Parque para que, desenvolvendo-se, êle consiga produzir material, e evitar que seja necessário comprar ao estrangeiro mais do que os motores.

Sim. Isto é que é lamentável, principalmente se se souber que a Inspeção da Aeronautica Militar constantemente informa, faz sentir e lembra os inconvenientes resultantes de todos estes factos.

*
* *

Senhores Senadores e Senhores Deputados.

Os desastres da aviação resultam, acima de tudo, dos perigos constantes desta arma, que está ainda na infância, mas de cujo valôr, no entretanto, não é lícito duvidar.

A percentagem dos accidentes em Portugal não é maior que no estrangeiro.

A sua repercussão é maior no nosso país, porque o meio é mais pequeno. As causas são as mesmas.

Deve daqui concluir-se que a aviação está dotada do material adequado à sua missão, em quantidade suficiente para que possa cumpri-la?

De modo nenhum.

Isto apenas significa que o pessoal da nossa aeronautica, naval e militar, é competente, e que não são as imprudências que dão lugar às tragédias.

Nestes momentos erguem-se vozes clamorosas exigindo inquéritos, pedindo vistorias, averiguando responsabilidades, — que se calam no dia seguinte esquecidas do accidente da véspera.

V. Ex.^{as} deviam ter ouvido as sóbrias palavras que, em nome da Aeronáutica Naval, o 1.º tenente José Cabral pronunciou sobre o feretro de Pissarra.

V. Ex.^{as} deveriam ter ouvido as palavras do Ex.^{mo} General Inspector da Aeronautica, na Escola Militar de Aviação quando da visita de S. Ex.^a o Ministro da Guerra áquele estabelecimento.

E sem dúvida, depois de ponderadas essas palavras, V. Ex.^a concordariam que as medidas urgentes, imediatas, imperiosas, que é necessário tomar para com a nossa aeronáutica, se cifram, não em vistorias, não em inquéritos, mas nas seguintes:

1.º Aprovação integral e rápida dos orçamentos propostos pela Inspeção Geral da Aeronautica Militar e Direcção da Aeronautica Naval.

2.º Anulação imediata do § 1.º do art. 2.º do Decreto n.º 10.099, na parte que se refere ao serviço da aviação, só o considerando de campanha em frente do inimigo!!! (Como se os inimigos do aviadôr, mais do que o próprio inimigo, não fôsem a pane, o vento, o nevoeiro, o temporal...)

3.º Promulgação imediata duma lei equitativa, e estudada por competências técnicas, sobre reformas de oficiais aviadôres e mecânicos.

4.º Promulgação duma lei sobre mutilados da aviação.

5.º Promulgação duma lei sobre pensões de sangue para famílias de oficiais e mecânicos mortos em serviço da aeronautica.

6.º Facultar, às unidades e estabelecimentos da aeronautica, os meios de transporte automoveis, indispensáveis à natureza do seu serviço.

7.º Destruição de anomalias inadmissíveis em certas questões de vencimentos, como a de um official instructor vencer menos do que um aluno, ou do que um official em serviço numa unidade.

8.º Revisão estrutural do decreto n.º 10.094 que reorganizou a Aeronautica Militar.

9.º Enviar ao-extrangeiro, em missão de estudo, officiaes que ali adquiram conhecimentos sobre os últimos progressos da aeronautica (observação, fotografia, armamento, bombardeamento, engenharia aeronautica, medicina relativa aos serviços de aviação, etc.)

A aviação tem sido, nos últimos anos, o melhor elemento de propaganda do nome português. Num país como o nosso, a aeronautica está destinada a desempenhar uma missão tão importante, que dela dependerá afinal a sorte das armas portuguesas.

É necessário desenvolvê-la, dar-lhe elementos para que ela possa corresponder ao fim a que se destina, — *e para que os oficiais que a constituem se não vejam na contingência de regressar às armas de origem por falta de regalias indispensáveis a quem vive arriscando constantemente a sua vida, e por falta de meios de trabalho e de estudo.*

A continuarem as coisas no pé em questão, a aviação desaparecerá, porque não haverá voluntários, nem no exército, nem na marinha.

Ha entre V. Ex.^{as} apaixonados e entusiastas sinceros da 5.^a arma. A minha resposta a esses se dirige, num vehemente apelo de justiça e de patriotismo.

Abstráio dos outros, que, apregoando entusiasmos, só teem procurado aniquilá-la.

E escrevendo com o desassombro de quem tem sempre pugnado por colocá-la bem alto, de lhe dar o seu modesto mas inteiro e máximo esforço, termino curvando-me uma vez mais com respeito, com emoção, sôbre as feridas de Luís Caldas e com uma grande saudade cheia de admiração, sôbre os cadáveres de Mario Graça e dêsse Homem, que foi José Carlos Pissarra.

SARMENTO DE BEIRES.