



De Volta a Whiting 12 anos Depois

CAPITÃO-DE-CORVETA ALESSANDRO PIRES BLACK PEREIRA

“Sem uma renovação no HI-1 não estaremos prontos para manter um fluxo adequado qualitativamente e quantitativamente de pilotos para garantir os novos meios Seabawk e EC-725 adquiridos pela MB sem uma transição adequada.”

Parecia a realização de um grande sonho. Eu estava adentrando os portões da NAS Whiting Field - Milton - FL - 12 anos depois desde a última participação de um instrutor do HI-1 para realizar o ADVANCED HELO INSTRUCTOR na USNavy. Concomitante a esse momento, tive um sentimento de muita responsabilidade pela frente: bem representar meu país e a Aviação Naval Brasileira e absorver o máximo de conhecimento que eu pudesse. Mas o que a segurança tem a ver com isso? Você terá a perfeita ideia ao final e com certeza se perguntará: Por que demoraram 12 anos?

Você, piloto “faca na boca”, que garante orgulhosamente os nossos meios aeronavais, lembra-se daquele piloto que lhe ensinou os meandros do tráfego aéreo, as pegadinhas da meteorologia e a magia da aerodinâmica? Aquele “cara” voava, sim, uma aeronave mais simples, mas tinha um trabalho de Hércules: ensinava-lo a voar e fazê-lo voltar para casa vivo (você podia até quebrar

o brinquedinho dele de vez em quando, mas o que valia era a sua vida intacta). Pois bem, esse “cara” era o seu instrutor de voo e ele estava preparado para ajudá-lo quando preciso, mas também sabia cobrar direitinho, às vezes com mão pesada, mas no final das contas acabava sendo justo, tenha certeza disso.

Pois bem, essa arte da instrução aérea tem sido aprimorada com muito carinho, abnegação e profissionalismo ao longo dos anos, principalmente em função das novas tecnologias que foram aparecendo. As máquinas agora ditam o que os homens devem aprender. Nessa hora, a formação sólida e consolidada do seu instrutor de voo lhe permitirá garantir ao final do seu curso de aviação a sua próxima “namorada” pelos anos vindouros.....e um dia você será COA e passará a dominá-la completamente, não mais tendo que responder a ela com um “sim, senhora”.

Depois de terminado o curso em Whiting Field, tive a sensação de um vazio e uma inquietação. Mesmo me considerando um instrutor experiente e cheio de “causos” para contar, percebi que faltava ainda muita coisa no Ninho das Gar-

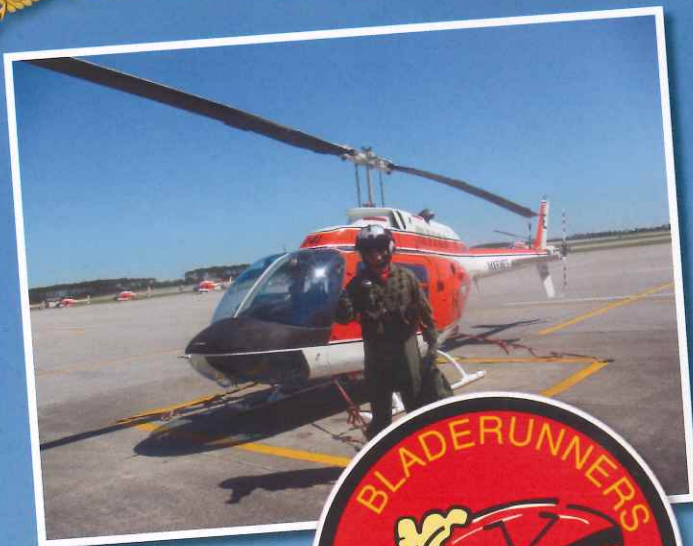




ças. Estávamos ensinando ainda hoje como nossos pais e avós de aviação faziam, com algumas melhorias por esforço pessoal de muitos, e as coisas já não eram assim, pelo menos há 12 anos.

Depois da chegada do último oficial que realizou o curso em 1998, foram implementadas importantes mudanças no nosso processo de ensino-aprendizagem, procedimentos, avaliação, formação do instrutor e currículo do curso prático. Mas a falta de uma reciclagem periódica e adequada manteve a nossa instrução aérea "marcando passo", ou quem sabe "dormindo em berço esplêndido", quando deveríamos já ter entrado no século XXI. Custo com instrução não é gasto e sim investimento. Investimento a curto, médio e longo prazo. Investimento no futuro. Quanto mais se falando em relação à manutenção da qualidade dos nossos instrutores de voo que funcionam como elementos multiplicadores para toda a Aviação Naval e na renovação dos meios empregados para a instrução. Sem uma renovação no HI-1 não estaremos prontos para manter um fluxo adequado qualitativamente e quantitativamente de pilotos para guarnecer os novos meios Seahawk e EC-725 adquiridos pela MB sem uma transição adequada. E aí, como faremos?

Não estou dizendo que hoje não temos instrutores com qualidade ou a situação é caótica. Ao contrário. Vejo hoje uma invejável qualidade na qual fui avaliado e testado ao longo de todo o curso Advanced voo a voo, nas quase 61 horas



"Depois de terminado o curso em Whiting Field, tive a sensação de um vazio e uma inquietação."





voadas. Afinal de contas eles não conheciam o meu currículo, tampouco sabiam que fazíamos tudo o que fazemos com a nossa garça. Acho que me saí muito bem. Mas para que então carregar um piano de cauda, se já temos disponível um teclado que cabe na mão disponível na loja da esquina?

O curso abriu horizontes não só pra mim, mas para toda uma geração de instrutores e de aviadores navais. Não podemos comparar as 130 aeronaves no pátio e as 300 horas de instrução voadas por dia com a nossa realidade, mas podemos tirar disso tudo muita experiência e a ideia do que precisamos mudar e qual o caminho a seguir. Também não adianta falar que a realidade orçamentária das forças é diferente (eu tenho certeza de que você pensou nisso antes de terminar de ler a frase!!!). Tudo que tive a oportunidade de ver e usar lá fora, eu vi no Exército Brasileiro em Taubaté. Ali do lado. Sinal que essa diferença nos orçamentos não faz tanta diferença assim, quando a instrução recebe uma atenção especial.

Depois de passar um ano longe com essa realidade "virtual" você acaba ficando inebriado imaginando as possibilidades ilimitadas que poderiam ser geradas se outros pudessem ver o que eu vi, trocar uma ideia construtiva, sugerir mudanças e que elas fossem efetivamente implementadas.

Precisamos entender que nem todo bom piloto será um bom instrutor de voo e possuirá uma política voltada para a indicação dos nossos instrutores, contando com o auxílio essencial do psicólogo de aviação do Esquadrão HI-1. Sobre esse assunto temos tido muita sorte, de ambos os lados. Ainda não é um problema, mas pode ser um dia.

A atividade de instruir deve ser revestida de uma importância especial. Valorizar a figura do instrutor passa obrigatoriamente por todos os quesitos de qualidade e segurança necessários em uma instrução aérea. As âncoras "de menos" no peito e a falta de "atrativos" são amplamente compensadas pelas horas de voo em autorrotação na área dos quadrados, com direito a alguns sustos de vez em quando. Como diriam alguns... "É uma cachaça". Não é que sejamos melhores ou piores. A



atividade é apenas diferente e recebe um carinho especial em qualquer lugar a que você vá... por que aqui seria diferente? Só porque o nosso carinhoso "Bellzinho" é simples e não tem tanto botão e relógio assim?

A oportunidade de realizar um procedimento ILS e um procedimento "full" GPS com um TH-57C (igual ao IH-6B), realizar infindáveis horas de treinamento em simulador com visual e movimento, ser o número 10 para decolar, abastecer "hot" em todos os voos, realizar formaturas táticas em navegação a baixa altura e utilizar um programa especialmente preparado para a navegação nessas condições, ter todo o treinamento teórico baseado em computador, abastecer em viagem usando um tipo de cartão de crédito corporativo, utilizar o OVN (óculos de visão noturna) fazendo a noite "virar dia" e outras tantas coisas foram experiências que levarei para o resto da vida como piloto e irei trazê-las para toda a Aviação Naval. Mas outros instrutores precisam ter essa experiência.

E não pode ser daqui a 12 anos!!! Precisamos ter uma massa crítica que estará preparada para trazer a efeito as mudanças que estão por vir com os aviônicos modernos, no espaço aéreo cada vez mais controlado, quando uma aeronave nova vier substituir as Garças cansadas dos alunos que as maltrataram ao longo desses 25 anos, ou até mesmo fazer frente quando decidirem que o processo de formação do Aviador Naval passará por um Centro unificado e integrado para todas as Forças. Até nisso lá serviu de exemplo, já que é onde são formados todos os pilotos de helicóptero da Navy, Coast Guard, Air Force e Marines. As famosas 4 caixas d'água (1).

Se você ainda está se perguntando o que este artigo tem a ver com a segurança de voo, experientemente ensinar alguém a librar. 🇺🇸

(1) Dentro da Base, que é da Marinha americana, existem 4 caixas d'água em que podem ser lidas em cada uma as frases Fly Navy, Fly Coast Guard, Fly Air Force e Fly Marines, respectivamente.



Caixa de Construções de Casas para o Pessoal da Marinha



- Sem fila de espera
- Financiamento Imobiliário
- Empréstimo Imobiliário
- Imóveis 100% financiados
- Bolsa de Imóveis
- Assessoria Imobiliária Gratuita

Nossa sede:

Rio de Janeiro - RJ (Próximo ao 1ºDN)
Av. Rio Branco, 39-11º andar - Centro
CEP: 20090-003
Tel: (21) 2105-7400
atendimento@cccpm.mar.mil.br
ouvidoria@cccpm.mar.mil.br

www.cccpm.mb / www.cccpm.mar.mil.br