



ABRA-PC
Notícias

Ano XXI
Nº 117
JUL/AGO
2016

*M*ensagem da Diretoria

Prezados amigos, nobres pilotos de caça

Neste mês de agosto completamos mais um aniversário, nosso 21º, atingindo a maioridade.

É com grande satisfação que vemos uma Associação consolidada, respeitada e atuante em relação aos objetivos previstos no nosso Estatuto.

Temos orgulho disso e sabemos que, com muito esforço e dedicação, mantivemos a chama acesa pelos nossos antecessores e idealizadores



históricos desta nossa Associação, Brig João Eduardo Magalhães Motta e Maj Brig Lauro Ney Menezes.

Nada disso seria possível sem a participação de todos os associados que com suas críticas e sugestões corrigiram nossos excessos e aperfeiçoaram nossas ações.

Somos a todos muito gratos e encarecemos a todos a manterem-se irmanados nesta nossa formação em benefício da nossa tão querida Aviação de Caça e da nossa Força Aérea.

Ponta do lançador de míssil na entrada de ar, mantenham-se firmes porque o voo será seguro e a vitória certa!

Senta a Pual 

Agenda

■ *07 de setembro*

Dia da Independência do Brasil

■ *17 de setembro*

Aniversário do 2º/5º GAv

■ *28 de setembro*

Aniversário do 1º/3º GAv e do 2º/3º GAv

■ *01 de outubro*

Picadinho “Jesus está chamando”

■ *06 de outubro*

Aniversário do Desembarque do Grupo de Caça na Itália

■ *15 de outubro*

Aniversário da Base Aérea de Santa Maria

■ *23 de outubro*

Dia do Aviador

■ *24 de outubro*

Aniversário da Base Aérea de Santa Cruz

■ *30 de outubro*

Aniversário da Base Aérea de Boa Vista

■ *31 de outubro*

Aniversário da Base Aérea de Porto Velho

Palestras de Atualização Operacional

A palestra do Cel Av R1 Marcus Vinicius Pessoa sobre o “Equilíbrio entre aeronaves, sistemas de armas e sistemas de gestão para Operações Aéreas Militares – Visão do contexto israelense” foi realizada no Clube de Aeronáutica (Centro), no dia 08 de junho de 2016.

Similarmente à palestra do Maj Av Procópio sobre o “Combate BVR”, foi uma excelente oportunidade para nossos Associados da Reserva se atualizarem em relação ao moderno cenário das Operações Aéreas Militares.

A ABRA-PC gostaria de concitar seus Associados a assistir e participar dos debates em ocasiões similares, que são regularmente proporcionadas pela Associação, para se manterem atualizados com os sistemas e táticas da Caça atual, especialmente em relação ao Comando da Aeronáutica.



Cancioneiro da Caça na internet

Como pudemos testemunhar durante o “Almoço do Caçador - 2016” na BASC, um de nossos Associados, o 1º Ten Ivan Campos **Braga Júnior**, do 1º GDA, criou na Internet um repositório com as músicas do Cancioneiro da Caça, no endereço eletrônico <http://cancioneiro.mobapp.at>.

Em próxima reunião da Diretoria vamos discutir a inclusão de um “link” para esse arquivo na página da Associação na Internet e as “condições de contorno”.

Aproveitando a oportunidade, estimulamos nossos **Pilotos de Caça Compositores** a encaminhar para a

Associação (popopo@abrapp.com.br) sua “produção cultural”, para eventual inclusão no Cancioneiro da Caça, que não deixa de ser um espelho da nossa história.



Aide Mémoire

Último ABRA-PC Notícias em papel!

Como já informado em outras edições do nosso ABRA-PC Notícias, a partir de setembro de 2016 (próxima edição, número 118), esta publicação passará a ser encaminhada apenas digitalmente para todos os Associados.

A principal razão é o absurdo aumento de custo dos Correios, mas também consideramos que nossos destinatários já são mais digitais e que a publicação em papel acaba se tornando um estorvo em casa.

Considerando que todos os números do ABRA-PC Notícias também estarão na nossa página na Internet (www.abra-pc.com.br), a Diretoria decidiu que os recursos da Associação, ao invés de cobrir os custos dos Correios, podem ser mais bem empregados em outras atividades, eventos e iniciativas mais de acordo com nosso Estatuto. 

Standard Briefing

O dia amanheceu chuvoso em Fortaleza; a época era dezembro e a “chuva do caju” ali estava para regar a boa fruta do nordeste.

Pelas instalações do 1º/4º GAv, os Jaguares viviam os últimos dias da Operação Terral de 74 e o Operações não deixava de manifestar sua preocupação pelo atraso do número de saídas. Só restava aquela sexta-feira para o programa ser colocado em dia.

Mas as nuvens de chuva iam e vinham. A pista, cheia d’água, refletia a tênue luz do sol escondido. O Ten Cel Frota não tirava o olho da Área de Instrução. Mesmo assim, a escala estava no quadro e entre as abortivas DCM, as missões iam saindo. Os Jaguares já executavam descidas IMC como rotina.

Mais dois elementos (o Azul e o Verde) terminaram seus *briefings* e, juntamente com o reboque, guarneceram suas máquinas. Azul Um e Dois e Reboque, prontos para a partida.

Algum tempo depois o Azul Dois reportou um problema, ainda no estacionamento; o Azul Líder acenou para o outro elemento e um dos pilotos entrou na frequência e informou já estar pronto para a partida. O Líder Azul não se fez por esperar:

- Azul Dois passa a Verde Dois, Verde Dois passa a Azul Dois, **Standard Briefing**, e o Jaguar Azul cumpriu a missão. 

*Artigo descoberto em 2009, perdido, nos armários do GDA.
Autor desconhecido.*

Operação Terral I

A Primeira Campanha de Tiro Aéreo do Mirage III no Brasil começou em novembro de 1974, estendendo-se ao início de dezembro, em Fortaleza, Ceará.

O Curso de Caça no 1º/4º GAv estava terminando, a área Oceano disponível e o “bom tempo” para o cumprimento da missão era esperado.

No meio do ano, uma equipe precursora foi mandada a Fortaleza para coordenar, com o Comando da BAFZ, o apoio que poderia ser prestado, juntamente com o 1º/4º GAv, para, aproximadamente 90 militares, 10 oficiais, 60 sargentos, 20 cabos/soldados e, ainda, uma carga de material de 9 a 10 toneladas, tudo para fazer voar oito aeronaves F-103.

Pela primeira vez iríamos decolar com os 449 (tanques subalares) que nos proporcionariam a autonomia necessária para o deslocamento direto de AN para FZ.

A utilização destes tanques de 1700 litros, contudo, acarretava cuidados na velocidade de rotação, posição do compensador de arfagem, autocomando funcionando, calibragem do pneu mais alta e muita *finesse* na execução da manobra. Sabíamos do acidente com um Mirage colombiano numa decolagem semelhante.

A pista de Anápolis, naquela época, só tinha 2.400 m e, se não tivéssemos as barreiras ao final das pistas, não poderíamos decolar. Àquela altitude de 3.720 pés, o tamanho da pista era apenas o suficiente.

Havia outra condição para a decolagem: a temperatura. Ou decolava-se cedo com a temperatura baixa ou esperava-se a temperatura ideal para a entrada da *overspeed*, ideal porque temperaturas muito altas, também, inviabilizavam as decolagens.

A navegação Doppler, novidade na época, previa o sobrevoo de algumas cidades para o “*update*” e um melhor controle da rota, uma delas era Remanso, às margens do Rio S. Francisco, ainda na Bahia, e que viria a ser encoberta pelas águas da Represa de Sobradinho.

Uma hora e cinquenta minutos sem fazer firulas. A alternativa Natal só seria alcançada se a decisão fosse tomada antes da descida.

A missão precursora da Terral foi feita com um voo direto por elemento. O Ten Cel Frota e o Cap Miana. A decolagem foi tranquila, todos se sentiram aliviados, mas, horas depois, chegou a notícia que o Miana tinha “*marcado o chumbo*”¹ no pouso em FZ.

Como não houve comprometimentos maiores, trocaram o chumbo e, após dois dias negociando as necessidades de apoio à operação, voltaram para AN. Quando chegaram, falava-se à boca pequena, que o “*Chumbinho de FZ*” fora marcado pelo Frota.

Como o Chefe nega até hoje, há controvérsias se foi real ou armação da manutenção, embora haja uma paródia no Cancioneiro da Caça alusiva ao fato.

O Comandante da BAFZ, Cel Av Alvarez e o Cmt do 1º/4º GAv, Ten Cel Av F. César, prontamente concordaram em envidar todos os esforços possíveis e impossíveis para a consecução dos nossos objetivos e que, agora, passavam a ser deles também.

Como naquele tempo o Mirage era a menina dos olhos da FAB, havia uma vontade corporativa de ajudar, tudo ficou pronto dentro do planejamento elaborado pela Unidade. Àquela época, quem deslocava era a 1ª ALADA e não o 1º GDA.

Foram necessários dois C-130, um saindo antes com pessoal e material para o recolhimento das aeronaves em FZ e o outro, com o restante da manutenção e do material, saía depois dos Mirage. Havia a necessidade



de alguns equipamentos para sanar eventuais panes de alguma aeronave que abortasse a decolagem em Anápolis.

Fomos divididos em dois grupos de oficiais e praças, embora alguns sargentos, mais especializados, permanecessem em FZ nas duas fases.

Como mais moderno fiquei para ir com a segunda turma de C-130 no dia 25 de novembro e voltaria pilotando.

Nessa oportunidade, quem ficasse em Anápolis, aproveitando o apoio em FZ, faria uma navegação direta, bate e volta, com pernoite, adestrando-se com a configuração pesada da aeronave. Eu fiz essa missão dia 23, sábado, voltando 24, domingo.

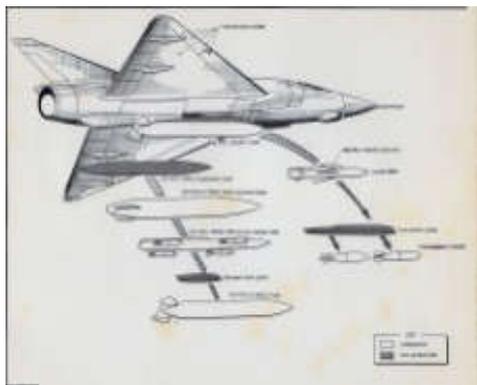
Como só havia quatro tanques de 1.700 litros subalares, o deslocamento dos oito Mirages seria feito com os tanques supersônicos e com escala em Salvador. Um Avro levou o pessoal de apoio de pista para a cidade baiana.

No dia do deslocamento, a primeira turma decolou por elemento de AN e, após o pouso técnico em SV sem problemas, o Grupo decolou por esquadrilha e, após reunião rápida em rota, navegou rápido com vento de cauda e, pela primeira vez, pousava em Fortaleza com oito aeronaves Mirage III.

Depois de um sobrevoo na cidade e uma passagem baixa na pista, à medida que iam pousando aumentava o número de espectadores ávidos para ver as aeronaves de perto. A recepção foi digna de heróis. Sentiam-se como verdadeiros cavaleiros medievais em seus corcéis de prata.

Durante o decorrer da campanha, a segunda turma, ainda em Anápolis, recebia, curiosa, as notícias de Fortaleza. Entre muitas, ficamos sabendo da excelente primeira missão do Trompowski acertando 14 em 20 possíveis e, em seguida, do primeiro *flameout* de Mirage, também do Trompa, em um voo de cortesia com o Comandante do 1º/10º GAv.

O pronto reacendimento do motor serviu para aumentar a nossa confiança na máquina. Após esse incidente, o Trompa não acertou mais nada, e logo ele que havia enchido a mão na primeira missão.



Também chegou a notícia, depois constatada pelas manchetes locais, de um “Papoco Estranho”, ouvido por todos em FZ. Na hora queríamos saber quem rompera a barreira do som e as suspeitas foram confirmadas como sendo o Cel Bins, reincidente em “Papocos Estranhos”. Vide Brasília, meses antes, onde estão procurando o epicentro até hoje.

O Grupo ganhou uma sala de *briefing* no 1º/4º GAv e uma metade do hangar do ESM. Os aviões ficaram no pátio norte, pouco usado, onde eram feitos os testes de motores e as provas de calibração de tiro dos Xavantes.

Acomodação feita, *briefing* dos últimos detalhes e partimos para a missão impossível.

Impossível porque o nosso tiro seria feito na mesma biruta que os AT-26 atiravam e que, também, seria rebocada por um Xavante a 165 kt e a 10.000 pés de altitude.

Como a velocidade ideal de tiro dos F-103 a 10.000 pés era de 510 kt, com a tolerância de mais ou menos 50 kt, 460 kt era o mínimo para um passe satisfatório e a maioria atirava em torno dos 485 kt. Já viu como era a nossa velocidade de aproximação versus o tempo para enquadrar e atirar.

Segundo o manual, a diferença ideal de aproximação seria de Mach 0,20 e nós tínhamos que trabalhar entre Mach 0,44 e 0,52, sendo o usual de Mach 0,48.

Por falar em enquadrar e atirar, ainda tinha a complicada acoplagem do radar na biruta. Para isso, foi colocado um sistema refletor triédrico, que nada mais era que um triedro de alumínio, de uns 50 cm de lado, na junção do cabo de reboque com o triângulo de estabilização do mastro da biruta. Só para lembrar, o tamanho do cabo de reboque do Xavante é de 300 pés.

Para melhorar o desafio, devido à pouca munição de 30 mm inerte disponível (praticamente só havia munição real, ar-ar, para os alertas) tínhamos que nos contentar com vinte (20) tiros por saída e sem traçante.



Durante o tiro-foto em AN, chegou-se à conclusão que o tiro deveria ser feito por elemento, com dois elementos revezando-se por biruta.

Era necessária uma administração correta da missão. O reboque decolava primeiro e se tudo estivesse de acordo, o primeiro elemento decolava para interceptar o AT-26 no ponto do início do desfile.

O tiro do primeiro elemento era feito só no desfile da ida, eram sete passes, o primeiro obrigatoriamente em seco. O primeiro elemento deveria abandonar dando a posição da biruta, radial e distância Doppler, para que o segundo elemento, que decolava no último passe do primeiro, pudesse interceptar o reboque e realizar os seus sete passes no desfile da volta.

Devido à peculiar harmonização totalmente estrábica dos canhões do F-103, com o canhão direito mais alto e à direita e o esquerdo mais baixo e à esquerda do eixo de tiro, quem atirava no desfile de ida tinha uma maior probabilidade de acertar, mas com um menor número de acertos e quem atirava no desfile de volta acontecia exatamente o contrário, se você acertasse tinha chance de encher a mão.

Esse desfile era realizado na área Oceano a 30 NM da costa, pouca coisa além das plataformas de prospecção de petróleo, o que era mais um fator complicador, pois o reboque ou qualquer um poderia suspender o tiro se fossemos sobrevoar alguma plataforma. Ajustes de distância e proa eram feitos durante a missão para minimizar esse problema e, também, desviar dos cúmulos mais altos.

Mas o grande problema era interceptar o Xavante reboque. Principalmente o segundo elemento que recebia dados da posição, pouco confiáveis devido à degradação de acuracidade do radar Doppler depois das manobras de tiro.

Para facilitar as interceptações, um piloto do GDA ocupava a nacele traseira do AT-26 com um espelho de sinalização. Como o combustível era curto, e o desfile restrito à área de instrução, graças a esse “espelhinho... espelhinho...”, muitos não perderam a sua missão.

As complicações começavam na decolagem da biruta, se ela ficasse um pouco inclinada já inviabilizava o nosso tiro, pois quem pegasse o lado errado para atirar iria ter que acertar numa biruta muito menor, para isso havia a biruta reserva que se mantinha a postos; o elemento só dava a partida e decolava se o OPO desse o OK da biruta.

A seguir vinha a interceptação do reboque que não podia ser muito demorada para não prejudicar a saída do segundo elemento; o segundo elemento, por sua vez, corria o risco de não encontrar a biruta a tempo, devido a sua localização aleatória.

O tráfego de tiro era adaptado às diferenças de velocidade e para isso, na recuperação, deviam-se puxar uns 20 a 30 graus para trás do través do reboque para poder acertar o poleiro; o mergulho era delicado, quem recuperava era responsável pela anticolisão na hora do cruzamento com quem mergulhava, mas aquele tinha que olhar para o reboque até ele sumir no lado de dentro da curva e reverter

imediatamente para vê-lo aparecer do lado de fora e nessa hora dava o papo para quem estava no mergulho; constantemente perdia-se a biruta de vista em contraste com as espumas do mar e o reboque se camuflava naqueles verdes mares. Aí entrava novamente a ação imprescindível do espelho; porém, o mais difícil era acoplar, atirar e acertar.

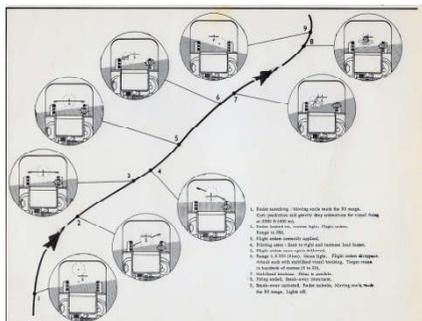
Devido ao tamanho do cabo da biruta, a chance de acoplar na aeronave reboque e acertá-la era constante. Por esse motivo era mandatório desacoplar se esta acoplagem ocorresse durante o mergulho.

A acoplagem radar deveria ser realizada após a reversão final para o tiro, colocando a cruzeta no alvo e trazendo o *pipper* de trás para frente da biruta. Uma vez acoplado, dependendo de distância, ângulo e força G, o *pipper* deslocava-se para trás, ótimo, bom ângulo, ou para frente, péssimo, pouco ângulo.

O piloto do espelho era autoridade para suspender o tiro, afinal o seu traseiro estava, verdadeiramente, na reta.

Para validar o tiro havia a crítica foto. Pouco ângulo e muito perto era *foul* e zero na missão. Pane de câmera a missão era abortada com direito à repetição, independente dos acertos.

Havia também a “bala costureira” que, se comprovada, só se contava um furo, caso muito raro com os 30 mm dos canhões do Mirage.



Para saber quem acertou, o processo era o mesmo de sempre, as pontas das balas eram pintadas com cores diferentes que marcavam o furo no branco das birutas.

Como todo Tiro Aéreo, não podia faltar o troféu do URUTA, urubu de biruta, consignado àquele que mais ficava agourando a biruta e secando o tiro alheio. Para isso, compramos uma Carranca, em forma de ave, no mercadão de FZ. Mas, outro troféu foi se materializando durante a campanha.

Dado os fatores complicadores que envolviam as nossas saídas, muitos guerreiros não atingiam o objetivo de acertar o alvo e lá pela metade da campanha surgiu a BRACHOLA, que seria o troféu dado àquele que zerasse todas as missões. E houve um vencedor!

Para fins de resgate no mar, contávamos com um helicóptero UH-1D, ainda na cor prata, do 1º/10º GAv e um rebocador da Marinha. Nossa última saída foi limitada às 14:00 hs para viabilizar o resgate ainda durante o dia.

Com o expediente encerrando-se normalmente às 16:30 hs, havia tempo para uma pelada, uma dupla de vôlei e até mesmo uma chegada ao centro ou à orla.

Uma vez cheguei a *peruar* uma volta de helicóptero com o pessoal do 1º/10º GAv, em particular com o Richter, um colega de turma que gostava de sobrevoar a Praia do Futuro ao final das tardes.



Fazíamos normalmente quatro saídas por dia, às 08:00 hs, às 10:00 hs, às 12:00 hs e às 14:00 hs. Deveríamos ter tranquilidade absoluta dentro da programação, mas, devido ao tempo, que se esperava bom, graças ao “El Niño”, a chuva do Caju engrossou anunciando o inverno na região.

Várias vezes usamos os sábados para completar a grade da semana concomitantemente com os voos de experiência.

Normalmente quem não fosse voar na primeira saída, vez por outra, esticava na noite de FZ. Quem ficava no Cassino e não ia voar na “madruga”, sofria com as brincadeiras dos que chegavam mais tarde da rua. O mais usual era levantar o cortinado do dorminhoco e deixar os mosquitos fazerem a festa.

O oxigênio a 100%, ao entrar na nacele, era a salvação para quem ainda tinha alguns resquícios da noite anterior, era um santo remédio para limpar o sangue e levantar o esqueleto.

Considerado “novinho”, um ano na Unidade e ainda não declarado piloto operacional, eu era colocado, na maioria das vezes e como parte da instrução, de líder de um dos elementos. Naquela época o curso era mais amplo e abrangente a fim de dar mais horas e experiência. Mas nem tudo foram flores. Minha última missão quase foi perdida.

Sem folga na escala, a última sexta-feira, 6 de dezembro, foi difícil para aqueles que ainda deviam alguma missão.

Naquele dia eu fiz duas missões de reboque e duas missões de tiro. Como colocou o autor desconhecido no artigo anterior sobre o “*Standard briefing*”, é bem provável que tenha sido eu que sobrei como Verde Uno do segundo elemento.

Devia prosseguir sozinho e interceptar o Reboque no abandono do primeiro elemento. Numa situação normal de tempo bom, dois aviões e dois radares, a interceptação era mamão com açúcar. Mas, com o tempo instável, uma aeronave e sem radar, a coisa não foi fácil.

Comigo, na nacele traseira do *biplace*, estava o Ten Rockenback, da turma de BQ65 e que em FZ era um dos nossos anjos da guarda de helicóptero.

Decolei conforme o previsto e não deu outra, a posição de abandono do primeiro elemento, radial e distância, devido às nuvens, fora modificada e começou uma caça ao rato baseada no olho e correções de radial. Esclareço que, na época, não existia DME nos Xavantes e tampouco nos Mirages.

Como o local do PE (ponto de espera) não estava muito católico, o reboque sugeriu iniciar o desfile e que as condições deveriam melhorar após o PI (ponto de início). De fato houve melhoras sensíveis na área, pois as nuvens mudavam de lugar rapidamente. Mas, cadê a biruta?

Pelo meu controle, eu estava junto dela, na mesma radial de FZ e 2000ft abaixo, não havia sol, não havia espelho. Estávamos chegando ao fim do desfile e do combustível quando eu a vi. Estava ligeiramente à frente e 2000ft acima, abri a PC (pós-combustão) e subi para o poleiro. O reboque me informou que só dava para um passe, já estávamos chegando à radial limite da área e o reboque no seu combustível mínimo.

Que se dane o passe em seco. Tudo ligado enquanto subia para a posição de mergulho, principalmente a câmera, já testada anteriormente. O tiro seria sem a ajuda do radar que me fez acertar em todas as missões anteriores, era quase que uma loteria.

- Verde uno no mergulho!

Concentrei-me em fazer tudo como fizera anteriormente. Em princípio faria um disparo padrão, não necessariamente os 20 tiros de uma só vez, não podia fazer *foul*.

Cantei na reversão e prossegui para o tiro. Uma rajada padrão e pulei a biruta.

- Dá para mais uma, perguntei?

- Negativo, foi a resposta.

- Verde uno recuperando e abandonando. Consegui completar as minhas missões.

Todos também conseguiram completar as suas missões e a Primeira Campanha de Tiro Aéreo da 1ª ALADA, em que pese o sufoco da meteorologia, fora um sucesso.

Ainda cumprindo o planejamento e sob a liderança do Cel Peixoto, Comandante da ALA, participamos com os oito aviões da formatura dos novos caçadores no dia 10 de dezembro e no dia 11, fizemos um bate e volta a Natal, também com as oito aeronaves, para prestigiar a formatura de lá.



No dia 12, estava tudo pronto para o regresso, mas havia um avião em pane e como eu era o mais moderno, fiquei em FZ esperando pelo pronto da manutenção.

O Grupo partiu e, quando a aeronave ficou pronta, alguém levantou a dúvida se eu, não sendo ainda declarado piloto operacional, poderia retornar sozinho com a Jaca.

Mais um dia em FZ a espera do meu *chase*. Decolamos no dia 14 pela manhã, o Candiota puxou a primeira perna até Salvador e eu liderei de Salvador a Anápolis.

Quando pousamos em Anápolis, estava encerrada a missão **Terral I**.

Ah! Quanto ao resultado da minha última missão? É claro que deixei para o final!

Aquela foi a biruta mais esperada de todas para conferir. Foram três acertos com sabor da vitória de não zerar nenhuma saída.

“O Verde uno, também, cumpriu a missão”.



*Alberto “Bidon” Côrtes – Cel Av Ref
Piloto de Caça em 1970 no 1º/4º GAv na BAFZ.*

¹ “marcar chumbo”: O Mirage III tinha um sistema para sinalizar pouso “placado”, com uma ponteira que marcava uma placa de chumbo no trem de aterrissagem, se o pouso fosse com alta razão de afundamento.

Clássicos da Aviação de Caça

FAB 4806 F-5FM

Acidente do F-5FM FAB 4806, Base Aérea de Santa Cruz,
em 05 de julho de 2016

O FAB 4806, F-5 *biplace*, foi escalado para uma missão de CFI (Curso de Formação de Instrutores) no período noturno. Nesse voo, ao contrário da maioria dos voos de instrução, o IN vai sentado à frente e o aluno voa no assento traseiro, fazendo todo o voo a partir da

nacele traseira. O FAB 4806 estava configurado apenas com o pilone da estação central, o Center Line.

No voo noturno do dia 05 de julho, o 4806 decolou de Santa Cruz, retornou para bloqueio do VOR SC e, ao baixar o trem de pouso, a luz do trem de pouso esquerdo não acendeu. Os pilotos então solicitaram que um mecânico de hidráulica fosse chamado à sala do OPO, e que o OPO solicitasse o retorno de um elemento de F-5 que estava na área Barreiro.

A aeronave com melhor conta-corrente do elemento reuniu no 4806 enquanto a outra aeronave pousava e o mecânico chegava na sala do OPO. Instantes depois o S3 do 1º GAVCA chegava à sala do OPO também.

O novo ala do 4806 identificou que a perna do trem esquerdo baixava e ficava a meio curso, a aproximadamente 45 graus. O mecânico solicitou que o piloto confirmasse a pressão hidráulica, e esta estava perfeitamente dentro dos limites. Os pilotos então declararam “Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan” para a torre, fraseologia ICAO prevista em uma condição de urgência e necessidade de um acompanhamento do tráfego com maior atenção.

Como a pane apresentou-se logo no início do voo, havia combustível para se administrar o problema. Iniciou-se a gerência da situação, com o mecânico dando sugestões dos procedimentos a serem seguidos pelos pilotos. Foram tentados todos os procedimentos de emergência previstos em *checklist*, mas a situação permanecia: o trem esquerdo só baixava até 45 graus. Os procedimentos eram narrados no rádio pelos pilotos na frequência do OPO, com o S3 do 1º GAVCA e o mecânico de hidráulica ouvindo e auxiliando, com o *checklist* na mão. Foi tentado baixamento do trem pelo sistema alternativo, baixamento pelo sistema normal “puxando G” em curva para a direita e esquerda, batida de asas durante o baixamento normal e alternativo, corte do motor esquerdo com redução de pressão hidráulica a zero em conjunto com o baixamento alternativo, desligamento da parte elétrica (bateria e geradores) e baixamento alternativo, e ainda aceleração até 300 Kt com trem em baixo e pedal para a esquerda para que a força aerodinâmica auxiliasse o baixamento completo da perna esquerda. Em todos os casos a resposta do ala era a mesma: “só desceu até 45 graus”. Todos esses procedimentos foram realizados próximo à restinga da Marambaia.

O combustível foi chegando ao fim, e o ala pousou. O procedimento previsto para o caso era a ejeção. Os pilotos conferiram as viseiras baixadas e cintos ajustados. Bombeiros e ambulância já haviam sido acionados e estavam nas posições previstas. O FAB 4806 alinhou na final para a ejeção na pista 23, ligeiramente à direita da pista, sobre a grama, aproando o mar. A ejeção precisaria ser em uma área sem construções (havia as caixas do PAPI, estrutura da biruta, estrutura do PAR e paiol, do início da cabeceira 23 até o través da torre), antes do terreno alagado (próximo à cabeceira 05), não tão à direita, pois há o canal do Itá a cerca de 200 metros à direita da pista, e a aeronave tinha que estar aproando área desabitada. Outro fator levado em consideração foi que os pilotos precisariam ser resgatados o mais rápido possível, por isso a ejeção teria que acontecer em uma área de fácil acesso para bombeiros e ambulância. Somado a tudo isso ainda foi levado em consideração o período noturno, tendo a ejeção que ser comandada em um perfil onde se tivesse certeza que a queda dos pilotos iria ocorrer na área pré-determinada, reduzindo a influência de meios externos, como o vento, por exemplo, que pudesse levar os pilotos para lugares onde não seria possível visualizar o terreno antes da aterragem. Levou-se em consideração, ainda, que os pilotos teriam que estar vendo uma referência com boa iluminação para comandar a ejeção. Foi informado aos pilotos pelo rádio que, quando passassem no través do 1º GAVCA, iniciassem uma leve cabrada (para ejetar com razão de subida positiva) e, no través da torre, fosse comandada a ejeção. Assim foi feito. No través da torre foi comandada a ejeção, saindo o assento traseiro primeiro, e o dianteiro na sequência.

O trabalho dos nossos especialistas em Armamento e Equipamento de Voo saiu conforme o previsto e a ejeção foi perfeita. Os pilotos aterraram em área próxima à torre, foram resgatados rapidamente pelos bombeiros e socorridos inicialmente pelos médicos da BASC.

Um dos pilotos aterrou em área de terra; o outro aterrou desacordado sobre o asfalto da pista. Os bombeiros entraram na pista e encontraram os pilotos já próximos um do outro. O piloto que aterrou no asfalto estava com uns cortes no rosto e foi levado na ambulância para o Hospital Pedro II, em Santa Cruz, para tomografias e Raio-X. O Black Hawk do 5º/8º GAV levou o piloto que havia aterrado na terra para o HFAG, enquanto o outro piloto voltava do Hospital Pedro II. Quando o

piloto que estava no Pedro II chegou à BASC, o helicóptero estava acionado aguardando seu embarque. O Comandante do 1º GAVCA acompanhou os dois pilotos e seus familiares no HFAG, enquanto o S3 ficou na BASC.

A aeronave caiu na área da BASC, próximo ao morro do radar. Não explodiu e nem pegou fogo. A tripulação do Black Hawk encontrou a aeronave no solo porque avistou o painel de instrumentos ainda ligado. Informaram o local ao Comandante da BASC (que estava no pátio, próximo ao portão Sul do Zeppelin acompanhando a ejeção) e imediatamente uma equipe foi ao local e encontrou o avião. A bateria ainda estava ligada e foi desligada pelo OSV do 1º GAVCA. A Infantaria da BASC ficou fazendo a guarda da aeronave até o dia seguinte.

No dia seguinte foi constatado que a aeronave havia “pousado” sobre um “colchão” de mato denso de aproximadamente 1,2m de altura, e corrido cerca de 100m do toque até a parada total. Poucas avarias foram notadas, como por exemplo a perda do profundor direito, do *launch rail* direito e do *leading edge* direito. O *radome* se desprendeu da aeronave, mas estava a cerca de 10m do nariz do avião. O pilone central também foi arrancado. Fora isso, a aeronave sofrera mais alguns amassados e arranhões na parte de baixo.



Na quinta-feira (07/07/16) a aeronave foi retirada do local e levada de volta ao hangar do 1º GAVCA. O FAB 4806 está aguardando o processo de investigação e ainda não se sabe se ele será reformado para retornar ao voo; aguarda a avaliação do PAMA-SP. 



Demonstrativo Financeiro Resumido

Saldos em 31 de julho de 2016

Saldos ABRA-PC

Conta Corrente (Banco Real Conta n°.: 8703431)	8.811,41
Fundos ABRA-PC - DI SUPREMO	106.626,46
Subtotal recursos ABRA-PC	115.437,87

Média das Receitas e Despesas

Média das Receitas	21.222,02
Média das Despesas de Custeio	9.482,07
Média de Despesas Eventuais	4.121,14

Fundos Especiais (*)

Fundo DI Empresarial (Desenv. Cultural da Av de Caça)	3.012,12
Fundo DI Peq Empresa (Prêmio Pacau)	73.599,38
Subtotal dos Fundos Especiais	76.611,50

(*) A origem desses recursos deve-se à doação de cem mil reais pelo Brig Magalhães Motta à Associação Brasileira de Pilotos de Caça. 

Para refletir

Dia da Base Aérea de Santa Cruz

Faço saber que, tendo em vista a aprovação na Sessão de 08 de outubro de 2002, do Projeto de Resolução nº 1.352, de 2002, de autoria do Deputado Paulo Ramos, a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, resolve e eu Presidente promulgo a seguinte:

RESOLUÇÃO Nº 1.134 DE 2002

INSTITUI NO CALENDÁRIO OFICIAL DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, O DIA DA BASC – BASE AÉREA DE SANTA CRUZ –, O MAIOR COMPLEXO AEROESTRATÉGICO, DE DEFESA AÉREA E AEROTÁTICO DA AMÉRICA DO SUL.

Art. 1º - Fica instituído no Calendário Oficial da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, o Dia da BASC – Base Aérea de Santa Cruz –, o maior Complexo Aeroestratégico, de Defesa Aérea e Aerotático da América do Sul e sentinela Aérea da Região Sudeste e o seu Mar Territorial.

Parágrafo Único – A Base Aérea de Santa Cruz foi criada pelo Governo Federal através do Decreto-Lei nº 5198, de 16 de janeiro de 1943, mas a sua data comemorativa é 24 de outubro de 1942, por ter sido nesta data, transferido para o então Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, o 1º Regimento de Aviação, iniciando assim o uso militar da Base.

Art. 2º – Considerando-se a data de 24 de outubro o referido evento será comemorado nesta Casa Legislativa, anualmente, em data mais próxima daquela, com realização de Sessão Solene Extraordinária.

Art. 3º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação. Rio de Janeiro, em 08 de outubro de 2002.

DEPUTADA GRAÇA MATOS

1ª Vice-Presidente

no exercício da Presidência



Poste Sá Bezerra - BASC

Quem se lembra do poste de energia que havia no campo de futebol atrás do Cassino dos Oficiais (como era afetuosamente chamado o hoje

**CROQUI DO POSTE SÁ
BEZERRA, FAMOSO LATERAL
ESQUERDO DA BASC**



politicamente correto Hotel de Trânsito, Centro de Convivência e Recreação da Comunidade, Recanto Democrático de Participação Social ou coisa parecida), no lado Norte dos quartos, exatamente na lateral esquerda do time que atacava na direção Leste?

Como o Almoço do Caçador também é Cultura, ao contrário das mídias sociais, quando o assunto foi trazido à baila, vários “antigões” se lembraram do poste em tela. Inclusive conseguiram rememorar o epíteto daquele inusitado ponta-esquerda, que era: Poste Tenente de Armamento Sá Bezerra.

Segundo a informação fidedigna recebida pela ABRA-PC no Almoço do Caçador 2016, a nomeação do poste foi merecidamente decorrente de forte colisão da cabeça do Tenente mencionado com o obstáculo em questão, ao correr para receber uma bola lançada na ponta-esquerda, que resultou em concussão e em uma excepcional fobia a postes, ainda sem nomenclatura na medicina!

Finalmente, vale notar que, com uma pequena dose de injustiça, foi também comentado no Almoço que o Poste Sá Bezerra jogava melhor do que o Rêgo! Infelizmente o progresso findou por retirá-lo (o poste e não o Rêgo) do campo.

Em tempo, um *antigão* (Ex-Cmt do 1º GAC) lembrou ainda que havia uma árvore jogando como lateral-esquerdo recuado no mesmo sentido do campo, onde o dedão do pé do mesmo ficou a 90 graus com o pé após uma disputa de bola com uma raiz daquele também inusitado acréscimo ao campo de futebol atrás do Cassino.

Quando a Turma de 69 BQ, 72 CFPM, 73 AFA, 75 Aspirante chegou ao 1º Gp Av Ca -BASC, vinda do 1º/4º GAv - BAFZ, todos formados Líderes de ESQDA de Caça, a árvore já havia pendurado as chuteiras e não estava mais em campo. Entretanto o poste Sá Bezerra ainda mantinha sua posição.

Agradecemos se alguém tiver uma foto do Poste Sá Bezerra e puder nos enviar, e/ou souber em que ano ele finalmente pendurou as chuteiras.



Nossos Líderes, nossos Mestres nossos Mitos

Veteranos da Itália

2º Ten Av Paulo Costa BO 629



Nascido em 18 de maio de 1916, em Aracaju - SE, Filho do Sr. Theotonio José da Costa e Sra. Dagmar de Araújo Costa. Casou-se com a Sra. Lêda Serafim com quem teve duas filhas.

O 2º Ten Av **Paulo** Costa passou pelo treinamento do 1º GAC no Panamá, em Suffolk e na Itália.

Por sua solicitação, foi aceito na radiocomunicação, com curso em Aguadulce - NY e na Itália, onde atuou como controlador radar.

Com a falta de pilotos de

recompletamento do 1º GAC, o 2º Ten Av Paulo foi voluntário para voltar ao voo e foi atendido, tendo cumprido ao final da guerra 68 missões de combate.

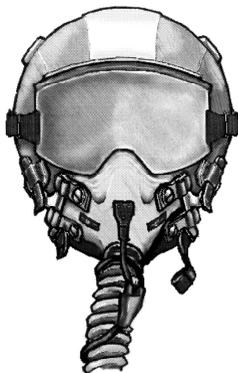
Piloto da Esquadilha Verde, sua primeira missão foi em 18 de dezembro de 1944 e sua última em 01 de maio de 1945. Em 18 de junho de 45, fez parte da equipe que partiu de Pisa para os EUA para trazer novos aviões P-47 para o Brasil.

Ao regressar ao Brasil continuou na FAB, servindo em várias Bases Aéreas até sua ida para a Reserva como Brigadeiro. Foi Comandante do 1º Grupo de Caça entre 12 de abril de 1961 e 01 de junho de 1962, e da Base Aérea de Santa Cruz entre 25 de maio de 1965 e 10 de abril de 1967.

Para nossa perda, faleceu em 12 de outubro de 1995.

“Jamais serão esquecidos!”





1

O primeiro ESPC - 1946 - (Aspirantes de 1945)

Um depoimento - Cel Av Janvrot

Nota do Redator: Este artigo será publicado em quatro partes no ABRA-PC Notícias devido ao seu tamanho e à sua relevância para a história da Caça no Brasil.

*A **Parte I**, publicada na edição 114, descreveu o começo da carreira do autor na Aeronáutica, seu primeiro encontro e convívio com os Veteranos do 1º GpAvCa na 2ª Guerra Mundial na Itália.*

*A **Parte II**, publicada na edição 115, descreveu o começo da organização da Caça no Brasil, com os 1º, 2º e 3º Grupos de Caça e suas diferentes aeronaves, o USBATU e o 1º R Av. Além disso, discorreu sobre o curso dos 36 alunos do primeiro ESPC, os código-rádio PIF-PAF e PACAU, e o estande de tiro aos pratos em Santa Cruz.*

*A **Parte III**, publicada na edição 116, abordou as agruras para o Tiro Aéreo, devido à decolagem rebocando a biruta, as perdas dos primeiros Veteranos em acidentes no Brasil, a instrução com o T-6 e finalmente o P-47, com instrutor agarrado na asa nas primeiras corridas na pista, e as impressões e “sustos” do autor no primeiro voo solo.*

Parte IV

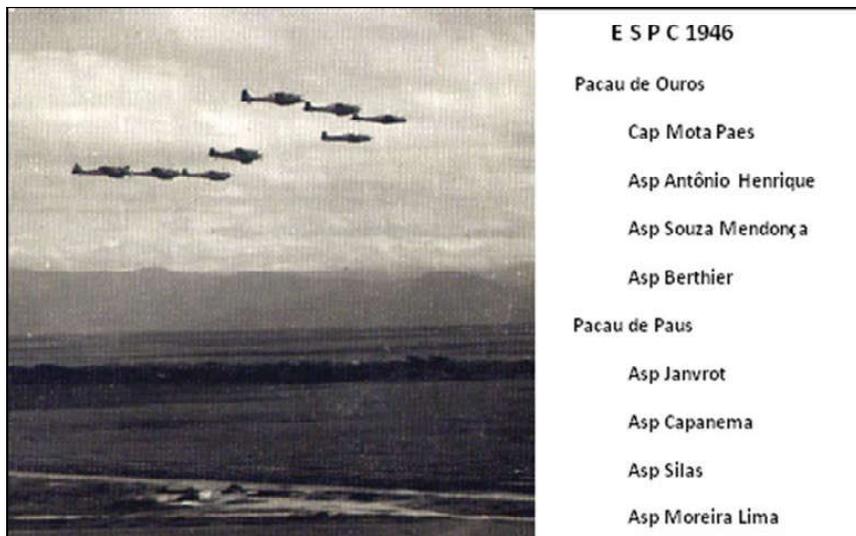
A instrução continuou, voando T-6 e P-47.

Desde a chegada da Itália do Grupo de Caça, o ambiente dentro da Aeronáutica era de novidade, curiosidade e expectativa do que seria a

influência desta nova unidade que trazia uma cultura, em termos de aviação, completamente diferente.

A FAB ainda voava de uniforme de canícula, ou seja, bermuda e sandálias. Talvez por esse motivo, as visitas de autoridades a Santa Cruz eram comuns e o Grupo voava para demonstração exibindo as suas belas formaturas e passagens rasantes.

Em uma delas, com a presença do Presidente e todas as altas autoridades, o Regimento voou com os dois Grupos (P-47) e, pela primeira vez, talvez testemunhando que já estavam cuidando da formação de novos pilotos de caça, resolveram que o ESPC também tomaria parte na demonstração; porém, não havendo pilotos de P-47 disponíveis, os aspirantes estagiários voariam em todas as posições, sendo liderados pelo Operações do ESPC, o Mota Paes.



Até a conclusão de toda a programação do ESPC, que também incluía, além do solo, algumas horas de P-47, a instrução transcorreu com a mesma intensidade e afinal... concluímos o ESPC..... UUUUUFFFFFFFFF !!!!!

Neste ponto tivemos férias e eu saí em lua de mel.

Ano de 1947, retornamos, agora SELEÇÃO terminada (portanto ESPC já ficara para trás), mas nós – os 19 pilotos –, os SELECIONADOS, ainda não éramos Pilotos de Caça, o que só fomos considerados depois de



FORÇA AÉREA BRASILEIRA

3ª ZONA AÉREA

Certifico que.

Ivan Janvrot Miranda - 2º Tenente Aviador
completa com aproveitamento o Estágio de Seleção para Piloto de Caça, no 1º Regimento de Aviação.



Seleção, tiro aéreo e tiro terrestre em aviões AT.6;
transição em aviões P.47

efetuado
Cel Perdigão

de 11 de Março a 12 de Setembro de 1946,
sendo-lhe conferido o presente

DIPLOMA

Lafayette



[Signature]
Ten. A. A. Cml. 1º R. Av.

Cml. 3ª Zona Aérea

[Signature]
Cj. Ops. 1º R. Av.

Cml. 2º G. CC.

Bocchetti.

Primeiro E.S.P.C. - 1946

Seidl, Walton, Ramos Pereira, C. Miranda, Berthier, P. Souza, Maurício, M. Lima, Moura, S. Mendonça, Arildo, Janvrot, Galvão, Capanema, Dejar, Silas, Meireles, A. Henrique, Bins



Keller, Meira, Lafayette, M. Paes, M. Motta, P. Carvalho, F. Guedes e Correa Netto

Seção Foto
1º R. Av.

Seidl Walton R. Pereira C. Miranda Berthier P. Souza Maurício M. Lima Moura S. Mendonça Arildo Janvrot Galvão Capanema Dejar Silas Meireles A. Henrique Bins
Keller Meira Lafayette M. Paes M. Motta P. Carvalho F. Guedes Corrêa Neto

cumprido todo o programa de treinamento em P-47, voando em Esquadrão de Caça, inclusive como Líder de Elemento e de Esquadrilha, sob observação permanente da nossa qualidade e eficiência de voo. O que ocorreu durante todo o ano de 1947 no 1º Gp Av Ca.



Figura: 1º Grupo de Caça – 1947 - Curso de Caça

Nunca esqueci a surpresa que tive quando, em um retorno de Cumbica para Santa Cruz, fui escalado para liderar o Grupo. Condições instrumento, topo, camada 8/8, rádio faixa, identificação do quadrante, bordejo de faixa, cone alto, afastamento, retorno, separação das esquadrilhas, penetração por esquadrilha, cone baixo, *peel-off* tipo achatado igual ao dos P-40 (teto baixo).

Considerando que já éramos Líderes de Esquadrilha, as outras duas vinham também lideradas por pessoal da Turma de 45 (T-45) e os instrutores todos vieram de nº 3. Não tenho meios de confirmar, mas acho que eles estavam fazendo um cheque final na nossa turma ESPC 1946 para liberar os diplomas de Piloto de Caça. O meu é datado de 15 de dezembro de 1947.

Já diplomados “PILOTOS DE COMBATE EM AVIÕES DE CAÇA”, seis foram designados para serem Comandantes de Esquadrilha e

Líderes de Elemento no 2º GpAvCa e para darem instrução no ESPC de 1948. Outros continuaram como pilotos operacionais do 1º GpAvCa.

Com a nossa designação para instrutores do ESPC de 1948, o primeiro ciclo estava completo – os alunos de ontem eram os instrutores de hoje – e, considero que, neste ponto, a promessa de Nero Moura de passar adiante a experiência da Itália estava cumprida, e em nós, caiu a responsabilidade de dar continuidade a este trabalho, sendo que o primeiro elo desta corrente foi passando o bastão de turma em turma, de geração em geração, mantendo a tradição da formação de uma caça de elite na Força Aérea Brasileira.



Nunes, Jaime, G. Passos, Abreu, Menezes, Dias, Magalhães, Bezerra, Coreixas, Checchia, Lopes, Tedesco.

Capanema e C. Miranda,	Rui e Goulart	Bins e S. Mendonça	Janvrot
Auxiliar e Cmt de Esqda	Cmt	Ops	Cmt e Auxiliar de Esqda
			Cmt de Esqda

*O meu auxiliar era o Meireles que não aparece na foto porque estava fora.
Observar que todos os instrutores eram T-45 escolhidos do ESPC 46.*

Desde o princípio, e enquanto voei P-47 (1950), era extremamente prazeroso ser Piloto de Caça.

Havia uma competição permanente, mas sadia entre as esquadrilhas e entre os pilotos para a melhor reunião, o melhor *peel-off*, o melhor resultado de tiro, etc., e no rasante, quem estabelecia quantos centímetros do chão, era o piloto. Esquadrilha que voava bem deixando o líder satisfeito recebia o prêmio da passagem rasante antes do pouso e era em ataque nº1.

Nós nos elogiávamos, como bons mascarados que éramos (ainda somos um pouco) dizendo que a grama do lado da pista estava sempre aparada porque éramos jardineiros e o P-47 era o corta grama. Também está ai o José Varela que foi mecânico do meu avião, para confirmar.



Passagem “rasante” do Joel

Fui voar o B-25 em Fortaleza, onde fiz quase 1.000 horas dando instrução no 1º/4º GpAv e em 1954 voltei para Santa Cruz, comandi o 1º Esquadrão de Controle e Alarme (ECA¹), sempre voando o Gloster F-8 e como Operações do 1º Grupo de Caça, no comando do Paulo Costa (68 missões), em 1962, sai para fazer o curso de Estado Maior em 1963, e me despedi da Caça.

Com meus 83 anos, quando olho para trás, tendo voado bombardeio médio, transporte (correio aéreo), atividade espacial como pioneiro, trabalhado, depois de passado para a reserva, na vida civil, 30 anos em telecomunicações e informática, nada, absolutamente nada, conseguiu substituir na minha mente e no meu coração, aqueles primeiros anos da minha vida profissional, como Piloto de Caça.

Uma vida suada, voando local, sem diárias fora de sede, poucas horas de voo, muito “G”, hemorroidas e coluna estropiadas, todas as



desvantagens possíveis, porém altamente compensadas pelo **inigualável prazer do voo de caça**.

Ter dominado aquela máquina fabulosa com todos os seus sistemas, olhado o mundo de cima a mais de 30 mil pés, a grandes velocidades, sozinho, dependendo exclusivamente do nosso treinamento, dos nossos conhecimentos, da nossa habilidade, nos faz sentir privilegiados.

Se precisasse começar, faria tudo de novo, plagiando alguém,
“PILOTO DE CAÇA É UM ESTADO DE ESPÍRITO”.

É como ainda me sinto até hoje e é como me sentirei até o Santos Dumont balançar as asas me chamando para reunir.

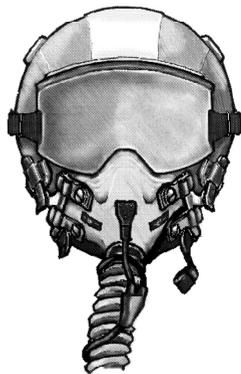
A La Chasse!!! 

Fim do artigo, que foi dividido em quatro partes, nas edições 114, 115, 116 e 117.

*Cel Av Ivan Janvrot Miranda
Asp Turma 1945 - ESPC 1946
Piloto de Caça em 1947 no 1º GpAvCa
Instrutor do ESPC em 1948*

¹ ECA: Esquadrão que deu origem ao 1º Grupo de Comunicações e Controle, 1º GCC.

O Curso de 2 Caça da Turma Esmeralda



Nota do Redator: Este artigo também será publicado em quatro partes no ABRA-PC Notícias, devido ao seu tamanho e à sua relevância para a história da Caça no Brasil.

*A **Parte I**, publicada na edição 114, tratou do começo da Turma Esmeralda na Aeronáutica e da seleção e ida para o Nordeste, e do início do voo de Caça.*

*A **Parte II**, publicada na edição 115, descreveu a vida em Fortaleza, com o “cearalepêdo”. Falou também sobre o Ramona do Blower, a Mansão dos Inocentes e o Mincharia, o Aero clube, os clubes F-80 e B-25, e o voo de Formatura, com a terrível Linha de Frente. Além disso, discorreu sobre as idiossincrasias do TF-33 e do F-80, e dos Instrutores da época, e também sobre os desligados e formados.*

*A **Parte III**, publicada na edição 116, discorreu sobre Tiro e Bombardeio, com características do T-33 e F-80, idiossincrasias dos pilotos e instrutores, e a conjuntura política da época e seus reflexos na UAe.*

PARTE IV

(NR: Parte final, no ano de 1961): Combate Aéreo e Voo Noturno...

Terminada a fase de emprego do avião como plataforma de armas, fizemos uns poucos voos de instrução de combate. Primeiro, combate individual contra o Instrutor e depois, de Elemento, Instrutor contra Instrutor com os estagiários na ala.

No combate individual não nos foi ensinado nada. Era cruzar frente à frente e curvar para encaudar o outro. Obviamente perdemos sempre para o Instrutor.

No combate de elemento havia que manter a posição e nada mais. Era em Ataque dois voado muito perto para se entender o que se passava e poder ser de qualquer utilidade para o líder.

Recordo que fiz uma missão na ala do Meira contra o Frota com o Malafaia na ala dele. Os dois da mesma turma querendo resolver quem era melhor. Chegamos a puxar nove G e não esqueço que o Malafaia, lá pelas tantas, teve o seu *canopy* aberto numa dessas puxadas loucas (nunca consegui entender como o *canopy* conseguiu desenroscar o sem-fim e abrir – em operação normal com o motor elétrico acionado, demorava quase um minuto para abrir; nesse combate, foi instantâneo).

No final, acho que o Frota ganhou, mas os dois foram embora ainda discutindo. Eu e o Malafa não vimos nem entendemos nada.

Voo Noturno, acho que só fizemos solo. Um ou dois. Não recordo ter voado formatura. O que lembro e não esqueço é que uma vez, voei no mesmo horário que o Malafa.

As áreas eram quatro quadrantes de 90^o com um avião em cada uma. Combinei com o Malafa nos encontrarmos na área quatro (litoral norte) que era o meu setor, ele mais baixo.

Quando vi uma luz mergulhei na direção e quando fui chegando perto é que me dei conta que estava reunindo a 10 mil pés num Convair da Cruzeiro que vinha do Norte. Cheguei a ver as janelinhas com os passageiros lá dentro.

Forcei a espirrada e abandonei o Convair. Depois consegui me juntar com o Malafa e fizemos algumas evoluções, cada um liderando um pouco, e fomos para o tráfico.

Outro detalhe inesquecível desse voo foi o Major Powell da USAF. Ele era da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e foi autorizado por Brasília a voar no Esquadrão. Naturalmente para nos inspecionar, uma vez que os aviões eram cedidos pelo PAM (Programa de Assistência Militar).

Durante o dia ouvimos os boatos de que o Esquadrão fora totalmente contra a presença dele mas havia que cumprir. O que fizeram? Realmente escalaram o cara para voar. Só que numa noite sem lua, junto com a gente.

Nos equipamos juntos e lá foi ele. Fez o seu voo e nunca mais voltou. Pelo menos naquele ano. Foi uma maldade sem par. O cara tinha voado de

F-80 na Coréia no início dos anos 50. Onze anos depois entrou num avião velho e caquento para voar à noite numa pista de 1800 m!

Mas ele voou, não passou recibo da sacanagem e conquistou o nosso respeito. Ao que me lembro, o Powell era gente boa e muito gentil para com a gente. Pena não termos tirado estórias da Coréia dele. Certamente ele teria o que contar.

Viagem a Manaus

Próximo do final do curso, fizemos um deslocamento de ESQD a Manaus.

Fomos em duas turmas. A primeira, liderada pelo Antônio Henrique e a segunda, na qual eu estava, pelo Frota. Fizemos a rota FZ-BE, abastecemos e, em seguida, BE-MN.

Pouso em Santarém, nem pensar. Não havia combustível, nem fonte de partida.

Em emergência haveria que abastecer com gasolina e tentar uma partida “manual” de resultados previsivelmente catastróficos. A pista também não era nada animadora com pouco mais de 1400m. Felizmente, ninguém precisou.

O pouso em Manaus, com 1800m, também não foi mole. Chegava-se meio curto de combustível e o embaçamento do para-brisa, naquela umidade, era inevitável. E havia que pousar logo!

Recordo que fizemos algumas passagens sobre a cidade e fomos para o pilofe.

Quando entrei na final, não enxergava nada à frente e já havia gente parada no final da pista. Arremeter estava fora das minhas cogitações, pois alguém (acho que o Cariello) já o havia feito antes e estava desesperado, quase em pane seca.

Botei o avião no chão na marra e taquei a botina no freio, pois o pessoal parado no final parecia estar cada vez mais perto. Por sorte, e quem sabe alguma dose de sensibilidade, consegui fritar os pneus sem estourá-los.

Manaus antes da Zona Franca era um absoluto brejo não havendo o que fazer salvo curtir as minas.

A FAB tinha um apartamento no prédio do IAPTEC¹ adaptado como alojamento para as tripulações do CAN e da Amazônia. Foi lá que ficamos. Algumas camas e muitas redes.

Tão logo chegamos, começou a tocar o telefone. É que em Manaus não havia muito homem disponível. Quem podia, saía para estudar fora e acabava não voltando.

E nós éramos os primeiros jatos a pousarem na cidade. Os jornais não paravam de ligar fazendo perguntas óbvias e numa dessas eu atendi e relatei todo o efetivo incluindo o Sgt Frota e o Cabo Tiburcio. Assim foi publicado.

No dia seguinte, pesarosos, teríamos de ir embora. Mas o tempo estava ruim em Belém e o Frota resolveu atrasar a saída 24 h.

Fim de Curso

Depois do regresso de Manaus faltava pouco.

Alguns dias depois, devia ser perto de meia-noite e eu estava ferrado no sono. Foi quando alguém me acordou, dizendo que o Oficial de Dia queria falar comigo.

Já me levantei com a consciência pesada e aquele sentimento de culpa que sempre acompanha a gente na juventude. Afinal, sempre se fez alguma coisa de errado.

Qual dos meus últimos pecados disciplinares teria sido descoberto agora? E por que me acordavam a essa hora? Não conseguia lembrar de nenhuma besteira tão grave que justificasse esse rigor.

Mas não tinha nada a ver. O Oficial de Dia era o Russinho que, empolgado, me propunha, ainda naquela madrugada, fazer o meu cheque IFR em um voo bate-pronto Fortaleza-Recife.

É que a manutenção acabara de terminar a inspeção de um avião e ele estava ansioso para que um aluno seu fosse o primeiro estagiário do curso a terminá-lo. Como ele teria de fazer o voo de experiência de qualquer modo, a sua ideia era aproveitar a ocasião. E é claro, surpreender todo mundo no início do expediente do dia seguinte com o anúncio da novidade.

Conquanto a maioria dos companheiros de curso ainda não houvesse terminado a parte de voo tático, o cheque era a única coisa que me faltava e eu estaria dispensado logo a seguir, pois já estava de casamento marcado para alguns dias depois no Rio. Emendando férias e a dispensa, eu só teria

de me apresentar no 1º Grupo de Caça, minha nova Unidade em Santa Cruz, dali a 45 dias.

A despeito do imprevisto, do despreparo e, sobretudo, dos inconvenientes do cansaço, principalmente dele, Instrutor, não havia como furar e lá fui eu, sonolento, preparar a navegação. A ideia era um bate e volta, parando em Recife só para reabastecer.

Decolamos, devia ser uma da matina.

Menos mal que o voo era noturno e não seria obrigatório o uso da maldita capota de VI. Só alguns Instrutores especialmente exigentes não a dispensavam à noite.

Decolei pelos instrumentos, mesmo porque, lá de trás, de pouco adiantaria olhar para fora. Nessa época, ainda se exigia a decolagem sob capota e o piloto tinha de demonstrar proficiência na sua execução para obter o cartão IFR.

Quando eu já era Instrutor anos mais tarde, depois de fazer uma atualização com um piloto da IPIS (*Instrument Pilot Instructor School*) da USAF, juntamente com o Raposo, abandonamos essa prática, porquanto a experiência da USAF havia demonstrado que, por pior que seja a visibilidade, sempre haverá o suficiente para que a visão periférica do piloto o ajude a se manter no centro da pista durante a corrida, mesmo com toda a orientação e todo o controle sendo feito pelos instrumentos.

Sob uma capota, esse controle milimétrico se tornava extremamente difícil, fazendo com que o avião eventualmente se aproximasse perigosamente das laterais da pista.

Por isso, todo mundo torcia para fazer instrução de VI à noite onde a capota não era exigida. Indiretamente, já nos beneficiávamos da visão periférica para manter a reta de decolagem enquanto no solo.

Após decolar, iniciei a subida em L na direção do mar (rumo 100º, certas coisas a gente não esquece), pois as aerovias de jato ainda não existiam. Estávamos em 1961, e todo voo acima de 13 mil pés (3.900 m), mesmo seguindo o eixo da aerovia inferior, era “não controlado”.

Havia que subir fazendo 45º com a rota até a metade do nível de cruzeiro mais 1000 pés (300 m) e, então, curvar 90º para interceptá-la já nivelado. Assim se subia sem controle, mas com a segurança de não interferir com o voo do pessoal de hélice que voava lá por baixo.

Pois foi no início da curva que começaram os problemas desse voo. Estávamos passando 11 mil pés, subindo para o nosso nível de cruzeiro que era 20 mil, quando o motor começou a tossir e logo parou.

Enquanto os tubarões batiam palmas lá embaixo, a Gaita², ao ser informada da emergência, burocraticamente nos instruiu para acusar na vertical, como se nós pudéssemos bater asa para chegar lá.

Decidimos que aos cinco mil pés nos ejetaríamos se não resolvêssemos o problema. Felizmente, aos sete mil, o motor pegou. Durante o procedimento de partida no ar, ao serem ligados todos os interruptores de transferência de combustível, nos surpreendemos ao constatar que o tanque de fuselagem estava tão vazio que o ponteiro havia passado do E (de *Empty*) e estava quase sobre o F (de *Full*). Quando o combustível começou a entrar no tanque e o ponteiro a se mexer, é que identificamos o porquê da parada. Pane seca.

O Russinho, lá na frente, não havia ligado a transferência de combustível dos TPA e o tanque de fuselagem, que alimentava o motor, simplesmente secou (ele era bem menor no T-33 do que no F-80, pois a nacele traseira roubara um bom espaço da fuselagem – só cabiam 95 gl o que dava para uns 10 minutos de voo em regime de subida).

Acho que nunca tive uma satisfação tão grande em aviação como aquela ao constatar que o motor havia reacendido e começava a acelerar para marcha lenta.

Depois de passado o caso é que me dei conta da tranquilidade com que agimos. O Russo, o máximo que fez foi resmungar algo do tipo, “puxa vida, de novo!” (é que ele, no ano anterior tinha tido uma parada de motor voando de Belém para Fortaleza e teve de pousar em emergência fora de campo no Piauí). E eu, quando ele já ia iniciar o procedimento de partida rápida, o MITEM (manete em *idle*, ignição, tanques, emergência – sistema de combustível – e manete à frente), sugeri que fizéssemos o procedimento normal cortando a manete.

É que eu lembrava de ter ouvido falar que no caso do Piauí, ele havia tentado o MITEM e fora acompanhado pelo ala até o chão deixando um rastro branco de combustível pelo escapamento. O MITEM tinha esse inconveniente. O motor tanto podia reacender de imediato, quanto afogar ou explodir.

Mas, enfim, corrigida a besteira e refeitos do susto, prosseguimos na subida e continuamos a nossa missão pousando em Recife uma hora depois. Abastecemos, tomamos um balde de café cada um e decolamos de volta por volta das 3 da manhã.

Até hoje não sei direito o que aconteceu nessa decolagem. Só lembro que antes de sair do chão o avião bateu em alguma coisa e, ao recolher o trem, a luz vermelha ficou acesa indicando que ele não estava perfeitamente travado em cima (nessa ocasião, a pista menor de Recife, a 15, hoje 16, estava em reparos e tudo indica que batemos em alguma coisa dessa obra na interseção das duas pistas).

Foi assim que iniciei a descida em Fortaleza. Com a luz do trem acesa, indicação de que agora ele poderia não estar travado embaixo (embora as luzes individuais de cada perna estivessem verdes). Nos declaramos em emergência e prosseguimos para a vertical.

Havia uma camada de *stratus*³ cobrindo a pista abaixo do nosso nível, mas o lado da cidade estava aberto.

Pouco depois de iniciar a descida no afastamento do procedimento, mais uma surpresa! O Russo lá na nacele dianteira, alarmado, me apontou umas luzes que apareceram lá na frente. Elas estavam em rota de colisão com a gente e ele imediatamente assumiu o comando desviando à direita para cima da cidade.

A Torre de Controle indagada, informou que desconhecia qualquer outro tráfego aéreo sobre Fortaleza naquele momento.

Em cima da cidade, já por baixo da camada e em condições de fazer o pouso visual, tentamos entrar na final e novamente as luzes apareceram ameaçadoramente à nossa frente. Arremetemos.

Tentamos por diversas vezes e sempre acontecia o mesmo. A situação já estava preocupando, pois o combustível já estava na pior, quando, finalmente, conseguimos pousar fazendo uma aproximação bem baixa e fechada comigo olhando para trás para ver se elas nos seguiam. Quando vimos os bombeiros nos acompanhando, é que nos lembramos que estávamos em emergência de trem de pouso!

No dia seguinte, éramos a atração do Esquadrão. Eu havia concluído o curso, sim. Mas entramos para o folclore da Unidade. Todo mundo queria ouvir a nossa estória.

Como havíamos voado em condições de extremo cansaço, inadmissíveis nos dias de hoje, passamos a ser tratados com aquela condescendência reservada ao pessoal de miolo mole.

Tínhamos tido um *flame out*, arrebatado o trem de pouso em uma colisão com um objeto desconhecido na decolagem de Recife e enfrentado



uma Esquadrilha de Discos Voadores nos céus de Fortaleza. A gozação foi geral e tudo atribuído à nossa imaginação.

Não sei se pegou algo para o Russinho, nem soube no que foi que nós batemos na decolagem (sempre me ficou a suspeita de que fora em alguma coisa deixada pelos operários na lateral da pista).

Viajei logo em seguida para o Rio (peguei uma carona de Parisinho⁴ com o Arthur Braga e Celinho, ambos da Fumaça, que passaram por lá à meia-noite do dia seguinte) e esqueci o assunto.

Só fui me lembrar dos Discos Voadores (nos quais nunca cheguei a acreditar muito) quatro anos mais tarde quando, já instrutor, voava uma missão noturna de T-33 com um estagiário.

Estávamos na perna do vento a 1500 pés quando, subitamente, apareceram as mesmas luzes na minha frente. A noite era clara, não havia qualquer nebulosidade e ninguém estava grilado, nem cansado.

Foi aí que, pesquisando, me dei conta que os discos voadores nada mais eram que as luzes de Pecem ou Paracuru, não lembro qual, que ficam no litoral ao norte de Fortaleza.

Ocorre que, exatamente a 1500 pés na perna do vento, e também no afastamento da descida IFR que nós tínhamos iniciado naquele estranho voo, a pequena serra que existe ao norte de Fortaleza fica no limite de bloquear a visão das luzes da cidade praiana. Se a gente subia um pouquinho, elas apareciam. Se baixava, elas sumiam.

Foi um consolo saber que as luzes de fato existiam. Nós é que já estávamos tão adrenados e tão esgotados que não tivemos discernimento para interpretá-las corretamente naquele voo de trapalhadas.

Término do Curso - 1961...

Terminamos o curso nove pilotos. Oito brasileiros e um boliviano (Sueldo). A Esquadrilha mais eficiente foi Copas. O Piloto mais eficiente foi Ivan Frota. O Estagiário mais eficiente fui eu mesmo, seguido do Azevedo. Fomos designados para Santa Cruz e Canoas:

1/1 Gp Av Ca

➤ Fleury

➤ Cúrcio

2/1 Gp Av Ca

➤ Azevedo

➤ Blower

➤ Paulo

1/14 GAv

➤ Starling

➤ Raposo

➤ Malafaia

Finalizo fazendo referência a um graduado do Esquadrão com quem convivi mais tarde em outras unidades e que foi um marco referencial para todos que o conheceram em FZ, o Sargento Sid. O “Sidão” que trabalhava na pista.

Uma figura impagável com sua enorme chave de fenda, a “Margarida”, que tinha sempre enfiada na cintura e com a qual sempre dava um jeito de resolver aquelas panes tão comuns no F-80 depois do motor estar girando.



O Sid foi meu companheiro no 1º/1º GT no Galeão quando consegui puxá-lo para lá anos mais tarde e depois, também, no Esquadrão da Rainha do GTE – foi divertido ver o Sid todo arrumado de 5º A como tripulante dos BAC 111 transportando o Presidente. Mas, mesmo assim, ele se manteve fiel à indefectível Margarida, que ainda o acompanhava no dia do Esquadrão.



Fim do artigo, que foi dividido em quatro partes, nas edições 114, 115, 116 e 117.

Cel Av Paulo José Pinto

Piloto de Caça no 1º/4º GAv, em 1961

¹ IAPTEC: Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Estivadores e Transportes de Cargas. Criado no Estado Novo, após 1945 passou a financiar projetos de habitação popular.

² Gaita: código rádio do Controle de Aproximação (APP) do aeroporto de Fortaleza.

³ Stratus: nuvens muito baixas (1000 a 2000m) de aspecto estratificado que cobrem largas faixas horizontais do céu, como um tapete com uma cor cinzenta mais ou menos uniforme.

⁴ Morane-Saulnier denominado C-41 Paris na FAB. Um jato de treinamento de quatro lugares.

Zega

