



Mensagem da Diretoria

Prezados amigos, nobres caçadores,

Neste mês de outubro comemoramos mais um aniversário do desembarque do 1º Grupo de Aviação de Caça na Itália, para fazer a guerra e fazer história.

A cada ano que passa menor é o número de veteranos presentes - a marcha inexorável do tempo já nos levou todos os pilotos e quase todos os integrantes do escalão de apoio.

Nesse sentido, mais aumenta a responsabilidade das gerações mais novas em cultivar o acontecimento, em não deixar passar em branco a data e de lembrar dos nossos heróis.

Para o evento fazemos questão de convidar todo o mais alto nível hierárquico da Força Aérea, pilotos de caça ou não, dentro do entendimento que a epopeia é muito mais do que apenas uma comemoração da Aviação




de Caça. Ela o é de toda a Força Aérea e, porque não, de todo o nosso País.

Caçadores de hoje, lembremo-nos de nossos veteranos do passado, que nos legaram a doutrina e a garra do profissional da arma aérea.

A história só existe se as gerações mais novas se dispuserem a contá-la e com ela aprenderem os ensinamentos.

Viva os nossos veteranos, viva nossos heróis, viva a Aviação de Caça brasileira!

Senta a Pua !!! 

Agenda


- **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
- **05 de novembro**
Aniversário da Base Aérea de Natal
- **06 de novembro**
Aniversário do 2º/5º GAv
- **07 de novembro**
Aniversário do 1º/16º GAv
- **10 de novembro**
Aniversário do 1º/10º GAv e do 3º/10º GAv

Infelizmente, na Agenda da nossa última edição impressa do Boletim, foi omitido o dia do aniversário da gloriosa Base Aérea de Fortaleza, que é 21 de setembro. Felizmente, isso nos levou a criar uma nova Seção para o próximo Boletim, que será dedicada à história das Bases Aéreas que contribuíram e contribuem para a Aviação de Caça Brasileira.

Assuntos Gerais e de Administração

1 - Composição da Diretoria da ABRA-PC:


A composição da atual Diretoria da ABRA-PC, bem como nossas representações regionais constam da página da Associação na Internet <<http://www.abra-pc.com.br/index.php/administracao/diretoria.html>>



2 - Distribuição de lembranças


Juntamente com o último Boletim impresso, a ABRA-PC realizou a distribuição de *mouse pads* com o logotipo e endereço da página da Associação na Internet.

Além disso, informamos que a Associação finalizou a edição e fará a distribuição do livro “Estória Informal da Aviação de Caça” – Crônicas e Causos – Volume V aos nossos Associados, até o final do ano.



3 - Boletim digital

Esse é o nosso primeiro Boletim com distribuição apenas digital (e-Boletim). Através do *link* que os associados receberão por email, será possível a consulta e impressão do boletim, com uma apresentação amigável e dinâmica. Doravante, a Associação manterá a impressão em papel de apenas alguns exemplares, para distribuição a bibliotecas e para arquivo. Além disso, haverá na nossa página <www.abra-pc.com.br> uma versão em PDF, também para consulta e eventual impressão das páginas de interesse.



4 - Palestras coordenadas pela ABRA-PC

Representação Regional de Brasília da ABRA-PC coordenou uma palestra do Maj Av Fernando **Procópio** dos Santos, sobre “Combate BVR”, no auditório do COMAR VI, no dia 24 de agosto de 2016.

A Representação de Brasília coordenou ainda a realização de uma palestra no dia 15 de setembro sobre “Emprego Ar-Solo com bombas guiadas a laser; e o novo conceito de Controlador Aéreo Avançado - CAA”, pelo Maj Av Murilo Grassi **Salvatti**, que será apresentada também no Rio de Janeiro em 06 de outubro de 2016, no CAER centro, com início às 9:30h.

A realização dessas palestras tem por objetivo manter nossos Associados atualizados em relação ao emprego da Aviação de Caça nos dias de hoje, bem como sobre novos armamentos, sensores e táticas. Contudo, a presença tem sido considerada reduzida, levando-nos a indagar o porquê da não participação dos associados.

Por quê? O dia e/ou horários estão inadequados? Os temas não estão sendo considerados importantes ou estão sendo mal informados? A convocação para as palestras está inadequada? Vamos lá, caçadores, deixem-nos saber o que está resultando no reduzido público para as palestras, enviando seus comentários e sugestões através do e-mail popopo@abra-pc.com.br.



5 - Concurso Literário - Prêmio Pacau Magalhães Motta (PPMM):

Este Prêmio foi criado em 11 de março de 2003, por meio de doação do Brig Magalhães Motta “MIKE MIKE” à ABRA-PC, e tem por finalidade estimular o estudo e a pesquisa de assuntos referentes ao emprego da Aviação Militar de Combate, visando a eficiência e a eficácia das Unidades Aéreas, mediante a apresentação de trabalhos escritos ou audiovisuais.

(NR.: Relembramos aos Associados e interessados que o prazo para a entrega dos artigos à ABRA-PC para avaliação e seleção encerrar-se-á em 31 de dezembro. Mandem-nos seus trabalhos!)



Decolando na craca...

Rumo à RED FLAG

08-03!!!

Julho de 2008, decolagem de seis F-5 de Boa Vista rumo a Nellis AFB. Era para ser apenas mais um trecho do longo traslado rumo à Red Flag 08-03, porém algo ESTARIA PARA ACONTECER... Visto estarmos há uma década sem participar deste exercício – o 1º/16º GAV havia estado lá em 1998 –, um enorme esforço foi feito para que tudo saísse perfeito...

Para o traslado de seis F-5 de Canoas para Nellis, um minucioso planejamento foi realizado, considerando o destino e as alternativas, as distâncias a serem cumpridas e a quantidade de combustível que o REVO iria disponibilizar em cada etapa. O Cap Reis, chefe da navegação do 14 “deu o gás” para que tudo desse certo.

Aqui cabe um parênteses... Tudo deveria caber no finado KC-137, porém a quantidade de carga, combustível e pessoal era incompatível para o peso máximo de decolagem de 155.000 lbs do nosso velho 707. Após muito se discutir, e explicar o “óbvio”, o COMGAR liberou um C-130 para apoiar o Esquadrão Pampa no transporte da carga.

Ainda para o planejamento, foi considerado que as seis aeronaves F-5 seriam trasladadas com apoio de REVO, sendo ordem do QG da III FAE que os líderes deveriam ser todos já formados e não haveria qualquer tipo de ataque ou outra missão em aproveitamento. Tudo deveria ser feito para minimizar o atrito no traslado e garantir que as 6 aeronaves chegassem “inteiras” em Nellis.

Porém nem tudo foi como planejado. O comandante do Esquadrão Pampa à época, T Cel Fleury, ordenou que todas as “pernas” deveriam ser utilizadas em prol da formação de novos líderes de Esquadrão, e isso só deveria ser de conhecimento dele pra baixo. Pra bom entendedor, meio pingo é “i”.

“Como desperdiçar uma oportunidade dessas??? Temos avião disponível, rotas planejadas e REVO... O cenário perfeito para colocar os pretendentes a 2 estrelas na bolacha da caça à prova.” Porém, o S3, Maj Alves ainda indagou... “Faremos apenas o traslado reto e nivelado com

REVO, certo???”. “Claro que não” - disse nosso nobre comandante... “Esquadrão de Caça que se preze faz ataque após o REVO...”.

Após muitas discussões, o S3 convenceu o nobre comandante a realizar apenas ataques em BPGA no trecho dentro do Brasil... Coordenar um ataque no exterior seria bem complicado. À baixa altura então... E se houvesse uma colisão com pássaro???. E se um interceptador venezuelano engajasse???. Como explicar isso ao Itamarati???

Para a felicidade dos pobres pretendentes a líder de esquadrão, o comandante topou BPGA nos trechos entre Canoas até Boa Vista... Até lá, dois trechos seriam realizados. SBCO-SBAN e SBAN-SBBV, com REVO e ataque. Nos demais, continuariam os voos sem ataques, porém com ficha... Claro!!!

Assim definido, o primeiro trecho seria liderado por mim, então Cap Bussmann... Decolagem acompanhada do REVO, contato no través

de Curitiba e ataque em BPGA no aeródromo de Caldas Novas... *Briefing* detalhado com o CHEM da III FAE a bordo...



Quando chega o *slide* do ataque, o CHEM, Cel Magalhães, interrompe e exclama em alto e bom tom... “Fleury, eu não disse que não é pra ter ataque???” - “Mas é só um ataquezinho altante.” - exclamou o FLY.

Assim, continuei o *briefing* como planejado, sem que qualquer astuto da

III FAE desconfiasse que o líder era apenas um pixoxó em formação.

Com tudo preparado, dia 12 de julho de 2008, decolagem do esquadrão, reunião do elemento à esquadrilha e *top* de soltura dos freios do KC quanto estávamos no través da cabeceira 12 de CO. O 707 decolou no estilo “acompanhado”, junto das 6 garças e a reunião foi feita.

Tudo conforme o previsto para iniciar nossa longa jornada até os EUA.

Porém, ao cruzar o FL120, o #2, Ten Romanelli, manda o seu recado... - “Ás, é o #2...”. Pronto, tudo foi por água abaixo nos primeiros 5 minutos de voo... “Prossiga #2”, respondi na esperança que fosse apenas um

disjuntor saltado. “A T5 parou de modular e a nozzle está travada...”, completou o ROM. Que azar, nunca tinha visto esta pane logo após um F-5 decolar... Paciência...

Conforme o *briefing*, o elemento era indivisível e eu tive que abandonar meu estimado Esquadrão para acompanhar o #2. Foi-se a ficha de liderança deste pobre ex-futuro líder de Esquadrão... Pelo menos por enquanto.

Partindo de Canoas, com a pane sanada, seguiu-se o traslado do elemento, horas depois... sem ataque e sem REVO, para Anápolis. E sem ficha de liderança de Esquadrão. As duas garças iriam encontrar as outras quatro na casa do Jaguar...

No dia seguinte, às 8 da manhã, foi realizado o *briefing* da segunda perna. O trecho seria AN-BV liderado pelo então Cap Procópio, atual S3 do Grupo de Caça.

No auditório do 1º GDA, umas 25 pessoas no *briefing*... “O que é isso? Não deveriam estar só os pilotos do Esquadrão e os pilotos do KC neste *briefing*??” – pensei, depois de ver a plêiade de pessoas naquele auditório.

Teria sido melhor não ter ido pegar os bizus do PRO para a minha próxima liderança, que seria BV-Barranquilha (Colômbia).

Acontece que uma ida para a RED FLAG não acontece todo dia. Além disso, muitos militares da III FAE que iriam para





Nellis iniciaram seu deslocamento a partir de Anápolis. E os que não estavam em Canoas para o primeiro *briefing*, “piruaram” uma cadeira no auditório para ouvir o *briefing* do Procópio.

Com um *briefing* no padrão e alguns artifícios interessantes, tomei aquilo como mínimo a ser feito na próxima perna, que também estava sob minha responsabilidade... E aí é que as “cagadas” começaram a acontecer... Bom... Pelo menos ninguém desconfiou que o Procópio também estava “tomando ficha”.

Na perna AN-BV, liderada pelo Procópio, houve pane no KC-137 no pré-voou, e o KC-130 já havia decolado do Galeão para fazer um REVO complementar nessa perna, próximo a Cachimbo. O Brig Machado, então Comandante da III FAE, ordenou a decolagem do esquadrão fazendo o REVO somente no KC-130 e recolhendo em SBMN, conforme o Procópio já havia brifado na parte de emergência.

Após reunião no REVO, foram solicitados dois reabastecimentos por aeronave, ao invés de um, conforme acertado em *briefing*. No segundo REVO do Gleydson, houve uma “manetadinha” com alto AoA e conseqüente apagamento de um dos motores. Motor reacendido, ele continuou o REVO e o Barão informou que estava com baixo nível e não ia mais transferir.

Nessa, o Cap Arrais (#6) foi o único a não completar o combustível. O T Cel Fleury (Líder da 2ª esquadrilha - #5) então assumiu a situação e, após alguns cálculos de conta-corrente de todas as aeronaves, decidiu que o Cap Zampier, que estava na 1ª esquadrilha, deveria acompanhar o Cap Arrais até o pouso em Manaus e as quatro aeronaves restantes que tinham combustível suficiente iriam para BV.

Para a chegada em Boa Vista, o FLY assumiu a liderança: “Ô Procópio, filhote, muito obrigado pela sua liderança até aqui, agora tá comigo, sou eu que vou chegar liderando em BV”. Como houve um gerenciamento adequado da situação pelo Procópio, a ficha valeu...

Ao final do dia, o elemento que pousou em Manaus, com o Cap Arrais e o Cap Zampier chegou em Boa Vista... Novamente todos a bordo e a primeira ficha de Esquadrão válida...

Conforme planejado, haveria dois pernoites em Boa Vista, o que me daria tempo suficiente para terminar o planejamento da segunda perna. O trecho seria Boa Vista - Barranquilha (SKBQ), na Colômbia...

Só que, em virtude da importância do evento, a Base Aérea preparou várias atividades para a recepção dos ilustres caçadores, incluindo apresentações de danças folclóricas locais e apresentações de grupos musicais para os militares em trânsito. Até aí tudo bem, se não houvesse um trabalho a se fazer... E havia...

O planejamento ainda não estava pronto e nem havia mapas disponíveis do trecho fora do Brasil. Com isso, foi feito o planejamento num mapa padrão Jeppesen xerocado da pasta de navegação do KC-137. E claro, faltou um pedaço da rota, que somente seria percebido pelo FLY durante o 2º *briefing*. Assim, haveria de ser terminado os *folder maps* e demais auxílios, além de preparar os *slides*, que deveriam ser feitos no padrão do Procópio. Lembram?

Claro que isso tomaria tempo, item precioso naquele momento. Também faltava inserir os pontos na estação de planejamento e carregar os cartões. Ou seja, os dois pernoites de descanso se transformaram numa suruba sem fim... E para variar, a cada duas horas um grupo musical enchia o hangar do Escorpião com música alta e muita percussão. Claro... Como entreter 60 militares que não podiam sair da Base, por ordem da FAE???

Apesar de várias coisas terem sido delegadas, algumas só o líder em avaliação poderia resolver. Uma delas foi um *briefing* que fiz com o chefe controlador da terminal Barranquilha. A Ordem de Operações da FAE 103, que gerenciava o exercício, estava bem completa e incluía os telefones das salas AIS de cada localidade que iríamos pousar.

Como a chance de haver tempo ruim na chegada era grande e haveria a dispersão da formação em quatro tráfegos (três elementos + o KC-137), preferi não pagar para ver um “curto combustível” em função da “enrolação” do controlador na nossa chegada.

De ramal em ramal, achei o chefe controlador que estaria na hora da nossa chegada. Gastei todo meu espanhol que havia estudado, ainda em

Fortaleza, quando fazia o curso de liderança de esquadrilha na “Sorbonne da Caça”.

Procedimentos acertados com o controlador “cucaracha”, seguimos para o 1º *briefing* do deslocamento, que foi marcado para a véspera, às 17 horas. A decolagem no dia seguinte era de madrugada para permitir o deslocamento até Mérida, no México, com pouso intermediário em Barranquilha.

Como os meios estavam limitados, este 1º *briefing* foi feito só com os *slides*, ainda sem os mapas, de uma forma mais genérica para acertar os procedimentos com o REVO. Como haveria de ser, o Comandante da III FAE queria ver o *briefing*, mas demorou 30 minutos para chegar, pois havia outros assuntos burocráticos que ainda estavam sendo resolvidos pelo QG do exercício...

Todos esperavam outro *briefing* “padrão Anápolis”. Neste houve uma avaliação da previsão meteorológica. Tudo indicava que um atraso de 2 horas na decolagem permitiria um pouso em Barranquilha já sem nevoeiro, pois havia previsão de *fog* para o início da manhã naquela localidade e alguma chuva no fim da madrugada em Boa Vista.

Porém, como o planejamento estava justo (a ideia era fazer as duas pernas durante o dia, evitando-se chegar noturno no México), optou-se por manter o horário de decolagem, 5 da manhã, apesar do pedido pelo atraso. Um às 18:30h, o 1º *briefing* foi encerrado por mim e os alas foram terminar de imprimir e colar os *folder maps*.

Como panorama geral, todos os pilotos estavam com afazeres, verificando NOTAM, checando a meteorologia, atualizando planejamento, inserindo os dados nas estações. Nesta noite ainda houve mais apresentações de grupos de dança e o tumulto no hangar do 1º/3º GAV era enorme. Algo meio perturbador para a segurança de voo dos cansados caçadores.

Após os acertos finais dos mapas e carregamento das estações, um 2º *briefing* foi marcado somente para os pilotos do Esquadrão. Estavam escalados para voar nesta perna: eu como líder para a segunda tentativa, Zampier, Gleydson, George, Soares e Procópio, na sequência das posições.

Apesar dos dois dias de “folga”, todos estavam cansados. Assim, o George, OSV do Esquadrão, juntamente com o Soares, procuraram o TCell Fleury para expor a situação sobre a fadiga a fim de pedir um *delay* na

decolagem. Resultado: o tiro saiu pela culatra. “Soares e George, vocês estão fora da IC??? Ok, podem ir dormir e amanhã vocês vão no KC-137. Arrais, vem comigo”.

Do nada, o Comandante se escalou, junto com o Arrais para substituir o George e o Soares na perna do dia seguinte. Com os ajustes finais, o 2º *briefing* do Esquadrão iniciou-se umas 21:30h, sendo que a decolagem seria às 05:00h do dia seguinte. Tudo estava pronto, menos o ex-futuro líder de Esquadrão (eu).

Iniciado o *briefing*, eu já não falava mais coisa com coisa e todos faziam cara de dúvida. Nomes do destino e alternativas eram trocados. Bingo Fuel e pistas alternativas eram descritas sem nexos. Posições dos pilotos eram invertidas. Além do mais, o FLY, que estava pilhado com a troca de última hora, percebeu que uma parte da rota estava faltando no mapa.

Lembram daquele mapa da Jeppesen todo da mesma cor? Pois um pedaço ficou sem ser xerocado. Esporro geral... resumindo... o *briefing* foi uma merda... mas o moral foi mantido!!! Na parte de emergência, um clima de terror foi instaurado... o procedimento padrão de perda de vista do deslocamento foi ajustado por mim e o FLY perguntou se o que havia sido padronizado em Canoas não valia mais nada.

Eu, que estava quase pedindo pra voltar para Canoas, não lembrava que este procedimento era um padrão a ser seguido. O Fleury perguntou aos demais e todos ficaram em silêncio, compactuando com o líder, visto que eu já estava estolado.



Na verdade todos estavam com dó de um “ser humano metralhado” pelo comandante no *briefing*. Terminada a saga às 23:00h, restavam poucas horas de sono para a decolagem.

Em pouco tempo todos estavam de pé às 03:30h da madrugada. Malas arrumadas e café tomado. Tempo ruim e chuva leve no aeródromo. Observando aquele tempo, fui pessoalmente à SCOAM verificar a meteorologia para passar aos demais.

O céu não era de brigadeiro, muito pelo contrário. Porém, pela imagem radar da terminal BV, aparentemente não havia nenhuma formação pesada, somente chuva fraca, o que reduziu minha preocupação.

Após o acidente com alguns A-29 em BV no ano anterior, os meios de avaliação meteorológica estavam muito bons e a equipe estava altamente gabaritada na análise das cartas.

Após a avaliação, concluí não haver formações pesadas na rota e, a partir do FL 150, tudo já, por certo, estaria melhor... todos equiparam e foram para os aviões.

Neste meio tempo, a chuva piorou e o Ás, no cheque rádio, perguntou ao Líder da 2ª esquadrilha (#5), T Cel Fleury, IN da missão, a possibilidade de atrasar em 30 minutos a dep. Ouviu-se um claro NÃO... silêncio dos demais... assim aconteceu.

Partida do #1 ao #4 nos hangares com fonte de ar sangrado. O #5 e #6 tiveram suas partidas assistidas pelo ar sangrado do versátil 707. A chuva piorou e o Ás checkou mais uma vez com o seu IN: “Vamos atrasar?” Novamente um não ecoou no canal tático.



Decolagem definida, informei no tático: “decolagem em cobrinha radar por elementos, conforme *briefing*”. Nesta condição, o KC-137

decolaria primeiro, seguido pelos três elementos, o conhecido “*rendez-vous* de cauda”.

Após o cheque final, feito nos hangares, os graduados embarcaram pela escotilha próxima ao trem de pouso do KC e este iniciou o táxi, seguido pelas “garças”. A decolagem do KC foi surreal. A partir de 50 kt, não era mais possível vê-lo. Era água para todo lado... “É, vai ser complicado... mas vamos Sentar a Pua”, ecoou um pensamento dentro da nacele em que eu estava. É, após três horas de sono, eu ainda pensava.

Após alinhar os elementos na pista, uma parede cinza, misturada com o crepúsculo do amanhecer mostrava que as coisas haviam piorado. Tentei uma última vez com o KC já decolado: “Comandante, é o Ás, confirme decolagem”. Um “AFIRMATIVO” retornou na fonia (adendo do Cel R1 Fleury: aqui cabe lembrar que, caso abortássemos, o KC-137 teria de alijar uma enormidade de combustível para retornar e todo o planejamento de chegarmos diurno no México estaria prejudicado, isso sem contar os problemas que adviriam de novas autorizações de sobrevoos...).

E assim a decolagem foi feita. Os líderes de elemento se basearam nas luzes laterais da sua lateral de pista e os alas grudaram nos *launcher rails* dos seus respectivos líderes. Não se via nada mais que o mínimo necessário para manter a posição. O resto era só água para tudo quanto era lado.

O teto estava a cerca de 300 pés, e a visibilidade... bom, a visibilidade era de poucas aeronaves... após a decolagem, eu, trazendo na ala meu primo, o Zampier, era o mais sutil possível na liderança do elemento naquelas condições.

Com certeza, os demais líderes também assim o faziam, com o Gleydson liderando o Arrais, e o Fleury liderando o Procópio. Menos de três minutos após a soltura dos freios, o #3 informa seu contato radar com o primeiro elemento. E mais algum tempo... o #5 informa seu contato radar com os dois elementos à frente. Perfeito.

Apesar de tudo, foi mantida a doutrina da Caça e a condição estava controlada. Agora era só manter a cobrinha radar de elementos até “sair” visual acima da camada para reunir todas as aeronaves e revoar no KC.

Porém aquilo tudo não iria ficar de graça, pois ALGO IRIA ACONTECER. Ao cruzar uma condição meteorológica mais pesada, o

motor do #3 (Gleydson) apagou após um raio atingir sua aeronave. Após verificar que a aeronave estava controlada em voo monomotor naquelas condições, comandi a dispersão do segundo elemento para Boa Vista.

Enquanto dispersaram, o HUD e o DED do #4 apagaram, fazendo-o perder comunicação temporariamente. Pronto... e agora? Isso não havia sido imaginado pelo líder (um elemento inteiro em pane??), mas o elemento continuava sendo indivisível. E o manco cuidou do surdo...

Durante todo esse tempo o 3º elemento continuava em cobrinha radar, mantendo 250 kt em instrumento real acompanhando os movimentos do 2º elemento que perdia altitude pouco a pouco. Após algum tempo, que pareceu uma eternidade, o Gleydson habilmente reacendeu o motor, o Arrais retomou as comunicações e o elemento aproou BV.

Neste momento o 3º elemento abandonou a cobrinha radar com o 2º elemento e aproou o 1º elemento. Porém, as condições ainda estavam ruins em BV e após o pouso do #3, que estava com uma conta corrente menor, o #4 arremeteu nos mínimos, fez um novo ILS em BV e, não atingindo condições visuais, optou por seguir para Ponta Pelada (Manaus).

O fato de ter pousado naquela localidade dois dias antes, com certeza facilitou o planejamento rápido de combustível que o Arrais teve que fazer naquelas condições.



Bom, lembram do C-130 que o COMGAR liberou para levar a carga? Pois bem, esta aeronave acabou apoiando o elemento desgarrado no seu traslado, que partiu de Boa Vista e passou por Valência (VEN), Barranquilha (COL), San Andrés (COL) e Mérida (MEX). De lá eles seguiram direto para Nellis com o apoio de REVO do KC-137, que retornou de Nellis para resgatá-los.


Quanto às demais três aeronaves que eu liderava, estas saíram visual sobre a camada a cerca de 23.000 pés, somente uns 3 mil pés antes do nível do REVO. Após a reunião com o 707, eram visíveis os rostos na janela do KC procurando dois F-5 que nunca apareciam.

Afinal, demorou um pouco até a situação estar esclarecida, enquanto eu passava a situação para o OPO, no *cockpit* do 707, a fim de transmitir o ocorrido ao QG da FAE 103, também a bordo da aeronave.

Neste trajeto todas as aeronaves revoaram duas vezes. A primeira na vertical de Ciudad Bolívar e a segunda no través de Maracaíbo, quando houve a dispersão com o REVO, afinal, nossa alternativa era Cartagena, uns 20 minutos de voo de Barranquilha, e haveria de ter combustível para chegar se o *fog* ainda estivesse por lá.

O planejado era chegar na alternativa com 13¹, o que dava alguma folga para repetir um procedimento e pousar com 08. Após o segundo REVO, houve a dispersão por elementos para a STAR² MARTA 2, que finalizava com o enquadramento da final ILS da pista 05, em SKBQ, onde pousamos sem maiores problemas.

Quanto à ficha de liderança de Esquadrão que eu “tomava”, claro que ela também não foi válida. Esquadrão que é Esquadrão tem no mínimo, no mínimo, cinco aeronaves. E quanto à ida do elemento de F-5 “pingando” pela América Central até chegar a Mérida??? Ah, essa é outra história...

Senta a Pua!!! Brasil!!! 

Marcelo Zampier Bussmann – Maj Av
Piloto de Caça – Turma de 1999
com o apoio do Ala:
Fernando Procópio dos Santos – Maj Av
Piloto de Caça – Turma de 1999

Notas

¹ 13 e 8 - códigos correspondendo a uma quantidade determinada de combustível definida em NPA da UAe.

² STAR – “*Standard Terminal Arrival Route*”

Clássicos da Aviação de Caça

A6M "Zero"



O Mitsubishi A6M foi um caça de longo alcance, fabricado pela Mitsubishi *Heavy Industries* e operado pela Marinha Imperial Japonesa de 1940 a 1945. Os pilotos japoneses do A6M normalmente se referiam a ele como “Rei-sen” ou “Zero-sen” (Sen = Caça). O “0” (Rei) era o último dígito do Ano Imperial 2600 (correspondente a 1940) quando ele entrou em serviço.

A designação oficial A6M significava: “A” - caça embarcado; “6” - sexto modelo do tipo da Marinha Imperial; e “M” - Mitsubishi. O nome oficial original do A6M para as Forças Aliadas era “Zeke”, apesar de que o uso do nome “Zero” acabou sendo utilizado comumente também pelos Aliados.

Quando introduzido no começo da Segunda Guerra Mundial, o Zero era o melhor caça embarcado da época, combinando excelente manobrabilidade com muito grande alcance. Por isso, o Zero ganhou uma reputação lendária em combate aéreo, com um *kill ratio* de 12:1 no início da Guerra no Pacífico.

Entretanto, a partir de meados de 1942, uma combinação de novas táticas e aeronaves equilibrou as chances dos Aliados. Em 1943, o Zero se tornou pouco efetivo contra os novos caças, que tinham melhor poder de fogo, blindagem e velocidade, e se aproximavam na capacidade de manobra.

Apesar de já estar ultrapassado em 1944, o Zero continuou a servir na linha de frente até o final da Guerra, tendo sido inclusive utilizado em missões Kamikaze.

Os requisitos da Marinha Imperial para o A6M, definiam uma velocidade de 600 km/h e subida a 9.800 pés em 3,5 min. Com *drop tanks* a autonomia deveria ser de seis a sete horas em velocidade econômica. O armamento consistia de dois canhões de 20 mm, duas metralhadoras de 7,7 mm e duas bombas de 130 lb. A envergadura deveria ser menor do que 12 m, para permitir a operação em porta-aviões.

A Mitsubishi, para atingir os requisitos, tornou o Zero o mais leve possível, com carenagem de alumínio que era mais leve, flexível e forte do que as demais ligas utilizadas na época, apesar de sofrer mais com a corrosão. A aeronave não tinha qualquer blindagem, nem tanques de combustível auto selantes, que já eram comuns, o que a tornava propensa a pegar fogo e explodir quando atingida por balas inimigas.

Em 13 de setembro de 1940, os Zeros obtiveram sua primeira vitória ar-ar, quando 13 A6M atacaram 27 Polikarpov russos da Força Aérea Nacionalista Chinesa, derrubando todos os inimigos sem qualquer perda.

Os pilotos Aliados desenvolveram táticas para combater os Zeros. Basicamente, um mergulho em alta velocidade, uma rajada curta e subida de volta para altitude segura (*boom and zoom*). Acertar uma pequena rajada era frequentemente suficiente para derrubar o frágil Zero.

Muitos experientes pilotos japoneses foram perdidos em combate, resultando em progressivo declínio de qualidade, que se tornou um fator significativo nos sucessos Aliados. As pesadas perdas nas batalhas de Coral Sea e Midway nunca foram recuperadas pelo Japão.

O Zero permaneceu em produção até 1945, com 11.291 produzidos, sendo: 10.449 A6M, 327 A6M2-N, 508 A6M2-K e 7 A6M5-K. Suas diferentes configurações incluem:

A6M1, tipo 0, Protótipo: Os primeiros dois protótipos foram completados em março de 1939, com motor de 780 hp e hélice de duas pás, que foi substituída por uma de três pás.

A6M2, tipo 0, Modelo 11: Protótipo com motor de 940 hp. A Marinha adquiriu 15 antes do término dos testes, que combateram contra os Polikarpov operados pela China.

A6M2, tipo 0, Modelo 21: O modelo 21 foi o Zero responsável pelo ataque a Pearl Harbor em 07 de dezembro de 1941. Durante a produção o modelo foi modificado para incluir pontas de asa dobráveis, para porta-aviões.

A6M3, tipo 0, Modelo 32: Introduzido em 15 de julho de 1941, com motor de 1.130 hp. As asas foram reduzidas, eliminando as pontas dobráveis e a capacidade de munição foi aumentada para 100 cartuchos por canhão. Entretanto, o aumento de velocidade foi pouco, com a contrapartida da diminuição do alcance e da manobrabilidade.

A6M3, tipo 0, Modelo 22:

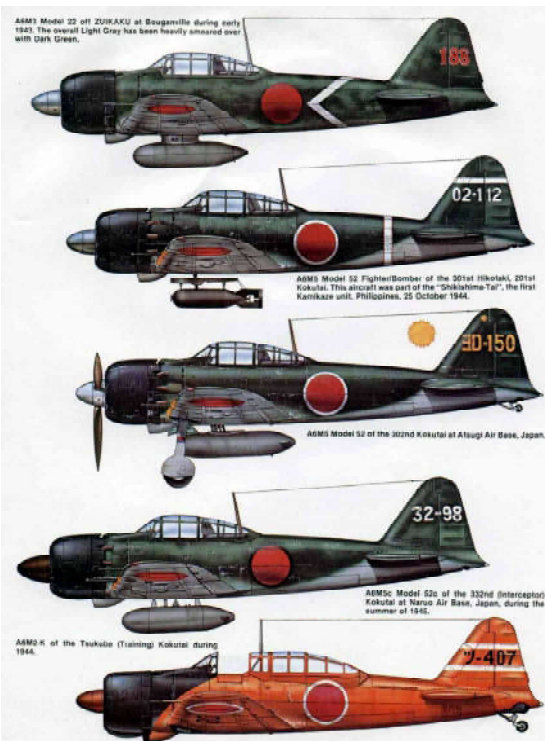
Projetado para corrigir as deficiências do Modelo 32, com o mesmo motor mas nova asa, com pontas dobráveis, e mais combustível.

A6M4, tipo 0, Modelo 41/42: A Mitsubishi não pode confirmar se utilizou a designação A6M4, que aparece em documento da Marinha Imperial de 01 de outubro de 1942. Pesquisadores acreditam que se tratava de dois protótipos com um *supercharger* experimental, para voo em altitude, provavelmente construídos pela Nakagima;

A6M5, tipo 0, Modelo 52: Considerado como a configuração mais efetiva, o Modelo 52 foi desenvolvido para, novamente,

reduzir a envergadura para aumentar a velocidade. O protótipo voou em junho de 1943 e entrou em produção em agosto. Recebeu extintores nos tanques de asa e escapamento que aumentou a potência;

A6M5a, Modelo 52: Com novo tipo de canhão, com 125 cartuchos cada e modificação nas asas para permitir velocidades de mergulhos maiores;



A6M5b, Modelo 52: Com novo tipo de metralhadora, de 13,2 mm, com 240 cartuchos, e para-brisa blindado de 45 mm. Entrou em produção em abril de 1944 até outubro;

A6M5c, Modelo 52: Com mais uma metralhadora de 13,2 mm em cada asa, lançadores para foguetes e bombas, reforço no para-brisa para 55 mm e blindagem do assento;

A6M5-S: Modelos 52 convertidos para caça noturno, para interceptar B-29. Armados com um canhão de 20 mm, atrás do piloto, apontado para cima, sem radar;

A6M6c, tipo 0, Modelo 53c: Similar ao A6M5c, mas com tanques auto selantes.

A6M7, tipo 0, Modelo 62: Similar ao anterior, mas com o objetivo de executar ataques Kamikaze;

A6M8, tipo 0, Modelo 64: Similar ao A6M6, mas com motor de 1.560 hp e dois canhões de 20 mm e duas metralhadoras de 13 mm. Os protótipos voaram em abril de 1945, mas nenhum foi produzido devido ao término da Guerra.



Demonstrativo Financeiro Resumido

Saldos em 30 de setembro de 2016

Saldos ABRA-PC

Conta Corrente (Banco Real Conta n°.: 8703431)	12.192,46
Fundos ABRA-PC - DI SUPREMO	98.248,65
Subtotal recursos ABRA-PC	110.441,11

Média das Receitas e Despesas

Média das Receitas	20.648,22
Média das Despesas de Custeio	10.409,08
Média de Despesas Eventuais	5.659,28

Fundos Especiais (*)

Fundo DI Empresarial (Desenv. Cultural da Av de Caça)	3.065,03
Fundo DI Peq Empresa (Prêmio Pacau)	75.009,64
Subtotal dos Fundos Especiais	78.074,67

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



P ara refletir

Butch O'Hare - Easy Eddie - Al Capone

Al Capone somente foi preso por haver omitido rendimentos ao fisco americano. Mas toda história tem detalhes e desdobramentos curiosos que às vezes desconhecemos. As duas relatadas a seguir mostram que o exemplo, o bom exemplo, é sempre um grande legado:

HISTÓRIA NÚMERO UM

Há muitos anos, **Al Capone** controlava inteiramente a cidade de Chicago. Não ficou famoso por nenhum ato heroico. Era notório, sim, por encher a cidade com tudo relativo a contrabando, bebidas, prostituição e assassinatos.

Capone tinha um advogado apelidado '*Easy Eddie*', um excelente profissional! Sua habilidade manteve Al Capone fora da cadeia por muito tempo. Para mostrar seu apreço, Capone lhe pagava muito bem. Não só o dinheiro era grande, ele e a família moravam em uma mansão que ocupava um quarteirão inteiro em

Chicago.

Eddie vivia a vida da alta roda da cidade, mostrando pouca preocupação com as atrocidades que ocorriam à sua volta. No entanto, *Easy Eddie* tinha um ponto fraco.

Tinha um filho que amava acima de tudo. Eddie cuidava para que seu filho tivesse sempre do melhor: roupas, carros e uma excelente educação. Apesar do seu envolvimento com o crime organizado, Eddie tentou lhe mostrar sempre o que era certo e o que era errado.

Mesmo assim, com toda a sua riqueza e influência, havia duas coisas que ele não podia dar ao filho: não



podia transmitir-lhe um nome bom e um bom exemplo. Um dia, *Easy* Eddie tomou uma decisão no sentido de corrigir as injustiças de que havia participado na sua carreira como advogado.

Decidiu que iria às autoridades e contaria a verdade sobre Al ‘*Scarface*’ Capone, limpando o seu nome sujo e oferecendo ao filho alguma coisa como integridade moral recuperada. Para tanto, teria de testemunhar contra a quadrilha de Capone.

Um ano depois, *Easy* Eddie foi assassinado a tiros na interseção das ruas Ogden and Rockwell em Chicago, a tiros de escopeta, uma semana antes de Capone ser libertado de Alcatraz por motivo de saúde. Ninguém foi preso pelo crime.

Eddie deu ao filho o maior presente que poderia oferecer, ao maior custo que poderia pagar.

HISTÓRIA NÚMERO DOIS

A Segunda Guerra Mundial produziu muitos heróis. Um deles foi o Comandante Butch O’Hare, um piloto de caça, operando no porta-aviões Lexington, no Pacífico Sul.



*F4F-3A Wildcats
LCMDR Thach (F-
1) and **Butch Lt.
O’Hare** (F-13)
11Abril1942*

Um dia, sendo o último Elemento disponível de Alerta no Lexington, foi acionado para interceptar um esquadrão de nove aviões de bombardeio japoneses que voava na direção da frota americana.

Afastando todos os pensamentos sobre a sua segurança pessoal, ele mergulhou sobre a formação de aviões japoneses. Suas metralhadoras

calibre .50, montadas nas asas, disparavam enquanto ele atacava. Butch costurou dentro e fora da formação, agora rompida e incendiou tantos aviões quanto possível, até que sua munição finalmente acabou. Então, o exasperado esquadrão japonês partiu em outra direção.

Profundamente aliviado, Butch O'Hare e o seu avião danificado se dirigiram ao porta-aviões e Butch ainda levou um tiro amigo, de metralhadora .50 do porta-aviões.

O filme da máquina fotográfica montada no avião contou a história com detalhes. Mostrou a extensão da ousadia de Butch em atacar o esquadrão japonês para proteger a frota. Na realidade, ele tinha destruído três aeronaves inimigas.

Isto ocorreu no dia 20 de fevereiro de 1942, e por aquela ação Butch se tornou o primeiro Aviador Naval a receber a Medalha Congressional de Honra.

No ano seguinte Butch morreu em combate aéreo com 29 anos de idade. Sua cidade natal não permitiria que a memória deste herói da 2ª Guerra desaparecesse, e hoje, o Aeroporto O'Hare, o principal de Chicago, tem esse nome em tributo à coragem deste grande homem.

Assim, se algum dia você passar no O'Hare International em Chicago, vá ao Museu comemorativo sobre Butch, visitando sua estátua e conhecendo suas condecorações. Fica situado entre os Terminais 1 e 2.

CONCLUSÃO

O que têm estas duas histórias de comum entre elas? Porque ambos eram de Chicago? Não! Butch O'Hare era o filho de *Easy* Eddie, cujo nome completo era **Edward Joseph O'Hare**.

Bons exemplos constroem grandes homens, e vice-versa.

Nós tivemos bons exemplos!



*F*orum nº 59



Avião com 5 motores?

O voo QF63 da Qantas saiu de Sydney para Johannesburgo em 2015 com um passageiro extra a bordo – um motor de 10 toneladas da Rolls Royce.




Curiosamente, o Boeing 747 foi projetado para ter a capacidade de transportar um quinto motor, montado entre o corpo da aeronave e o motor número dois.

O quinto motor, naturalmente, não é funcional. A empresa está essencialmente transportando com urgência uma grande peça de reposição. Fica mais fácil, rápido e barato do que fretar um avião cargueiro.

A asa esquerda do 747 já está equipada com pontos de “encaixe”, o que permite que um suporte de apoio possa ser anexado sob a mesma. O suporte está equipado com um mecanismo de guincho. Sendo assim o motor pode ser içado para cima em condições de segurança para a sua viagem.

Depois que o voo QF63 aterrissar, é simplesmente uma questão de remover o quinto motor do suporte e, em seguida, colocá-lo na aeronave em manutenção. O motor defeituoso do B 747 que está em Johannesburgo será enviado de volta para Sydney via navio já que não há pressa em recebê-lo.



Como registro histórico, a Qantas foi a pioneira em fazer o transporte de um quinto motor com o Boeing 707 (Pesquisa do Redator e Fotos da internet). 

Nossos Líderes, nossos Mestres nossos Mitos

Veteranos da Itália

2º Ten Av

Pedro de Lima Mendes

BO 519



Nascido no Rio de Janeiro em **30 de junho de 1920**, Filho único do Cel Augusto de Lima Mendes e da Sra. Candelária de Lima

Mendes, foi declarado Aspirante a Oficial Aviador em Agosto de 1943 e selecionado em sua turma como Instrutor de Voo para a Escola de Aeronáutica nos Afonsos.

Em 1944 foi voluntário para fazer parte do 1º Grupo de Caça, que iria combater na Itália integrando as Forças Aéreas Aliadas. Participou do treinamento da nova Unidade no Panamá, em Suffolk e na Itália. Em Tarquínia, tomou a si a incumbência de pintar na carenagem dos P-47 o emblema do Senta a Pua, onde o então Cap Fortunato utilizou o perfil do próprio Ten Lima Mendes como base para desenhar o hoje já famoso Avestruz Guerreiro.

Na Itália completou 95 missões de combate, voando o P-47 por ele denominado como “Rompe Mato”, como homenagem à famosa entidade da umbanda, o Caboclo Rompe Mato, que segundo Lima Mendes era o seu protetor durante as missões de combate. Sua primeira missão de Guerra foi em 11 de novembro de 1944 e sua última em 01 de maio de 1945.

Na ESQDA Azul (*Blue Flight*), o C5 do “Limatão” (apelido do Lima Mendes), foi o escolhido para receber a câmera K-25, o que implicava em ter que retornar aos alvos após os ataques, para fazer o reconhecimento fotográfico dos danos.

Apesar de ser responsável por esta arriscada missão, o “Rompe Mato”, pilotado pelo Limatão, nunca foi atingido pela antiaérea alemã!









Ao final da Guerra, em 18 de junho de 1945, foi um dos 18 pilotos do 1º Grupo de Caça escolhidos pelo Cmt Nero Moura para participar do traslado de novos P-47 dos EUA para o Brasil e tornou-se instrutor na Base Aérea de Santa Cruz.

Para nossa perda, no dia **30 de julho de 1946**, em torno das 16:00h, durante o pilfe para pouso na pista Norte da BASC, voando um NA T-6, sofreu uma colisão em voo provocada involuntariamente pelo seu Ala. Não conseguiu abandonar a aeronave porque a capota do T-6 ficou presa, e morreu no choque com o solo. Foi sepultado no São João Batista.

Homenagens: “Rompe Mato” é hoje o lema na bolacha do 2º/1º GAC, onde também está representado o C-5; “Limatão” era o nome do campo de futebol do 1º GpAvCa; é paraninfo da turma de 1955 da Escola de Aeronáutica nos Afonsos e nome da 157ª turma da Escola de Especialistas de Aero-

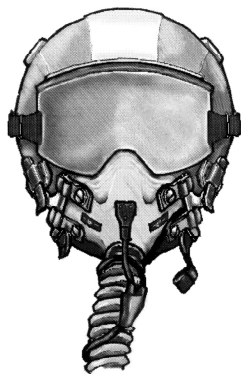
náutica, formada na EEAR em 14 de julho de 1972; o troféu dos jogos internos da Escola Preparatória de Cadetes do Ar - EPCAR é chamado de “Lima Mendes”; é nome de colégio na Ilha do Governador e, na BASC, tem um busto em bronze ao lado do monumento do seu P-47 C-5.

Condecorações: Medalha da Campanha da Itália ; Cruz de Aviação Fita A: ; Medalha da Campanha do Atlântico Sul: ; Distinguished Flying Cross: ; Air Medal com palma: ; Citação Presidencial de Unidade - coletiva: ; e Croix de Guerre com palma: .

Apesar de ter falecido muito jovem, o Cap. Pedro de **Lima Mendes**, deixou uma herança de feitos e amigos para a história, com um exemplo que se perpetuou muito além da duração normal de uma vida.

“Jamais serão esquecidos!” 





1

A noite em que a 1ª Alada perdeu a virgindade

Aconteceu no meio do ano de 1975. A 1ª ALADA (Primeira Ala de Defesa Aérea) era muito jovem. Fora criada em 23 de Outubro de 1972.

Bonita. Desejada. Invejada. Seus vetores eram velozes, “cheirando a novo”!

Mas já tinha um passado. 1972 – 1975. E esse passado tem nome: - História! Você pode não gostar dele, mas ele está presente.

Nós regressamos da França, no final de 1972. Os “**DIJON BOYS**”! Antônio Henrique, Bins, Frota, Jaeckel, Trompowsky, Starling, Blower e Villaça.

Aqui inicia a estória que eu vou tentar contar.

Barro! Muito barro. A partir de setembro começara a temporada das chuvas. Grudava nos sapatos, nas botas.

Leitor(a), eu agora vou tentar posicioná-los, no centro de um pátio asfaltado (um dos poucos da época), com as 4 prioridades de obras, para receber as aeronaves MIRAGE, F-103.

1972

À sua frente, uma pista de pouso com 2400 metros, para receber as aeronaves C-130 Hércules, que transportariam os MIRAGES desmontados.
FRANÇA – BRASIL.

À sua direita, o grande Hangar de Manutenção, onde seriam montados os MIRAGES no Brasil. Nas suas costas, o prédio do Suprimento, em que ficariam estocados 60.000 itens de peças do MIRAGE.

E à sua esquerda, o prédio do 1º GDA (Primeiro Grupo de Defesa Aérea). A Unidade Aérea Operacional.

Lógico que vocês têm perguntas.

1º - O rancho (refeitório) de Oficiais, Sargentos e Soldados? De madeira.

2º - Alojamentos de Oficiais e Sargentos? Na cidade, em pensões. Soldados: Alojamento de madeira.

3º - Hospital/Posto Médico? Na cidade. Terceirizado.

4º - Prédio do Comando? Brincadeira! Antônio Henrique comandou a 1ª ALADA quase 02 (dois) anos, em uma sala, que seria da Chefia do Suprimento da 1ª ALADA.

1973

Foi o ano em que tudo começou. Fevereiro/Março. Os MIRAGES foram montados em nosso hangar.

Veio um “piloto de provas” da Dassault, para “receber” as aeronaves. Nós trouxemos “Chateau”, nosso instrutor em Dijon, para nos “ressolar”. Estávamos há mais de 06 meses sem voar o MIRAGE.

Eu fiz o primeiro voo com “Chateau”. Não imagine nada! Starling fez o segundo. Nós dois fizemos o curso em Dijon, instrutores/nacele traseira.

Leitor(a), esse momento, atenção, não é o dia, a hora, o mês. É esse momento. Alguém “apertou” o botão “start”!

E nós iríamos voar, e ensinar a voar, a aeronave MIRAGE no Brasil! Oito pilotos, com invejáveis trinta e poucas



horas no MIRAGE. (O instrutor francês, para ensinar a voar o MIRAGE, tem que ter 500 horas de MIRAGE).

Os novinhos tiraram de letra! A Força Aérea Brasileira prepara muito bem seus pilotos.

Seus nomes? Me poupem, por favor. Eu me enrolo até com os nomes de netos e bisnetos.

Alguns são lógicos: Fleury, Candiota, Peixe Lima, Bukowitz, Iso, Miana, Ari Pimenta (foi meu Operações quando comandi os MIRAGES).

Cortes. É o que tem a melhor estória...

Início de 1973. Frota, numa sexta-feira, diz: - “2ª feira chegará o grosso dos pilotos transferidos para o 1º GDA.”

Na segunda-feira, na sala de *briefing*, na chamada da manhã, estava presente o único piloto que fora realmente transferido para Anápolis. CORTES! Blower, que não perdoa, disse: - É o grosso!

Depois virou “BIDON”. Um tanque enorme que permitia o MIRAGE fazer viagens longas.

Cortes tem estórias; Comandou o 1º GDA e voou com Ayrton Senna, nosso campeão!

Mas não é isso que eu quero contar. Lembram-se daquela pista de 2400 metros à sua frente naquele pátio?

Naquele momento do “*start*”, havia uma parafernália de caminhões, de gente, de tratores, de poeira, de barulho, para aumentar a pista de 2400 metros para 3300 metros (previsto no plano de obras). O planalto onde está a Base Aérea de Anápolis é alto (1.000 metros) e o MIRAGE é muito veloz no pouso. Trezentos e tantos quilômetros por hora!

Eu só vou contar duas lembranças que me marcaram, de que eu me lembro até hoje.

A primeira é um Jeep. Sem capota. Imundo. Poeira. (O intervalo para decolagem de um elemento era 20 segundos entre aeronaves). Até que a poeira baixasse.

Esse Jeep, que ia e voltava dezenas de vezes na lateral da pista, era pilotado por um Ten Cel Aviador/Engenheiro, de nome Lobo. Lélío Lobo. O construtor da Base Aérea de Anápolis. Foi depois, duas vezes, Ministro da Aeronáutica.

O Jeep era imundo!

A segunda é a que eu gosto mais.

Fizemos o táxi (o caminho até a cabeceira da pista), dois aviões, livrando caminhões *jeeps*, etc. Estacionamos para os procedimentos de decolagem. Alinhados para a decolagem.

Fiz um gesto com a mão para o cem por cento dos motores. Os pilotos focavam somente os instrumentos do motor. Temperatura, pressões, etc. Eu não sei por que eu dei uma “triscada” à minha direita.

Ao meu lado tinha um caminhão. Lotado de pedras. Basculante. Parado. Aguardava minha decolagem. Eu continuei no meu erro. Eu procurei o motorista do caminhão. E eu o vi! E ele me viu também.

A surpresa. Levantou a mão esquerda, com o polegar bem a mostra, me desejando um bom voo. *Thumbs up!* Um salário, se tanto, e que me emociona até hoje!

E nós voamos. Voamos muito. Naquela pista de 2400 metros. Quando ela terminava, lá estavam os caminhões basculantes despejando as pedras, e os tratores no trabalho de nivelar, aquele caos. Poeira. Muita poeira.

E a Torre de Controle do Aeródromo em uma Kombi, na lateral da pista. O controlador lá dentro!

Leitor(a), é mágico. Ninguém quebrou. Ninguém morreu! O ano de 1973 é isso.

1974

Um ano bonito. Tudo certinho. Os pilotos transferidos chegaram. Os novinhos. Nem tanto. Eram experientes.

Iso ejetou-se. Motor apagou. Tentou três, quatro, cinco partidas no ar. A dez mil pés, ejetou-se. 5000 pés, em relação ao terreno! O primeiro MIRAGE que nós perdemos!

Viraram o Iso de cabeça para baixo. - “Ele tem problemas familiares. Seus pais, sobretudo sua mãe, são dominadores. Não existe, até esta data, relatos de abusos sexuais! Ele, cognitivamente, o seu ser interior, cortou o combustível. Ele desejava a tragédia!”

Essa ejeção foi notícia no mundo. E chegaram as respostas. A Força Aérea Israelense nos enviou um documento historiando as Aeronaves MIRAGE que eles perderam.

Eu tentarei ser bastante sucinto na premissa israelense.

É uma verdade. O piloto de um MIRAGE, durante seu cheque “antes da partida”, percorre da lateral direita, passando pelo painel central e

chegando à lateral esquerda, ligando, checando, introduzindo dados, etc. A última coisa que ele faz é ligar a “torneira de baixo”. Liberar o combustível para o motor.

Essa “torneira de baixo”, em qualquer avião fabricado no mundo, está no meio do painel frontal, sob uma proteção (uma capa) frenada, no meio de pequeno retângulo, tarjado de preto e amarelo (Atenção!).

Seu uso? Eu vou citar o mais lógico! - “Fogo no motor!”

A Força Aérea Israelense assumia a possibilidade de um acionamento indevido (por exemplo, um curto circuito) pelo uso de milhares de vezes pelos pilotos, da válvula “guilhotina” (uma placa circular que acionada, cortava o combustível na linha).

Quando li, eu confesso: adorei. Revolução Francesa. Guilhotina. 1787. Robespierre. Danton e Marat.

O fabricante, Dassault, não perdeu tempo. Nos enviou um documento em que relatava um experimento mecânico que acionou milhares, milhões de vezes, essa válvula, e nunca apresentou nenhuma discrepância.

Eu tenho uma estória com isso!

No pátio das aeronaves. Chegando de um voo. Cruzei com Ari. E resolvi contar o que havia acontecido. Capitão Ari era o responsável pelas investigações do acidente com o Iso. - “Ari, eu vou lhe relatar um fato que aconteceu comigo agora, nesse voo.”

- “Durante o voo, o punho esquerdo da manga do meu macacão ficou preso na “torneira de baixo” do Mirage. Por sorte eu não forcei. Consegui me desvencilhar.

Leitor, me perdoe, mas eu tenho que colocá-lo no interior de uma nacele do MIRAGE.

À sua esquerda, o comando da manete de potência: *IDLE*, cem por cento, pós-combustão (PC), etc. Ao lado, uma também manete, que direcionava o radar da aeronave, buscando o alvo desejado.

Vamos resumir: em uma interceptação, você trabalhava com as duas manetes. Ora potência, ora posicionando o radar de nariz para a esquerda ou direita, alto ou baixo.

Ali, ao lado, estava a “torneira de baixo”!

Nossos macacões de voo eram aqueles amarelos, usados inicialmente pela Aviação Embarcada (P-16). Eram confortáveis, mangas largas. Permitiam até que, se você desejasse, as encurtasse com dobras sucessivas.

Ari, Capitão Ari, ao término do meu relato, me disse uma frase que me preocupou: - “Major Trompowsky, esse seu relato direciona a investigação para uma proa 180° inversa, etc., etc!”

Ari falando e eu não o escutava. A única imagem que eu tinha era do Iso dizendo para um jovem psiquiatra: - “O meu ser interior cognitivo está lhe mandando pra puta que o pariu!”

Quando o Capitão Ari terminou de falar, eu disse: - “Ari, eu não quero e nem desejo alterar qualquer linha de investigação. Eu estou lhe relatando um fato que aconteceu no meu voo!”.

Ari é dez! Todos os nossos macacões foram recolhidos. Um profissional alfaiate, em Anápolis, confeccionou novos punhos sanfonados (colados no pulso). Em tempo: os macacões franceses eram assim!

Blower tem uma frase de que eu gosto muito: - “Esses americanos...!”

1975

Eu assumi o Comando do 1º GDA. Primeiro Grupo de Defesa Aérea. Um grande desafio. Mas gostoso! Recebi o Comando de um dos mais brilhantes oficiais de nossa Força Aérea. Ten Cel Av IVAN FROTA.

Tudo certinho. O 1º GDA, com efetivo completo, pista com 3.300 metros.

E acenderam as luzes. É isso aí, leitor. Anápolis tornou-se um aeródromo operacional para emprego noturno em 1975.

Fizemos o primeiro voo. Ari e eu. Muitos “toques e arremetidas”. “Tráfego curto simulado”. Lá pelas tantas, Ari me diz: - “Major Trompowsky, vamos fazer um pouso sem farol”? - “Lógico. O problema é o luão. Atrapalha mais que sol na cara”.

Bons tempos aqueles...!

Uma noite aconteceu. A 1ª ALADA e o 1º GDA foram acionados. Uma aeronave da VARIG teve sua tripulação à experiência de um sequestro. - “Vamos para Cuba!”

O Comandante da Aeronave disse que não tinha combustível para ir a Cuba. Tinha combustível para pousar em Brasília!

Eu agora, propositadamente, farei um hiato do que se passou após o pouso dessa aeronave no Aeroporto de Brasília. Eu não me lembro de detalhes, e nem quero me lembrar.

Eu vou relatar os fatos em que eu participei. Eu recebi um telefonema de Brasília. Na minha residência. 21:00h, 21:30h? - “Trompowsky, tem uma Aeronave da Varig, sequestrada, dois ou três sequestradores armados, com intenção de ir para Cuba, etc, etc.”

A nossa preocupação nesse momento é uma afirmativa dos sequestradores, caso seja negada a possibilidade de ida a Cuba. Eles obrigariam os pilotos a decolar, e resumindo, jogar a aeronave contra um dos prédios importantes da Capital Federal.

Houve um pequeno intervalo. Ninguém falou.

E eu disse: - “Brigadeiro, nós vamos acionar o Plano de Reunião da ALADA. Quando nós tivermos as equipes presentes, nós vamos colocar duas aeronaves a postos para decolagem imediata, armadas. Eu lhe informarei quando tiver essa posição.”

- “Perfeito, eu aguardo.”

Liguei imediatamente para a residência do Cel Peixoto, Comandante da 1ª ALADA. Quem atendeu foi um taifeiro. - “Ele não está, Maj Trompowsky. Ele foi a Goiânia. Eu acho que uma reunião social.”

- “Você sabe qual o local dessa reunião?” - “Não”. Major Trompowsky, antes que eu me esqueça. Brasília ligou, há poucos minutos, desejando falar com o Cel Peixoto. Eu dei seu telefone para eles!”

Acionei o Plano de Reunião da 1ª ALADA. Era bom. Treinamos. Duas, três vezes. Todas as correções foram feitas. E funcionou. Redondinho! “O seu desempenho em uma competição é o espelho do seu treinamento”.

Todos chegaram. E rápido.

Me reuni com Blower (Comandante do grupo de Apoio – COMGAP), e Ari (Operações do 1º GDA).

- “Blower, dois aviões armados com canhão e míssil”. - “Problemas?”

- “Nenhum.”

- “Ari, escale dois pilotos, a postos, para decolagem imediata.” - “Dúvidas?”

- “Nenhuma.”

Não me recordo de quanto tempo levou. Mas foi rápido.

Informei a Brasília, quando recebi a disponibilidade dos dois aviões. Aguardamos 01h, um pouco mais, um pouco menos. Brasília ligou. O problema havia terminado.

Os sequestradores foram presos por um Pelotão de Infantaria de nossa Força Aérea.

Não me recorde se alguém foi ferido na ação. Ou morreu!

Brasília agradeceu a presteza, a resposta e o profissionalismo da 1ª ALADA e 1º GDA.

Problema terminado, regresso para casa.

Encontro com Blower no estacionamento. - “Trompowsky, e se nós tivéssemos que chegar até os “finalmentes”, como é que nós iríamos enfrentar a perda dos pilotos da Varig?”

Eu confesso que até aquele momento eu não havia pensado nisso. A mente humana chega a ser curiosa. E danada.

Blower me interrogando, e me vem a imagem de Napoleão, respondendo a um dos seus Generais a estratégia para aquele combate: - “*On s’engage, et puis on voit!*”

Em uma tradução, para o brasileiro atual, poderia ficar assim: - “Nós entramos na confusão, e depois a gente vê como é que fica!”

E eu disse: - “Blower, é complicado. Talvez a construção de um mausoléu, todo ele em mármore preto, imponente, com o nome dos pilotos gravados em ouro.” Blower não respondeu de imediato.

Eu curioso pela sua réplica. E ele disse: - “Trompowsky, gostei do mármore preto. Excelente ideia. E as letrinhas em ouro. Porra Trompa, dez!”

Um de nós deixou o carro na Base Aérea. Voltamos juntos para a Vila dos Oficiais de Anápolis.

Éramos jovens! 

*Ivan Von Trompowsky Douat Taulois, Cel Av (falecido)
Piloto de Caça – Turma de 1959*

NR.: O artigo acima se encontrava na “fila” para publicação. Infelizmente, antes de ser incluído no Boletim da ABRA-PC, a Aviação de Caça perdeu o Cel Av Trompowsky, o “Trompa”, Caçador formado em 1959, que faleceu no dia 29 de agosto de 2016 no Rio de Janeiro.

O Cel Av Ivan Von **Trompowsky** Douat Taulois fez parte da Diretoria da ABRA-PC por diversos mandatos. Como Jaguar 05 foi um dos “Dijon Boys”, pioneiros da aviação supersônica no Brasil com o Mirage



III (F-103), e instrutor de uma série de “novinhos” que operaram aquela aeronave.

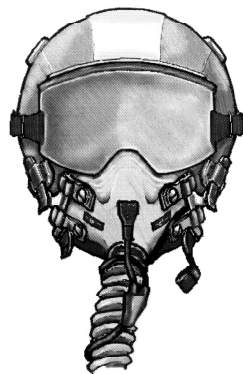
Unanimidade como exemplo entre os Pilotos de Caça pela sua tenacidade e perpétuo bom humor, maratonista e nadador de longas distâncias, o Cel Trompowsky foi Comandante do Esquadrão Pampa (1º/14º GAv) e protagonista de estórias famosas na Aviação de Caça.

Alguns se lembram do despacho, só de canícula, com o Burnier; do “Gerson, representante de privadas em Anápolis”; do desembarque catapultado do porta-aviões Constellation (Depois de três dias ainda não aprendi a andar nesta merda!); da preocupação com o “civil” durante a primeira Quebra-Gelo; do tiro prático em Canoas, para acabar com a munição antes que a FAB aposentasse as pistolas 45 e do alto volume de voz com que expressava suas sempre importantes opiniões e ideias.

Carismático com estilo único, inscreveu sua história na Aviação de Caça Brasileira e deixará saudades e boas lembranças com todos que o conheceram. Ao Cel Av Ivan Von **Trompowsky** Douat Taulois, nossas homenagens e um merecido ADELPHI.

1

2 “Rolha” de F-5



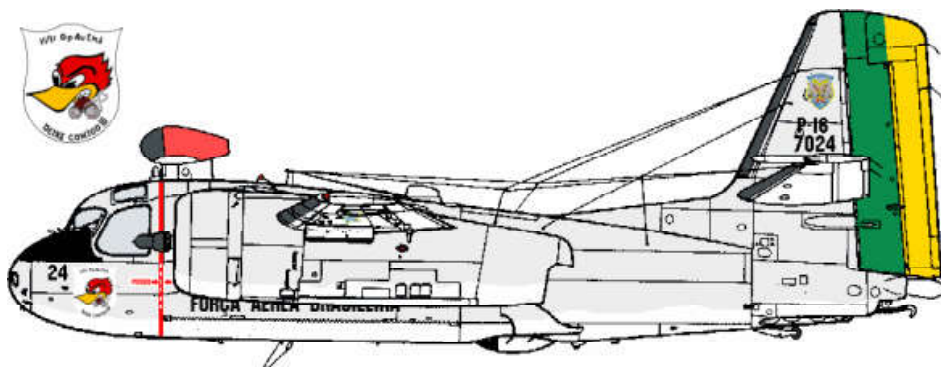
Corria célere 1995, e eu, feliz igual a “pinto no lixo”, estava no meu segundo ano de Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça (1º GAC), na Base Aérea de Santa Cruz (BASC), voando aeronaves F-5 ainda não modernizadas, sob o Comando da Terceira Força Aérea (FAe 3), então comandada pelo Maj Brig Ar BHE, que já havia comandado o Grupo de Caça.



A BASC tinha também sediado na “Avenida Senta a Pua Fundos”, nosso irmão, o 1º/16º GAv, Esquadrão Adelphi, voando aeronaves A-1 (AMX) ainda não modernizadas e, no Bibicão¹ o 1º Grupo de Aviação Embarcada.



Os Cardeais voavam o P-16 Tracker e ainda treinavam muito “catrapo”²² em Santa Cruz, onde havia uma pista de porta-aviões desenhada sobre a pista de pouso (que utilizávamos também para treinar pousos curtos de Regente), além de operar frequentemente no Navio Aeródromo Leve (NAeL) Minas Gerais, que ainda não havia sido desativado.



Havia também o 1º/1º GCC, Esquadrão Profeta, de Comunicações e Controle, especializado em sistemas transportáveis de telecomunicações, e mais as aeronaves administrativas da própria Base: Sêneca, U-42 Regente e dois T-27 Tucanos, que eram utilizados pelos pilotos do 1º GAC para fazer horas de voo por instrumentos e para uma eventual “Coca-Cola”²³ para o Galeão ou Santos Dumont.

Tudo isso, não fossem as dificuldades de infraestrutura, mormente aliadas à problemática existência do Estande de Tiro da Marambaia, que ficava apenas a 12 milhas náuticas da pista e deveria ter sido o melhor Estande da FAB, justificava o epíteto de “Maior Complexo Aerotático da América do Sul”, que não sei quem colocou, da Base Aérea de Santa Cruz naquela época.

É verdade que era tempo de “vacas magérrimas”, e que a cada um dos pilotos do 1º GAC, durante os meus dois anos de Comando, só coube 80 horas de voo por ano. Isso era suficiente apenas para manter o treinamento primário, diurno e noturno, e de voo por instrumentos, realizando apenas poucas missões operacionais, somente para não perdermos o contato com o combate e tiro aéreo, interceptações, ataque ao solo e navegação.

Além disso, a pista de pouso da BASC esteve em obras por mais de seis meses, com apenas 1.900 m disponíveis para operação de aeronaves, delimitados por uma “vala” que estava sendo cavada para drenagem e passagem de dutos, e que danificaria qualquer F-5 que arriscasse alongar o pouso, e ainda contando com apenas o balizamento noturno de emergência (seis luzinhas de cada lado da pista).



Aquele comprimento de pista era menor do que os 2.000 m preconizados para a operação de aeronaves F-5. Por isso, utilizávamos os paraquedas de arrasto sempre que o piloto julgasse necessário e com chuva ou à noite.

Quanto à radionavegação, estivemos, simultaneamente aos reparos da pista, sem *non directional beacon* (NDB), sem o *very high frequency omnidirectional radio* (VOR), sem equipamento de medição de distância (DME), sem radar de aproximação de precisão (PAR), e com o radar TA-10 operando apenas com um canal.

Não tínhamos também VASIS, PAPI, cabo de arrasto ou barreira de retenção em qualquer das duas cabeceiras, nem metade das pistas de táxi, que estavam também interditadas para obras. Em resumo, era necessário um cuidado muito maior na operação, exatamente em um ano onde tivemos poucas horas de voo por piloto.

Mas, tudo isso foi resolvido de uma forma ou de outra algum dia e não é o objeto deste artigo.

Pretendo escrever um pouco sobre o teste de motores dos F-5 e um incidente *trágico* que não é muito conhecido na FAB, como descobri surpreso em diversas conversas com amigos.

Como é sabido, a BASC tem uma área reservada para testes de motores/reatores de aeronaves, que foi montada originalmente na chegada dos F-5 e fica próxima à cabeceira da pista 05 (que naquela época era 04, mas o mundo gira e a lusitana roda), longe o suficiente de todas as áreas habitadas e com barreiras de contenção de ruído, porque com 100% de motor e mais a pós-combustão (PC) o F-5 é uma boa “fábrica de barulho”.



Além disso, existe um local específico para os testes, com pontos de ancoramento no solo, onde o F-5 ficava literalmente “acorrentado” durante o procedimento, já que os freios não eram suficientes para segurar a aeronave



quando o PC era todo “aberto” e os pneus iriam arrastar no solo caso o F-5 estivesse apenas freado.

Naquele local existe também a pintura de uma área de segurança no solo, onde não devem estar pessoas durante os testes, porque a entrada da turbina suga enormes volumes de ar e a saída do escapamento ejeta gases em alta velocidade e altíssima temperatura. A padronização de testes de motores do Manual previa a existência de pelo menos um elemento especializado em contraincêndio, com equipamento de extinção de fogo disponível, sempre que uma aeronave estivesse realizando o procedimento de regulagem de reatores.

No F-5, este procedimento exige dois técnicos, um na cabine e outro encarregado da regulagem propriamente dita, utilizando ferramentas por meio das janelas de acesso aos reatores, sob a aeronave, e mais um equipamento de teste específico, que tem requisitos estritos de calibração, para que o segundo técnico possa ter a leitura dos instrumentos do motor durante as suas atividades.

Como a calibração do equipamento de teste sempre demorou absurdamente muito tempo (sabe-se lá onde era feita) e o transporte de ida e volta do Teste para ser calibrado demorava mais tempo do que a calibração (sabe-se lá qual era o meio de transporte) era comum que a regulagem fosse feita apenas com a observação dos instrumentos do motor na cabine, já que o equipamento de teste raramente estava disponível.

Sem o Teste, para poder observar os instrumentos e discutir com seu companheiro que fica dentro da cabine durante os procedimentos, o técnico tinha que sair de baixo do F-5, onde tinha acesso aos pontos de regulagem do reator, e subir na escada, que fica ao lado da entrada de ar, que, como já falei, fica “chupando” grandes quantidades de ar quando o motor é levado à sua potência máxima.

A figura permite observar a distância entre a escada e a entrada de ar no F-5E. Além disso, também propicia notar o tamanho da “boca” da entrada de ar. Isso já serve para o leitor intuir um pouco sobre o que aconteceu nesta estória (ou talvez história)...

Estava um dia um F-5 fazendo teste de motores na área prevista, com um Sargento na cabine e outro fazendo os procedimentos de regulagem sob o avião, como sempre sem o Teste. Portanto, o Técnico tinha que subir na escada para olhar os instrumentos e combinar com o outro Sargento sentado na cabine sobre o que tinha que ser feito para ajustar o reator, que era mantido em funcionamento durante todo o tempo.

Ainda como previsto, a aeronave se encontrava acorrentada nos pontos determinados para não “arrastar” no solo quando o motor fosse todo acelerado, e havia um Cabo Bombeiro “antigão” dando o suporte de contra-incêndio para a operação, com todo o material necessário.

Todavia, naquela ocasião, aquele experiente Cabo estava também dando instrução para um Soldado Bombeiro “novinho”, imberbe, recém chegado à BASC, o que pode ter contribuído para o que aconteceu.

Estava armada a cena para o imprevisto e para um incidente gravíssimo...

Após um teste, onde o motor foi acelerado e a pós-combustão foi aberta completamente, o Sargento sentado na cabine reduziu todo o motor para marcha lenta (*Idle*). Por algum problema técnico, a pós-combustão encharcou o escapamento e, após a redução do motor, a cauda do F-5 pegou fogo por alguns momentos, sem nenhum problema maior, já que é de titânio e feita para aguentar a temperatura dos gases de escapamento.

O Cabo Bombeiro, como bom instrutor, chamou a atenção do fogo para o “novinho” e disse que era função deles avisar aos técnicos sempre que algo estranho acontecesse.

Se bem o disse, melhor o fez e, correndo em direção à aeronave para avisar os Sargentos, enfiou-se entre a escada e a entrada de ar, exatamente no momento em que o reator esquerdo foi acelerado a 100%.

Como resultado óbvio, o **Cabo Bombeiro foi imediatamente “sugado” pelo reator esquerdo do F-5E**, penetrando até a cintura pela entrada de ar!


Felizmente, ele estava ligeiramente acima do peso e entalou logo depois da cintura, bloqueando o fluxo de ar para o reator e causando um estol de compressor, com a rápida redução da rotação do motor e um súbito aumento na temperatura da câmara de combustão, não sem antes garantir uma fratura no maxilar e outra no ombro, além do maior susto da sua vida.

Mais felizmente ainda, o Sargento que estava dentro da cabine, ao reduzir o motor quando notou o estol de compressor, notou também as perninhas do Cabo Bombeiro balançando no ar à sua esquerda ao lado da escada e cortou o motor, acabando com a sugada de ar do reator, que estava mantendo o Cabo entalado, e permitindo puxá-lo para fora da entrada de ar e acionar a ambulância para levá-lo ao hospital.

Naturalmente, de acordo com a legislação militar, o Cmt da BASC determinou a abertura de uma Sindicância para apurar responsabilidades (“INFORMESSA APUREBU”⁴) e determinar também o que deveria ser modificado nos procedimentos para evitar que tal tipo de incidente se repetisse. A Terceira Força Aérea (FAe 3), ao saber do ocorrido, imediatamente cobrou velocidade na investigação e punição rigorosa para o(s) culpado(s), porque aquilo não poderia acontecer de novo (e, até onde eu saiba, jamais ocorreu, até mesmo antes daquela ocasião, em todos os

operadores de F-5 no mundo que, aparentemente, não tinham um Bombeiro tão cheio de iniciativa).

Depois de tudo apurado pela Comissão de Sindicância, chegou-se à clara determinação de quem tinha sido culpado. Ele, o próprio acidentado e Cabo Bombeiro instrutor antigão, que passou a ser cognominado como “Rolha de F-5”!

Felizmente, já que nada aconteceu com a aeronave, a FAe 3 reconheceu que só ter passado pelo susto do acidente, com a obrigação de recontá-lo para todo o pessoal de contra-incêndio e as gozações correspondentes, mais as fraturas que teve, já era exemplo para todos e castigo suficiente para o Rolha, e decidiu por não puni-lo mais ainda. 

***MB R1 Álvaro Luiz Pinheiro da Costa – ZEGA
Piloto de Caça de 1976, no ESQD Seta***

Notas:

¹ Bibicão - Carinhoso apelido do hangar do Zeppelin localizado na BASC, que parece um bibico “americano”.

² Catrapo - Nome do treinamento para pouso em porta-aviões que era executado pelos Cardeais, e ocasional e informalmente por alguns pilotos de L-42, sobre um desenho do NAeL que havia na pista da BASC.

³ Coca-Cola - Missão administrativa ligeiramente informal.

⁴ INFORMESSA APUREBU: Acrônimo para “INFORme que ME* é essa, apure REsponsabilidades e Bote no c*“.

Zega



