



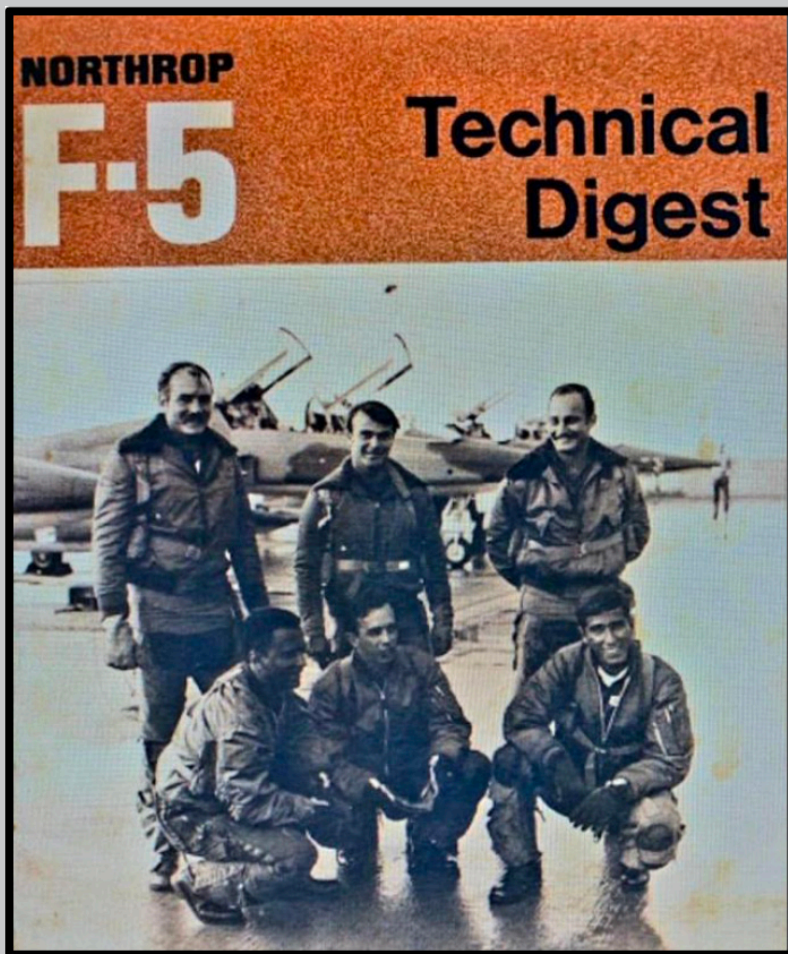
Mensagem da Associação Brasileira de Pilotos de Caça

ABRA-PC

Há exatos 50 anos, em 06 de março de 1975, a primeira esquadrilha de F-5, composta por 3 aeronaves F-5B, decolava de Palmdale - EUA, como parte de um lote de 42 aviões (36 F-5E e 06 F-5B) adquiridos pelo Brasil.



Início do primeiro traslado de F-5B. Ten. Quírico (frente) e Ten. Bernardo



Guarnecendo para o primeiro traslado.

Em pé, E/D: Albrecht, Aguinaldo e Bernardo. Agachados, E/D: Gildo, Lazzarini, Quírico.

Com esse voo histórico, e utilizando o código-rádio "Tiger Flight", a Força Aérea Brasileira assumia de forma independente o comando de suas aeronaves e, orgulhosa e profissionalmente, "mostrava a nossa bandeira" pelos países sobrevoados.

Primeiro traslado F-5B - Recepção em Craig AFB





Sobre o Caribe, na proa de Roosevelt Roads (MJNR), aeródromo em Porto Rico

A esquadrilha, sob a liderança do Maj. Gildo Fernandes de Souza, e no comando dos demais F-5B o Cap. Mauro Lazzarini de Andrade Silva e o Ten. Teomar Fonseca Quírico, e guarnecendo as naceles traseiras os Ten. Gustavo Albrecht, Ten. Aguinaldo da Penha Oliveira e Ten. Bernardo da Silva, aterrisou na Base Aérea do Galeão no dia 13 de março de 1975, dando início a mais uma exitosa página na história da Força Aérea que, superando expectativas, continua a ser escrita pelo efetivo do primeiro Grupo de Aviação de Caça e pelo Esquadrão Pampa.





13 Mar 1975 – BAGL - Chegada da 1ª esquadrilha de F-5
Apresentação do Maj. Gildo ao TB Joelmir C. de Araripe Macedo, Ministro da Aeronáutica

Ao longo do tempo, o "Tigre" causou uma verdadeira revolução na FAB em termos doutrinários, modificando radicalmente o modo como a Força Aérea empregava até então seus meios aéreos na arena de combate ar/ar. Novos conceitos foram introduzidos, como a linha de frente tática, caça livre e caça engajado e manobras básicas e avançadas de combate, explorando ao máximo a capacidade do avião e desenvolvendo nos Caçadores um sentimento muito apropriadamente definido pelos mais jovens (e imortalizado na letra do POPOPO) de que "na subida e na manobra o F-5 é que é o cobra!" Voz do povo, voz de Deus!!!

Não é exagero dizer "antes do F-5 e depois do F-5!!!"



Chegada na BAGL do primeiro traslado de F5B (Esq./Dir.)- Aginaldo-Albrecht-Gildo-Lazzarini-Quírico-Bernardo

50 anos! Ao celebrarmos tão expressiva marca alcançada na operação com as aeronaves F-5, rendemos homenagem aos pioneiros que, com total dedicação e elevado senso de responsabilidade, tiveram a honra e o privilégio de iniciar essa saga, os chamados Willie Boys: Ten.-Cel Carlos Rubens de Rezende, Maj. Gildo Fernandes de Souza, Cap. Mauro Lazzarini de Andrade Silva, Cap. José Orlando Bellon, Ten Válter Carrocino Filho e Ten. Teomar Fonseca Quírico.

Dignos de igual menção citamos os três oficiais que fizeram o Curso de Traslado nos EUA: Cap. Tacariju Thomé de Paula Filho, Cap. Mauro Flávio Gomes Berto e Cap. João Bosco Augusto Correia de Oliveira.

Last but not least destacamos a participação do Maj. Euro Campos Duncan Rodrigues na COMFIREM F-5, em Palmdale, na sede da empresa Northrop, antecipando providências e coordenando ações que se mostraram imprescindíveis e extremamente importantes para o sucesso da missão de recebimento e traslado de todas as aeronaves F-5 para o Brasil.

Ao seguirmos firmes e confiantes rumo a um novo horizonte operacional na Aviação de Caça, com a incorporação do F-39 GRIPEN e os planos em andamento para a aquisição de novas aeronaves, é preciso reconhecer a grande contribuição do F-5 na elevação operacional das equipagens de combate da FAB - um imenso salto de qualidade.

Por tudo, nada mais justo do que evocar com um vibrante Adelphi os bravos pioneiros e todos que tiveram, e têm, a honra e o privilégio de voar o "Tigre".

Àqueles que, voando nosso querido "Bicudo", sacrificaram o máximo que uma pessoa pode dar, a própria vida, o nosso mais sentido Adelphi.

E um sonoro Adelphi a nossa querida Força Aérea Brasileira, que ao longo desses 50 anos, de modo eficaz e diligente, soube explorar todo o potencial do F-5 como um valioso "tijolo", pedra fundamental na edificação dessa majestosa catedral que, orgulhosamente, temos a honra de pertencer.

Rota do traslado em sua 5ª revisão, de 15 de abril de 1975, desenhada pelo então Major Aviador Duncan, membro da Comissão de Recebimento e Fiscalização de Material (COMFIREM). Nota-se o capricho e o zelo do autor, com detalhes específicos como tempo de voo, rota, aeródromos, distâncias e aerovias.





Edição: CECOMSAER

(1) - acidentado na chegada no Galeão - falecimento do piloto.

(2) - O Maj. Luzardo integrou a 2ª esquadilha de F-5E por ser o Operações do Grupo de Caça e pela experiência de voo acumulada.

(3) O traslado da 2ª esquadilha de F-5E era para ter sido feita por pilotos já formados no Brasil. Devido ao acidente com o Cap. Bosco foi decidido proporcionar maior experiência de voo aos pilotos para o traslado. Por esse motivo, o Cap. Lazzarini, Cap. Bellon e o Ten. Quírico fizeram mais um traslado.

O Brasil vai comprar 48 aviões que são considerados os melhores caças do mundo

Algumas reportagens sobre os traslados

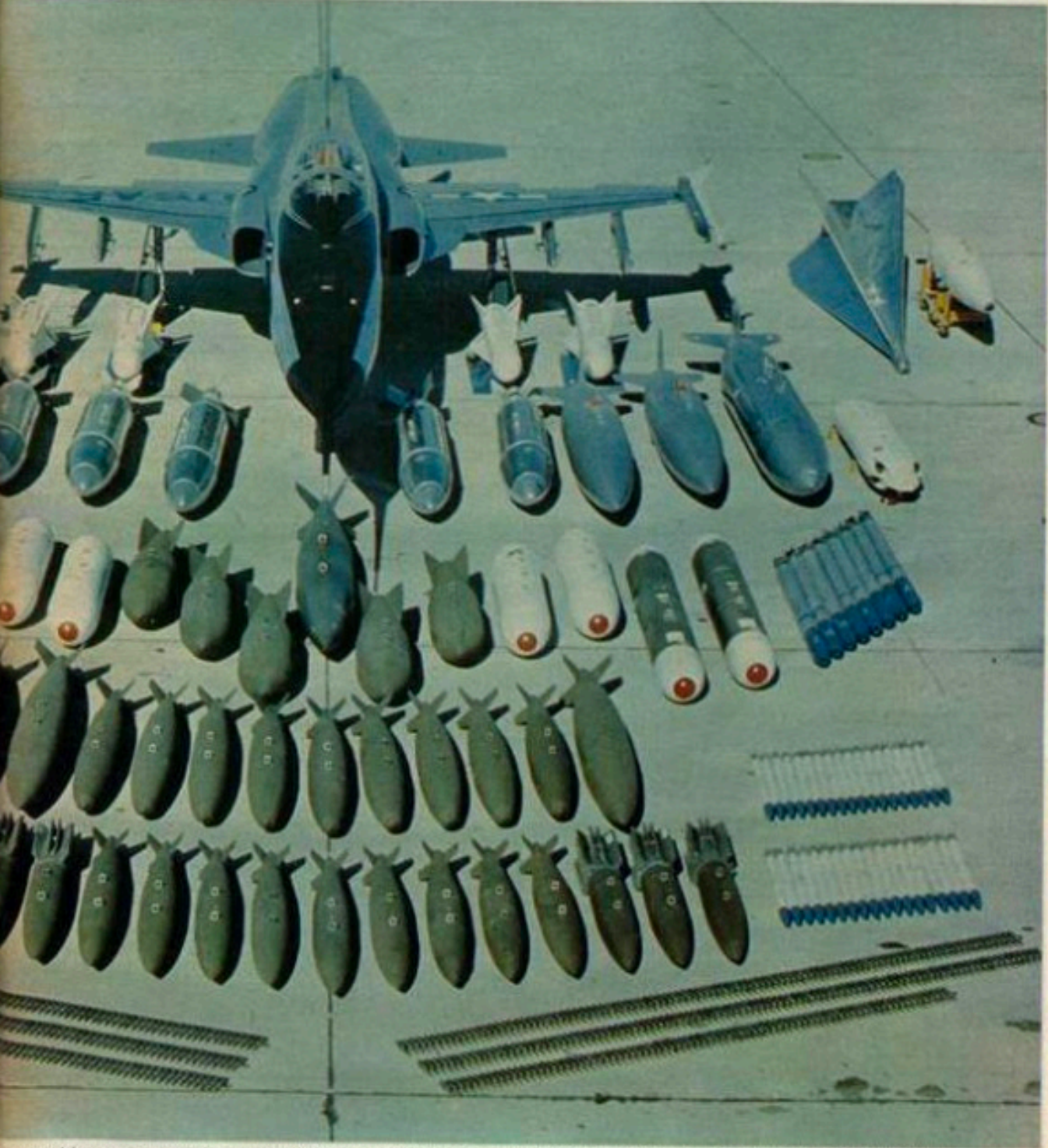


O F-5E é que nem aquele navio da ascensão: pequeno por fora e grande por dentro. De construção compacta, ele pode conduzir dois tanques M-55, que dispõem

F-5E

OS TIGRES

atualidade



lança morteiros sem interrupção, dois mísseis AIM-9 e uma carga de bombas, num total de 3.500 quilos. Isso tudo a uma velocidade de 1.705 km/h.

IS DO AR

Os entendidos afirmam que a grande arma do mundo moderno é o avião veloz, maleável — e barato. Os gigantes bombardeiros e os caças que custavam fortunas já estão superados. Os conflitos do Vietnã, da Coreia e do Oriente Médio foram testes eficientes para a indústria aeronáutica e dela surgiu uma obra-prima: o F-5E, que muito apropriadamente levou o nome de Tiger, que significa tigre mesmo. O Brasil acaba de encomendar 48 desses aparelhos e com isso colocará a nossa Força Aérea na liderança dos céus da América do Sul.

Fotos de GERALD DAVIS (Da Sucursal de MANCHETE em Nova Iorque)



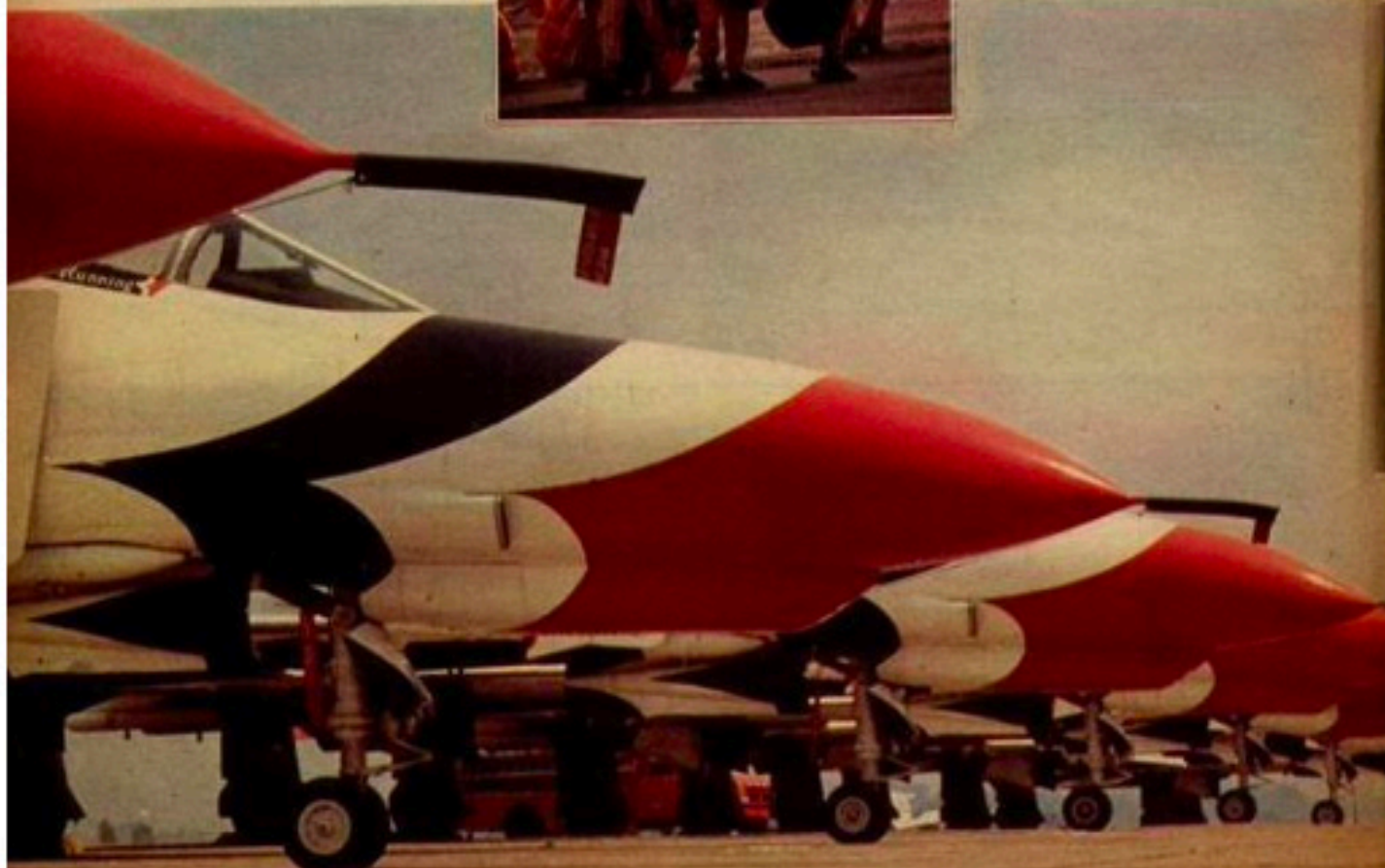
Da esquerda para a direita: o Galaxy, o maior avião do mundo; e o Tiger, que voa a 1.800 km/h, sendo considerado o caça mais veloz em

DURANTE duas semanas, os mais sofisticados engenhos da aviação mundial dão um show nos céus de São Paulo

Embaixo, uma esquadria de Phantom-F4, que foram os aviões mais empregados nas lutas do Sudeste asiático. Seu poder de fogo é imenso. Ao lado, pára-quadristas ingleses, americanos e brasileiros depois de suas exhibições durante o espetáculo aéreo.



SÃO José dos Campos tornou-se o centro das atenções de técnicos e público. Ali aninharam-se as maiores vedetas do mundo aeronáutico, para exhibições surpreendentes de suas qualidades e extraordinários poderes de voo. O Nimrod XB-233, de quatro reatores; os Vulcan de asa em delta e adaptados para missões noturnas de bombardeio a grande altitude e extrema precisão, e os Harrier, jato que pouso e decola em vertical, foram os melhores da Inglaterra. A maior sensação, porém, corre por conta do Galaxy C-5, americano, o





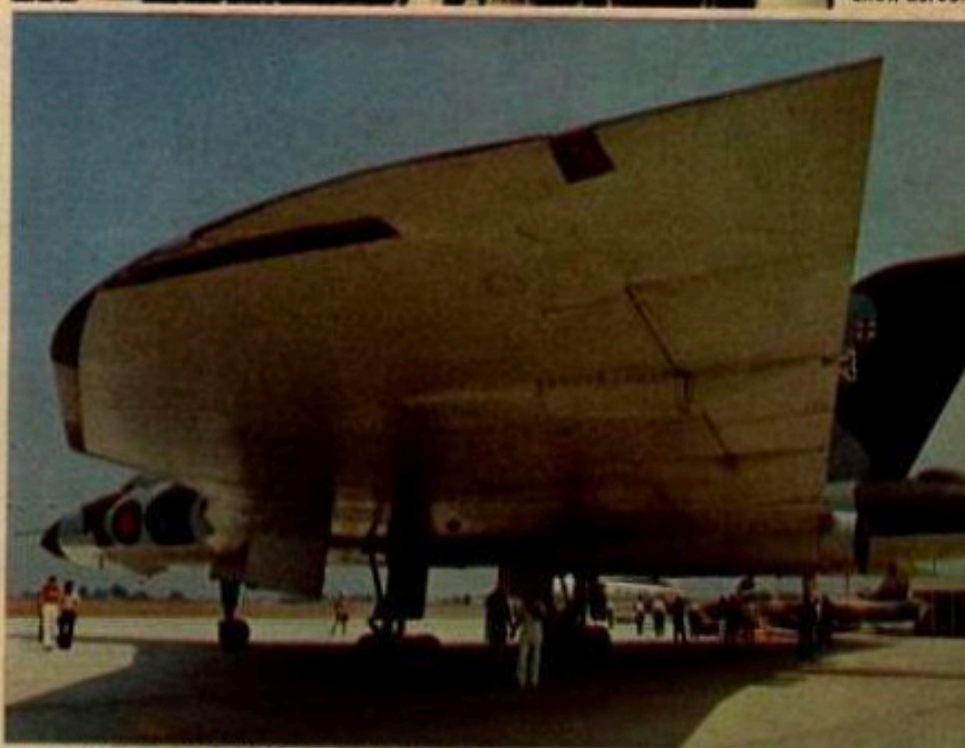
atividade; uma parte do painel do comando do Galaxy e, no canto direito, o Xavante, produto nacional, com o arsenal que pode carregar.

maior e mais pesado avião do mundo. O aparelho pode transportar 700 soldados armados, numa só viagem intercontinental, sem escalas. Sua cauda tem a altura de um edifício de 6 andares. Necessita de 28 rodas em várias seções de trens de pouso. Carrega 145 toneladas de combustível. Seu peso bruto é de 400 toneladas, voando a mais de 900 km/hora. Phantom F-4, o Tiger F-3E, jato que alcança 1.800 quilômetros por hora, Mirage de terceira geração, exibições de para-quadismo e acrobacia aérea completam o show-exposição de São José.



O Presidente Médici, altas autoridades federais e estaduais, e de diplomatas dos países participante prestigiarão o Salão

Aerospacia acompanha com interesse as exibições diversos aparelhos apresentados durante o show aéreo.



O bombardeio médio Vulcan, da Inglaterra, de asa em delta. Trata-se de um poderoso avião a jato, que pode carregar meia tonelada de bombas e são adaptados com extrema precisão para missões noturnas. Eles atuam a grandes altitudes, sendo o único avião capaz de desempenhar tarefas a 15 mil metros de altura.



E Um F5E da Força Aérea dos Estados Unidos em pleno voo. Diversos países estão adquirindo este temível caça. Além do Brasil, o Irã, a Arábia Saudita e a Malásia compraram vários aparelhos.

ENQUANTO os Mirage protegerão o triângulo São Paulo-Brasília-Rio, os F5E deverão funcionar no "teatro de operações"



Um dos aviões de treinamento na Base de Williams sendo abastecido durante o voo (esq.). O major Gildo prepara-se para decolar (dir.).

O F5E é a resposta norte-americana aos poderosos MIG-21 soviéticos e aos Mirage franceses, produzida pela Northrop Aircraft Division. O chefe do planejamento Welko E. Gasich, agora vice-presidente e gerente geral da Northrop, procurou aliar as características de um avião leve de caça com superioridade no ar à capacidade de atacar objetivos no solo. Tal capacidade é, porém, secundária. Ao mesmo tempo, levou em conta o barateamento da construção e outras vantagens, como sejam as de poder decolar de pistas curtas e de superfícies relativamente pobres. Além de duas bocas de fogo geminadas, o F5E também pode conduzir um par de mísseis-IR. Enquanto que os Mig-21, planejados na Rússia por Artem Mykoyan, possuem uma turbina a jato única, o caça norte-americano possui duas pequenas mas poderosas turbinas, desenvolvidas pela General Electric. O F5E conserva cinquenta por cento das características do primitivo modelo da Northrop, o F5A, e cinquenta por cento de variações aproveitadas dos demais modelos anteriores.

O F5E, também conhecido como **Tiger II**, começou a ser testado a 11 de agosto de 1972, na Base Aérea de Andrews, na Califórnia. Pouco depois de evidenciadas as suas qualidades graças às informações dos adidos aereo-

náuticos começaram a chegar as primeiras encomendas à Northrop. O Irã, a Arábia Saudita e a Malásia fizeram as suas através do programa norte-americano de venda de material bélico ao estrangeiro (US Foreign Military Sales Program). Depois, novas encomendas foram feitas pela Jordânia, Formosa, Vietnã do Sul, Tailândia e Coreia do Sul e outros países, inclusive o Brasil. Os Estados Unidos, é claro, foram a primeira nação a adotá-lo. As primeiras entregas à Força Aérea dos Estados Unidos foram feitas na Base de Williams, a 6 de abril de 1973, quatro meses antes do prazo fixado no contrato. Nos vôos de teste dos pilotos americanos o aparelho revelou grande velocidade e ainda maior manobrabilidade. E seu radar trabalhou maravilhosamente. O novo caça chega a alcançar a velocidade de até Mach 1,7. Com o peso máximo (combustível, munição etc.), desloca 10.924 quilos.

O Tenente-Coronel Carlos Rubens Resende informa que todos os exercícios destinados a testar o poder ofensivo dos F5E são feitos com a utilização de munição real. O curso é semelhante ao que foi feito pelos oficiais brasileiros que estão pilotando os Mirage. Estes, chamados "caça de defesa aérea", são destinados a proteger o triângulo São

Paulo—Brasília—Rio de Janeiro. Já o F5E, sendo um "caça tático", funciona no que é chamado de "teatro de operações", isto é, desloca-se com a Força Aérea para a "frente de combate". Assim, como enfatiza o chefe do grupo brasileiro da Base Aérea de Williams, as diferenças fundamentais entre os Mirage e os F5E são mais de emprego que de concepção. Acrescenta o Tenente-Coronel Resende:

— O F5E tem raio de ação suficiente para levantar vôo no Rio de Janeiro e ir pousar em Porto Alegre. Dentro de sua categoria de caça supersônico, é um avião bastante simples, fácil de ser empregado e de manutenção bastante barata. Foi dada maior ênfase à sua versatilidade do que à sua velocidade. As operações de guerra na Coreia e no Vietnã demonstraram a importância dos aviões mais ágeis. E, do mesmo modo, ficou comprovado que, embora os aviões tivessem capacidade para voar muito mais, a maioria dos combates aéreos foi travada em velocidades entre Mach 0,4 e Mach 1,4. Por outro lado, ficou também demonstrado que a arena de combate se localizava numa altitude de 4.500 a 9.100 metros. Dentro destes limites, o F5E, capaz de manobras rápidas, é um notável caça, com grande vantagem sobre o adversário.

O grupo brasileiro, antes de

seguir para os Estados Unidos estava todo pilotando os anteriores, da Embraer. A diferença fundamental entre o caça F5E é que aqueles feitos para voar em velocidades abaixo do som e pouso a 120 nós; o avião supersônico da Northrop, causa do formato de suas asas, voa mal em baixa velocidade e o toque no chão nunca é feito a menos de 100 nós. Sua freagem é ajudada por um pára-quadras. O Tenente-Coronel Resende acrescenta:

— Os contatos que nos mantivemos com os oficiais norte-americanos que nos instruem são corriqueiros e sem problemas. Só conhecemos o calor de Phoenix durante o mês de janeiro, foi terrível, ultrapassando 45 graus. Nossa vida se gira em torno da base. Passamos de todas as atividades promovidas pelo 425.º Esquadrão de Treinamento de Tático, que nos hospeda nos reuniões mensais com as famílias de todo o pessoal aqui sediado. Uma vez por mês, há também uma reunião só para as esposas dos oficiais, sempre na casa de alguém. Estamos sendo muito bem tratados. E, nos próximos dias, saímos a passear de carro, explorando o cenário pitoresco do Arizona, cercado pelo Grand Canyon.



O Tenente Quirico e o Major Gildo numa fase do treinamento no interior do Field Training Detachment (esquerda). À direita, os dois oficiais, com o Tenente-Coronel Rubens, examinam o painel de treinamento

D EPOIS de um curso de sete meses, os oficiais da FAB voltarão ao Brasil como instrutores dos novos aparelhos

O grupo é chefiado pelo Tenente-Coronel Carlos Rubens Resende e dele fazem parte o Major Gildo Fernandes de Sousa, os Capitães Mário Silva e José Orilando Belon e o Tenente Teomar Quirico. A seleção do grupo foi feita à base do bom conhecimento da língua inglesa por todos eles, essencial ao melhor aproveitamento do curso. Mas a seleção abrangeu apenas o Primeiro Grupo de Caça, sediado na Base Aérea de Santa Cruz, que vai receber os novos aviões de fabricação norte-americana. A Base Aérea de Williams, onde se faz o treinamento, está localizada a 40 quilômetros da cidade de Phoenix, onde estão vivendo os cinco oficiais brasileiros, com suas famílias. Embora todos já soubessem inglês, começaram por fazer um repasse de seus conhecimentos, principalmente com referência à linguagem técnica. Em seguida, iniciou-se a parte teórica do curso, com a duração de dois meses: junho e julho. Em agosto, iniciou-se o "treinamento fisiológico", que consiste em experimentar câ-

maras de baixa pressão, cadeiras de ejeção, treinamento da visão noturna, equilíbrio físico, etc. Nas semanas seguintes, começou o estudo do novo caça e seus sistemas. Em fins de agosto, iniciavam-se os vôos, ao mesmo tempo que os cinco pilotos iam avançando na parte tática: uso do radar, teoria do vôo por instrumentos, conhecimento dos regulamentos da Federal Aviation Administration a serem obedecidos nos testes etc.

O treinamento completo

dura sete meses e meio e se desdobra nos seguintes cursos: o de transição dos aviões F5B (de dois lugares), só para treinos, para os F5E (de um só lugar), para combate; o de vôo por instrumentos; o de vôo em formação; as técnicas de interceptação no ar; as do vôo de combate; as do manejo de artilharia aérea; as de navegação e de ataque no solo. O Tenente-Coronel Carlos Rubens Resende declarou à reportagem de MANCHETE:

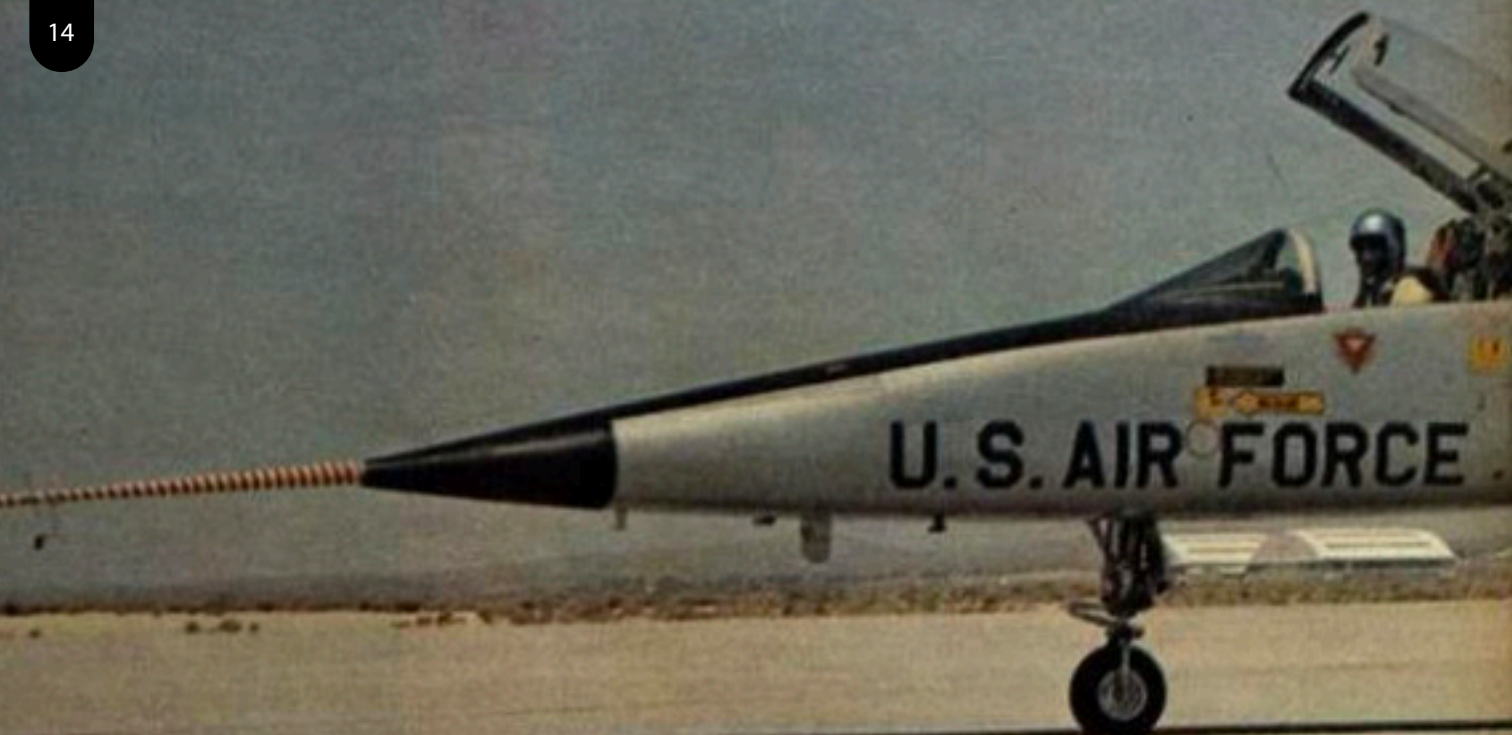
— No fim desse período de

treinamento intensivo, cada um de nós terá completado pouco mais de 78 horas de vôo — em média, 1 hora e 20 minutos por dia, — além de 200 horas na sala de aula e de 192 horas de "briefings" antes e depois dos vôos, 8 horas de instrução com filmes e 165 horas de treino com o aparelho no chão. Só depois dessas 643 horas e de ter queimado 5.114.736 litros de querosene é que poderemos ser considerados em condições de pilotar e de ensinar a pilotar o F5E.

SEGUI



Diante de um painel eletrônico, que reproduz exatamente o F5E, os oficiais brasileiros são submetidos a exaustivos testes que simulam as diversas condições de vôo e de combate.



Na base aérea de Williams, no Arizona, oficiais brasileiros aprendem a pilotar os caças supersônicos mais versáteis do mundo

O F5E é a resposta norte-americana aos poderosos MIG-21 soviéticos

F5E

Os novos Tigres da FAB

CINCO brasileiros — dois cariocas, um paulista, um capixaba e um sergipano — estão vivendo uma experiência única na Base Aérea de Williams, no Arizona. São oficiais de nossa Força Aérea, enviados aos Estados Unidos para receber, de instrutores norte-americanos, em curso intensivo, o aprendizado que os habilitará a pilotar os novos aviões de caça supersônicos F5E, recentemente adquiridos pelo Ministério da Aeronáutica. E não só saberão, ao fim do curso, manejar os aviões, mas também transmitirão esses conhecimentos e técnicas a outros pilotos, quando voltarem



Acima: a equipe de brasileiros que está se preparando para pilotar



405. Mirage franceses. Produzido pela Northrop Aircraft Division, são conhecidos como Tiger II. O Brasil adquiriu alguns desses aparelhos para a FAB.





Autor: **Brigadeiro Teomar Fonseca Quirico**. Piloto de Caça da turma de 1970, acumulou mais de 2.000 horas na aviação de caça, do T-33 ao AMX, e é o atual presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Caça (ABRA-PC). Integrou a primeira turma da conversão operacional do F-5E, iniciado no ano de 1974, na Base Aérea de Williams, sede do 425º Tactical Fighter Training Squadron.



MAJ QUIRICO
SEGUNDÃO