



Mensagem da Diretoria

“Na história dos povos coube-nos a honra de sermos a primeira Força Aérea Sul-Americana que cruzou oceanos e veio alçar suas asas sobre os campos de batalha europeus”.

Essas foram as primeiras palavras da Ordem do Dia do então Ten Cel Nero Moura, hoje Patrono da Aviação de Caça brasileira, ao hastear pela primeira vez a bandeira nacional em território inimigo.

No próximo dia 06 de outubro, faz 73 anos que o Grupo de Caça desembarcou na Itália. Foi a primeira Unidade de Caça brasileira e nasceu sob o fogo da batalha.



Foi importante defender a Pátria e nossos valores na Itália. Mas foi ao voltar que cumpriram sua maior missão: formar uma geração de novos caçadores, aos quais foram transmitidas não apenas táticas operacionais, mas principalmente a noção de disciplina, combatividade, liderança, responsabilidade, lealdade, profissionalismo e apego às tradições. Essas são até os dias de hoje, as qualidades que nos caracterizam.

Nero Moura, Keller, Torres e Meira, para citar apenas alguns, foram seguidos por líderes como Magalhães Motta, Berthier, Menezes e outros, que nos ajudaram a construir nossa aviação e a manter nossos ideais.

Por muitos anos tivemos apenas três Unidades. Hoje somos onze. A Força Aérea cresceu, a sociedade mudou e trouxe novos desafios.

Mas, como sempre, nas novas gerações outros líderes surgirão e enfrentarão esses novos desafios, mantendo acesa a chama existente em todos os Pilotos de Caça da Força Aérea Brasileira.

Senta a Pua - Brasil!!

Agenda

■ *10 de novembro*

39 anos de criação do 3º/10º Grupo de Aviação (Esquadrão Centauro), na Base Aérea de Santa Maria – RS, Ala 4.

■ *07 de dezembro*

61 anos do 2º/5º do Grupo de Aviação (Esquadrão Joker), com sede na Base Aérea de Natal – RN, Ala 10.

■ *17 de dezembro*

23 anos do falecimento do Brig Nero Moura (Patrono da Aviação de Caça Brasileira e Presidente de Honra da ABRA-PC), com 84 anos de idade.

■ *18 de dezembro*

74 anos da designação do Maj Nero Moura como primeiro Comandante do 1º Grupo de Aviação de Caça.

Assuntos Gerais e de Administração

1 - Concurso Literário - Prêmio Pacau Magalhães Motta (PPMM)

Prêmio criado pela ABRA-PC em 11 de março de 2003, com quantia doada pelo Brig do Ar João Eduardo **Magalhães Motta**, que foi Comandante do 1º GpAvCa e do 1º/14º GAv, além de piloto de acrobacias quando na reserva.

O objetivo do Prêmio é: “Estimular o estudo e a pesquisa de assuntos referentes à Aviação Militar de Combate”. Quando você tiver seu trabalho pronto, nos encaminhe pelo e-mail popopo@abra-pc.com.br.



2 - Aniversário da ABRA-PC

Amigos velhos e novos amigos, A reunião comemorando o aniversário da ABRA-PC foi sensacional. Divertida como sempre são nossas reuniões. Lá estava o nosso Comandante Rossato, Piloto de Caça sempre presente como tal, como combatente comandando combatentes. O Quírico parecia feliz, muito feliz com nosso encontro. O KAU alegre e comandando cantorias e alegrias como sempre.

Olhei à volta e vi Pilotos de Caça velhos sentados numa mesa principal. Lá estava um pouco da história da Aeronáutica. Talvez muito, muito mais do que eu possa avaliar sem ter visto de perto suas histórias pessoais.

Ao meu redor, via velhos Pilotos de Caça, já depois dos 70 anos como eu, a recordar momentos de grande prazer e cheios de sacanagens mútuas. O Rossato e o Cury tiveram a gentileza de me apresentar o Comandante da UNIFA, que me descreveu as novidades de ensino, que lá aconteciam. Foi como se visse o presente de minha janela do passado. Foi empolgante saber como 2017 se manifestava em nossa Universidade.

Já depois de umas tantas cervejas e doses de um rum especial passadas pelo KAU, sentei-me para conversar com velhos Pilotos de Caça setentões. Foram momentos de reminiscências com o Póvoas e o Araken.

Lembranças e mais lembranças desfilaram a nossa frente filtradas por nossos olhos em luz de saudade. De repente, lembrei-me que fora instrutor de T-6 dos dois em Pira, embora a turma deles fosse logo depois da minha. Coisas do Destino a construir irmandades para sempre, para a eternidade das Almas.

Lá estavam o KJU e o Peixe, dois “meninos” que vi fazerem o diabo com o T-6 como cadetes. Posso dizer por que estava lá, na nacele traseira meio que “de saco”. Depois, no F-5 e no Mirage, aprendi com eles, muito mais pilotos do que eu. Foi muito, muito bom mesmo.

O Cury ficou até o fim, nem parecendo uma autoridade da Aeronáutica, mas um nobre Piloto de Caça, diria o Quírico, cantando e ouvindo um monte de bobagens saudosas em suas letras. Foi um momento em que todos nós nos tornamos jovens outra vez e viajamos pela saudade do tempo em que podíamos quase tudo com um manche na mão.

Depois, em casa, sentado em minha poltrona predileta, fiquei um pouco triste quando me lembrei do meu comando do 3º/10º GAv. Um dia, na educação física, tive um pinçamento na coluna, que me levou ao HCA. O resultado foi o pior possível: incapaz para o voo de caça.

Comandei uma Unidade de Caça por 6 meses, como uma espécie de presente do Destino, para que pudesse dizer a mim mesmo que fiz de tudo na Caça. A medalha Nero Moura colocada em meu peito por um veterano da Itália foi o marco final em minha vida de combatente.

Ali, olhando àquele símbolo concreto dizendo-me quem sou, posso pensar em paz meu mundo passado, agradecido por ter tido o que o Destino me reservou nos limites do merecimento. “Não podemos dar um passo maior do que nossas pernas”.

Assim seja

Taca

N.R.: Palavras do nosso Presidente a respeito do mesmo assunto:

Reminiscências do nosso Aniversário:

Creio que poderíamos publicar a mensagem do Taca no próximo boletim.

Quanto à menção de eu estar feliz, para dar uma ideia do clima do nosso encontro, num determinado instante, já bem passada a hora, o Cury

me procurou manifestando a alegria do encontro, materializada, segundo ele, na presença de um alegre Souza e Mello ainda àquela hora!

Um forte abraço a todos.

Senta a Pua! 

QUI

3 - Palestras da ABRA-PC na EPCAR

A ABRA-PC fará uma palestra para os alunos da EPCAR no dia 20 de Outubro de 2017, iniciando às 07:50h até às 11:00h, seguida da Parada Militar e almoço no rancho da Escola. Nossos Associados estão convidados e solicitamos que quem desejar participar nos informe pelo e-mail popopo@abra-pc.com.br, para coordenação. 

4 - Picadinho "Jesus está chamando" (comemoração do 06 de outubro de 1944)

Senhores Associados, neste ano, o nosso tradicional Picadinho "Jesus está chamando!" será realizado no dia 30 de setembro, no Clube de Aeronáutica no Centro do Rio de Janeiro. A decisão sobre a data teve que levar em conta diversos outros eventos, a disponibilidade do Clubaer e até mesmo um feriado nacional.

O importante é que teremos de novo a oportunidade de nos reunirmos, para atualização da OBA¹, lembrarmos o dia do desembarque na Itália dos nossos Veteranos (06 de Outubro de 1944) e reverenciarmos todos os que nos antecederam nesta caminhada de Pilotos de Caça. 

¹ OBA: Sigla que significa Ordem de Batalha Aérea. De modo informal, entre os caçadores, significa "colocar a conversa em dia".

Eleições para a nova Diretoria

Haverá eleições para a Diretoria da ABRA-PC no dia 30 de setembro, às 10:00h, no Clube de Aeronáutica, seguidas das festividades do Picadinho "Jesus está chamando!" no mesmo local.

Até o momento, temos apenas uma Chapa, formada pela atual Diretoria. Todavia, incentivamos a participação de todos os Associados, para a montagem de outras Chapas, visando a contínua renovação de nossa Diretoria. 

XLI Bródio dos Jaguares

O 1º GDA, com o apoio da ALA 2, realizaram, com o brilhantismo de sempre, mais um tradicional Bródio dos Jaguares. O churrasco e o coquetel do dia 18 de agosto, abrindo as atividades, contaram com um significativo número de Jaguares e Jaguatricas.

No dia 19 pela manhã, o torneio de Tênis deu início ao conagraçamento do dia (com apenas quatro duplas, houve acordo de que não haveria vencedor). Seguiu-se o almoço no clube Mach 1, regado a chopp e muita pagação de mistério dos velhos e novos tempos.

Às 20hs, com todos no auditório da ALA 2, o Ten Brig Bermudez, JG 117, abriu a cerimônia de sagração dos novos Jaguares.

Após a locução de boas vindas do Cel Av Afonso, comandante da ALA 2, o Ten Cel Av. Fischer, comandante do 1º GDA, assumiu a condução do evento, chamando primeiramente para entrega do troféu Guynemer, o piloto mais eficiente, o JG 254 Maj Av Thiago ROMANELLI Rodrigues, tendo como padrinho o Ten Brig do Ar Bermudez.

Em seguida, foi chamado o SO BMB Emerson José PORFÍRIO, para receber das mãos do Ten Brig do Ar Aquino o troféu Prediliano, como o subalterno mais eficiente.

Dando prosseguimento à solenidade, o Ten Cel Av Fischer começou a chamar os novos Jaguares:

- JG 260 Cap Av Franklin de Resende MATTEI;
- JG 261 1º Ten Av Natanael FIGUEIREDO Araújo;
- JG 262 1º Ten Av Rafael BORBA Lins Bica Shimidt; e
- JG 263 1º Ten Av Leandro Pompeu ALCÂNTARA Gonçalves.

Seguindo a tradição, após a apresentação, as esposas dos agraciados subiram ao palco para a entrega dos diplomas e da taça símbolo do batismo

dos novos Jaguares. Em seguida, tendo como paraninfos na entrega dos diplomas e taças, respectivamente, o JG 254 Maj Av Thiago ROMANELLI Rodrigues e o JG 238 Maj Av Juarez Bessa LEAL, foram anunciados os novos Jaguares Honorários:

- JH 158 Maj Brig Eng Roberto Oliveira de CARVALHO;
- JH 159 Cel Av Francisco Bento ANTUNES Neto.

Com todos os agraciados no palco, o JG 07 “Dijon Boy” Cel Av Ref Thomas Anthony BLOWER, Jaguar mais antigo presente, foi solicitado a realizar o batismo dos novos Jaguares. Seguindo a tradição, todos os Jaguares presentes subiram ao palco para cumprimentar e brindar os novos companheiros ao som da canção do 1º GDA: Asas e Garras.

Após a confraternização, foram lembrados com grande emoção os últimos Jaguares que nos deixaram: JG 05 Cel Av Ref Ivan Von TROMPOWSKY Douat Taulois e JG 20 Cel Av Ref Alexandre BUKOWITZ, aos quais foi dedicada a Oração dos Jaguares.

Dando prosseguimento, todos os presentes foram convidados a encerrar a noite nas instalações do rancho dos oficiais, onde o papo descontraído foi regado aos queijos e vinhos tradicionais dos Bródios. 



***Alberto “Bidon” de Paiva Côrtes - Cel Av Ref - JG 26
Piloto de Caça em 1970, no 1º/4ºGAv na BAFZ***

Clássicos da Aviação de Caça

P-40 Warhawk/Tomahawk/ Kittyhawk



Em março de 1938, a Curtiss-Wright apresentou ao US *Army Air Corps* (USAAC) um novo projeto da série Hawk, com base no P-36A. O voo inaugural do protótipo do XP-40 foi em 14 de outubro do mesmo ano. A entrada de ar sob a fuselagem, foi depois relocada para baixo do nariz, dando ao P-40 sua característica principal.

O P-40 tinha a vantagem de ser baseado em um Caça de produção o que permitiria a fabricação com um mínimo de retardo e a um preço muito competitivo de US\$ 24,566.60 por aeronave. Em Abril de 1939 a Curtiss-Wright recebeu a primeira ordem de compra do USAAC de 524 unidades do P-40, o maior contrato de aeronaves dos EUA até aquela data.

A Curtiss se esforçou para aumentar a velocidade máxima da nova aeronave, para se equiparar aos Caças alemães da época, sem sucesso.

Todavia, os mecânicos elogiaram a simplicidade da manutenção do P-40. Todo o motor poderia ser substituído em 14 horas de trabalho com um mecânico somente.



*P-40E-1 Kittyhawk Mk1A do
Agrupamento de Aviões da
FAB em Natal (1942-43)*

A Curtiss desenvolveu a variante Tomahawk para exportação. Em face da ocupação alemã, os ingleses assumiram o contrato francês para recebimento desses Caças. **Warhawk** foi o nome oficial do US *Army Air Corps* (USAAC) para todos os modelos de P-40. O Reino Unido e a União Soviética usaram o nome **Tomahawk** para os modelos equivalentes aos P-40B e C, e **Kittyhawk** para os modelos do P-40D em diante.

O primeiro P-40 a entrar em combate pertencia à RAF. Em 29 de Agosto de 1941, o piloto australiano Clive Caldwell foi atacado por dois Me Bf-109 no Norte da África. Caldwell derrubou um inimigo e forçou o outro à retirada, retornando à Base com seu P-40 danificado por mais de 100 projéteis de 7,9 mm e cinco de canhão de 20 mm, atestando a robustez do Tomahawk.

A USAAC recebeu seu primeiro P-40 em Março de 1940. Contudo, o primeiro estadunidense a entrar em combate com este Caça foi um piloto do Grupo de Voluntários Americanos (AVG - *American Volunteer Group*), os “Tigres Voadores” que lutou contra o Japão, subordinado às Forças Nacionalistas Chinesas.



Soldado Chinês guardando a linha de P-40 do AVG (1942)



O AVG era composto de pilotos do USAAC (Corpo Aéreo do US Army), USN (US Navy) e USMC (Corpo de Fuzileiros dos EUA), que passaram para a reserva, foram recrutados com consentimento presidencial velado e foram comandados pelo Coronel Claire Lee **Chennault** (Oficial da Reserva do US Army).

Os Tigres Voadores pintaram suas aeronaves com a “boca de tubarão”, que se tornou tradicional nos P-40, copiado da foto de um Kittyhawk da RAF na África do Norte, que, por sua vez, copiou o desenho de Me Bf-110 alemães que operavam em Creta, na Luftwaffe ZG-76, Ala de Caças Pesados.

Os Tigres Voadores derrubaram 296 aeronaves japonesas, sendo 229 no ar, ao custo de 21 P-40 e 14 pilotos, e começaram a operar mesmo antes da entrada dos EUA na guerra contra o Japão em 08 de Dezembro de 1941 (um dia depois do ataque a Pearl Harbor) e da declaração de guerra contra a Alemanha em 11 de Dezembro

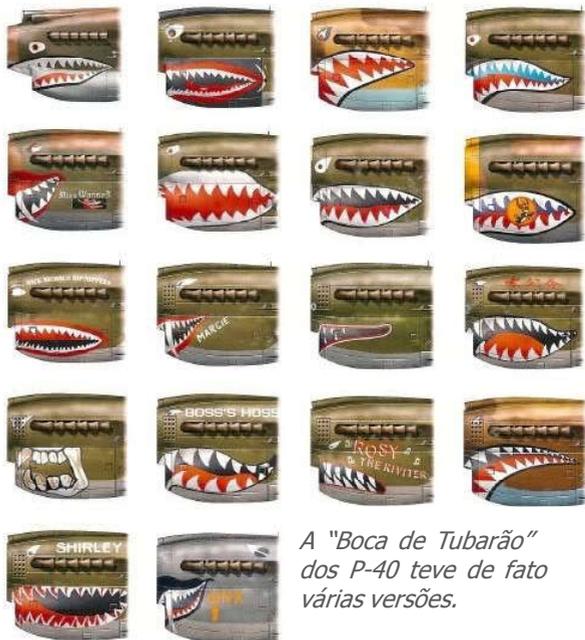
de 1941, apesar de seu primeiro combate ter ocorrido somente em 20 de Dezembro de 1941, quando interceptaram 10 bombardeiros Kawasaki Ki-48 “Lily”, dos quais somente um retornou à Base.

Os Caças do AVG foram fabricados em linha de montagem da Curtiss produzindo Tomahawk IIB (similar ao P-40B) para a RAF no Norte da África, com GFE (*government furnished equipment*)

como os visores, rádios e metralhadoras. A dificuldade de suprimento com esses itens foi causa de dificuldades contínuas para o pessoal de manutenção em Burma e na China.

Tarjeta de Identificação Chinesa dos Tigres Voadores - *“This foreign person has come to China to help in the war effort. Soldiers and Civilians, one and all should rescue and protect him”* (Tradução: Este estrangeiro veio para a China para auxiliar o esforço de guerra. Soldados e Civis, cada um e todos, devem resgatá-lo e protegê-lo).

Em Janeiro de 1942 os P-40, originalmente com motores Allison V-1710, começaram a ser equipados com os novos motores Merlin, e esta variante “F” foi a primeira a receber o nome de Warhawk. Foram construídos 1.131 P-40F Warhawk, mas a configuração mais numerosa seria o P-40N, com 5.215 aeronaves fabricadas entre março de 1943 e 30 de novembro de 1944, quando a produção do P-40 cessou, com um total de 13.736 aeronaves entregues.



A "Boca de Tubarão" dos P-40 teve de fato várias versões.

Efemérides do P-40 Warhawk

Data	Evento
03/Mar/1938	Curtiss-Wright apresentou o projeto do Hawk 81 ao USAAC.

14/Out/1938	Primeiro voo do protótipo do XP-40.
26/Abr/1939	USAAC emitiu ordem de compra de 524 P-40.
22/Mar/1940	USAAC recebeu seu primeiro P-40.
22/Jun/1941	Alemanha invade a União Soviética e a Inglaterra entrega 195 P-40C (Tomahawks) para aquele país.
29/Ago/1941	Primeiro Cbt Ae de um P-40 contra dois Me Bf-109 (aeronave RAF).
07/Dez/1941	“Dia da Infâmia” - Dia do ataque japonês a Pearl Harbor, onde sete P-40B ainda conseguiram decolar e abater cinco aeronaves japonesas.
20/Dez/1941	Primeiro combate aéreo (Cbt Ae) dos Tigres Voadores.
05/Fev/1942	120 P-40 foram entregues na Austrália, e já entraram em combate em 01 de março, derrubando um Ki-21 japonês de reconhecimento.
16/Mai/1942	Primeiro uso operacional dos Kittyhawks no deserto ocidental, quando seis P-40 atacaram um aeródromo na Líbia com bombas de 500 lb.
04/Jul/1942	O AVG na China foi extinto. Suas aeronaves e missão foram transferidas para o 23º Grupo de Caça da USAAF.
07/Abr/1944	Última vitória aérea de P-40 no teatro do Mediterrâneo, contra uma aeronave alemã.
10/Jun/1944	Última vitória aérea de Kittyhawk do Reino Unido no teatro do Pacífico, contra uma aeronave Ki-61 japonesa.
30/Nov/1944	Encerramento da produção dos P-40.
29/Jan/1945	Registrada a última vitória de P-40 na Segunda Guerra Mundial, contra uma aeronave japonesa.



P-40 - Desenvolvimento

Tipo	Detalhes
XP-40	Uma metralhadora 0.50 e uma 0.30 no nariz (<i>standard</i> da USAAC nos anos 30).
P-40	Duas metralhadoras 0.50 sobre o nariz.
P-40	(140 para França) Uma metralhadora 0.50 sobre o nariz e quatro de 7.5 mm nas asas.

- P-40 (saldo da França) Depois da capitulação, as aeronaves restantes foram entregues à Inglaterra, sem tanques auto selantes ou blindagem (Tomahawk Mk I).
- P-40B Duas 0.50 sobre o nariz e duas 0.30 nas asas, com blindagem (Tomahawk Mk II para a Inglaterra).
- P-40C Aumento de peso com blindagem e tanque auto selante, para 8.058 lb, com Vel Max de 340mph.
- XP-46 10 metralhadoras 0.50. Nunca entrou em produção.
- P-40D Motor de 1.150hp, Allison V-1710-39 do XP-46, aumento da entrada de ar e quatro 0.50 nas asas.
- P-40E Seis metralhadoras 0.50 nas asas.
- XP-40F Com Rolls-Royce Merlin *engine* em um P-40D.
- P-40F Com motor de 1.300hp, Packard Merlin, voou em Outubro de 1941. 10mph mais rápido do que o P-40E, sem a entrada de ar sobre o nariz.
- P-40K Modelo doado pela Inglaterra para a União Soviética por ocasião da invasão Alemã com motor de 1.325hp, Allison V-1710-73.
- P-40L P-40F com fuselagem mais leve.
- P-40R P-40F com Allison *engines*, devido à indisponibilidade do motor Merlin.
- P-40M Versão mais leve do P-40K, com *bypass* de ar à frente dos escapamentos e cauda alongada para estabilidade (Kittyhawk Mk III).
- P-40N Melhor visibilidade e mais leve, com redução de combustível e de duas metralhadoras, foi a variante mais produzida (Kittyhawk Mk IV).
- XP-40Q Motor de 1.425hp, Allison V-1710-121, em P-40K, com asas menores e *canopy* em bolha. Rejeitado pela USAAF em prol do P-51D Mustang.

O desempenho do P-40 sempre foi considerado inferior ao dos Caças Alemães seus contemporâneos (Me-109 e FW-190), especialmente acima de 15.000 pés. Também era superado pelo Zero. A produção de melhores Caças, tal como: o P-38 Lightning, o P-47 Thunderbolt e o P-51 Mustang tornaram o Warhawk obsoleto em 1944.

Além da US Army Air Force (USAAF), os Warhawks foram utilizados por outros 23 países, incluindo: Inglaterra, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Canadá, Holanda, França livre, União Soviética, China, Egito e Turquia.

Se o P-40 Warhawk não foi o melhor Caça no arsenal do USAAC quando os EUA entraram no conflito, foi o tipo mais numeroso disponível. O P-40 era mais barato, mais fácil de construir e manter e, principalmente, estava em produção de larga escala no período crítico da história dos EUA, quando aeronaves de Caça foram necessárias em grande quantidade, sendo um verdadeiro clássico da Segunda Guerra Mundial.



Figura: P-40N do 1º/14º GAV

O P-40 Warhawk na FAB

Empregado entre 1942 e 1954, o P-40 Warhawk foi a primeira aeronave da FAB capaz de realizar missões de caça e Def Ae no Brasil durante a Segunda Grande Guerra. Com ele a FAB iniciou a sua Aviação de Caça. Ao término do conflito, todos os P-40 foram concentrados em Canoas – RS, no 1º/14º Grupo de Aviação – Esquadrão Pampa, que teve o privilégio de usar os Warhawks por uma década, até a sua desativação.

ESPECIFICAÇÕES DOS PRINCIPAIS MODELOS DE P-40

Modelo	P-40B	P-40E	P-40F	P-40N
Comprimento	9,66 m	9,66 m	11,38 m	10,16m
Envergadura	11,38 m	11,38 m	11,38m	11,38 m
Peso Vazio	5.590lb (2.535kg)	6.405lb (2.905kg)	6.405lb (2.905kg)	6.405lb (2.905kg)
Peso Carregado	7.326 lb (3.323kg)	7.730lb (3.505kg)	7.730lb (3.505kg)	7.730lb (3.505kg)
Peso Máx. de Decolagem	7.600lb (3.447kg)	8.860lb (4.020kg)	8.860lb (4.020kg)	8.860lb (4.020kg)
Motor	Allison V-1710-33, 1.040hp	Allison V-1719-39, 1.150hp	Packard V-1650-1, 1.390hp	Allison V-1719-81, 1.200hp
Desempenho				
Vel. Máx.	352 mph (566km/h)	360 mph (580km/h)	364 mph (585 km/h) a 20.000ft	378mph (608km/h)
Vel. de Cruzeiro	n.a.	270 mph (435km/h)	n.a.	280 mph (455km/h)
Alcance	730-1.230mi (1.173-1.977 km)	650mi (1.050km)	700-1.500mi (Tq 141.50 Imp gal) (1.125-2.2400 gm)	745mi (1.200 km)
Teto	32.400ft (9.75m)	29.000ft (8.840m)	34.400ft (10.500m)	31.000ft (9.450m)

Modelo	P-40B	P-40E	P-40F	P-40N
Desempenho				
Razão de Subida	2.860ft	2.100ft	1.725 ft/min	2.240 ft/min
Razão Pot/Peso	0,16 hp/lb	0,14 hp/lb (230 W/kg)	0,15 hp/lb (245 W/km)	0,16 hp/lb (260 W/km)

Armamento

Armamento	2 x 0.50 cal (12,7mm) e 4 x 0.30 cal Browning	6 x 0.50 cal Browning M2, 281 cartuchos cada e até 1.500 lb de bombas	4 ou 6 x 0.50 cal Browning M2, 240-312 cartuchos cada e 2x227kg de bombas	6 ou 4 x 0.50 cal Browning M2, 240-312 cartuchos cada e até 1.500 lb de bombas
-----------	---	---	---	--



Demonstrativo Financeiro Resumido

Saldos em 31 de agosto de 2017

Saldos ABRA-PC

Conta Corrente (Banco Real Conta n°: 8703431)	8.957,91
Fundos ABRA-PC - DI SUPREMO	166.228,09
Subtotal recursos ABRA-PC	175.186,00

Média das Receitas e Despesas

Média das Receitas	18.230,24
Média das Despesas de Custeio	5.282,00
Média de Despesas Eventuais	985,97

Fundos Especiais (*)

Fundo DI Empresarial (Desenv. Cultural da Av de Caça)	3.310,13
Fundo DI Peq Empresa (Prêmio Pacau)	78.594,08
Subtotal dos Fundos Especiais	81.904,21

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





Meu primeiro embarque - o Piauí

Quis a sorte que, em 1980, eu, então 1º Tenente, fosse designado pelo 1º GAC como JOCA¹ em um exercício conjunto entre a FAB e a Marinha do Brasil, onde o Contratorpedeiro (CT) Piauí iria rebocar um alvo que esguichava água para o alto (*splash target*), para ser atacado com foguetes de 2,75" (SBAT 70) por aeronaves P-16 Tracker e F-5E Tiger II, decolando da, então, Base Aérea de Santa Cruz (hoje Ala 12).

Como até aquele dia, eu só havia embarcado na lancha de um amigo no lago de Lambari e na Barca da Cantareira, viajando entre Rio e Niterói, a perspectiva de embarcar por quatro dias em um navio de guerra da ativa ativou minha constante vontade de aprender coisas novas.

Ocorre que o CT Piauí (D-31) não era bem uma “coisa nova”, como vim a saber naquele embarque. Para a Marinha do Brasil era um contratorpedeiro da Classe Pará e foi o terceiro navio da Armada Brasileira a receber esse nome.

Entretanto, foi originalmente construído por um estaleiro de New Jersey, e, em 01 de agosto de 1943, foi batizado como USS Lewis Hancock (DD-675), servindo à Marinha dos EUA durante a Segunda Guerra Mundial



e a Guerra da Coréia, onde foi condecorado respectivamente com nove e duas *Battle Stars*.

O USS Lewis Hancock (DD-675) era um Destroyer da Classe Fletcher da Marinha dos EUA. Com a construção começada em **31 de março de 1943** pelo Federal Shipbuilding & Drydock Co., Kearny - NJ, foi batizado em 01 de Agosto de 1943, pela Lt. Joy Hancock, USNR, viúva do *Lieutenant Commander* Hancock², primeira Oficial feminina a batizar um navio de combate dos EUA, e foi comissionado em **29 de Setembro de 1943** (construído em seis meses!).

No Brasil, o Lewis Hancock foi inicialmente incorporado por empréstimo da Marinha dos EUA à Armada Brasileira em **02 de agosto de 1967**, onde recebeu o indicativo D-31 e foi finalmente batizado como CT Piauí. Em 11 de abril de 1973 foi adquirido em definitivo pela Marinha do Brasil e só deu baixa do serviço ativo em **02 de junho de 1989**, com 327.533 milhas náuticas navegadas e 1.251 dias de mar, em mais de vinte anos de serviço.



Minha Ordem de Missão da Aeronáutica determinava o embarque no Porto de Santos bem cedo e permanecer dois pernoites no Piauí, que estava participando da Operação UNITAS. Eu seria o controlador aéreo em um exercício de *splash target* no terceiro dia, com o desembarque no Rio de Janeiro na manhã do quarto dia a bordo.

Com todo o conhecimento naval que adquiri na lancha e na Cantareira já mencionados, mais tudo que aprendemos sobre a MB durante os cursos e a carreira na FAB, a única coisa de que eu tinha certeza era que o militar deveria saudar a Bandeira Nacional, que fica na popa (“cauda” para os não iniciados) do navio, ao subir na prancha de embarque.

Assim, ao finalmente chegar no meu ponto de embarque no porto de Santos, subi na prancha, parei no meio e, no melhor estilo de Carl Phillip Gottlieb³, me volvei para a ré do navio (popa) e bati uma irretocável continência, com atitude, gesto e duração. Só que infelizmente foi para o mastro vazio, já que era antes de 08:00h e a Bandeira ainda não tinha sido hasteada!

Além da enorme vergonha, fiquei ainda bastante assustado, já que ao voltar os olhos para o pessoal de Marinha que estava no portaló (termo naval) esperando meu embarque, nenhum deles estava rindo, como se fosse muito normal um Tenente da Força Aérea bater continência para um mastro sem Bandeira!

Pior, não só não riram como um deles começou a tocar aquele apito esquisito (talvez abrindo o toque de “cuidado, passageiro estranho”).

Felizmente, o Piauí estava a contrabordo (mais um termo naval que aprendi naquele dia), ancorado ao lado daquele outro navio da Marinha pelo qual tive que atravessar para chegar ao meu destino e nem sequer sei o nome, aquele onde saudei o mastro sem Bandeira e devo ter me tornado uma lenda viva.

Assim, apesar da minha vexaminosa continência no primeiro navio, a minha vergonha não se estendeu ao Piauí, porque não cometi o mesmo engano cumprimental na próxima prancha de embarque, seguindo diretamente para a fase do apito esquisito, demonstrando uma familiaridade naval rivalizando a do próprio Vice-Almirante Horatio⁴.

É necessário dizer que toda a tripulação do Piauí foi extremamente hospitaleira e amistosa, inclusive o Cmt (quando aparecia). Fui muito bem recebido ao chegar, apresentado ao Imediato e levado para a Praça D’Armas, onde estava sendo desmontada a Chiba da véspera (com direito a várias caixas de som, luz negra, bola de espelhos e tudo) e fiquei conversando com os Tenentes.

- Você já embarcou antes? Ouvi de um deles. - Negativo, respondi. - É minha primeira vez em um navio. - Xiiiiiii... - Esse navio balança! Foi o aviso que recebi de todos eles. - Vamos ver se aguento, foi minha resposta preocupada, e continuamos conversando.

Enquanto eu, que estava de 7º, ainda estava surpreso com o uniforme utilizado a bordo pelo pessoal de Marinha, camisa de manga curta e bermuda cinzas, e sandália franciscana, fui levado para conhecer meu “camarote”.

Na verdade fui apresentado a um quartinho, contendo uma estante com três “prateleiras”, das quais a do meio seria minha cama. Não dava sequer para ler um livro sem virar de lado, e cada um tinha direito apenas a uma porta de armário, estreita, para guardar suas posses.

Voltei à Praça D'Armas, que já não tinha mais qualquer vestígio da Chiba e até já parecia com uma Sala de Pilotos de um ESQD, e voltei a conversar com o pessoal, para entender melhor como seria a missão. De repente, o Piauí “deu partida” e começou a vibrar levemente.

Como eu estava dentro da Praça D'Armas, não vi quando o navio começou a navegar (suspendeu, segundo os marinheiros), mas logo notei um movimento de balanço lateral significativo! Comentei: - Realmente, o navio balança muito! - Isso, que estamos no canal do Porto de Santos. Espere até sairmos no mar! Ouvi, estarrecido, de um dos Tenentes.

Saí para o convés para ver e, de fato, ainda estávamos no canal, que parecia um espelho, sem qualquer marola, e o Piauí já estava balançando para um lado e para o outro, como se tivesse sido construído para ser um brinquedo de balanço da Disney!

Aí, saímos do canal para o mar, em frente ao porto de Santos... Se o Piauí já balançava lateralmente sem ondas, quando enfrentou o Atlântico balançava em todos os eixos, inclusive para frente e para trás (caturrando), nesse caso, felizmente, sem exagero. Não dava para andar pelos corredores sem bater nas paredes ou sem se segurar.

Ao adentrarmos o oceano, o médico de bordo, que seria minha esperança caso eu tivesse algum problema de enjôo com o balanço, imediatamente começou a passar mal, ficou verde igual ao Hulk e não foi mais visto até o final da missão, quando desembarcou direto para uma ambulância.

Na hora do jantar, fui guiado para o “rancho” de bordo. Mesmo com o balanço perpétuo do Piauí, o primeiro prato era sopa! Assistir ao taifeiro servindo os pratos de cada um, ao mesmo tempo em que segurava uma sopeira cheia, demonstrando um giroscópio interno invejável, foi inesquecível. Inclusive, todos comendo com o prato balançando na mão, compensando os movimentos do navio, era uma coreografia que só eu achava engraçada.

A mesa de jantar tinha uma estrutura, tipo uma escada, encaixada no meio, onde no espaço de cada degrau ficavam as bandejas com o prato principal. Cada um de nós tinha à sua frente um “jogo americano” grudento, que evitava que pratos e talheres escorregassem da mesa.

Além disso, tínhamos direito a um refrigerante, que foram encaixados pelos marinheiros na quina de cada degrau da escada no centro da mesa,

evitando que as garrafas caíssem. Eu fiquei agarrado à minha, comendo o prato principal, mas o pessoal de Marinha deixava as garrafas encaixadas na escada, sem preocupação. De repente, ao mesmo tempo, todos agarravam suas garrafas, sabendo instintivamente que o Piauí iria exagerar no balanço. Era muito curioso, mas, novamente, só eu achava engraçado.

Depois do jantar, sentei na cabeceira da mesa (que ficava a 90° com o eixo do navio), lendo um livro. Subitamente, notei que todos estavam me olhando (vale notar que isso aconteceu várias vezes durante o embarque). Perguntei: - Porque vocês estão me olhando?

Um dos Tenentes respondeu... - Ninguém senta na cabeceira, porque o balanço lateral do navio vira movimento vertical para quem estiver sentado aí, e o enjôo é garantido! Realmente, depois que ouvi aquilo, notei que estava ficando meio mareado. Saí da cabeceira e resolvi ir dormir, o que foi facilitado porque estava meio tonto. Nem tentei ler um livro na minha “prateleira”, antes de apagar.

No dia seguinte, meu segundo dia a bordo, o Piauí estava engajado na UNITAS e eu aproveitei para conhecer melhor o navio, desde a casa de máquinas até a Ponte, utilizar o banheiro e descobrir como tomar banho (a água era bem racionada).

Não sei exatamente o que estava acontecendo na Operação, mas não notei qualquer movimentação diferente do pessoal da Marinha ou do próprio navio, além do raio do alto-falante (“chatofone”) que povoou meus pesadelos durante um mês e que passava o dia todo, e boa parte da noite, emitindo vários apitos, seguidos de avisos de todos os tipos (PI PI RI PI PI, - Piauí!: banho, banho de sol, quartos de serviço, etc.).

O SPLASH TARGET

No terceiro dia estava previsto nosso exercício com o *splash target*. Meu primeiro impacto foi com a enorme diferença entre a engenharia naval e a aeronáutica. O tal alvo, que deveria pesar uma tonelada de madeira e metal, seria rebocado por um cabo de aço com uns 400 m. Todo esse cabo, estava enrolado em um grande carretel de aço, que fora soldado ao convés de popa apenas para aquele exercício, totalizando mais umas cinco toneladas!

A faina (outro termo naval que aprendi) do alvo começou cedo. O *splash target* foi lançado ao mar e, apesar do peso, flutuava com o topo ao nível da superfície do mar. O navio começou a andar lentamente para a

frente, enquanto os marinheiros “davam linha” no carretel de aço, deixando que o alvo se afastasse aos poucos, mantendo alguma tensão no cabo.

Quando toda a linha de aço foi estendida, o Piauí começou a tremer e a soltar muita fumaça. O caso é que o tal *splash target* precisava de 12 nós, para começar a esguichar a água para o alto e o navio tinha que acelerar para alcançar aquela velocidade e permitir o início do exercício.

O intrépido Piauí já tinha quase 40 anos desde seu lançamento, além de duas guerras nas costas. Para atingir a velocidade necessária, eu via a hora em que o Cmt iria mandar todos para as galés, para assumir os remos. Felizmente o navio fez jus à sua história e conseguiu atingir os 12 nós antes de sair do mar territorial brasileiro, e o alvo finalmente começou a esguichar água para o alto.

Depois de assistir ao lançamento do alvo e testemunhar os bravos esforços do Piauí para atingir a velocidade prevista, me dirigi para a Ponte, onde a Marinha tinha instalado um rádio VHF para eu fazer meu papel de JOCA, controlando o tráfego das aeronaves que iriam lançar foguetes no alvo rebocado.

Ao chegar à Ponte, que até então só tinha o Oficial de Serviço e um marinheiro no leme, me sentei em uma confortável poltrona, aguardando o começo do exercício. Outros Oficiais começaram a chegar para assistir e, novamente, notei que estavam me olhando esquisito. Discretamente, perguntei ao Tenente mais próximo: - Por quê estão me olhando? - Você está sentado na cadeira do Comandante, foi a resposta.

Saltei da poltrona, mais arisco que uma ariranha, procurando avistar o Comandante para cumprimentá-lo, e falei: - Eu não sabia que ele estava na Ponte! - Não está, respondeu o Tenente. - Mas ninguém senta na cadeira do Comandante! Achei estranho, mas tradição é tradição e eu resolvi ficar em pé, torcendo para não estar pisando em algum lugar que fosse reservado para mais alguém.



Splash Target, sendo rebocado e esguichando água, servindo de alvo.

Dentro em pouco, o Comandante e o Imediato adentraram a Ponte, para assistir o exercício também, e eu tive finalmente a oportunidade de saudá-lo e de responder a perguntas sobre como seriam o circuito das aeronaves e o lançamento de foguetes. O eixo de ataque seria a 90° com o deslocamento do navio e o circuito seria ao redor de nós, em curvas pela esquerda.

Me preparei com o rádio ligado e testado, e fiquei aguardando a chamada das aeronaves, no horário previsto para o começo do exercício. De repente, ouvi... - JOCA, Cardeal Vermelho... Respondi: - Prossiga Vermelho. JOCA na escuta. - Cinco minutos fora, a 5.000 pés, com quatro aeronaves, para LF. - Ciente Vermelho, acuse na vertical para dispersão. - Afirmativo.

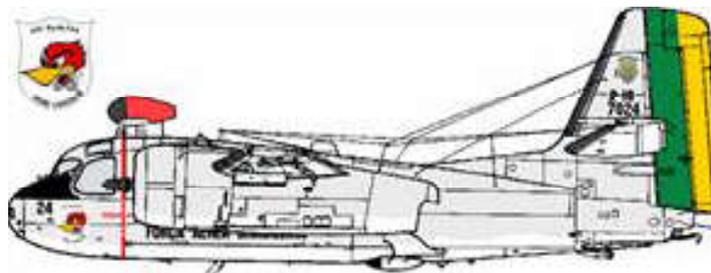
Novamente, notei todo mundo, inclusive o Comandante, me olhando e de novo perguntei discretamente ao Tenente por quê. - Estamos esperando para ouvir o que mais será falado. - Mais nada, respondi. - Daqui a cinco minutos o Cardeal Vermelho vai acusar na vertical do navio para a dispersão e início do exercício. - Vocês falam muito pouco, disse o Tenente! Depois, ao ver como a comunicação interna acontecia no navio, entendi a surpresa deles.

Os vigias foram avisados e o CIC (Centro de Informações de Combate) também ficou a postos, para avistar e detectar com o radar os quatro P-16 que se aproximavam nivelados a cinco mil pés. O papo rádio interno foi mais ou menos assim: - Combate, Combate... - Ponte, Ponte..., - Ponte, Ponte... Combate, Combate, - Prossiga..., - Combate, Combate. - Ponte, Ponte. - Quatro aeronaves se aproximando a cinco mil pés. - Ponte, Ponte... Combate, Combate. - Ciente! Se estivéssemos sendo atacados a informação só iria conseguir ser transmitida depois das aeronaves terem passado.

Subitamente, o Comandante, na sua confortável poltrona, olhou para cima e me perguntou: - Que aviões são esses? Olhei também para cima e vi os quatro P-16 se aproximando da vertical do navio. - É o Cardeal Vermelho, respondi.

Como nem os vigias nem o CIC informaram a aproximação das aeronaves, a tradição naval da “mijada” do Comandante, que foi de fato quem primeiro avistou os P-16, correu até pelo convés de popa. Felizmente o Cardeal chamou o JOCA para a dispersão e eu me engajei na missão, para não sobrar também para mim.

- Ás Vermelho, Zezinho no FAB 70XX. - Ciente. - Dois Vermelho, Luizinho, no FAB 70XX, e assim por diante. - Ás Vermelho no mergulho. - Livre Fogo! - Dois Vermelho no mergulho, e assim por diante. Infelizmente para a Força Aérea, os acertos do Cardeal Vermelho foram risíveis e eu tive que aturar a gozação do pessoal da Marinha, que não tinha ideia de como os P-16 faziam a mira.



Para quem não sabe, o mecanismo de pontaria dos P-16 consistia de linhas horizontais no para-brisa, com marcações em mils (uma vaca a mil vacas de distância) e de um “pitoco” sobre o nariz, com uma bolinha preta na ponta. Para acertar os mils previstos para o lançamento, o piloto tinha que mover a cadeira para cima e para baixo, ou mexer a cabeça, para alinhar a bolinha preta com a marcação correta de mils! Realmente devia ser difícil de acertar.

Felizmente, após o término da missão dos Cardeais, a próxima ESQDA foi do 1º GAC: - JOCA, Jambock Azul... - Azul, JOCA, prossiga... - Cinco minutos fora, a cinco mil pés, com quatro F-5, para LF. - Ciente, acuse na vertical para dispersão.



Desta vez, os vigias avistaram as aeronaves (quanto ao radar do Piauí, nada). Após a separação dos F-5 e início do circuito, os acertos do Azul foram excelentes, chegando a danificar o *splash target* e os marinheiros pararam de rir. A passagem rasante ao lado do Piauí, na “alegria”⁵ do Jambock Azul para o JOCA após o exercício, foi a “chave de ouro”.

Ainda controlei o Lançamento de Foguetes de uma ESQDA do Pif-Paf, também com excelentes acertos, em grande marketing para a FAB junto ao pessoal da Marinha, antes de darmos o exercício por encerrado e o Piauí recolher e amarrar o *splash target* no convés, voltando a participar da UNITAS.

Já sem ter o que fazer, fiquei vagabundando na Ponte, aprendendo a utilizar o radar de superfície com o Oficial de Serviço. Fui informado de que a UNITAS estava acabando e que só teriam sobrado dois navios “inimigos”, que estariam armados com mísseis Exocet. O Piauí estava patrulhando em órbita, como isca, enquanto que uma Fragata Brasileira estava parada, fingindo-se de ilha, também armada com Exocet, pronta para atacar, caso o “inimigo” atacasse o nosso navio.

Interessado no exercício, permaneci na Ponte e fiquei “futucando” no radar, com a presença apenas do Oficial de Serviço e do marinheiro do leme. De repente, avistei dois navios, em “linha de frente tática”, navegando em nossa direção. Mostrei os contatos para o Tenente e fiquei esperando para ver o que seria feito. Em resumo, nada!

Após notar que nada seria feito, perguntei: - É comum navios comerciais navegarem em paralelo? - Não, normalmente não, foi a resposta. Depois de mais um silêncio incômodo, falei: - Pode ser que os contatos sejam os dois “inimigos”, se aproximando, já dentro do alcance dos mísseis Exocet. - Não seria melhor fazermos alguma coisa? O Tenente decidiu informar o Imediato, que, por sua vez, decidiu informar o Comandante, que, sabiamente, solicitou apoio de um helicóptero de outro navio, para investigar os contatos.

Felizmente, os dois navios não eram o “inimigo”, que, soubemos depois, tinha sido atacado pela FAB e já estava fora de combate. Caso o fossem, com o Piauí bem dentro do alcance dos Exocet, já poderíamos ter virado peso de papel, que, salvo engano, não flutua.

No meu terceiro jantar a bordo eu já era praticamente um veterano e evitei a cabeceira da mesa, mas ainda continuei a agarrar meu refrigerante.



Para meu gáudio, naquela noite a bordo, enfrentamos uma feroz tempestade, em frente a Angra dos Reis, que o Piauí aproveitou para caturrar mais violentamente ainda (para os lados então, nem se fala). Cada enfiada de nariz (proa) para dentro da água, que espirrava até a Ponte, era seguida de um gemido da estrutura (tipo os reatores do F-5 faziam, quando manobrando mais violentamente com grande ângulo de ataque e um bocado de *wing rock*), mas o Piauí subia de volta valentemente.

Considerando que eu nada poderia fazer contra a Deusa Calipso, decidi que minha única opção era dormir e torcer para que a bonança viesse logo, após a tormenta. Enquanto estava na minha “prateleira”, antes de o sono chegar, ainda ouvia o mar batendo na lateral do navio, na parede ao meu lado, com um *splash* considerável, e fiquei pensando em que eu estava fazendo ali! Acabei dormindo...

No quarto dia pela manhã, nos encontramos com o restante da frota, para entrarmos na Baía de Guanabara após o término da missão. A ordem foi de formarmos uma fila e foi avisado que o Almirante Comandante da Frota queria olhar para trás e só avistar um navio.

Assim foi feito e estava tudo muito bonito, até que alguém decidiu que os helicópteros, que recolheriam em São Pedro da Aldeia, creio, deveriam decolar logo. Com isso, os navios que tinham CONVOO tiveram que se posicionar de acordo com a direção do vento, para lançar os helicópteros, e a belíssima fila de belonaves que adentrava na Baía foi para o brejo.

Novamente tive a oportunidade de testemunhar aquela grande tradição naval, o “esporro” do Almirante, que atingiu até o último navio da fila, que era o Piauí, que sequer tinha plataforma para helicópteros!

Finalmente, desembarquei no porto do Arsenal de Marinha e ainda fiquei uns três dias com “pernas de marinheiro”, com o mundo inteiro balançando ao meu redor. Em resumo, a missão foi muito instrutiva, mas acho que fiz a opção certa pela FAB!



Álvaro Luiz Pinheiro da Costa – MB R1
Piloto de Caça em 1975, com AT-26 no ESQD SETA, no CATRE
(Natal)

CT Piauí (D-31) - Características

 Deslocamento: 2.050 toneladas (padrão) e 3.050 toneladas (carregado).

 Dimensões: 114,8 m de comprimento, 12 metros de boca e 5,5 metros de calado.

 Propulsão: 4 caldeiras e 2 turbinas a vapor, gerando 60.000 shp, com dois hélices (que na Marinha são masculinos).

 Velocidade: máxima de 35 nós com Raio de ação de 4.600 milhas náuticas.

 Armamento: canhões de 5 pol, canhões de 40 mm, torpedos de 21 polegadas e torpedos antisubmarinos de 324 mm; granadas antisubmarino; e cargas de profundidade.

 Sensores: radar de vigilância aérea; radar de vigilância de superfície; radar de direção de tiro; sistema direção de tiro de torpedos e sonar de casco.

 Tripulação: 310 homens



¹ JOCA: Normalmente um piloto no solo ou em um navio, em contato rádio para coordenação de exercícios ou demonstrações com aeronaves.

² Lt Cmdr Lewis Hancock morreu em acidente com o dirigível Shenandoah 3, próximo a Caldwell - OHIO, em 03 de setembro de 1925.

³ General Carl Phillip Gottlieb Von Clausewitz: General prussiano, considerado um grande estrategista militar e teórico da guerra por sua obra "Da Guerra".

⁴ Vice-Almirante Horatio Nelson (conhecido por Almirante Nelson): Oficial da Marinha Real Britânica que ganhou várias batalhas nas Guerras Napoleônicas, nas quais se destaca a Batalha de Trafalgar, em 1805, durante a qual foi morto.

⁵ "Alegria": Tradicional passagem baixa ao lado da posição do JOCA, após o término de uma missão de emprego de armamento.

Meu voo de P-51 Mustang... Pilotando!

Ao se deparar com o título acima o leitor talvez ache que se trate de um erro de republicação da edição 121 deste periódico, onde o Ten Cel Procópio narrou suas aventuras a bordo de um P-51 Mustang na Inglaterra...

Na verdade, por uma incrível coincidência, no dia da publicação daquela matéria, eu estava a apenas 19 dias de também realizar um voo nessa lendária aeronave de combate da Segunda Guerra Mundial.

O interessante resultado dessa coincidência é que nos permitirá comparar as experiências, tanto a minha quanto a do Ten Cel Procópio, já que buscamos voar esta máquina pelas mesmas razões, porém sem qualquer conhecimento um do outro.

A minha história, entretanto, se passou no dia 09 de maio deste ano (2017), nos Estados Unidos, mais precisamente ao sul de Orlando, numa cidade chamada Kissimmee.

O que me fez optar pela empresa escolhida foi a descrição deles sobre o voo de Mustang: “Pilote um P-51 duplo assento/duplo comando!” e “Nós o encorajamos a pilotar mais de 90% do tempo!”.

Seduzido por essa propaganda, feita sob medida para Aviadores, decidi planejar uma extensão de férias com amigos na Califórnia e “fazer um passe” na Flórida, sozinho, com o único intuito de experimentar essa máquina.



Na verdade, o que me motivou a realizar um voo nos comandos de um *warbird* no presente ano foi a possibilidade de pilotar um caça de 70 anos atrás, enquanto eu ainda estou na ativa da primeira linha da caça.

Queria experimentar exatamente o que aqueles pilotos de combate sentiam e enfrentavam em relação à *performance* de seus aviões e comparar com nossas máquinas de hoje.

Basicamente, foi como um túnel do tempo, ajustado para me lançar no ano de 1945 e poder sentir o que um caçador daquela época sentia. E a experiência não poderia ter sido melhor!

Cheguei no aeroporto regional de Kissimmee numa terça-feira de céu absolutamente limpo às 08:30 da manhã, meia hora antes do combinado, sendo recebido com um divertido elogio da recepcionista: “- Gosto de pilotos de caça porque eles sempre chegam adiantados!”¹.

Ela sabia que eu era caçador porque quando fiz o agendamento, por volta de três meses antes, tive de preencher um questionário onde perguntam se é aviador ou não, experiência de voo e aeronaves voadas, bem como a *performance* desejada no voo de Mustang.

Na sequência, continuou: “- Olá Gustavo Cury, bem-vindo! Tenho uma boa notícia para você: seu instrutor também é caçador! Dois pilotos de caça no mesmo avião!” e em seguida me conduziu à sala de briefing onde conheci Marco Rusconi, um italiano com cidadania canadense que foi piloto de caça da Força Aérea do Canadá, tendo sido da “Fumaça” deles, os Snowbirds.

Pela óbvia similaridade de nossas carreiras, ficamos bastante tempo batendo papo, tendo ele me confessado que abriu mão de voar os F-18 porque escolheu os Snowbirds, fechando sua porta dali em diante para a aviação de combate operacional.

Seu amor por acrobacias aéreas e *warbirds* o levou a se mudar para os Estados Unidos e viver dessa atividade.



Little Witch, construído originalmente como um Mustang modelo D para o RCAF Squadron 420, em 1950, foi restaurado e convertido em um TF-51 em 1998, tendo sido repintado com as cores do 353 Fighter Group, 352 Fighter Squadron da Segunda Guerra Mundial.

Após muita conversa sobre nossas carreiras e caças, brifamos o voo e fomos para a aeronave. Fora do hangar, um belíssimo e reluzente P-51 apelidado de “*Little Witch*” nos aguardava no pátio.

Marco me apresentou toda a aeronave, fizemos uma espécie de “externa com explicações”, comentando calmamente cada característica do setor que inspecionávamos.

Demonstrou bastante (mas bastante mesmo) preocupação com os limites do motor, pois pela potência de 1.500 cavalos daquela versão do V-12, e sem qualquer tipo de proteção, um “vacilo” poderia ultrapassar o envelope do mesmo, com resultados nada agradáveis.

Nosso EQV² era apenas jeans e camiseta, capacete com labiofone e um paraquedas de emergência. Nos amarramos na aeronave, eu na nacele traseira, interfone cheque e ele deu partida.

Toda a parte de comunicação com os órgãos ATC, táxi até o ponto de espera, alinhamento e decolagem, ele fez. Explicou que não poderia me deixar decolar porque se uma aeronave “*taildragger*”³ com enorme potência tiver problemas na decolagem, pode ser bastante crítico de controlar.

Iniciou a corrida e quando a cauda saiu do solo me impressionei com o tamanho do arco da hélice à frente, enorme (diâmetro de 3,4 metros!).

Com o avião no ar, Marco fez uma leve curva à direita para nossa área de instrução e cumpriu o prometido na propaganda: “*Gustavo, you have the controls!*”. A partir daí, fiz o voo inteiro, tendo ele assumido apenas no táxi de regresso.

O Mustang duplo comando tem uma visibilidade muito boa da nacele traseira, então o voo foi bastante tranquilo lá de trás. Ele permanecia na fonia e me dando instruções de subida, e eu guiando a máquina.

Como nem tudo são flores, por ser uma aeronave originalmente *monoplace*, a transformação dela em duplo comando fez que com que a comunicação entre naceles ficasse muito ruim, pois de acordo com a explicação dele, o último escapamento de cada lado do motor é alinhado com os ouvidos do piloto da traseira, deixando o nível de ruído bem elevado.

Então, meio que lendo os lábios dele pelo retrovisor dianteiro, acompanhando a comunicação do interfone, passamos a nos entender. Subimos com 180 nós de Indicada, até aproximadamente 10.000 pés, onde

Looping, ao passar no dorso, e "perna de oito preguiçoso"



nivelamos e iniciamos estóis de baixa e alta para sentir as características do avião.

Na sequência, fizemos uma série de curvas de alta *performance* com o uso do flape de manobras, com um pouco mais de 4G, o que, sem traje anti-G, começou

a se mostrar mais agressivo.

Mais uma vez reposicionamos na área e partimos para as acrobacias: pernas de oito, lento, barril, *looping* e cubano, exatamente como fazemos em qualquer fase de Manobras e Acrobacias. Picada para o *looping* até 280 nós com 4G, mais uma vez, muito semelhante ao que já praticamos diversas vezes em nossas aeronaves.

Achei engraçado quando Marco falou para atentar que o giro de asa do tunô era muito rápido. Com o F-5 em mente e seu giro de asa agressivo, o "rápido" do Mustang parecia câmera lenta. Tudo questão de referencial...

"N.R.: Para quem não conhece a razão de giro do F-5, basta saber que a aeronave tem até um "limitador" de deflexão do AILERON (que é desativado quando o trem está em baixo), que aumenta a força necessária se o piloto tentar ultrapassar 50% do comando de aileron, para proteger a aeronave contra excesso de G em condições normais de manobra. Contudo, exceder o "limitador" é possível, fazendo mais força no manche, e pode inclusive ser necessário em recuperações de estóis, emergências e manobras violentas de combate aéreo."

Estava me divertindo nas séries acrobáticas quando Marco me interrompe, para minha tristeza, informando que era hora do RTB⁴, me dando a proa de regresso. Descida e tráfego com 200 nós, com dois Pilotos de Caça a bordo, obviamente viemos para pilofe. *Break* na cabeceira oposta, trem e flape embaixo, e Marco orienta: "Mantenha 110 nós na final, mire para tocar nos números da cabeceira!".

Nesse momento confesso que imaginei que ele assumiria, mas fui pela teoria de que se fosse algo crítico para fazer da traseira por um "turista" ele não iria deixar, então continuei pilotando... e assim fomos até o pouso:





Cap Gustavo Cury, com o instrutor Marco com o Little Witch.

“Traga o nariz devagar, tire motor devagar e deixe tocar!”, ele disse. Toque no solo, manete toda atrás, e ainda antes da cauda no chão, ele assume: “*I have the controls*”.

Canopy aberto, táxi de regresso, estacionamento e corte... Incrível! Exatos uma hora e quatro minutos, da partida ao corte. De voo mesmo, 47 minutos. Dezenas (centenas talvez) de fotos após o pouso, do avião, dos hangares, das instalações, de tudo...

Marco e o *staff* todo me deixaram absolutamente à vontade para eu andar onde quisesse, sozinho, fotografando o que quisesse, o tempo que desejasse. Dentro do hangar ainda havia mais dois Mustangs, e no hangar de manutenção, pelo menos mais uns quatro!

Por fim, me despedi de todos, agradeci a forma gentil e cordial como fui tratado, recebi diploma, vídeos e brindes da experiência e voltei para meu hotel, em silêncio, ainda “digerindo” sobre o que eu tinha acabado de fazer.

Creio que seria acertado dizer que a minha “experiência americana” de voar um Mustang tenha sido mais voltada para a pilotagem em si, com pouca (bem pouca, na verdade) ênfase na parte histórica, diferente da “experiência inglesa” do Ten Cel Procópio, onde talvez a parte histórica tenha sido mais explorada.

Diferentes em características, mas certamente semelhantes em diversão e no cunho icônico envolvido. Voar um *warbird*, onde quer que seja, será sempre uma experiência única.

Como sei que é uma curiosidade de muitos (e não vejo razão para fazer “pano preto”), gastei, ou melhor, investi US\$ 3,350.00 nessa experiência de uma hora de



Cap Gustavo Cury e instrutor Marco Rusconi, ao lado do Little Witch.

Vista da nacele traseira do P-51 Little Witch.



voou. De fato, não é nada barato... Existe a opção de voo de 30 minutos, mas se achei pouco uma hora, certamente meia hora deixaria uma enorme vontade de “quero mais”...

A companhia se chama Stallion51 (www.stallion51.com) e oferece também voos duplo comando de T-6, bem mais em conta. Estima-se que existam apenas dezesseis P-51 duplo comando no mundo, a maioria deles privado, e três desses pertencem à Stallion51. Eu particularmente não encontrei nenhum outro local que



ofereça esse tipo de experiência.

Por fim, me deixo inteiramente à disposição de quem tiver interesse em mais detalhes ou informações, através do email popopo@abra-pc.com.br.



Painel da cabine dianteira e Logotipo do P-51 Little Witch



Torre de Controle dos Warbirds em Columbus e Little Witch em voo

Gustavo Cury Guimarães – Cap Av Piloto de Caça em 2006 no 2º/5º GAV, na BANT

¹ N.R.:

Se a frase foi: “*They always come early*” pode não ser bem um elogio!

² EQV: Equipamento de Voo.

³ *Tail dragger*: Aeronave com trem de pouso, dito convencional, com bequilha atrás.

⁴ RTB: *Return to Base* - Retorno à Base.

Nossos Líderes, nossos Mestres nossos Mitos

Veteranos da Itália

2º Ten Av - BO-586

Rolland Rittmeister

Com o apelido familiar de “Rollly”, Rolland Rittmeister nasceu em 17 de Janeiro de 1921 na cidade de São Paulo - SP, à Rua Jener nº 40, no bairro da Liberdade. Filho de Guilherme “Willy” Rittmeister, descendente de alemães, e de Ema Rittmeister, descendente de italianos, e tendo 4 irmãos: Haroldo, Maria Antonieta e as gêmeas Maria Luiza e Elza.

Cursou o primário na Escola Alemã - Olinda, que mudou de nome durante a guerra para Colégio Visconde de Porto Seguro, indo de lá diretamente para a Escola Militar do Realengo, onde cursou um ano.

Foi campeão de salto em distância na Escola Alemã e praticava também o montanhismo. Rolland Rittmeister tinha vários *hobbies*, entre eles o de colecionar recortes de todas as notícias de jornais e revistas referentes a aviões e feitos de aviação, além do gosto pela astronomia e pela música clássica.



Em 1942 matriculou-se diretamente no segundo ano da Escola de Aeronáutica (EAer) no Campo dos Afonsos, formando-se na terceira turma de Aspirantes a Oficial Aviador, declarada em 21 de agosto de 1943. Ainda como Aspirante Aviador, foi classificado como instrutor de voo nos Afonsos por sua habilidade na pilotagem.

Nos Afonsos conheceu o velho e veterano instrutor paraquedista Charles Astor e tornou-se paraque-

dista, tendo conseguido o primeiro lugar no campeonato de salto de paraquedas realizado em São Paulo em 1942, na modalidade “precisão”.

Na abertura do voluntariado para o 1º Grupo de Aviação de Caça estava na Escola de Aeronáutica como instrutor. Atendeu ao Primeiro chamado da Pátria como voluntário aos 23 anos e fez os cursos em Aguadulce, no Panamá, onde voou o P-40 e na Base Aérea de Suffolk, nos Estados Unidos, onde solou o P-47 Thunderbolt com pleno êxito, distinguindo-se como oficial especializado em Informações de Guerra, trabalhando juntamente com o 1º Ten.-Av. José Carlos de Miranda Corrêa, tendo sido classificado como Auxiliar Substituto da Seção de Informações.

Na Base Aérea de Aguadulce era figura obrigatória na “Roda do Chimarrão” de Gastaldoni e Lima Mendes. Dizia que tinha nome de Ás alemão da 1ª Guerra Mundial e que deveria ser Cavalariano pois Rittmeister em alemão quer dizer Mestre de Equitação.

O 2º Ten Av Rolland Rittmeister, no 1º Grupo de Caça, destacou-se pelo seu grande interesse em todos os setores do Grupo, fazendo

parte da ESQDA Amarela, liderada pelo Cap Av Joel Miranda. Como exímio fotógrafo, captou com a sua máquina fotográfica todos os as-



pectos do treinamento do Panamá, Suffolk e Itália.

Rittmeister executou apenas uma missão de combate na Itália, em 12 de Novembro de 1944, decolando às 13:05h para atacar e/ou reconhecer áreas ao norte do Rio Pó, na área de Vilafranca, Verona e Vicenza, voando na ESQDA Vermelha, liderada pelo Cap Av Lafayette e integrada pelos Ten Av Keller e Cox, aterrissando às 15:45h, sem incidentes.

Em 16 de Novembro de 1944, em Tarquínia, um grupo de repórteres da BBC, incumbido de realizar

uma reportagem sobre o 1º GAC, decolou em um DC-3 para filmar em voo a passagem de uma ESQDA Brasileira. O Ten Rittmeister e o Tenente Waldyr Pequeno de Mello pegaram carona no DC-3, para também fotografarem o evento.

Durante a passagem, para facilitar a filmagem, o DC-3 fez uma curva apertada, inesperada, à esquerda e a ESQDA Verde de P-47, liderada pelo Cap Newton Lagares Silva tentou desviar, mas o número 4, o 2º Ten Av Luiz Felipe Perdigão, colidiu e decepou parte da asa do DC-3, que entrou em parafuso até colidir com o solo, matando todos a bordo. O piloto do P-47 saltou de paraquedas.

O histórico do 1º Grupo de Caça assim relata os acontecimentos:

“Novembro 1944 - A 17 foi público o seguinte: Acidente de aviação - Ocorreu ontem, quando aviões brasileiros voavam para serem filmados, um choque entre o avião brasileiro P-47 N° 44-19659 pilotado pelo 2º Ten Av Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, e um avião de transporte do Exército Americano no qual viajavam a serviço os 2º Ten Av Waldyr Pau-

lino Pequeno de Mello e Roland Rittmeister. Os aviões projetaram-se ao solo, em chamas. O 2º Ten Av Perdigão saltou de paraquedas, salvando-se. Faleceram os Tenentes Waldyr e Rittmeister”.

Condecorações: Cruz de Sangue: ; Medalha da Campanha da Itália: ; Ordem do Mérito Aeronáutico: ; e Citação Presidencial de Unidade - coletiva: .

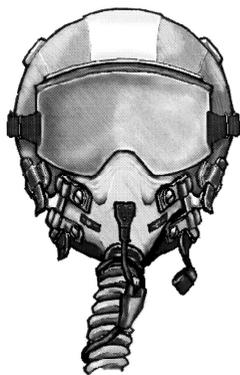
Com a colisão em 16 de Novembro de 1944, o 1º Grupo de Caça, perdeu dois valentes e preciosos pilotos. Os restos mortais do 2º Ten Av Roland Rittmeister foram trasladados para o Brasil, e hoje repousam no mausoléu do Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial (Monumento dos Pracinhas), no Rio de Janeiro, RJ. Rittmeister foi promovido *post mortem* a 1º Tenente.

“Deu seu todo pela causa da liberdade e defesa da pátria”

“Jamais serão esquecidos!” 



Estória informal da Caça 117



1 Tradição é tradição!

15 de Julho de 2017, 2º/3º GAv comprovando que roubou a Maria Boa.



2 A-1 operando em porta-aviões?



Quem é? Onde é?
Respostas para
<popopo@abra-
pc.com.br>

30SET/10:00 CLUBAER

ABRA-PC

Vovô...
O que é
isso?

Eleições da
nova
Diretoria da
ABRA-PC,
Netinho...



Associação Brasileira de Pilotos de Caça
Praça Marechal Âncora, 15-A - Castelo
Rio de Janeiro - CEP 20021-200

www.abra-pc.com.br - popopo@abra-pc.com.br

