

A METAMORFOSE DO HMS VENGEANCE NO NAEL MINAS GERAIS¹

— Um depoimento —

JAYME LEAL COSTA FILHO
Contra-Almirante (Ref⁹)

SUMÁRIO

Introdução
O Minas Gerais e a Política
Rumo à realização do sonho
Rumo ao *Vengeance*
Recebimento do Minas Gerais
 Antecedentes
 Estágios na aviação
 No Minas Gerais
 O Comandante Swanton
 As operações aéreas no Minas Gerais

INTRODUÇÃO

Desde que nossos líderes políticos, sob o impacto causado pela introdução da aviação nos conflitos armados, começaram a se preocupar com a defesa aérea

do litoral (isso ocorreu em meados da década dos anos 20), passaram a considerar a possibilidade do emprego de porta-aviões, cujo desenvolvimento vinha sendo trabalhado, com afinco, quer pela Royal Navy quer pela Marinha americana, levando esta

1 N.R.: Título da publicação escrita e organizada pelo Almirante Jayme Leal constituída de inúmeros depoimentos de oficiais que tomaram parte da "metamorfose". Arquivado na Biblioteca da Marinha (ainda apenas digitado).

nítida vantagem sobre aquela última. A criação da Royal Air Force, a qual passava a controlar as verbas destinadas à aviação militar, cuja menina dos olhos era o avião de bombardeiro (este, por sua vez, a pedra angular da ideologia Douhetiana), fez com que a Inglaterra perdesse a corrida dos porta-aviões para os Estados Unidos.

No dia 15 de agosto de 1935, o Presidente Getúlio Vargas, sendo seu Ministro da Marinha o Almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Decreto nº 291, que dava "novo regulamento às Bases de Aviação Naval". Em seu Capítulo II, da classificação das Bases, pode-se extrair, da letra b), sua classificação

quanto à utilização: 1) bases marítimas; 2) bases terrestres; 3) bases militares; 4) *bases flutuantes* (meu o grifo). Mais adiante, na letra d) do artigo 7º, a definição destas últimas: "Bases flutuantes, os navios-aeródromos".

Esta classificação, aliás, nocauteia aqueles que se esforçavam em dizer que a Aviação

Naval era mero aeroclube fardado, que não se preocupava com as operações navais (N.B. Naquele tempo, as operações levadas a efeito por aviões da Marinha, em proveito desta, não se chamavam, como hoje, aeronavais, mas, simples e corretamente, sem influências externas, de navais).

Em resumo, na Aviação Naval dos anos 30 já havia lugar reservado a navios-aeródromos.

O MINAS GERAIS E A POLÍTICA

Carlos Lacerda, em seu depoimento (Editora Nova Fronteira, 1977, pág. 192), referin-

do-se à compra do *Minas Gerais*, diz: "Juscelino deu um dos golpes mais hábeis de sua vida. A velha aspiração da Marinha, *das mais antigas aspirações da Marinha* (grifo meu), é ter um porta-aviões". Até aqui diz uma verdade, que aproveitamos. Depois entra em conjecturas que repudiamos.

Roberto Campos, em seu *Lanterna na Popa* (Topbooks Editora e Distribuidora de Livros Ltda., 1994, 1º vol., p. 521) escreve: "O problema é que se estabelecera uma passional controvérsia interna entre os Ministérios da Marinha e da Aeronáutica, aquele desejoso de ter uma arma aeronaval independente, e este apegado ao texto le-

gal (grifo meu), que submetia as atividades aéreas à Aeronáutica".

E Juscelino Kubitschek, o Presidente da República que autorizou a compra do NAeL pela Marinha? Que dizia ele?

Tomemos seu livro de memórias *50 Anos em Cinco/Meu Caminho para Brasília* (Bloch Editores, 1978, volume III, p. 120): "De-

pois da crise que se verificara na Marinha, com a ameaça de divulgação de um Memorial (Nota do Autor: O Presidente referia-se – penso – à pretensão americana de instalar e guarnecer uma base de mísseis em Fernando de Noronha), julguei conveniente estudar com o Ministro Alves Câmara uma *velha reivindicação* (grifei) da Marinha que havia meses aguardava uma solução minha. Tratava-se da aquisição do porta-aviões ligeiro *Vengeance*, da Marinha britânica, que deslocava, carregado, cerca de 19.000 toneladas. A idéia me havia sido proposta por um grupo de oficiais jovens daquela corporação, tendo

A aquisição de um porta-aviões "significaria a abertura de um novo e fascinante campo de atividade para os que se dedicavam ao serviço do mar"

Juscelino Kubitschek
Presidente da República

em vista a necessidade de modernização da nossa Esquadra. Achei justa a reivindicação. Mas como o governo, na oportunidade, mal havia ensaiado seus primeiros passos, decidi adiar a solução do caso para quando a situação do tesouro o permitisse. A aquisição de um porta-aviões iria elevar o moral da oficialidade, gerando estímulo e criando entusiasmo, *já que ela significaria a abertura de um novo e fascinante campo de atividade para os que se dedicavam ao serviço do mar* (grifo meu). Concordei com a sugestão do Ministro e autorizei a aquisição."

Em que pese ter concorrido para a decisão algum fator político, o raciocínio do Presidente foi absolutamente consistente. Estávamos no ano de 1956.

Quando Ministro da Marinha, o Almirante Renato de Almeida Guillobel concebeu e gestou uma sensível reforma administrativa da Marinha, cujo fruto foi a Lei nº 1.658, de 4 de agosto de 1952.

Dentre as novidades, a recriação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, logo entregue ao Almirante Olavo de Araújo.

O Almirante Olavo de Araújo foi um dos pioneiros da Aviação Naval em sua primeira fase, não tendo chegado a brevetar-se Aviador Naval por causa de um acidente em vôo de instrução durante o curso que fazia na Inglaterra, em 1918. É interessante registrar que, quase 40 anos mais tarde, em companhia do Capitão-de-Corveta João Quintaes, então Secretário da comissão constituída pelo Ministro da Marinha para efetuar a compra de um navio-aeródromo

para a Marinha do Brasil, o Almirante Olavo de Araújo visitou o local do acidente e encontrou uma família cujo membros mais antigos tinham vívida memória do acidente que o incapacitou.

RUMO À REALIZAÇÃO DO SONHO

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, não obstante ter sido extinta a antiga Aviação Naval por força do decreto-lei que criou o Ministério da Aeronáutica e a posteriormente chamada Força Aérea Brasilei-

ra, a Marinha acalentava o sonho de possuir pelo menos um navio-aeródromo, não pela vaidade de exibi-lo nem por espírito de imitação ("se as outras Marinhas têm, por que não a nossa?"), mas por estar convencida de que o Atlântico Sul, ao mesmo tempo segurança e ameaça, assim o exigia. Por outro lado, acabava de sair da Segunda Guerra Mundial, na qual entrara improvisadamente, já em ja-

A Marinha acalentava o sonho de possuir pelo menos um navio-aeródromo, não pela vaidade de exibi-lo nem por espírito de imitação, mas por estar convencida de que o Atlântico Sul, ao mesmo tempo segurança e ameaça, assim o exigia

neiro de 1942, quando o velho Cruzador *Bahia*, capitânia do Almirante Jorge Dodsworth Martins, trocou sua base no Rio de Janeiro pelo porto do Recife, a fim de iniciar operação de guerra juntamente com a Quarta Esquadra da Marinha americana, sediada naquele mesmo porto de excepcional importância estratégica.

Foi a Segunda Guerra Mundial que nos demonstrou quão despreparada estava a gloriosa Marinha de Tamandaré. Sem radares, sem sonares, sem meios modernos de comunicação, seus navios não passavam de barcos cegos, surdos e mudos, válidos

apenas por sua alma, constituída pela esplêndida força de espírito de suas tripulações. Não era mais possível aceitar que, se nova emergência viesse a nos atingir, tivéssemos que nos sujeitar ao “bê-a-bá” das novas técnicas navais, ministradas às pressas no exterior ou criativamente concebidas domesticamente.

Um só navio-aeródromo não faria verão, a Marinha sabia, mas um só navio-aeródromo serviria como a melhor escola de aviação naval. Tal era o ponto principal. Quanto à incorporação de um NAE à Esquadra, a unanimidade era total. Na Marinha não havia voz discordante.

Ora, a impaciência pela obtenção de um navio-aeródromo era tanto que, mesmo antes da autorização presidencial para sua compra, a Diretoria de Aeronáutica da Marinha já fazia estudos nesse sentido. O primeiro deles cogitava do *Leviathan*, simples casco abandonado pela Royal Navy, cujo prosseguimento da construção, após o término da Segunda Guerra Mundial, foi considerado excessivamente oneroso. Simultaneamente, considerava-se a alternativa da aquisição de um navio-aeródromo americano.

Porém, um aviso datado de 27 de julho de 1956 de nosso embaixador nos Estados Unidos ao Ministro das Relações Exterio-

res pôs água fria na fervura: “Segundo informações oficiais do Departamento de Estado à Embaixada, o *Pentágono levantou grande obstáculo à entrega do porta-aviões...*”. Assinava-o o embaixador João Carlos Muniz (grifo meu).*

Algum pânico dominava nossos planejadores (dentre os quais este que ora escreve).

Voltamos a atirar no primeiro alvo, a

No início da Segunda Guerra Mundial, sem radares, sem sonares, sem meios modernos de comunicação, seus navios não passavam de barcos cegos, surdos e mudos, válidos apenas por sua alma, constituída pela esplêndida força de espírito de suas tripulações

Royal Navy mas agora “macacos velhos”, incluímos, apesar de não oficialmente, um novo: Japão. Neste país dois navios transporte e dois hidrográficos estavam encomendados. Por que não perguntar-lhes se poderiam assumir um navio-aeródromo, tipo de navios que – apesar da derrota – lhes foram tão familiares e tanto engrandeceram a Esquadra Japonesa?

Tomamos como paradigmas os *CLV Saipan* (14.000 ton; 683 pés; 50 aeronaves) ou o *Cowpens* (11.000 ton 600 pés, 40 aeronaves), ambos da Marinha americana.

Dados foram entregues, no Rio de Janeiro, ao representante da Ishikawagima Heavy Industries. Ao que me consta, ainda aguardamos a cautelosa e diplomática resposta. Restou, pois, a Esquadra de Reserva de Sua Majestade Britânica.

* N.A.: Quem tiver interesse em aprofundar seu conhecimento das “demarches” para a aquisição de um NAE para a Marinha, sugiro a leitura de *Navio Aeródromo Ligeiro Minas Gerais*, um compêndio bastante volumoso de documentos organizados pelo Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins e por ele cedido ao Serviço de Documentação da Marinha. E para acompanhar a constante evolução do A-11 na Marinha, poderá consultar o trabalho *HMS Vengeance – como era, como ficou – NAE Minas Gerais*, de José Carlos Mendonça. Tel.: (21) 2567-3359. Datado de janeiro de 1999.

O Adido Naval britânico informou à Marinha que lá havia uma meia dúzia de navios-aeródromos à venda, inclusive um tal de HMS *Vengeance*.

Uma vez autorizada a aquisição do navio-aeródromo, obviamente caberia à Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM) ocupar-se do assunto. Disso foi incumbido seu diretor, tratando o Almirante Olavo de Araújo, logo, em conjunto com o Estado-Maior da Armada, de planejar a ação.

Deste planejamento resultaram:

- a decisão de se comprar um navio-aeródromo a ser escolhido dentre aqueles que a Inglaterra havia posto à venda;

- a decisão de não apenas reformá-lo, mas também de fazê-lo passar por um processo de completa modernização;

- a decisão de organizar uma comissão que se incumbiria da negociação e da compra e de um grupo especial destinado a receber e guardar o navio desde sua entrega à Marinha até o momento de sua incorporação.

Passando à ação, o degrau seguinte foi a indicação dos componentes da comissão e do grupo na Inglaterra.

O Almirante Olavo de Araújo nutria a esperança de poder resolver todas essas coisas na própria Inglaterra, tratando da compra com o Almirantado, e da reforma e modernização com a Casa Vickers, Armstrong. Contava também com o auxílio da Marinha americana no que dissesse respeito principalmente ao reequipamento do

navio para fazê-lo, de fato, uma belonave *up-to-date*.

Como veremos, isto não foi possível.

A Vickers não queria responsabilizar-se pela reforma e muito menos pela modernização. Propunha-se a reparar o velho barco para cruzar o Atlântico Norte a fim de, em estaleiro americano, ser reformado para alcançar a modernidade.

Esta linha de ação seria possível porque, uma vez comprado o navio, não caberia mais qualquer interferência do Pentágono, nem a Marinha americana poderia ser considerada cúmplice de nossa

... nem a Marinha americana poderia ser considerada cúmplice de nossa Marinha na tempestade que já se formara no horizonte brasileiro, causada pela oposição da Força Aérea Brasileira à aquisição do navio

Marinha na tempestade que já se formara no horizonte brasileiro, causada pela oposição da Força Aérea Brasileira à aquisição do navio.

A determinado momento concluiu-se estarmos errados.

Muito caro seria reparar o navio na Inglaterra e levá-lo, inseguro, pelo nem sempre amigo Atlântico Norte.

A solução lógica estava surgindo: que

estaleiro europeu se atreveria a aceitar a missão?

Daí a concorrência pública internacional e a vitória dos Verolme United Shipyards.

A Marinha Real Holandesa se pôs à nossa disposição para ajudar, tendo sido sua ajuda de altíssima validade.

Tomada a decisão, fechado o contrato, nova etapa: levar o *Vengeance* (ou já era o *Minas*, motivo de dúvida do Cardoso de Castro?) a reboque para a Holanda, mais precisamente para Rozemburg, no canal de acesso a Rotterdam, onde, no local deno-

minado Botlek, Cornelis Verolme construiu seu novo estaleiro.

Sobre a viagem a reboque, contou-me o Comandante Cardoso de Castro que, saído de Plymouth, puxado por dois pujantes rebocadores holandeses de alto-mar, já à noite, no Canal da Mancha, surpreendeu-os um pipocar de luzes de sinais de morse de um destróier inglês que queria saber “que trem era aquele”. Como o Capitão-de-Mar-e-Guerra Cardoso de Castro era o “Comandante” daquela “coisa”, cabia-lhe responder. Angustiado, pensava: já não sou mais *Vengeance* e não sou ainda *Minas Gerais*!

Por Deus, quem sou eu?

Só havia uma saída: com o *inglês da casa* redigiu uma mensagem contando toda a história: que foi *Vengeance* e seria *Minas* etc.

Não soube jamais se o comandante do destróier entendeu ou não. Que se cansou, não há dúvida, pois desejou-lhe Boa Viagem! E livrou-se do seu caminho.

No dia 7 de janeiro de 1957, foi criada a Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE). Como disse o Quintaes, “atiramos em Londres e acertamos em Rozemburg...”

RECEBIMENTO DO NAEL MINAS GERAIS – UM DEPOIMENTO

Antecedentes

Quando, em 1933, aos 15 anos incompletos, entrei na Escola Naval, já estava decidido, por mim mesmo, que seria aviador naval. Até oito anos antes, naquela Ilha das Enxadas, no seu extremo NW, funcionou a Escola de Aviação Naval e foi sediada a Flotilha de Aviões de Guerra, tudo muito primitivo. Três dos cinco hangares ainda estavam lá e serviam de improvisados ginásios e espaços para concentrações diversas em dias de mau tempo.

Acompanhava com ansiedade tudo o que dizia respeito à Aviação Naval e não raro era estarmos, o Francisco de Miranda Souza Gomes e eu, a matar aula porque, deixando-nos ficar naquele canto da ilha, “observávamos”, com os excelentes olhos da adolescência, as manobras acrobáticas dos aviões navais lá sobre nas lonjuras da Ponta do Galeão. O simples reflexo que o sol produzia nas polidas telas cinzentas do revestimento dos aviões nos fazia vibrar! Coisas da idade dos “pés descalços, braços nus, camisa aberta do peito”, como na poesia de Casemiro de Abreu.

Foi rude o golpe da extinção da Aviação Naval pela a criação do Ministério da Aeronáutica, justamente quando, depois de, na expressiva frase popular, ter tanto nadado para morrer na praia. E o golpe teria sido muito mais bruto se não tivesse embarcado no Cruzador *Bahia*, que, em janeiro de 1942, deslocou-se para sua nova base em Recife, como pioneiro de um Grupo-Tarefa que seria formado na Quarta Esquadra americana, que tomou o nome de Força Naval do Nordeste e foi posto sob o comando do Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra. Do cruzador aos caças-submarinos, *pau e ferro*, não faltavam motivos para muito entusiasmo, que sempre vencia algum secreto medo.

1946 – A Marinha compra para a Diretoria de Hidrografia e Navegação um *Beechcraft* bimotor. Sinal de ressurgimento? Não! Foi entregue sua operação à FAB.

1952 – A nova Lei Orgânica da Marinha recria a Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM). Sim! A Aviação Naval, germinando das brasas, ligeiramente agitava as asas. Aviação Embarcada (não gosto do adjetivo!), aeronaves da Marinha, navio-aeródromo! Eis as novas perspectivas. De volta à ansiosa expectativa, apesar de já ser então um velho capitão-de-corveta, sortudo bastante a ponto de estar servin-

do, como tripulante de primeira mão, no Cruzador *Tamandaré*. Que chances teria?

Muitas: chamado a servir na Diretoria de Aeronáutica, quando ela estava ainda, no passado, a reativar as brasas, incumbido de achar um terreno amplo bastante para uma base aérea naval na área geral de Cabo Frio, base esta então mascarada com o nome genérico de Centro de Instrução e Ades- tramento Aeronaval, o qual, no futuro, se- ria apenas uma Organização Militar dentro daquela, e a designação para o curso de pilotagem de helicópteros na Helicopters Trainning Unit 1 em Pensacola (sonho da- queles velhos anos quase inteiramente re- alizado!) antecedido por estágio na Naval Air Station Jacksonville (Aviation Ground Officer School, de 3 de janeiro a 3 de março de 1955), sucedido por outro a bordo do USS *Benington**, este, de 6 de junho a 6 de julho de 1955.

O prêmio chegou tarde, mas ainda em tempo.

Por fim, o que valeu pela coroa de lou- ros: designação para a CFCNE como futu- ro chefe do Departamento de Aviação do NAeL *Minas Gerais*. Nova vida!

Estágio na aviação

Designado para a Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa (CFCNE), passei antes, como observador, pelos na- vios-aeródromos da Marinha americana *Valley Forge* (CVS-45) e *Randolph* (CVS-15). Como observador, "adido" aos respec- tivos oficiais-do-ar, deveria absorver o máximo possível do que ouvisse e visse.

Antes, havia estado a bordo do navio- aeródromo, também da Marinha dos Esta- dos Unidos, USS *Bennington* (CVA-20), jun-

to com o meu colega e amigo, o então Capi- tão-de-Corveta Sylvio Caielli de Siqueira, para que, neste CVA, pudéssemos sentir o papel do helicóptero, pois que acabávamos de terminar o curso de pilotagem de heli- cópteros em Ellyson Field, Pensacola, as- sim como conhecer de perto a complexa ope- ração de um navio-aeródromo.

Este estágio, feito quando não sabía- mos que a nossa Marinha já se preparava para adquirir um navio-aeródromo, foi de muito proveito, pois que o navio, saído de um período de grandes reparos, passava, em Guantanamo Bay, por um *shake-down cruise*, quando as atividades a bordo atin- gem um grau paroxístico.

Em maio de 1959, cheguei à Filadélfia, velha conhecida dos tempos do *Tamandaré*. Apresentei-me ao Capitão-de- Mar-e-Guerra (EN) Hélio Vanzollini, então chefe do *Brasilian Branch* no Arsenal da Marinha americana em Filadélfia. Em uma de suas dezenas de docas estava atracado o USS *Valley Forge* (CVS-45), no qual de- veria estagiar para me enfronhar nas fun- ções de um *air-officer*. Vanzollini me em- barcou e desejou-me boa viagem.

No dia seguinte, descíamos o Delaware, destino ao Atlântico, onde o *Valley* entra- ria em serviço de patrulhamento.

Fui apresentado ao *air-officer*, o Coman- dante Willian Luberdá, de extração polo- nesa, excelente pessoa que me aturou com paciência não menor que a de Jó, o "coita- do sofredor". Terminado o expediente, des- cemos da torre para o escritório de Bill. Abriu a porta da secretaria. Abaixando-se, abriu a última gaveta, tirou dois copos, pô- los delicadamente na tampa da escrevani- nha. Eu olhando curioso. Enfiou a mão lá no fundo da gaveta e pescou uma garrafa

* NR.: *Benington*, *Valley Forge* e *Randolph* são porta-aviões de classe *Essex*: 27.100/33.000 tons, 33 nós, até 100 aviões, (II G.M.), completados em agosto de 1944, novembro de 1946 e outubro de 1944, respectivamente.

quase cheia de precioso *scotch*. Abriu-a. Serviu os dois copos, deu-me um, tomou outro e, batendo com o dele no meu, brindou: *Cheers!* Acompanhei-o curiosíssimo. Após o primeiro gole disse-me, muito sério: "Acabo de dar-lhe a primeira lição". E, solenemente enfático, emendou: "Isto é absolutamente proibido a bordo!". Mais alguns *cheers!*, em meio a boas risadas. Nunca esqueci essa primeira lição.

Foram 15 dias de mar, 4.350 milhas navegadas **entre 8 e 25 de maio de 1959**. Quando Bill já não podia nem me ver, disse-me um dia: "Não tenho mais nada para ensinar a você. Falei com o Comandante do Grupo Aéreo e ele me disse que topa aceitá-lo. Vá com eles. Você já sabe o que nós sabemos deles. Na volta me conte o que eles pensam de nós". Grande Bill!

Do *Valley Forge* fui transferido para o *Randolph*. *Air officer* muito formal, porém atencioso e nada reservado quanto a transmitir experiência. Fui testemunha da perda total, em vidas e equipamentos, de dois *S2F*:

- um espotado na borda do convés, a boreste a ré, aparentemente já sem as peias, deslizou quando o navio, a plena velocidade, se inclinou ao fazer a curva para aproar ao vento, caiu, tripulado, motores virando e, de cauda, foi a pique;

- o outro numa operação noturna espetacular, preparada para deslumbrar o Rei Bauldoin, dos belgas, embarcado no *Randolph*. Voando lá no horizonte, em trajetória ligeiramente inclinado, chocou-se com o mar.

Provavelmente um caso de desorientação espacial, coisa, aliás, em que eu não acreditava. Foram 16 dias de mar e 4.930 milhas navegadas **entre 25 de maio e 11 de junho**.

De tudo que vi, duas palavras-chave descrevem a convicção que de mim se apossou: **disciplina e segurança**. Sim. Só com

muita disciplina se pode atingir o grau de segurança que se requer para que o **maior show do mundo** possa ser desempenhado com o mínimo risco de acidente.

No Minas Gerais

Numa noite de junho de 1959, embarquei num *DC-7* da KLM em New York com destino a Amsterdã. Ao meu lado, um jovem e entusiasta engenheiro de manutenção da KLM que regressava de um estágio na Douglas para aprender o sistema hidráulico dos novíssimos *DC-8* a jato, dos quais a KLM adquirira uns tantos. Com o jovem engenheiro continuei meu aprendizado: tudo, absolutamente tudo, sobre o sistema hidráulico dos *DC-8*, e, mais, que os holandeses comem sanduíches (que, aliás, para nós, não passam de um canapé grande) com garfo e faca.

Ainda estupefato com a feiura de Manchester, único chão da Inglaterra que consegui ver – e a beleza dos campos de tulipas e canais de Amsterdã –, fui recebido no aeroporto de Schiphol pelo Capitão-de-Corveta José Maria do Amaral Oliveira, com quem faria amizade que perdura até hoje. Ele mesmo transmitiu-me as funções de Encarregado da Divisão de Aviação da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa, título tão longo quanto excitante era a tarefa a continuar.

Nessa função, para melhorar conhecimentos e fazer comparações com o que se desenvolvia no nosso *A-11*, embarquei no *Karel Doorman*, holandês, no *Arromanches*, francês, e no *Hermes*, inglês. Foram mais dois dias de mar no *Karel*, um no *Arromanches* e três no *Hermes*. Procurava captar o máximo de experiência, pois, confesso, tinha enorme preocupação com as provas de voo, nas quais eu teria que acabar sendo o *air-officer*. Um convés de voo cheio de descargas de jato e hélices gran-

des a plena potência é lugar muito mais perigoso para “pedestres” que qualquer avenida do centro de São Paulo.

Enquanto não me preocupava o fator **Disciplina**, pois esta era ponto de honra na nossa Marinha, o outro – **Segurança** – preocupava-me muito, pois tinha plena consciência de que muitos de nossos marujos só conheciam avião ou helicóptero por vê-los passar em vôo. No convés, contudo, teriam que se aproximar a centímetros de hélices em pleno giro e de descarga de turbinas: passar por baixo de fuzilagens e asas, manobrar ganchos e cabos-de-pá- rada, calços e cabrestos da catapulta, tudo isso sob forte vento relativo e, muitas vezes, num convés bastante instável sob a ação do jogo do navio. Havia, pois, que familiarizar nosso pessoal com tais práticas, plenas de riscos indubitavelmente elevados. Nesse sentido, não poupou esforços a presidência da Comissão Naval de Recebimento de Navios na Europa.

Em entendimento com as Marinhas amigas do Reino Unido, da Holanda e dos Estados Unidos, foram acertados estágios de adestramento para todo o pessoal que teria que trabalhar no Departamento de Aviação.

Assim, estiveram à nossa disposição dois cursos: o primeiro na Royal Navy Air Station Culdrose (*Her Majesty Ship Seahawk*, como é seu nome), em Helston, Cornwall, a Escola de Manobra de Aeronaves (School of Aircraft Handling), onde, num convés de vôo pintado no chão, o *dummy-deck*, nosso pessoal aprendeu os segredos do convôo, e um segundo curso de adestramento na Base de Aviação Naval holandesa de Valkenburg, onde a manobra de aviões foi desenvolvida com a utilização dos aviões *Avenger* General Motors (*TBM*) que nos cedeu a Marinha americana. Nessa fase, os aviões *TBM* rolavam pilotados por nossos oficiais (que iriam, mais tarde, taxia-los no convôo) e

executavam as operações de posicionamento, enquanto eram sinalizados pelos nossos orientadores.

Ao fim desses treinamentos, nosso pessoal já estava razoavelmente familiarizado com as operações de convés de vôo e o hangar, incluindo, claro, as manobras de abastecimento das aeronaves.

Estávamos preparados para as provas de vôo, cuja finalidade, no tocante ao Departamento de Aviação do NAeL Minas Gerais, era testar e avaliar o desempenho de todos os seus equipamentos.

Graças ao programa de adestramento que levamos a cabo com a ajuda da Royal Navy, da Marinha americana e da Koninklijk Marine, (Marinha holandesa), o Minas se constituiu num time que deixaria perplexos os experientes críticos ingleses; uma semana de provas de vôo sem um único acidente, sem um único incidente, sendo que, a partir do meio da semana, os ingleses embarcados eram pouco mais que espectadores.

Os *Air Trails*, sob a orientação do Commander Swantor, seriam realizados pelo Esquadrão 700, da *Fleet Air Arm*, sediado na RNAS Yeovilton (HMS *Heron*), Ilchester, Somerset.

Era um esquadrão misto, composto de aviões a jato e a hélice, adestrado especialmente para aquele tipo de atividade.

Chegado o tão esperado momento, foi inaugurado o convés do vôo do A-11 com o pouso do helicóptero S-55 Westland *Whirlwind* N 7008, que, para tal fim, decolou de Yeovilton, sob o comando do Capitão-de-Fragata Roberto Mario Monnerat, chefe do Departamento de Operações do NAeL, tendo como Primeiro-Piloto (1P) o Capitão-Tenente Hercel Ahrendes Teixeira, futuro encarregado do Destacamento de Helicópteros do Navio.

No dia seguinte, já embarcados todo o pessoal inglês e demais observadores (por ofício, contratados ou convidados), come-

caram as provas, das quais participaram os anti-submarinos *Gannets*, pesados bimotores de hélices coaxiais, e os pequenos e velozes "jatos" *Sea-Hawk* e *Sea-Venom*.

De início, a "festa" foi toda inglesa. Não podiam confiar em nós, e com razão: era a nossa estréia na arte. Nós só participávamos como platéia.

Já no segundo dia, havia alguma "mistura".

Nossa participação, incipiente é verdade, de qualquer modo começava.

Não sei se me move a vaidade, o orgulho ou coisa que o valha, mas é fato que só posso dizer que essa "participação incipiente" foi tão eficaz que cresceu de modo inesperado: já no terceiro dia, havia um bom número de ingleses espectadores e, no último dia, eles eram quase que exclusivamente isto.

Aparelho de parada, catapulta (e aqui não podemos deixar de prestar uma especial homenagem à *Amélia*), espelho de pouso, elevadores, sistema de abastecimento e fábrica de nitrogênio, tudo funcionou à perfeição. Até mesmo as comunicações bilingües torre-aeronaves e entre estas e o Centro de Informações de Combate (CIC) e Centro de Controle da Aviação (CCA) nada deixaram a desejar.

Tal resultado não teria sido possível sem a dedicação de toda aquela plêiade excelente de oficiais, suboficiais, sargentos, cabos e marinheiros que tive a ventura de chefiar.

Todos, nas suas respectivas posições e funções, aliaram entusiasmo, disciplina e adestramento e, do amálgama destas três virtudes, conseguiram a **segurança** que

mereceu do Comandante Swanton, que chefiou as operações dos *air trials* uma frase que jamais esquecerei: "Comandante, tenho participado de muitas provas de mar, mas esta foi particularmente bem sucedida. Dou-lhe os parabéns. Mas não pense que será sempre assim. Boa sorte!".

O REGRESSO AO BRASIL

Terminadas as provas de voo, voltamos a Botlek para os ajustes finais. **A 6 de dezembro de 1960**, o NAeL Minas Gerais foi incorporado à Marinha do Brasil.

Nos primeiros dias de janeiro, iniciamos a viagem para o Rio de Janeiro. Aproveitamos o tempo para rolar e espotar os *Avenger* no convés de voo e no hangar e para nos adestrarmos em operações de voo com os *Whirlwinds*, com proveito também do pessoal do Departamento de Operações.

O destacamento de helicópteros, na verdade, era como uma oitava divisão do Departamento de Aviação. Recebeu a qualificação de destacamento porque a idéia era a de que os helicópteros seriam orgânicos de uma unidade baseada fora do NAeL. Esta unidade veio a ser o HU-1, o Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, inicialmente sediado no Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval da Avenida Brasil.

O Comandante Swanton

Por último, uma especulação sobre o Comandante Swanton.

Sobre ele chamou-me a atenção o Tenente Ney Moura de Almeida, que, lendo um

"Comandante Leal, tenho participado de muitas provas de mar, mas esta foi particularmente bem sucedida. Dou-lhe os parabéns. Mas não pense que será sempre assim. Boa sorte!"

Comandante Swanton
Chefe dos *Air Trials*

livro sobre a caça ao *Bismarck*, deparou-se com a citação de um Tenente Swanton. Emprestou-me o livro. Li-o e passei a compartilhar da intuição de Ney. Eis a história.

Em seu livro *Sink the Bismarck!* (Ladsborough Publication Limited, 173 New Bond Street, London, W1, coleção Four Square Books, 1960), Frank Brennand, no capítulo em que descreve o ataque dos *Swordfish* do lendário *Ark Royal* ao famoso encouraçado alemão, diz: "O avião do Tenente (*Sub-Lieutenant*) Swanton ostentava furos em muitos pontos ao longo do comprimento de sua fuselagem. Ambos, ele e seu metralhador, o Suboficial Aviador (*Leading Airman*) Seager, foram feridos. Contudo, como os outros (companheiros), lançaram seu torpedo. Todos erraram." (cf. op., cit. p. 110).

Não temos, Ney e eu, absoluta certeza de tratar-se da mesma pessoa o Capitão-de-Fragata Swanton, das provas de voo, e o Tenente Swanton, dos *Swordfish* do *Ark Royal*. Se, de fato, são o mesmo oficial, coube ao nosso *Minas Gerais* essa oportunidade de ter recebido tão bravo aviador naval em sua torre de controle de voo e em sua praça d'armas.

Ao fim deste meu próprio depoimento, fiz-me a pergunta: "E depois da volta para casa, que aconteceu?". Respondi-me que não me parecia fora do propósito, ainda que extrapolando a Metamorfose, passar em revista, mesmo muito superficialmente, a vida operativa do *Minas Gerais*. Afinal, são passados quase 40 anos da Fase Holandesa. Resolvi (espero que acertadamente) fazer isso.

As operações aéreas no Minas Gerais

As operações aéreas começaram já na viagem de volta ao Rio de Janeiro, com os

helicópteros do destacamento orgânico do navio, os *Whirlwind S-55* 7008, 7009 e 7010. Seguiram-se outros esquadrões de aeronaves de asa rotativa, sendo o primeiro o HU-1, montado, às pressas, no CIAAN-DF (do Distrito Federal, ex-Estado da Guanabara), situado na Avenida Brasil. Este tipo de operação jamais sofreu solução de continuidade até hoje.

Quanto à operação com aeronaves de asa fixa, acho que não é exagero dizer que houve, apenas, duas tentativas, uma muito efêmera, com o 1º Esquadrão Misto de Aviação Anti-Submarino e de Ataque, constituído por seis *North American Trojan (T-28R1)*, e outra, iniciada em 22 de junho de 1965 com o pouso a bordo do *P-16A 7021*, do 1º Grupo de Aviação Embarcada (1º GAE), no convés de voo do *Alfa-11*. Pilotava-o o então Major-Aviador Antônio Claret Jordão, comandante do GAE.

O esquadrão dos *T-28* operou de **11 de dezembro de 1963**, dia em que o então Capitão-de-Corveta Roberto Arieira, comandante do Esquadrão, levou seu *N 703* a uma "enganchada" perfeita, até janeiro de 1965, mês em que o Presidente Castello Branco decidiu que asas rotativas seriam da Marinha e asas fixas da Força Aérea.

O 1º GAE manteve-se operativo até 1996, com seus *Grumman Tracker*, ou *S2F*, ou, ainda, na *FAB, P-16*.

À medida que os aviões embarcados iam sendo desativados, as operações com este tipo de aeronave perdiam intensidade. Jamais houve reposição de equipamento do GAE.

Atualmente (1997), o nosso Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, para continuar operando, conta com a colaboração da aviação naval da Armada da República Argentina.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Navios-aeródromos /; *Minas Gerais* (NAeL); História do NAeL *Minas Gerais*;