

A AVIAÇÃO NAVAL E OS SEUS AVIÕES T-28*

PAULO RONALDO DALDEGAN MOREIRA
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Introdução

- O propósito do curso nos Estados Unidos
- O preparo no Brasil
- O curso preparatório
- O curso primário
- O treinamento básico
- O treinamento de voo por instrumentos
- O recebimento das *Golden Wings*
- O regresso ao Brasil
- O recebimento e montagem dos T-28
- Os T-28 prontos para o voo
- Os T-28 voados por brasileiros
- O treinamento em São Pedro d'Aldeia
- Os primeiros pousos no NAeL
- A emergência em Guarapari
- A decisão do Presidente Castello Branco
- O passado e o futuro

* N.R.: Este artigo atendeu a uma solicitação da RMB a um dos integrantes da nossa Aviação Naval para contar a história dos pilotos dos T-28 e seus aviões. Os nossos agradecimentos.

INTRODUÇÃO

Esta fase da vida da Aviação Naval foi de extrema importância, pois consolidou todo o esforço empreendido por nossos colegas mais antigos, quanto à implantação de uma mentalidade verdadeiramente profissional, não só quanto ao emprego da arma aérea, mas também quanto à segurança de aviação.

Em 1957, a Marinha já imaginava a utilização de aviões, como projeção de poder, tanto do seu porta-aviões, recém-adquirido da Inglaterra, mas também de suas bases aéreas, no território brasileiro.

Começou-se, então, a selecionar os oficiais que, num futuro próximo, iriam pilotar os aviões que comporiam a Aviação Naval; esta seleção foi realizada com todo o critério e nos mesmos padrões da Marinha

americana, para onde, em agosto de 1960, foram enviados 19 oficiais.

A intenção do Ministro da Marinha era a de dar a estes oficiais a oportunidade de aprenderem o máximo da experiência americana, não só através do programa de instrução a ser cumprido mas, também, viverem num ambiente onde tudo girava em torno da segurança de aviação, e a perfeição dos procedimentos de voo.

O PROPÓSITO DO CURSO NOS ESTADOS UNIDOS

Quero deixar aos leitores desta matéria a mesma impressão que tivemos quando nos foi passada, em sala de aula, a meta que os oficiais aviadores navais – nossos instrutores – tinham, na transmissão de seus conhecimentos:

"Queremos dizer que a Aviação Naval americana forma os melhores aviadores navais do mundo; para isto, nós não podemos fazer distinções entre alunos medíocres, normais, ou aqueles que nasceram com o dom de voar. Todos serão submetidos ao mesmo treinamento, mas a ênfase será dada aos que são medíocres e aos normais, de forma a que todos cheguem ao final deste curso com a mesma habilitação que aquele que recebeu de Deus o dom de voar. Todos estarão preparados, igualmente, para as missões e tarefas que irão desempenhar. Quero mesmo dizer que, se aqui tivéssemos um macaco como colega de vocês, ele terminaria este curso com as mesmas habilitações que os senhores. Portanto, não tenham dúvidas que, ao término deste período, também serão considerados como os melhores aviadores navais do mundo!!!... O único segredo, que quero passar aos senhores neste momento, é que o sucesso que terão dependerá exclusivamente da dedicação de cada um, dedicação esta integral, nas 24 horas do dia, pois mesmo dormindo, a mente de cada um dos senhores deverá estar voltada para o aprendizado que aqui estarão recebendo..."

Foi uma lição completa do que nos esperava... E, realmente, a dedicação foi integral, no cumprimento de todo o programa de pilotagem de aeronaves de asa fixa, culminando com o pouso em porta-aviões.

Estivemos ali durante um ano e meio, e concluímos o curso com sucesso, praticamente todos do grupo, com exceção de um, que não conseguiu fazer o voo solo, mas foi aproveitado como técnico em manutenção de aeronaves.

O PREPARO NO BRASIL

O Alto Comando da Marinha comprou dois tipos de aviões: os *Pilatos*, para o treinamento primário em aeronaves de asa fixa, e os *T-28*, que seriam empregados como aviões de ataque e, principalmente, a bordo do NAeL *Minas Gerais*.

É importante que se diga que o grupo selecionado para o curso nos Estados Unidos foi escolhido com cerca de um ano de antecedência e, tão logo se reuniu, foi concentrado no então Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval, com sede na Avenida Brasil, subúrbio do Rio de Janeiro.

Os nossos oficiais aviadores navais deram partida no nosso preparo, para que chegássemos aos Estados Unidos em melhores condições de recebermos os ensinamentos da Marinha americana.

O entusiasmo, tanto dos nossos instrutores como dos oficiais alunos e do pessoal subalterno de apoio, era contagiante, a ponto de chamar a atenção daqueles que nos visitavam, ou tinham contato conosco.

Podemos lembrar do período em que estagiávamos no CIAW, onde nos dedicamos ao preparo físico e ao estudo do inglês técnico de aviação: nossos deslocamentos, entre salas de aula, idas e vindas ao rancho etc., eram feitos em formatura, em acelerado, e sempre cantando. Tínhamos o orgulho de sermos os integrantes de um grupo de elite, que iria implantar as bases de uma futura Aviação Naval, cuja projeção, junto aos países alia-

dos, seria, e tínhamos a certeza disto, da maior importância...

O CURSO PREPARATÓRIO

Este grupo de oficiais apresentou-se na Marinha americana em agosto de 1960, e iniciou as suas atividades no curso preparatório para o vôo, com a duração de um mês – o *Pre-Flight*.

Como o Ministro tinha pressa na prontificação dos futuros pilotos, o grupo deixou de fazer o curso de adaptação à língua inglesa e ao inglês técnico, que era um

estágio considerado de suma importância para a Marinha americana, em face dos riscos envolvidos e inerentes à formação de um futuro aviador naval estrangeiro.

Tal decisão levou o grupo a uma carga de trabalho extremamente pesada, e alguns dos oficiais chegaram quase à estafa.

Graças a Deus, e ao esforço de todos, chegamos ao final desta primeira experiência com excelentes

resultados!...

O CURSO PRIMÁRIO

No estágio seguinte, entramos na fase mais gostosa, o *Primary*, onde tivemos o primeiro contato com as aeronaves propriamente ditas – eram os *T-34*; ali, sentimos que voar era muito bom, mas igualmente penoso, pois tudo era uma experiência nova, e que demandava uma dedicação integral e quase que sobre-humana, com pra-

ticamente 18 horas de trabalho por dia (e, muitas vezes, até mais)...

As lutas foram grandes e, por várias vezes, vimos colegas nossos chorarem, por não estarem conseguindo render o que seria necessário em determinados vãos ou etapa a ser cumprida... era duro, para todos nós, estudarmos e praticarmos o voo, em um idioma que não era o nosso, e com todas as dificuldades e pressões dos instrutores de voo (que se sentavam no assento de trás da cabine dos aviões e dali nos davam as instruções através dos fones de ouvido).

Cada leitor poderá avaliar a tensão, e a nossa responsabilidade, de termos que mostrar o desempenho dos brasileiros junto a um país como os Estados Unidos da América do Norte...

Mas, graças ao esforço e a dedicação de cada um, pudemos prosseguir com um resultado nunca imaginado pelos americanos: ao final de nosso curso, a turma foi considerada como uma das melhores que já haviam passado pela Aviação Naval da Marinha americana, em mais de 30 anos... Nós nos orgulhamos muito disso!...

TREINAMENTO BÁSICO

Muito bem, concluído o curso primário, começamos o treinamento básico, que era feito nos famosos aviões T-28; naquela época, nos sentávamos pequeninos perto daquela aeronave tão grande e com tanta potência... para se ter uma idéia, um piloto em pé passava por baixo de suas asas e, para subir na cabine, galgávamos dois degraus, localizados nos *flaps*. Era um gigante com 1.450 cavalos de força! Esta aeronave podia decolar, com toda potência, e subir na vertical da pista... era impressionante!...

A experiência que tivemos com estes aviões foi fantástica, pois nos mostrou que, se o piloto estivesse realmente preparado para pilotá-lo, com a lição na "ponta da língua", e disposto a cumprir todos os procedimentos de voo que haviam sido ministrados, a resposta que teria era simplesmente "fora de série"!...

Os estágios pelos quais passamos foram os de adaptação aos T-28, formatura (onde aprendíamos a voar em grupo), instrumentos básicos (onde se aprendia a voar sem vermos do lado de fora da aeronave – ou seja, o voo por instrumentos), antecedidos por vãos em simuladores de voo e, finalmente, o treinamento para o pouso a bordo (naquela época, no Navio Aeródromo USS *Antietam* – um pouco maior do que o nosso *Minas Gerais*).

O TREINAMENTO DE VÔO POR INSTRUMENTOS

Após esta etapa, prosseguimos com o treinamento de voo por instrumentos "avançado", realizado a bordo dos aviões bimotores Beechcraft e, pos-



O Pilatus e um helicóptero rumo a Cabo Frio

teriormente, o treinamento completo nos aviões S2F (semelhantes aos nossos P-16, da FAB), inclusive com pousos a bordo do USS *Antietam*.

Até aqui, pudemos dar uma idéia, muito superficial, do nosso programa de instrução na Marinha dos Estados Unidos, e o primeiro contato que tivemos com os famosos T-28, até hoje empregados em muitas Marinhas e, até bem pouco tempo, na dos Estados Unidos da América do Norte.

O RECEBIMENTO DAS GOLDEN WINGS

Terminado o nosso curso, fomos declarados Aviadores Navais, com a colocação das *Golden Wings* em nossos uniformes, numa cerimônia muito comovente, em que estavam presentes o Almirante Comandante da Aviação Naval em Pensacola, nosso Adido Naval em Washington – o então CMG Berutti*, e os nossos familiares.

O REGRESSO AO BRASIL

Regressamos para o Brasil em **janeiro de 1962**, e fomos para a Diretoria de Aeronáutica da Marinha, enquanto aguardávamos a designação para o NAeL *Minas Gerais*, ou para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, recém-criada.

Em 1963, a Marinha comprou os *Pilatos* e os T-28. Os *Pilatos* foram para o CIAAN, na Avenida Brasil, onde foram montados e, posteriormente, decolaram de uma pista, ali mesmo preparada, somente para a decolagem destes aviões.

O RECEBIMENTO E MONTAGEM DOS T-28

Os T-28 chegaram a bordo do Navio-Transporte *Soares Dutra*, em caixotes, contendo os motores e as aeronaves desmontadas. Após a chegada do NTr ao Cais do Arsenal, começamos a faina de transferência dos caixotes para o NAeL.

Naquele mesmo dia, teve início a montagem dos aviões, com os membros do Primeiro Esquadrão de Aviões de Ataque e do *Minas Gerais*, orientados por um piloto

americano, contratado para nos ajudar na montagem, em testes pré-vôo e em vôos propriamente ditos.

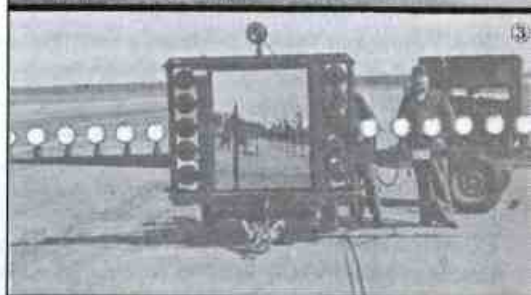
É importante dizer que esta montagem, a bordo de um navio, nunca tinha sido feita, pois os componentes a serem montados deveriam estar num ambiente fixo e estável, para que não houvesse ne-

nhum transtorno, quando dos testes pré-vôo e vôo; como nossos T-28 tinham poucos componentes sensíveis, fizemos toda a faina ali mesmo, no hangar do *Minas Gerais*, em face do extremo sigilo de que se revestia a operação de recebimento dos aviões.

Quando as aeronaves ficaram prontas, o *Minas* se fez ao mar, e só então elas puderam subir para o convés de vôo, quando o navio já estava distante da costa, e longe dos olhares de quaisquer pessoas estranhas à Marinha.

Graças a Deus, tudo deu certo, e os testes de solo e prontificação para o vôo transcorreram sem o menor incidente...

* N.R.: Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira.



- ① Em Langley (2/61) no T-34
- ② Em Barin (4/61) no T-28
- ③ Espelho de pouso para os T-28
- ④ Em Whiting Field no Beechcraft
- ⑤ Em New Iberia no S2-F

A FORMAÇÃO DOS PILOTOS





① CV *Antietam* durante a Segunda Guerra Mundial e após a sua modernização (Foto: *Proceedings*)

② Aviadores navais brasileiros cursando:
Em cima E/D: CT Arnaldo de Oliveira Silva;
CC Wigando Engelk; CT Paulo Ronaldo
Daldegan Moreira; CC Roberto Arieira; CT
Manoel Van Der Haagen da Silva; CC Agmara
Xavier de Souza.

Em baixo E/D: CC Talma A. Brasil
(Setenburg); CT Julio Sérgio Vidal Pessoa; CT
Leonido de Carvalho Pinto; CT Mário L. de Sá
Barreto (Linhares); CT Jorge R. A. Vidigal.

③ e ④ Primeiro pouso de um T-28 em São
Pedro d'Aldeia



③

Os aviões eram um pouco diferentes dos empregados pela Marinha americana, que tinham as asas mais curtas e não precisavam ser submetidos às regras estabelecidas para aeronaves civis; o nosso, como foi comprado como uma "aeronave civil" (a Marinha ainda não tinha autorização para a compra de aviões militares), ela teria que ter uma autonomia maior do que os T-28 da Marinha americana, fato que deu origem a asas com envergadura maior, de forma a receberem mais combustível, aumentando, assim, a sua autonomia. Em consequência desta envergadura maior, os aviões tinham que subir para o convés de vôo sem as pontas das asas, e ali eram montadas, com todas as dificuldades causadas pelo vento, balanço e caturro do NAeL.

OS T-28 PRONTOS PARA O VÔO

Finalmente, era chegada a hora da decolagem de bordo do *Minas*!... Tudo correu às mil maravilhas, até que um dos aviões, após a decolagem, estava voando, e o motor começou a falhar. O piloto americano pediu pouso imediato e, na final, o motor parou totalmente. O piloto de provas tinha tomado as precauções necessárias, fazendo uma aproximação alta, na final para o pouso, o que lhe valeu um toque excelente no convés de vôo, com toda a precisão necessária. Foi uma experiência fantástica, que todos nós presenciemos, e pulamos de alegria!...

T-28 VOADOS POR BRASILEIROS

Terminada a fase de testes mecânicos e de vôo, chegava a hora de os pilotos brasi-

leiros, componentes do Esquadrão dos T-28, prepararem-se para a decolagem de bordo do NAeL, com destino à Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia. Havia uma preocupação muito grande quanto à decolagem dos pilotos brasileiros, tanto por estarem sem voar por muito tempo (mais do que um ano), como também pela lembrança da tentativa de decolagem de bordo do NAeL, de um avião *Avenger*, que foi recebido na Inglaterra, junto com o *Minas*, e que servia como acessório de ensino e treinamento para a manobra de aeronaves no convés de vôo (e o *Avenger* caiu na água, na tentativa de decolagem para São Pedro da Aldeia!).

No final do Curso Primário, nossa turma foi considerada como uma das melhores que já haviam passado pela Aviação Naval da Marinha Americana, em mais de 30 anos...

Há que se ressaltar, aqui, que o fato de nossos aviadores navais estarem sem voar há mais de um ano os colocava na condição de "desqualificados" para o vôo, devendo, teoricamente, antes de voar novamente, submeterem-se a um treina-

mento bastante duro, de requalificação em aviões e, principalmente, naquele modelo de aeronave, diferente dos que haviam pilotado nos Estados Unidos da América do Norte; tal situação era agravada, porque este retorno ao vôo seria feito de bordo de um navio-aeródromo, o que se constituía em mais um fator complicador quanto à segurança de aviação*.

Infelizmente, não dispúnhamos de tempo, e o nosso Ministro confiou na excelência da nossa formação, realizada na melhor Aviação Naval do mundo, onde tínhamos nos destacado pelo esmero, dedicação e

* N.R.: Há de se acrescentar, pretendendo chamar a atenção dos leitores, que esta primeira decolagem do NAeL era uma operação sem retorno, a todo risco.

profissionalismo (informações estas prestadas pela própria Marinha americana), e nos liberou para a decolagem do *Minas*.

E como foi que nos preparamos para este voo inédito e sensacional?

Bem, foi realmente um grande desafio.

Estabelecemos um programa de estudo de todos os manuais de manutenção e operação dos T-28 e, assim, após este estudo, ensaiamos a decolagem e as manobras do avião, no convés de voo do *Minas*, até que nos sentimos aptos a fazermos aquela decolagem.

Felizmente, tudo correu bem, e os T-28 decolaram, chegando à Base de São Pedro da Aldeia sem problemas.

A superestrutura do navio estava lotada com o pessoal da Marinha e, quando decolou o último avião, foi uma alegria total, com gritos e palmas por todos aqueles que tiveram a felicidade de estarem presentes àquele evento tão importante para a nossa Marinha...

Nossos corações (dos pilotos) batiam tão fortemente, que parecia que iam saltar pela boca!...

O TREINAMENTO EM SÃO PEDRO D'ALDEIA

Uma vez em São Pedro, começamos os voos de treinamento dos pilotos, orientados pelo piloto americano, que fez um trabalho muito bom, instruindo todos nós nas particularidades do emprego e da operação daquelas aeronaves.

OS PRIMEIROS POUSOS NO NAEL

Após meses de treinamento, finalmente estávamos prontos para o pouso a bordo do *Minas Gerais*. Foram momentos de grandes emoções, em que estavam presentes muitas autoridades da Marinha, ansiosas por verem realizado o desejo de voltarmos a operar aeronaves de asa fixa, a bordo do nosso navio-aeródromo.

Aquele dia marcou o início dessas operações...

A EMERGÊNCIA EM GUARAPARI

Aquela época, o nosso navio-aeródromo atravessava um período de muitos problemas em sua propulsão, o que trazia transtornos à operação dos aviões, pois ficava com a sua velocidade muito reduzida, obrigando os T-28, que estavam voando, a regressarem para a sua base, em São Pedro da Aldeia.

Houve uma ocasião em que estávamos muito distantes da Base, e voando,

quando o navio ficou à matroca (suas máquinas pararam de funcionar, e o *Minas* ficou totalmente às escuras), não havendo condições para um pouso a bordo.

Nosso combustível já estava no final, e fomos obrigados a pousar no aeroporto de Guarapari, no Estado do Espírito Santo (pista de terra, o que não era recomendado para aviões como os T-28).

Tudo correu às mil maravilhas, até que um dos aviões, após a decolagem, estava voando, e o motor começou a falhar. O piloto americano pediu pouso imediato e, na final, o motor parou totalmente. O piloto de provas tinha tomado as precauções necessárias, fazendo uma aproximação alta, na final para o pouso, o que lhe valeu um toque excelente no convés de voo, com toda a precisão necessária

Sem alternativas, pousamos ali mesmo. Correu tudo bem.

A DECISÃO DO PRESIDENTE CASTELLO BRANCO

No ano de 1965, o Presidente Castello Branco esteve a bordo do *Minas* e deu conhecimento à Marinha da sua decisão de que não mais poderíamos pilotar os nossos aviões.

Houve entre nós, da Aviação Naval, um desânimo muito grande*, mas não nos deixamos abater; sabíamos que, num futuro próximo, esta situação seria revertida, como realmente foi, na gestão do Ministro Mauro Cesar Rodrigues Pereira. Graças às gestões do nosso Ministro, hoje podemos contar com a operação de aviões em nossa Esquadra.

Com a decisão presidencial, a Marinha colocou à disposição do Ministério da Aeronáutica tanto os aviões *Pilatos* como os *T-28*.

Após a entrega das aeronaves, tivemos o desprazer de vê-las desativadas e dei-

xando definitivamente de voar, por não haver, no planejamento da Aeronáutica, a utilização daquelas aeronaves.

O PASSADO E O FUTURO

Devemos dizer que os *T-28* continuam em nossas memórias como aeronaves valentes, que tiveram a sua importância no reencontro da Marinha com a operação de aviões, que havíamos deixado de operar em 1941, com a criação do Ministério da Aeronáutica.

Hoje, ainda se pode visitar um desses *T-28*, que se encontra no Museu Aeroespacial, em Marechal Hermes

(com as mesmas cores da Marinha, com o número 06, e o nome do piloto daquele avião: CT Daldegan).

A operação dos *T-28* deixou saudades em todos nós, mas hoje estamos aliviados, por termos os nossos queridos e saudosos aviões substituídos pelos atuais jatos, em operação na nossa Esquadra.

**Correu tudo bem, mas
houve necessidade de
colocarmos fuzileiros
navais e helicópteros
armados, em Guarapari,
para protegerem os nossos
*T-28***

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; *T-28*; História dos *T-28*;

* N.R.: Ver o "protesto" na *RMB* 4º trim./1998, p. 41.