

# O PRIMEIRO ENGANCHE\*

FERNANDO SOUSA VILELA  
Capitão-Tenente (AvN)

## NOSSA FORMAÇÃO

O caminho traçado até o momento de receber a luz verde no convão do *Minas Gerais* a bordo de um jato naval foi árduo para mim e oneroso para a Marinha. No total, foram quase três anos de cursos realizados até embarcar no Esquadrão VF-1 e pouco mais de quatro meses para voar no AF-1.

Tudo começou em 1995, quando, a convite das Marinhas argentina e uruguaia, eu e mais dois oficiais colegas de turma (Capitães-Tenentes *Fabício Fernandes Nazareth Duarte* e *Alex Sander Gadas de*

Matos) tivemos a oportunidade de voar o T-34-C *Menthor*.

Na Base Aeronaval de Punta Indio, da Armada da República Argentina (ARA), foram quase 11 meses de muito aprendizado num clima frio e úmido entre o Rio da Prata e o Rio Samborombón, totalizando cerca de 150 horas de voo.

A *Escuela de Aviación Naval* nos ensinou a voar, seja solo ou em formatura, seja em condições visuais ou por instrumentos, e nos levou até a cidade onde dizem ser o fim do mundo: Ushuaia. Ao final do curso, recebemos nossas primeiras asas e regressamos para a Macega\*\*.

\* N.R.: Este artigo atendeu a uma solicitação da RMB a um dos primeiros pilotos a operarem o A-4 a bordo do *Minas Gerais*. Os nossos agradecimentos.

\*\* N.R.: Para os não de Marinha: Macega – apelido carinhoso dado à Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia.

Enquanto a Marinha planejava a compra das aeronaves *A4* da Força Aérea do Kuwait, hoje nossos *AF-1*, ela me deu a oportunidade de aprender a voar helicóptero no Esquadrão HI-1 e de operar com o *Superlynx* a bordo das nossas fragatas com direito à *Unitas XXXIV* até Ushuaia novamente e ao convívio com a alegre e amiga praça-d'armas dos *ex-Falcões* do Esquadrão HA-1 por dois anos.

Em 1998, com a garantia de que o Decreto nº 55.627 de 26 de janeiro de 1965 seria revogado, a Marinha nos enviou de volta à Base Aeronaval de Punta Indio, com a missão de realizar 100 horas de voo nas aeronaves MC-32 da ARA (*Xavantes*, fabricados pela Embraer). A partir deste ponto, senti que o retorno da asa fixa na Marinha era uma realidade e que o enganche no *Minas*, embora fosse ainda um sonho, ele não estava tão distante e não era só meu, mas de muitos "marinheiros".

O cenário era o mesmo de 1995, porém os atores eram pilotos austeros e mais rigorosos. Passei a conviver e ser adestrado por "caçadores" que fizeram com que os meus voos tudo exigissem de mim até o último minuto da minha centésima hora de jato.

Ainda no mesmo ano, ingressamos no DLI (*Defense Language Institute*) para nos preparar para o desafio final, que seria voar uma aeronave de alta *performance*, comunicando-me em inglês com os controladores num espaço aéreo congestionado.

Quando chegamos à *Meridian Naval Air Station*, no Mississippi (Estados Unidos), deparamo-nos com uma tecnologia de última geração em jatos de treinamento e simuladores. Pudemos voar o *T-45C*, cujo painel de instrumentos mais parecia um *video game*

com seus MFD (*Multi Function Display*) e seu HUD (*Head-Up Display*).

No decorrer do curso, notamos que as manobras dos diferentes estágios eram praticamente as mesmas já realizadas na Argentina, com exceção dos pousos. Pousar uma aeronave não era mais uma questão de manter velocidade e razão de descida dentro de parâmetros seguros e sustentar o alinhamento com a pista. Desde o primeiro pouso na *Meridian*, era preciso manter duas bolas centradas: uma no canto superior esquerdo do painel, que me indicava o ótimo ângulo de ataque da aeronave, e outra no sistema ótico de pouso à esquerda da pista, que me indicava a rampa a seguir.

Em 18 de março de 2000, vi a "bolinha" de um porta-aviões pela primeira vez. Voei de Jacksonville até o USS *Harry S. Truman*\* para cumprir o último estágio do curso, que exigia que eu realizasse dez enganches e pudesse finalmente receber minha *Wing of Gold*.

Após a bela cerimônia de formatura, em 7 de abril de 2000, arrumamos nossas malas e embarcamos ansiosos para a nosso caloroso país, onde ainda teríamos que voar 50 horas em *AF-1* até poder tocar no convés do *Mingão*.

## O PRIMEIRO ENGANCHE

"Porta-aviões no través, trem baixado e travado, gancho arriado, ótimo ângulo de ataque...".

Tudo parecia familiar com o cenário vivido dez meses antes daquele 18 de janeiro de 2001. A grande diferença constatei, realmente, quando "chamei a bolinha", ainda que na língua inglesa, ao ver uma pista que parecia estar mais longe do que aquela

\* N.R.: Navio-aeródromo da classe *Nimitz*, de propulsão nuclear, comissionado em 25/7/1998, 102.000 toneladas de deslocamento carregado, convés em ângulo de 779,8 x 76 metros, velocidade maior que 30 nós, tripulação de 3.360 pessoas, (2.500 de aviação), 50 aviões + 6 helicópteros. (Do *Jane's Fighting Ships* 2000/2001)

que eu via enganchando pela última vez. Não se tratava mais de um “super porta-aviões” e sim do saudoso capitânia da Esquadra da Marinha do Brasil: *A-11 Minas Gerais*. Naquele momento, dei-me conta de que fortes emoções estavam por adentrar na já apertada cabine do AF-1 N-1014.

Quando embarquei no Esquadrão VF-1, no dia 19 de abril de 2000, depois de um longo período de treinamento até a conquista da asa dourada de piloto de caça, não poderia imaginar que o enganche de um *AF-1* a bordo do *Minas Gerais* tardaria apenas alguns meses a acontecer.

Logo após o meu embarque, deu-se início à instrução terrestre (*ground school*) das aeronaves *AF-1/IA* e, nas primeiras aulas, já me avisaram que o *T-45*, com seu motor Rolls-Royce de 5.527 libras de empuxo, era um brinquedo comparado às 11.200 libras de um *AF-1A* e que, na minha primeira decolagem no assento dianteiro de um *AF-1A*, eu só teria tempo para checar o meu velocímetro, quiçá uma única vez. O instrutor tinha razão!

Vôo solo, qualificação de PQM<sup>1</sup>, Dia da Aviação Naval com passagem de uma esquadilha de *AF-1* em Aldeia, muita PTPN<sup>2</sup>, toques e arremetidas no *Mingão*, ... e mais PTPN. No final do ano de 2000, senti que os continuados vôos de PTPN, tendo em vista a certificação do *Minas Gerais*, levaram-me a um elevado nível de treinamento para o pouso a bordo.

Após o Natal e Ano Novo, a ordem foi: **PREPARAR PARA EMBARCAR!**

Longos e extenuantes dias se seguiram na preparação das aeronaves e, principalmente, no treinamento dos pilotos. Afinal, tínhamos pela frente um dos menores porta-aviões do mundo. Não bastava que nos

preparássemos apenas em vôo. Era preciso também uma preparação mental, afastando a ansiedade natural que pudesse surgir e mantendo a confiança na nobre missão que tínhamos a cumprir.

Os primeiros dias do tão esperado embarque foram dedicados à confirmação do Boletim de Lançamento e Recolhimento para a operação dos *AF-1* a bordo do *Minas Gerais*.

Seus aparelhos de parada Mc Target-Scott MK-12 e sua catapulta Brown Brothers BS-4 passaram por significativas revisões para que pudessem realizar o antigo sonho da Marinha de voltar a operar suas aeronaves de asa fixa a bordo. A cada enganche e catapultagem realizados pelo piloto de teste americano, era inevitável o aumento de nossa ansiedade e da vontade de subir na cabine daquele *AF-1* para fazer o mesmo. Torcíamos para que o Boletim fosse logo concluído e chegasse a nossa vez!

Terminados os enganches e catapultagens necessários para a elaboração do Boletim, veio a autorização para que se concretizasse aquilo que parecia um sonho.

O nosso Cheop<sup>3</sup>, Capitão-Tenente Alvarenga, o primeiro piloto a voar no *AF-1*, convocou os pilotos para o *briefing*, mas não havia divulgado ainda quem seria o primeiro piloto brasileiro a enganchar com uma aeronave à reação da Marinha do Brasil a bordo de um porta-aviões brasileiro.

Eu era o mais moderno dos três pilotos brasileiros e tinha como certo que seria o último a enganchar a bordo naquele dia 18 de janeiro de 2001.

Foi, então, quando me surpreendi com a inescusável determinação do meu amigo Alvarenga de realizar o primeiro enganche e pela qual sou muito grato.

1 N.R.: PQM – Piloto Qualificado no Modelo.

2 N.R.: PTPN – Prática em terra para pouso em navio.

3 N.R.: Cheop – Chefe de Operações.

Decolei de Aldeia às 16h50 e, cinco minutos depois, já estava eu em contato com o *Minas Gerais*, que navegava no rumo leste.

Sem nenhuma demora, fui autorizado a descer para a *inicial* e realizar o *break*.

“Porta-aviões no través, trem baixado e travado, ótimo ângulo de ataque”.

Cheque pré-pouso estava pronto, mas eu não podia arriar o gancho, pois a aeronave ainda estava muito acima do peso para enganche.

Como combinado em *briefing*, aproveitei o combustível excedente para realizar alguns toques e arremetidas antes de realizar o primeiro enganche. Cada vez que arremetia, olhava para a ilha e percebia que a ansiedade que estava sentindo era compartilhada por todos os marinheiros que ali estavam trabalhando para ver um piloto naval brasileiro enganchar no *Minas Gerais* depois de 35 anos.

“*Hook down*”, disse o OSP<sup>4</sup> americano na fonia.

Sem hesitar, baixei meu gancho, “chamei a bolinha”<sup>5</sup> e procurei fazer o meu melhor passe. Após alguns segundos, toquei no convés e levei a manete toda avante. Em seguida, senti a força dos cintos nos meus ombros anunciando a concretização de um sonho, não só meu, mas de todos aqueles marinheiros que, ao longo desses muitos anos, lutaram para vê-lo realizado.

Havia enganchado!

Depois de subir o gancho, o orientador me direcionou até a catapulta para que eu fosse lançado de volta para Aldeia.

Após passados os cabrestos e receber o sinal do oficial da catapulta para tencionar a aeronave, levei mais uma vez a manete toda

avante. Quando estava a ponto de prestar a continência para o oficial da catapulta, dando o pronto para o lançamento, perdi meu gerador e tive que abortar. Como o CT Marcos e o CT Alvarenga já estavam aguardando na vertical, o comandante do Navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra Passos<sup>6</sup>, decidiu que eu cortasse o motor e subisse ao passadiço. Lá chegando, além de receber os cumprimentos das autoridades presentes e de meus colegas, recebi também o convite do comandante do navio para pernoitar a bordo, já que não seria possível o meu lançamento antes do pôr-do-sol.

Inicialmente, fiquei triste por não ter sido catapultado, mas, em seguida, dei-me conta de que aquela era a vontade de Deus e, sendo ele justo, permitiu que o Marcos pudesse ser o primeiro piloto naval brasileiro a ser catapultado de um porta-aviões em um *AF-1*. Tive, então, o prazer de poder voltar a dividir o sentimento de dever cumprido com os colegas da praça-d’armas, com direito a um *jantarex*.

Após o embarque, ainda naquele mesmo ano, o Esquadrão VF-1 nos permitiu participar de muitas outras missões, tais como a homologação do Navio-Aeródromo *São Paulo* para operações com os *AF-1*, o reabastecimento em voo a partir de um *C-130* da Força Aérea Brasileira e até de lançamento de mísseis em Natal.

Com certeza, o Esquadrão VF-1 ainda me brindará com muitos outros momentos de alegria e conquistas no futuro, mas dificilmente tomarão o lugar daquele belo e único momento do meu primeiro enganche no país que eu tanto amo, Brasil!

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval /; História da Aviação Naval;

4 N.R.: OSP – Oficial de sinalização e pouso.

5 N.R.: “Chamei a bolinha” – avistou, no espelho, a orientação da rampa de aproximação para o pouso no navio.

6 N.R.: Marcos Araujo de Souza, José Vicente de Alvarenga Filho e Júlio Cesar de Araujo Passos.