HELICÓPTERO DE EMPREGO GERAL

São Paulo, 05 de junho de 2007.

A elaboração deste depoimento decorre de uma sugestão do atual comandante do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, Capitão-de-Fragata Amaral Silva (AvN), durante o evento comemorativo do aniversário do CIAAN em São Pedro da Aldeia.

Nos anos noventa, por iniciativa do Contra-Almirante-Aviador Naval Jaime Leal da Costa Filho, depoimento semelhante foi prestado verbalmente e gravado pelo Serviço de Documentação da Marinha. Qualquer discrepância que seja observada entre as duas versões decorre de falhas de memória deste autor.

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra (AvN-Ref°)

SUMÁRIO

Circunstâncias e motivações
Não era incluída a base terrestre para apoio
O CIAAN não estava incluído na Força Aeronaval
Uma visão prospectiva
As realidades da época
O "retorno" à Avenida Brasil
O início das atividades operativas do HU-1
O progresso técnico do Esquadrão
As missões
A caminhada para o Nordeste
O inventário de aeronaves do Esqd-HU-1
Os descendentes do HU-1
Uma reflexão final
Anexo – Bem-vindo ao Esquadrão

Depoimento do primeiro comandante do Primeiro Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (ESQD-HU-1) sobre as circunstâncias, as motivações, a criação e a implementação da primeira unidade aérea da Marinha após o renascimento da Aviação Naval

CIRCUNSTÂNCIAS E MOTIVAÇÕES

Sem a menor dúvida, a instalação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) na Avenida Brasil, no final de 1957, representou um passo significativo para a estruturação de nossa Avia-

ção Naval. O mesmo poderia ser dito quanto à aquisição e o início de modernização do Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, praticamente na mesma época.

Esses dois eventos modelaram o cenário com que os aviadores navais mais antigos se defrontavam no início de 1961. Algumas circunstâncias daquele momento merecem ser mencionadas porquanto elas representaram fatores de influência que, certamente, iriam contribuir para orientar a definição de nossa singradura:

a. A posse de dois helicópteros Widgeon, de três Bell 47-J e de dois Bell-47-G facilitaram, de início, os cursos de pilotagem e o atendimento às missões hidrográficas

Não existia, porém, uma organização lógica dos meios em termos de uma unidade aérea. Os Widgeon e os Bell 47-J pertenciam, como "acessórios de ensino", ao Departamento de Instrução e Adestramento do CIAAN; os 47-G, teoricamente, eram "orgânicos" dos navios hidrográficos (*Sirius* e *Canopus*), ainda que apoiados pelo CIAAN, tendo em vista a capacidade de manutenção de nosso Centro.

b. Existiam também os helicópteros do *Minas*

Por iniciativa do presidente da Comissão de Modernização (e futuro Comandante Helio Leoncio Martins), foram adquiridos em meados de 1960 três helicópteros Whirlwind (S-55), fabricados pela Westland (Inglaterra).

Foi criado, por Ordem Interna do NAe, um "destacamento aéreo embarcado" responsável pelas aeronaves. Na realidade, os pilotos eram os oficiais que serviam no *Minas*, e a manutenção dos helicópteros ficou a cargo das divisões V-6 e V-7 do Departamento de Aviação do NAe.

c. Uma influência externa

No período da eleição presidencial (segundo semestre de 1960), ocorreu um acidente com um avião de instrução da Força Aérea Brasileira (FAB) e uma aeronave comercial nas proximidades do Aeroporto do Galeão, e tivemos conhecimento de que Jânio Quadros, tão logo eleito e empossado, pretendia encerrar as atividades do CIAAN na Avenida Brasil, possivelmente transferindo para o Ministério da Aeronáutica os nossos helicópteros. Daí a decisão imediata das autoridades navais em "mudar" o CIAAN para São Pedro da Aldeia. Nossa futura base naquele momento nada mais era do que um imenso canteiro de obras, cercado e envolto por um vasto capinzal, com recursos extremamente limitados para a manutenção de aeronaves e para o apoio ao pessoal que lá servia. Decorre desse cenário o apelido de "macega" atribuído à nossa futura base aérea naval.

d. O conflito FAB x Marinha

Ainda que naquela época um grupo de oficiais da Marinha estivesse cursando pilotagem de asa fixa nos Estados Unidos, os aviões S2F e os helicópteros S-58, cedidos pela Marinha norte-americana, foram entregues à Força Aérea Brasileira, e Santa Cruz tornou-se a base terrestre do Grupo de Aviação Embarcada (da FAB).

e. Uma decisão presidencial

O Presidente Jânio Quadros, logo no início de seu governo, determinou que a Marinha e a FAB deveriam iniciar as operações aéreas no *Minas*. Era uma decisão difícil de ser concretizada porquanto o Ministério da Aeronáutica exigia que determinadas funções a bordo fossem exercidas por oficiais da Aeronáutica, uma condição rejeitada pela Marinha (por exemplo, o oficial do ar, o chefe do Grupo de Manobra, o encarregado da V-1 e o oficial de Operações Aéreas).

f. As ações de defesa da Administração Naval

No decorrer de março a maio de 1961, um grupo de trabalho informal que incluía alguns dos aviadores navais mais antigos elaborou a minuta do que veio a ser o Aviso Ministerial 1.003, de 5 de junho de 1961.

Lembro-me que dele participaram o Capitão-de-Fragata Rezende Rocha (então imediato do *Minas*); o Capitão-de-Fragata Monerat (oficial de Operações do *Minas*; e o Capitão-de-Corveta Amaral (subchefe do Departamento de Aviação e também oficial de Aviação no Estado-Maior do Comando da Esquadra).[NA-1]

O "chefe" do grupo e principal responsável pelo Aviso 1.003 foi o mais antigo dos aviadores navais, o Capitão-de-Fragata José Leite Soares Júnior, o primeiro comandante do CIAAN, servindo naquele momento no Estado-Maior da Armada.

Alguns aspectos quanto ao texto desse Aviso merecem ser destacados, pois retratam o cenário conforme percebido e quais as nossas visões para o futuro.

NÃO ERA INCLUÍDA A BASE TERRESTRE IMPRESCINDÍVEL PARA O APOIO ÀS UNIDADES AÉREAS

Nós ainda convivíamos com os procedimentos da primeira fase da Aviação Naval, pelo menos no nível dos almirantes. Assim sendo, as instalações terrestres eram obrigatoriamente subordinadas ou dependiam de um apoio administrativo das Diretorias Técnicas.

A meu ver, essa foi uma das causas da extinção, em 1941, de nossa Aviação Naval. Reconheço, todavia, que esse era um procedimento comum na Marinha.

O Comando-em-Chefe da Esquadra (Comemch), por exemplo, estava permanentemente instalado a bordo de um navio capitânia; e o Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC), subordinado à Diretoria de Engenharia, proporcionava o apoio aos navios e ao Comemch.

O CIAAN NÃO ESTAVA INCLUÍDO NA FORÇA AERONAVAL

Quanto a esse fato, o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), por exemplo, sempre foi subordinado à Esquadra. Até mesmo a partir de 1951, quando passou a ser também um Centro de Instrução (para a formação das "OR" e "OS"), continuou como uma Organização Militar (OM) da Esquadra, ainda que apoiado pelo AMIC.

A nossa Diretoria de Aeronáutica resistiu ao máximo quanto à perda do CIAAN, uma situação que só foi solucionada pós-1965.

Tal condição provocava problemas quanto à necessidade de uma nítida separação entre meios aéreos "operativos" e aqueles de "instrução e adestramento".

UMA VISÃO PROSPECTIVA

Para os "proponentes" do Aviso 1.003, ainda que tendo de admitir a não-inclusão da base terrestre e do Centro de Instrução, era considerado ser imprescindível dispormos, em um futuro próximo, da seguinte organização:

– o Grupo Aéreo Embarcado (GAE) (aviões e helicópteros anti-submarinos (A/S)),

[NA-1] Dizem as "más-línguas" que sempre estive "presente" nos vários escalões da Marinha. Assim sendo, embora subchefe do Departamento de Aviação do *Minas*, influía nas decisões do Comando da Esquadra. O mesmo teria sido verdadeiro durante o meu período de comando do Esqd-HU-1. Falava-se, inclusive, que, ao elaborar os ofícios sugerindo, solicitando ou defendendo as atividades do HU-1, já levava para as autoridades superiores as minutas dos despachos sempre em concordância com o documento inicial.

cujos meios já existiam, ainda que de posse da FAB. O interessante era a consideração de que o GAE seria "orgânico" do NAeL e a ele pertencia.

– o Esqd HU-1, cujos helicópteros deveriam atender todas as necessidades da Armada (e não exclusivamente da Esquadra).

Não se tratava de uma "inovação brasileira". Na Marinha norte-americana existiam dois HU, um para apoiar as organizações navais na costa do Atlântico e outro para executar as mesmas tarefas no Pacífico. A multiplicidade de tarefas e os diferentes locais de sua execução exigiam que esses esquadrões de helicópteros fossem auto-suficientes. Isso implicava uma organização diferente das demais Unidades Aéreas (normalmente apoiadas exclusivamente por uma determinada base aérea naval).

– o Esqd HS-2 para prover helicópteros A/S para os navios da Esquadra (que não o NAeL). Na época, ocorria nas Marinhas mais desenvolvidas um intenso debate sobre vantagens e desvantagens do emprego dos helicópteros tripulados ou dos "drones" nos navios de superfície destinados à Guerra A/S.

Ainda que não possuíssemos naquele momento navios de superfície com capacidade para operar helicópteros, adotamos, como linha de ação, que iríamos, no futuro, operar helicópteros A/S a partir de fragatas, corvetas ou contratorpedeiros.

Esta foi uma linha de ação mantida desde aquele momento e até os dias atuais.[NA-2]

A compra dos três primeiros Wasp (março, 1964), o projeto das fragatas *Niterói* (1971/1972), o pouso a bordo e a criação do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) para os contratorpedeiros (a partir de 1976), a aquisição de mais Wasps (1976-1980) e, finalmente, os Lynx são uma comprovação do cumprimento dessa linha de ação.

Coube ao HU-1, durante todo esse período, executar as tarefas previstas para o HS-2. Um ponto importante a ressaltar é de que a missão específica "anti-submarino" foi perdendo sua importância e, progressivamente, o helicóptero operando de bordo das fragatas e corvetas passou a ser um meio aéreo de esclarecimento e ataque (não exclusivamente contra submarinos).

Nós chegamos a adquirir dez Wasps entre 1964 e 1980. Muitas perdas ocorreram nesse período, mas os aviadores navais do HU-1 conseguiram obter suficiente competência na operação com os meios de superfície (através dos DAEs) para que, finalmente, o HA-1 se transformasse em uma esplêndida realidade.

Assim sendo, o HA-1 é um dos "filhos" gerados pelo "Skindô" da Avenida Brasil.

Um outro aspecto importante e que enfatizou o significado da Aviação Naval para a Marinha naquele momento era que o comandante-em-chefe da Esquadra também era o comandante da Força Aeronaval.

AS REALIDADES DA ÉPOCA

Em obediência à determinação presidencial no início de julho de 1961, ocorreu o embarque no *Minas* de parcela do escalão terrestre do GAE (FAB) sem que os problemas "operativos" tivessem sido equacionados.

Aconteceu, porém, em 25 de agosto de 1961, a renúncia de Jânio Quadros e, como conseqüência, o "desembarque" – com todo o cerimonial de Marinha – do pessoal da FAB.

[NA-2] Em janeiro de 1964, ainda como comandante da HU-1, estive na França e na Inglaterra para "voar" os possíveis helicópteros de emprego a bordo em unidades de superfície (que não o NAeL). Evidentemente, o Wasp era a melhor aeronave.

Dentro das circunstâncias da época, não existem registros nos meus assentamentos quanto a essa viagem, que durou dois meses. Tudo era "secreto", inclusive as negociações para a aquisição dos Wasp.

Continuamos a cumprir a mesma rotina quanto ao adestramento de nossos pilotos. Todas as quartas-feiras, quando o *Minas* estava fundeado, Monerat, Jayme Leal, Amaral, Leo Rosa, Carlos Augusto, Cleumo, Hercel, Sebastiany e Anísio tinham direito a uma hora de vôo de adestramento.

O NAeL guarnecia os "postos de vôo" logo após a parada diária, e tudo funcionava como se estivéssemos operando em alto mar com aviões e helicópteros.

Nossa área de adestramento era o litoral fluminense, desde Maricá até Saquarema.

Os Whirlwinds apresentavam problemas quanto à potência de seus motores em condições de elevada temperatura e pouco vento no convés. Começávamos a praticar as "decolagens", as "corridas" e a contar com presença de técnicos da Westland para solucionar o problema[NA-3].

Em março de 1962, na manhã de uma mesma quarta-feira, dois acidentes aeronáuticos acarretaram uma transformação radical do cenário com que convivíamos.

O N-7009 em vôo de adestramento, ao realizar um pouso e uma decolagem corrida em uma pista improvisada em Jaconé (próximo a Ponta Negra), "capotou", sofrendo graves avarias.

Tão logo a notícia chegou ao *Minas*, o N-7010, de regresso do adestramento e que presenciara o acidente, foi reabastecido e guarnecido para prestar o apoio necessário à aeronave acidentada.

A escolha do espote para a decolagem (espote uno), o excesso de carga, a temperatura ambiente e o pouco vento no convés contribuíram para o segundo acidente.

O N-7010 perdeu potência na decolagem e chocou-se violentamente com o convés, sofrendo também avarias graves.

Na época, o *Minas* era um navio "rico". Dispúnhamos dos recursos necessários para a recuperação das duas aeronaves. Por outro lado, o reparo seria de longa duração; exigia o emprego de gabaritos e, por via de conseqüência, de uma plataforma estável; e implicava a presença de técnicos de Westland – tudo isso significando ser inexeqüível a recuperação das aeronaves enquanto embarcadas.

Coube ao oficial de Aviação da Esquadra, o então Capitão-de-Corveta Amaral, elaborar um relatório da situação e sugerir as providências a serem adotadas.

Tais providências incluíam:

1º – a ativação imediata da Esqd-HU-1 (e, portanto, a extinção do DAE);

2º – a transferência para uma sede terrestre dos dois helicópteros acidentados, como também do N-7008. A transferência incluía pilotos e pessoal de manutenção então pertencentes à tripulação do *Minas*;

3º – a contratação dos técnicos da Westland e a aquisição dos itens necessários para a recuperação; e

4º – os recursos necessários para a nova instalação e, inclusive, para o apoio das futuras operações aéreas.

Não seria possível certamente cogitar sobre São Pedro da Aldeia, ainda totalmente carente de meios de apoio, assim como,

---

NA-3 É interessante o pensar dos aviadores navais da época. Quando recebemos os Widgeon em 1958, no CIAAN, sempre enfrentei problemas com os motores Alvis Leonides. Como dizem as "más-línguas", eu conseguia as decisões pretendidas e, assim sendo, chegamos a dispor de dez motores para duas aeronaves. Até que, já em 1962, com a presença dos técnicos da Westland para a recuperação do N-7009 e do N-7010, "descobrimos" que, por muitos anos, estávamos usando as "velas" erradas. O boletim técnico que determinava sua troca deveria ter sido recebido ainda em 1958 pela Diretoria Técnica. Como ela era mais "política" do que "técnica", tal fato não chegou ao nosso conhecimento. Daí por que na Holanda defendi o uso do motor Pratt Whitney para os S-55, o qual também era "fraco" para nossas condições ambientais.

na época, praticamente isolada em relação à cidade do Rio de Janeiro.

O "RETORNO" À AVENIDA BRASIL

Quando o CIAAN foi transferido para São Pedro da Aldeia em dezembro/janeiro de 1961, as instalações da Avenida Brasil ficaram sob a guarda de um pequeno Grupo de Manutenção, sendo a praça mais antiga o Suboficial (OR-AV) José Vieira Machado (conheci o Machado como 1ª Classe-SI em um de nossos DEs), ele foi meu aluno no CAAML no curso de "OR", continuou comigo quando da instalação do CIAAN na Avenida Brasil e lá permanecia em abril de 1962). Graças à sua dedicação e sua capacidade profissional, manteve as instalações físicas do antigo CIAAN em perfeitas condições. Assim sendo, bastou uma rápida visita ao local e estava definida a futura sede do Esqd-HU-1.

O *Minas*, a Esquadra e o Fundo Naval proporcionaram todos os recursos financeiros necessários para que a instalação do Esqd-HU-1 fosse rapidamente concretizada.

Em 5 de maio de 1962, em obediência a uma Ordem do Dia do Comando da Esquadra, o HU-1 foi ativado em cerimônia formal.

Seis oficiais e 30 praças constituíam sua tripulação inicial, acrescida pelo SO-OR-AV Machado e pelos 15 homens do grupo de manutenção das instalações que lá serviam.

A oficialidade inicial do Esqd-HU-1 era a seguinte:

CC AvN José Maria do Amaral Oliveira (encarregado);[NA-4]

CC-AvN Leo Waddington Rosa (imediato);

CC-AvN Hercel Ahrends Teixeira (operações);

CT-ET Ney Moura de Almeida (Eletrônica/Administração);

CT-AvN Anísio Augusto Gantois Chaves (Manutenção); e

CT-IM Edson Caldas (Logística).

O Esquadrão começou a operar com um único helicóptero em condições de vôo. Dispunha de uma sede terrestre perfeitamente equipada, uma tripulação totalmente dedicada às atividades aéreas, uma estrutura de manutenção de excelente nível (o comandante e o imediato, por exemplo, tinham o Curso de Manutenção de Aeronaves da Marinha norte-americana). O Encarregado de Manutenção cursara na Westland (o mesmo ocorrendo com as praças).

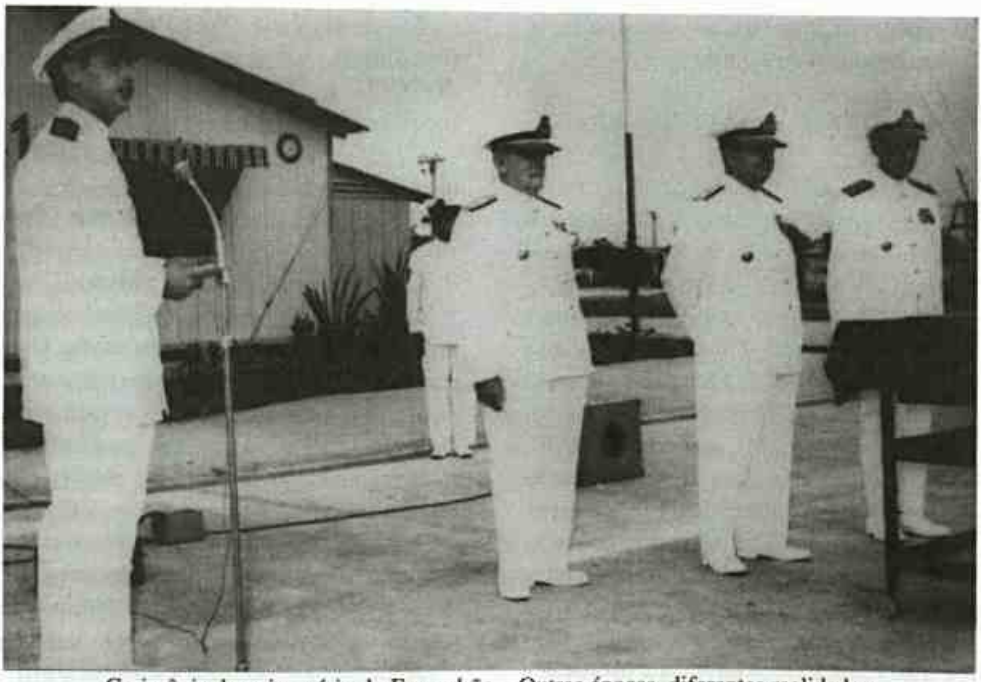
A presença de antigos membros da tripulação do CIAAN que lá ficaram como Grupo de Manutenção das instalações fazia com que nossa vivência na Avenida Brasil fosse tranqüila e agradável.

Tudo isso possibilitou que o HU-1, na realidade, fosse a primeira e única unidade aérea auto-suficiente da Marinha do Brasil.

Proporia que as instalações da Av. Brasil, por suas facilidades, também despertaram a atenção de outros componentes de nosso Poder Naval.

A *Revista Marítima Brasileira* em sua edição de abril/junho de 2007 publica uma notícia sobre o Jubileu de Ouro da Divisão Anfíbia. Em sua Ordem do Dia, o atual comandante declara que "em fevereiro de 1957 foi criada a Força de Fuzileiros da Esqua-

[NA-4] É muito difícil definir quando deixei de ser encarregado e passei a ser o comandante. O mais provável é que, graças à contínua participação do Esquadrão nas atividades de toda a Marinha, a partir de certo momento, comecei a ser tratado como comandante na correspondência oficial. De qualquer maneira, para efeitos da carreira, o meu comando do HU-1 valeu como se fosse o de comando de um navio, um dos requisitos imprescindíveis para a promoção ao Almirantado. Assim sendo, fui o primeiro aviador naval que não comandou meios de superfície e sim uma unidade aérea antes de chegar a contra-almirante.



Cerimônia do aniversário do Esquadrão – Outras épocas, diferentes realidades
Presentes o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Suzanno;
Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Luiz, e o
Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante César de Andrade

dra e em 22 de abril de 1957 nascia o Núcleo da Primeira Divisão de Fuzileiros Navais, que inicialmente ficou instalada no "Palácio das Cebolas, na Rua do Acre". Foi este o mesmo local de onde "surgiu" o CIAAN.

Em 14 de junho de 1962, na busca por uma sede definitiva, ocorreu uma "visita" inesperada à sede terrestre do Esquadrão da Avenida Brasil.

O documento em anexo, ainda que extremamente simples, expressa, a meu ver, a impressão causada pelo que estávamos fazendo naquele momento, algo que sensibilizou os pretendentes de nossas instalações.

Não presenciei a visita. Por certo, estava nas obrigatórias andanças pelo Ministério visando a solucionar nossos problemas. Mas foi estimulante saber que estávamos no caminho certo.

O INÍCIO DAS ATIVIDADES OPERATIVAS DO HU-1

No décimo-sexto dia após sua ativação na Avenida Brasil, o Esqd-HU-1 realizou o que carinhosamente chamávamos de "nosso primeiro reide" (como homenagem aos pioneiros da primeira fase da Aviação Naval).

No amanhecer do dia 21 de maio de 1962, o N-7008, tendo como pilotos o Capitão-de-Corveta Amaral, o Capitão-Tenente Hercel e o fiel da aeronave, Cabo (MO-AV) Luiz Flávio Pinheiro (falecido em acidente na pista de São Pedro da Aldeia em 8/2/1966), decolou do "garrafão" da Avenida Brasil para Santos, com pousos e pernoites intermediários no Colégio Naval e em São Sebastião.

A missão não foi planejada, pelo simples "desejo de voar" daqueles aviadores navais,

então finalmente livres dos "grilhões" impostos por subordinações administrativas.

O Comando da Esquadra também procurava ampliar suas áreas de operações e exercícios para o sul do Brasil e, inclusive, pretendia utilizar Alcatrazes como o alvo para exercício de artilharia dos navios de superfície.

Na visão dos mais antigos, como Hélio Garnier Sampaio (Comemch) e Arnaldo Negreiros Jannuzzi (chefe do Estado-Maior da Esquadra), os helicópteros eram imprescindíveis para a observação de tiro, assim como para o apoio imediato aos deslocamentos da Esquadra.

Em termos do momento atual, ou até mesmo de nossas operações aéreas a partir de 1963, poderia parecer aos leitores deste depoimento que aquele nosso primeiro reide nada tinha de extraordinário que merecesse esta descrição detalhada.

Havia, contudo, muito de "ineditismo" para a situação em que nos encontrávamos.

Em primeiro lugar, a missão tinha de ser planejada nos mínimos detalhes, e obrigatoriamente foi elaborada uma Ordem de Movimento do Esquadrão (001/62) seguindo as instruções em vigor. Uma Ordem de Movimento que teria de ser aprovada pelo Comemch.

Em segundo lugar, em termos de legislação, iria ocorrer uma "mudança transitória de sede" de um meio aéreo e de seu comandante (ou encarregado) [ver anexos]. Assim sendo, levamos conosco nossas cadernetas-registro.

Em terceiro lugar, tratava-se de um deslocamento aéreo em que seria obrigatório não ser detectado pela vigilância de nossos "opositores eventuais" baseados nos Afonsos e em Santa Cruz. Assim sendo, o vôo seria rasante e afastado da orla marítima, sem responder a quaisquer interpelações das torres de controle de vôo da área. Conseqüentemente, na Ordem de Movimento, citamos cartas náuticas e não cartas aéreas, como seria o lógico.

Em quarto lugar, teríamos de dispor de abastecimento de gasolina de aviação no Colégio Naval, em São Sebastião e no grupamento dos Fuzileiros Navais em Santos.

Ainda assim, repito, duas semanas depois de nossa instalação na Avenida Brasil, já dispúnhamos de um sistema de apoio móvel: uma ótima e possante viatura por nós adquirida, adaptada para o transporte de combustível, dos demais lubrificantes, dos sobressalentes de uso imediato e de ferramentas de manutenção.

O fator mais importante, todavia, para a eficácia desse apoio móvel era um ser humano de baixa estatura, o Marinheiro (AV) Adilson, motorista, cumpridor rigoroso dos cronogramas estabelecidos.

Devo declarar, para efeito deste depoimento, que o nosso primeiro reide foi de execução difícil diante das nossas próprias limitações como aviadores, como também por não dispormos de informações meteorológicas atualizadas.

Chegamos como "heróis" no Colégio Naval. Fizemos um pernoite excelente, com toda a boa vontade, visando à instalação de um ponto de apoio para as operações aéreas.

Era lógico que o campo de futebol do Colégio Naval apresentava problemas para uma decolagem das "vacas", mesmo que usando o artifício da corrida inicial.

Daí ter surgido uma de nossa primeiras "normas padrão operativas" (NPO), que estabelecia:

"A decolagem do Colégio Naval deve ser com uma corrida no sentido transversal do campo de esportes em direção ao mar. No momento exato, uma subida rápida, até com *overboost* e, imediatamente, uma guinada em mergulho para boreste visando a obter velocidade de sustentação".

Com essa "subida rápida", ultrapassávamos a copa das árvores centenárias e também a fiação elétrica.

Um ano mais tarde, com o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Jannuzzi no comando do Colégio Naval, as prescrições do Ibama foram ignoradas e as "árvores centenárias" desapareceram. A fiação elétrica foi rebaixada e, assim sendo, não era mais obrigatória a prática do "salto em atura". A "norma operativa", todavia, permaneceu em vigor[NA-5].

Ainda que o pernoite tivesse sido excelente, o amanhecer seguinte nos trouxe surpresas desagradáveis. Começava a entrar uma frente fria, com chuva intermitente e pouca visibilidade.

Decolamos mais tarde do que estava previsto; navegação por contato até Joatinga. No momento em que "viramos" na direção de São Sebastião, defrontamo-nos com o que, em minha visão pessoal, era uma "imensa parede de concreto" que avançava rapidamente contra nós, praticamente impedindo, pela força do vento, o controle do helicóptero.

Minha reação imediata foi "girar 180º e com o rabo entre as pernas" regressar para o Colégio Naval. Poucas palavras foram trocadas com o meu amigo e co-piloto Hercel e, até mesmo, anos mais tarde, procurávamos não comentar o difícil momento que enfrentamos[NA-6].

Outro pernoite e nova tentativa no dia seguinte. Incrível como possa parecer, nosso vôo até São Sebastião durou mais de duas horas. Com pouso imprevisto aqui e ali ao longo do litoral. Chegamos com o "olho da bruxa" piscando, sob forte temporal.

Evidentemente, o agente, ou delegado, da Capitania de São Sebastião já não mais nos esperava. Assim sendo, o "comandante" do HU-1, o oficial de Operações e o fiel da aeronave pernoitaram juntos em um pequeno quarto da única pensão disponível naquele local.

No dia seguinte chegamos a Santos, com um pouso intermediário próximo à cidade de Bertioga, uma imensa área que estava sendo urbanizada. Pousamos (não me recordo) por necessidades fisiológicas, mau tempo ou curiosidade[NA-7]!

Diria, continuando a história de nosso primeiro reide, que a chegada a Santos foi reconfortante.

Os navais sempre entenderam, juntamente com os hidrógrafos, a importância da Aviação Naval[NA-8].

[NA-5] Em fevereiro de 1985, como almirante-de-esquadra e comandante de Operações Navais, às vésperas de meu afastamento das atividades da Marinha, realizei o meu reide de despedida da Aviação Naval. Pilotando o "meu Esquilo 7050", decolei do Colégio Naval cumprindo rigorosamente a NPO criada em 1962.

[NA-6] Em outubro de 1992, por motivos familiares e com a concordância do Ministério da Aeronáutica, acompanhei a Investigação de Acidentes Aeronáuticos sobre o acidente que ocorreu no mesmo local no qual perderam as vidas Ulisses Guimarães e Severo Gomes, suas esposas e o piloto do helicóptero, em um vôo de Angra para São Paulo. Eram as mesmas condições atmosféricas, a mesma "parede de concreto" e a tentativa inútil do piloto em ultrapassar aquela "parede".

[NA-7] Para os possíveis leitores deste depoimento, devo dizer que a descrição deste primeiro reide consta de meu artigo publicado na *Revista Marítima Brasileira*, intitulado "A base de apoio aeronaval de Ilhabela: uma ilustre desconhecida" (v. 124, nº 01/03, 2004).

À medida que o tempo passa, e nos finais de semana procuro fugir de São Paulo para as praias do litoral, percorro a estrada entre Bertioga e Juturnaíba. Três quilômetros depois de Bertioga, passo pelo Sesc (área recreativa do Serviço Social de São Paulo). Foi o local de nosso pouso intermediário. O interessante é que no segundo semestre de 1964, em um regresso do HU-1 para o Rio, uma de nossas "vacas" "perdeu" um dos cilindros de seu motor e foi obrigada a um pouso forçado no Sesc. José Paulo Machado Chagas, ainda entre nós, pode contar os detalhes de sua permanência no local e o apoio prestimoso de uma família santista.

[NA-8] Ver palestra "Os noventa anos da Aviação Naval", publicada na *RMB*, vol. 126, nº 10/12 out/dez 2006, quanto à participação em detalhes dos hidrógrafos.

O HU-1 no final de 1962.
Da esquerda para a direita: Anísio, Louzada, Leo, Amaral, Hercel e José Paulo.
Agachados: O fiel e a Equipe de Manutenção

Ao mesmo tempo em que se apropriaram "provisoriamente" de uma área de grandes dimensões próxima a suas instalações para maior segurança de nossas operações, já estavam planejando a construção de uma pista de pouso para os helicópteros no terreno da sede do Grupamento. Foi muito mais fácil chegarmos a um acordo quanto ao alojamento para as tripulações, depósito de combustível, estação-rádio e apoio de pessoal.

O nosso regresso já foi descrito em detalhes no artigo referente à Base Aeronaval de Ilhabela.

O PROGRESSO TÉCNICO DO ESQUADRÃO

Ao mesmo tempo em que ampliávamos os nossos vôos para o Sul e começávamos a nos aproximar de Vitória (Espírito Santo), prosseguiam em ritmo acelerado os trabalhos de recuperação das aeronaves acidentadas. Aos poucos, nosso Departamento de Manutenção adquiriu uma capacidade ampla e passava a manter convênios com os órgãos de manutenção da Varig, com as empresas de revisão de motores de aviação (Motortec) e de reparo de instrumentos (Aeromot).

Tal condição, por exemplo, facilitou a transferência dos dois Widgeon que estavam em São Pedro da Aldeia sob a custódia do CIAAN.

Os dois helicópteros, depois de quatro anos de um intenso emprego na instrução de pilotagem, apresentavam a necessidade de uma total revisão.

Com a presença dos técnicos da Westland na Avenida Brasil e as facilidades financeiras para a aquisição e recebimento dos itens necessários, seria lógico que eles fossem incorporados ao Esqua-

drão, o que de fato ocorreu no segundo semestre de 1962[NA-9].

Dois fatos influíram naquele período para que pudéssemos devotar nossa total atenção à ampliação das atividades aéreas e da consolidação de nossa base terrestre.

Em primeiro lugar, o *Minas*, a partir do segundo semestre de 1962, passou a enfrentar sérios problemas com suas caldeiras. Assim sendo, nossa principal obrigação, que era de embarcar o Esquadrão em todas as suas operações, ficou prejudicada[NA-10].

Em segundo lugar, já no início de julho de 1962, o então Capitão-de-Mar-e-Guerra José Leite Soares Júnior estava engajado em uma tarefa de caráter ultra-secreto: a aquisição de aviões para instrução de pilotagem.

Seria necessário, caso essa aquisição fosse concretizada, dispormos de um local para montagem dos aviões e seu posterior deslocamento em vôo para São Pedro da Aldeia.

A nossa futura base aérea naval não podia ser cogitada para a tarefa de prontificação dos aviões pelas mesmas razões já mencionadas quanto à recuperação do N-7009 e do N-7010 e dos Widgeons.

Passei a fazer parte de um reduzido número de oficiais que tinham conhecimento do assunto, ao mesmo tempo em que o nosso HU-1 foi autorizado a dar início à tarefa a nós atribuída[NA-11].

Ainda que não faltassem recursos financeiros, era necessário estabelecer alguma consistência administrativa à construção da pista de decolagem; à ampliação da área de estacionamento; à criação de uma pista de acesso e à instalação de novos barracões de uso geral.

Assim sendo, pela Portaria nº 007/63 do diretor-geral de Engenharia da Marinha, fui designado como encarregado do Grupo de Serviço que executaria obras e reparos na sede terrestre do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral.

Ainda que nossas relações com a Diretoria de Aeronáutica da Marinha fossem cordiais (de minha parte, sempre procuramos enfatizar as diferenças entre o setor "técnico" e o setor "operativo"), na realidade, nossa relativa liberdade de manobra com todo o apoio do Comemch e de outros escalões da Administração Naval não era do agrado de alguns dos que serviam naquele órgão técnico. Persistia o conceito de que o setor operativo não deveria possuir instalações terrestres a ele subordinadas.

O apoio deveria ser provido pelas Diretorias Técnicas e, no caso das operações aéreas, em minha opinião, havia o desejo de controlar e comandar nossas atividades. Reconheço (e esta é uma visão pessoal da qual não me afasto) que naquele momento difícil da situação nacional, embora todos se dedicassem à causa da Aviação Naval, existia um clima de ciúmes sobre quem era o "dono" da Aviação Naval.

O comandante-em-chefe da Esquadra, por exemplo, foi surpreendido pela Portaria nº 173 do Ministro da Marinha (boletim 7/63) designando o CF-AvN José Maria do Amaral Oliveira "para exercer as funções de Encarregado da Estação de Helicópte-

---

NA-9 Se imaginarmos que em maio de 1962 dispúnhamos de um helicóptero em condições de vôo e que somente em outubro passamos a contar com cinco helicópteros na mesma situação, o total de horas voadas em 1962 (791.7) demonstra nossa capacidade de manutenção. Ver "75 anos de Aviação Naval", de Francisco Gomes de Queiroz, publicado em 1991.

NA-10 De acordo com os lançamentos em minha caderneta-registro, somente em agosto de 1963 (termo de viagem nº 16), o *Minas* participou da Operação Unitas IV, no cruzeiro Rio–Salvador–Rio. A Esquadra, todavia, continuava ampliando suas operações e determinando a presença do HU-1 a partir do litoral.

NA-11 Em seu livro *O vôo do Falcão Cinza*, o CMG-AvN (Refº) Pedro Lynch descreve em detalhe nossa participação no evento.

Um chefe sempre atento aos detalhes
O Comemch, Vice-Almirante César de Andrade, sendo recebido no HU-1

ros Embarcados cumulativamente com as de que já exerce".

A situação era interessante: existia uma unidade aérea auto-suficiente sediada na Avenida Brasil, com sua Organização Interna aprovada pelo órgão competente e que estabelecia sua subordinação à Esquadra; o seu comandante também era o oficial de Aviação da Esquadra. Graças à capacidade de manutenção adquirida pelo Esquadrão, lhe foi atribuída a tarefa de montar, testar e enviar em vôo para São Pedro da Aldeia seis aviões Pilatus. Ao ser designado encarregado de algo que não existia, ainda que cumulativamente, com aquilo que era real, teoricamente o comandante HU-1 passava a ter uma dupla subordinação: ao Comemch e ao Diretor de Aeronáutica da Marinha.

Diria que tudo funcionou "suavemente" até 25 de setembro de 1964, quando, pela Portaria 1.809 de 25/9/1964, o então CF Amaral foi dispensado das funções de encarregado da Estação de Helicópteros Embarcados (Bol. 41/64), sendo substituído por um outro aviador naval muito mais antigo.

Criou-se naquele momento um problema insolúvel: como comandante de uma unidade aérea auto-suficiente subordinada à Força Aeronaval (e portanto à Esquadra) seria incompatível ser também subordinado a um encarregado de Estação, por sua vez, subordinado a uma Diretoria Técnica.

Vivíamos um momento de turbulência política. O problema foi apresentado ao Comemch, e duas possíveis decisões foram analisadas:

1ª – O Esquadrão regressava para o *Minas* e continuavam suas atividades a partir do navio-aeródromo.

2ª – Tendo em vista a amplitude das duas missões já assumidas no sul do Brasil, o Esquadrão transferia sua sede operativa

Ações militares após o 31 de Março de 1964
Da esquerda para a direita: CMG Bierrenbach, os partícipes civis de nosso apoio em Ilhabela, Louzada e Amaral. Agachados: Lynch e um naval

para o Rio Grande com todas as aeronaves e os meios de manutenção imprescindíveis. No final do ano, seriam decididos os próximos passos.

Esta foi a solução adotada, e na Avenida Brasil permaneceu como responsável para a transferência da suposta Estação o CC-ET Nei Moura de Almeida.

Existe uma explicação lógica para a portaria 01/73: o Esquadrão cumpriu extraordinariamente bem sua tarefa quanto à montagem, ao teste e à transferência em vôo dos Pilatus para São Pedro da Aldeia. Meu amigo Lamego também pôde testemunhar o nosso apoio para a montagem e os testes dos helicópteros Hughes, que foram adquiridos em 1963 para o 1º Esquadrão de Instrução. Até aquele momento, o comandante do HU-1 recebia os maiores elogios do diretor de Aeronáutica. Ocorre, porém, que foram estabelecidas novas metas que, no meu entendimento, seriam impossíveis de ser atendidas.

Recebemos, por exemplo, 12 "carcaças" de aviões T-28 que estavam estocadas em algum lugar no exterior. Deveríamos recuperá-las e adaptá-las para emprego embarcado. Montamos em nosso hangar uma dessas aeronaves. As condições de preservação eram lastimáveis, e praticamente teríamos de "reconstruir" as aeronaves. Isso sem levar em conta que a adaptação para emprego embarcado exigia um alto nível de engenharia aeronáutica. (A Marinha despendeu recursos significativos para a aquisição e adaptação nos Estados Unidos dos seis T-28 que foram montados a bordo do *Minas*.)

Passamos também a receber as visitas de um engenheiro aeronáutico que desen-

volvia o protótipo do avião "Fragata", a ser construído no Arsenal de Marinha, montado na Avenida Brasil e transferido em vôo para São Pedro da Aldeia.

A partir do momento em que manifestei minha opinião contrária aos dois projetos, deixei de ser confiável, na opinião de algumas autoridades.

AS MISSÕES

As duas missões programadas para o Sul (e já mencionadas em vários artigos e palestras) eram:

– apoio ao levantamento hidrográfico da Lagoa dos Patos (a sede era em Tapes, próximo a Porto Alegre); e

– vigilância da fronteira com o Uruguai em apoio às unidades do Exército (sediadas em Jaguarão).

Para essa missão, a sede do Esquadrão estaria localizada em Terrapleno, no Rio Grande. Tramandaí (já estabelecido como um ponto de apoio) adquiria maior importância para nossas operações.

Contamos com o apoio de um excelente hidrógrafo, o então Capitão-de-Fragata Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, capitão dos portos em Porto Alegre, e do ilustre aviador naval Capitão-de-Mar-e-Guerra Mário Rodrigues da Costa, então capitão dos portos do Rio Grande. Desde aquele momento, Terrapleno voltou a pertencer à Aviação Naval; e 40 anos depois é a sede de um dos nossos HU[NA-12].

O incidente de Tramandaí já foi mencionado em detalhe em meus artigos e palestras[NA-13]. Vale apenas recordar que aquele deslocamento no dia 5 de dezembro de 1964 causou também outros problemas para o HU-1.

Cheguei com o N-7009 em Florianópolis cerca de 12 horas. Meu co-piloto era o então CC-Sebastiany, operações do Esquadrão.

Na verificação das condições da gasolina de aviação lá estocada, constatamos que todos os tambores estavam contaminados. Nas semanas anteriores, por necessidade de abastecimento da Escola de Aprendizes (caldeiras da cozinha), nossos tambores haviam sido utilizados para o transporte de óleo combustível. A despeito de todas as providências adotadas para a guarda provisória da gasolina e da limpeza com vapor dos tambores após o seu uso com óleo combustível, na realidade toda a gasolina de aviação ficou contaminada.

O comandante do Distrito, Vice-Almirante Murillo Vasco de Valle e Silva, pessoalmente assumiu a direção da faina para a obtenção de novos tambores de gasolina de aviação.

As dificuldades locais e as distâncias envolvidas entre a Escola, o Distrito e a Shell fizeram com que o N-7009 somente estivesse pronto para a decolagem após o pôr-do-sol[NA-14].

O N-7001 não havia chegado até aquele momento em Florianópolis. Possivelmente, algum problema de manutenção. Nenhuma informação foi recebida do Rio Grande, onde estavam sediados os demais helicópteros.

Era imprescindível a chegada em Santos ainda no dia 5, pois no dia seguinte haveria

---

NA-12 Tudo o que ocorreu naquele período e até 13 de dezembro de 1964 está perfeitamente descrito em *O Vôo do Falcão Cinza*, op. cit.

NA-13 Ver também *O Vôo do Falcão Cinza*, op. cit.

NA-14 O Almirante Murillo era um entusiasmado pela Aviação Naval. Nos nossos deslocamentos, toda vez que chegávamos a Florianópolis, tínhamos de almoçar com ele. Caso houvesse pernoite, era obrigatório o jantar em sua residência, com longos "papos" sobre a situação do momento de nossa Aviação.

O interessante é que até minha decolagem de Florianópolis ele não tinha conhecimento do incidente em Tramandaí.

uma reunião preparatória da Regata Santos – Rio, e competia ao HU-1 a cobertura da regata.

Sabia, através da nossa rede de comunicações-rádio, que Santos estava com total visibilidade, noite de lua cheia, e que não havia qualquer previsão de entrada de frentes frias.

Decidi (e o Sebastiany sempre foi arrojado, um entusiasta de nossas atividades) que nós faríamos um "vôo noturno com contato visual" até Santos, sem pouso para reabastecimento em Paranaguá. Portanto, chegaríamos a Santos com o "olho da bruxa" piscando. Avisamos aos "navais" e pedimos iluminação extra no pátio do Grupamento, em cujo centro estava o tradicional mastro da Marinha. Ainda que estivéssemos incorrendo em uma infração grave em termos de Segurança de Aviação, tínhamos a consciência de que aquele trecho do litoral era por nós totalmente conhecido. Foi um vôo excepcional, e não me "recordo" quantas "cachimbadas" dei enquanto Sebastiany pilotava[NA-15].

Chegamos a Santos toda iluminada, mas não foi difícil identificar a sede do Grupamento. A área de pouso era perfeitamente delimitada pelos faróis de todas as viaturas dos navais. Repeti a mesma manobra do ano anterior em relação ao Cruzador *Colbert*, que transportava o Presidente De Gaulle em sua chegada ao Rio de Janeiro.

Mantendo o mastro a uma distância segura, desci fazendo curvas de 360° até o pouso[NA-16]. Tomei então conhecimento do que ocorrera com o N-7001 e, cerca de 23 horas, falei por telefone com o chefe do Estado-Maior da Armada, o saudoso Almirante Levi Penna Aarão Reis, um líder naval e um amigo, desde que fosse entendida sua personalidade como oficial de Marinha. Exigiu minha presença no Rio logo ao amanhecer do dia seguinte para que enfrentássemos as argumentações do Ministério da Aeronáutica quanto ao incidente de Tramandaí.

Devo declarar, em sã consciência, que o período entre 6 de dezembro de 1964 e 28 de

---

NA-15 Desde os nossos primórdios, ficou estabelecido que, normalmente, em um vôo de longa duração haveria um revezamento da pilotagem a cada 30 minutos de vôo. Uma prática que também qualificava o piloto para pousos e decolagens em qualquer das duas posições de comando na aeronave.

NA-16 Dentre as "missões impossíveis" atribuídas ao HU-1, em 1964, cabia apoiar a visita do Presidente da França ao Brasil. Ele viajou no Cruzador *Colbert* de Montevidéu para o Rio. Cabia ao HU-1 estar pronto a transportar de imediato durante a travessia o Presidente francês de bordo do navio até a base aérea mais próxima para que, com seu avião, voltasse para Paris. De nossa parte, sem problemas. Apenas após a transferência, tínhamos dúvidas se os nossos irmãos da FAB iriam permitir nossa decolagem. O *Colbert* chegou às proximidades do Rio em um amanhecer típico do inverno carioca: teto zero, com uma imensa camada de nuvens. Às 6 horas fui acordado em minha residência pelo oficial de ligação, com as autoridades francesas informando que era imprescindível o embarque no *Colbert*, antes da entrada na baía, do oficial de ligação e de representantes da Embaixada da França.

Às 7 horas, na sede do Esquadrão na Avenida Brasil, expliquei as minhas dificuldades para cumprir essa missão, devido às condições atmosféricas. A insistência foi de tal ordem que resolvi assumir os riscos decorrentes.

Com um mínimo aceitável de combustível, decolei, ultrapassei a camada e me vi sobrevoando um mar branco, em todos os 360°. Apenas um pontinho preto mostrava o que era o Cristo do Corcovado. Depois de 30 minutos infrutíferos de observação, surgiu um outro ponto negro, que era a ponta do mastro do *Colbert*. A aproximação foi realizada, no meio do nevoeiro, em curvas de 360°, tendo como referência o mastro, até ver o convés e pousar.

Evidentemente, não consegui ser reabastecido e decolar do *Colbert* antes de sua entrada majestosa no porto do Rio de Janeiro, com um helicóptero do HU-1 em sua área de pouso.

Posso dizer aos jovens aviadores navais que o pouso em "saca-rolha", se bem executado, evita acidentes.

O Presidente da República Castelo Branco e seu sucessor, Costa e Silva, embarcados no N-7001

janeiro de 1965 representa, nas minhas recordações, algo extremamente complexo, pleno de pressões, com participações imprevistas junto à Administração Naval, tendo sempre em vista o nosso futuro e, especialmente, o problema da continuidade do HU-1 como uma unidade aérea auto-suficiente.

Tive de enfrentar os inquéritos quanto ao incidente de Tramandaí e o castigo que me foi imposto antes que o assunto fosse esclarecido e os responsáveis devidamente identificados[NA-17].

Também enfrentei as conseqüências da solicitação que recebi de Brasília sobre minha opinião pessoal quanto à solução do problema FAB x Marinha; uma opinião que expressei claramente pois considerava (e assim continuo pensando) que havíamos atingido o limite de nossas possibilidades quanto ao emprego dos meios aéreos com segurança sem que nossa existência fosse legalmente reconhecida.

Havia o reparo e o retorno do N-7001 para o Rio e o embarque no *Minas* em sua viagem de adestramento no início de janeiro de 1965.

Todos esses fatos não me permitem dizer se a Estação de Helicópteros Embarcados, já ativada e subordinada à Diretoria de Aeronáutica da Marinha, interferiu ou não em nossas atividades.

A viagem de adestramento do *Minas* a ser iniciada incluiu a presença do Presidente da República a bordo para assistir a uma demonstração de nossos aviões de asa fixa[NA-18].

NA-17 Por decreto de 14 de dezembro de 1964, fui nomeado capitão dos portos do Ceará. Na época, era praticamente um exílio. Em Fortaleza, a OM de Marinha mais importante e com enorme prestígio era a Escola de Aprendizes-Marinheiros.

NA-18 O Presidente Castelo Branco era o pai de um colega de turma. Eu o conheci nos idos de 1942, ainda como coronel, e nos anos seguintes tive a oportunidade de encontrá-lo algumas vezes.

No dia 28 de janeiro, decolei com o N-7001 de nossa sede na Avenida Brasil e, pela primeira vez em seis anos de prática de vôo, foi possível chamar a torre do Aeroporto Santos Dumont e pedir permissão para o pouso.

Recebi como passageiros o Presidente da República, Castelo Branco, e dois futuros presidentes, Costa e Silva e Geisel. Meu copiloto foi o Brigadeiro Eduardo Gomes[NA-19].

O *Minas*, dias depois, saiu para uma viagem de adestramento a Salvador e Fortaleza. O grupo-tarefa era comandado pelo Comemch, Vice-Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo.

Em Fortaleza, visitei a Capitania dos Portos e talvez pela única vez em minha carreira como oficial de Marinha cheguei a cogitar de minha passagem para a reserva.

Também foi em Fortaleza que o Almirante Araripe recebeu e aceitou o convite para ser o ministro da Marinha. Assim sendo, desembarcou do *Minas* e regressou para o Rio de Janeiro. Antes mesmo de sua partida, chamou-me e comunicou que minha nomeação para a Capitania dos Portos seria anulada e que, após a passagem de comando do HU-1, eu iria ser o chefe do Departamento de Aviação do *Minas*, visando ao início das operações aéreas com a FAB[NA-20].

Em 10 de fevereiro de 1965, passei o comando do HU-1 para o meu colega e amigo Capitão-de-Corveta-AvN Carlos Augusto Ferreira de Carvalho.

A CAMINHADA PARA O NORDESTE

É interessante registrar que, em todas as narrativas publicadas até o momento sobre as operações do HU-1 nos primeiros anos de sua existência, pouco se tenha mencionado quanto às nossas atividades aéreas entre a Avenida Brasil e Salvador.

Proporia que as mesmas iniciativas e os mesmos problemas que tivemos na caminhada para o Sul também estiveram presentes no prolongamento de nossa área de atuação até Salvador. Apenas, e é importante realçar este ponto, quando iniciamos nossos deslocamentos para o norte já dispúnhamos de uma razoável experiência e tínhamos encontrado soluções práticas para o apoio de nossas operações aéreas.

A passagem por São Pedro da Aldeia em nossos deslocamentos era um momento de satisfação e, ao mesmo tempo, de constrangimento. Quanto a este assunto, expresso um sentimento íntimo.

Entre 1962 e 1965, havia uma base em final de construção, e o que existia, na rea-

---

NA-19 Dois fatos interessantes merecem ser registrados quanto a essa visita do Presidente da República ao *Minas*. Ainda no Santos Dumont e antes do embarque no N-4001, o Presidente me perguntou se eu havia concordado com o texto final do Decreto. Respondi que, a meu ver, tinha sido "a melhor solução possível para o problema, mas que certamente no futuro haveria uma evolução". O Presidente sorriu, balançou a cabeça e disse: "Vamos ver". Em seguida, entregou-me, muito bem dobrada, sua capa de chuva e pediu que a guardasse com cuidado, pois se tratava de um presente do Paulo (seu filho) e era de origem norte-americana.

Após a chegada ao *Minas*, meu helicóptero teve de decolar para que fossem iniciadas as operações com os T-28 – uma brilhante demonstração, fiquei emocionado e também procurei fazer uma pequena demonstração das possibilidades do nosso Widgeon.

Na viagem de regresso, após o pouso no Santos Dumont, ao despedir-se, o Presidente me pediu a sua capa de chuva.

Incrível como possa parecer, durante o meu "vôo de demonstração" a capa que fora guardada embaixo do assento do piloto tinha caído no mar. O Presidente apenas franziu o rosto. O HU-1 deu início imediatamente às providências para "substituir" o item perdido. Falamos com o Paulo Castelo Branco (que estava cursando nos Estados Unidos) e conseguimos um novo exemplar, o qual foi encaminhado para Brasília, como nosso pedido de desculpas.

NA-20 Por decreto de 26/3/65, foi anulada minha nomeação para Capitão dos Portos do Ceará (Boletim 17/65).

lidade, era um CIAAN com poucos meios aéreos e sem uma visão clara quanto ao prosseguimento de suas atividades.

Enquanto, por exemplo, na Avenida Brasil dispúnhamos do que existia de mais moderno em termos de um sistema de abastecimento de combustíveis de aviação, em São Pedro, o "método" dos tambores e das "bombas manuais" para o abastecimento das aeronaves era o único existente. Em tudo igual aos nossos pontos de apoio no litoral.

Lá chegávamos fulgurantes com nossos macacões de vôo "alaranjados", já fabricados no Brasil, de capacetes, luvas e botas de vôo de origem norte-americana. Um contraste chocante em relação aos nossos colegas aviadores navais, ou futuros aviadores, que lá serviam.

Ao declarar até onde pretendíamos ir, despertávamos, evidentemente, um sentimento de inferioridade de nossos companheiros ainda restritos a uma área de operações extremamente reduzida[NA-21].

Quando decidimos que São Tomé seria o nosso ponto de apoio para reabastecimento, era muito mais fácil falar com o responsável pelas instalações do farol, via Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), do que através de São Pedro da Aldeia.

De São João da Barra para Vitória não existiam problemas para reabastecimento. Em Vitória, dispúnhamos da Escola de Aprendizes-Marinheiros, e seu comandante na época era o Capitão-de-Fragata Marcondes, um brilhante oficial da nossa Marinha e que havia sido um dos líderes na transformação do CAAML em um excelente Centro de Instrução e Adestramento. Fomos companheiros no CAAML entre 1950 e 1954, e bem reconheço o seu valor, empenho e sucesso ao aprimorar a capacidade de nossa Marinha em termos de controle de avarias nos nossos meios de superfície[NA-22]. Vitória, naquela época, não despertava grandes interesses por parte da Esquadra (é minha impressão). Guarapari, todavia, com sua praia cujas areias monazíticas pareciam resolver problemas reumáticos por suas qualidades radioativas, mereceu o interesse dos navais, já que tinha um "gradiente favorável para um exercício de desembarque anfíbio"[NA-23].

NA-21 A bem da verdade, todos aqueles que participaram da obra de modernização do *Minas* na Holanda procuraram contribuir para que São Pedro da Aldeia viesse a ser a nossa base aérea naval. No contexto de minhas atribuições, por exemplo, se o *Minas* deveria dispor de seis veículos para a manobra de aeronaves, adquirimos 12 (e seis foram para São Pedro). O mesmo quanto a ferramentas e equipamentos de apoio e manutenção.

NA-22 É possível que a nossa presença em Vitória tenha influenciado seu filho a ser oficial de Marinha e aviador naval. Caso isso corresponda à realidade, o HU-1 pode se orgulhar de ter proporcionado à Aviação Naval a presença de um colega que vem se distinguindo nas funções que exerce e que, inclusive, foi o comandante do nosso Esqd-AV-1.

NA-23 Sobre desembarque anfíbio: em 1963 participamos de uma Operação Dragão em Guarapari, com o HU-1, embarcado no *Minas* e os T-28 em São Pedro da Aldeia, prontos para embarque, no momento em que o *Minas* chegasse na área prevista. Apenas, como era comum naquela época, as caldeiras do nosso Nael deixaram de funcionar. A decisão foi de ocupar "navalmente" o pequeno campo de aviação de Guarapari. Coube ao nosso Esquadrão executar a tarefa. Às 18h30 de um determinado dia, o cenário poderia ser assim descrito: seis (6) T-28 corretamente estacionados; os helicópteros do HU-1, após terem levado para terra os navais para a proteção do aeródromo; o material de rancho; tambores de gasolina de aviação e outros itens que foram julgados necessários também estavam corretamente estacionados.

O *Minas* continuava sem propulsão, e toda a área enfrentava um verdadeiro temporal.

Eis que é ouvido o ronco de um motor e, no meio da cerração, pousa um T-6 da Força Aérea Brasileira.

Uma das qualidades do livro de Queiroz, *75 anos de Aviação Naval*, é que o seu texto permite, se bem analisado, reconstruir a história da segunda fase da Aviação Naval e relembrar fatos e datas que, de outra maneira, permaneceriam esquecidos. Ele cita, por exemplo, na página 140, que em 30/9/1962 a imprensa publicava:

"Dois helicópteros de nossa Marinha, números 7008 e 7010, pousaram (e isto aconteceu pela primeira vez na história de nossa aviação) no Aeroporto de Vitória – ES, onde se reabasteceram pagando à empresa Shell em dólares (o grifo é meu)".

Nome dos pilotos pioneiros: Capitão-de-Fragata Amaral (atual Chefe do Esquadrão de Helicópteros da Marinha) e seu imediato, o Capitão-de-Fragata Leo.

Poder-se-ia chegar, por meio dessa notícia, às seguintes conclusões:

1. Em 30 de agosto, portanto menos de quatro meses após o acidente a bordo do *Minas*, o 7010 já estava plenamente operativo.

2. Quanto a pagar o reabastecimento em "dólares", é possível que a imponência dos S-55 e nossos uniformes "fulgurantes" permitissem essa suposição. Na verdade, naquela época não havia "cartões de crédito" e os cheques não eram aceitos com facilidade. Assim sendo, em nossos deslocamentos, levávamos uma razoável quantia em dinheiro para atender a necessidades imprevistas.

3. No final de 1962, certamente já dispúnhamos – na Escola de Aprendizes do Espírito Santo, de nosso estoque de gasolina de aviação e nossa Estação-Rádio estava em funcionamento.

Assim sendo, esse pouso no Aeroporto de Vitória tem duas explicações possíveis:

1. Seria o nosso primeiro vôo para o Nordeste e, portanto, somente no aeroporto poderíamos ser reabastecidos, e sabíamos que não havia na área uma significativa presença da FAB.

2. Tal fato ocorreu quando levamos, por ordem do Ministro da Marinha, o jornalista Assis Chateaubriand para uma visita a Santa Tereza, um local nas montanhas próximas a Vitória, onde morava o ornitólogo Alberto Rusche com sua notória criação de beija-flores. Por se tratar de transporte de uma personalidade nacional (e já praticamente inválido), certamente não seríamos importunados.

Pelo que me recordo, inclusive, ocorreu um novo pouso no decorrer do ano de 1963, no mesmo aeroporto. Regressávamos de Salvador já ao anoitecer, com quatro helicópteros. Havíamos enfrentado um forte temporal, baixa visibilidade e, assim sendo, na aproximação para Vitória, constatamos que seria impossível pousar com segurança na Escola de Aprendizes. Chamei a torre de controle, informando o nosso pouso no aeroporto. O suboficial responsável pela operação do aeroporto declarou que nosso pouso era proibido.

Não sei quem ficou mais perplexo, o Comandante do HU-1, como mais antigo no local, ou o piloto do T-6, ao se deparar com aquela multitude de aviões, helicópteros e navais armados e com roupagem de combate.

Como bons anfitriões, o T-6 foi corretamente orientado para a área de estacionamento. O resumo desta história é que o Primeiro-Tenente-Aviador da Aeronáutica estava fazendo um vôo "clandestino" para visitar sua noiva em Vitória e pousou em Guarapari, devido ao mau tempo. De comum acordo, ficou estabelecido que ele não nos viu, como nós também não tomamos conhecimento de seu pouso.

Vinte anos mais tarde, quando era chefe do Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra (ESG), voltei a encontrar o personagem, então um coronel de nossa Força Aérea e com excelente conceito.

Pousamos mesmo assim. Creio que a presença de pelo menos três capitães-de-fragata e alguns capitães-de-corveta representou um argumento suficiente para o pernoite das aeronaves naquele local sem maiores problemas.

De Vitória para Salvador dependíamos de um reabastecimento em Ilhéus. Mas Ilhéus já era na Bahia, terra de Jorge Amado, de "Dona Flor e seus Dois Maridos" e, por muitos séculos, tradicional e intimamente ligada à Marinha. Possuía um ótimo aeroporto com boas facilidades e uma presença diminuta de pessoal da Aeronáutica. A Agência da Capitania tinha bastante prestígio e, no planejamento de nossos deslocamentos, bastava avisar por telefone e éramos muito bem recebidos.

Em Salvador, o Distrito nos proporcionou todas as facilidades para o estacionamento e abastecimento dos helicópteros. Criamos nosso "paiol" e nossa estação-rádio e obtivemos os alojamentos para os oficiais e praças[NA-24].

O INVENTÁRIO DE AERONAVES DO ESQD-HU-1

Conforme mencionei anteriormente, o HU-1 começou suas atividades com um helicóptero em perfeitas condições operativas e duas aeronaves acidentadas. Com a incorporação dos dois Widgeon, iniciamos o ano de 1963 com um efetivo de cinco aeronaves.

A despeito de todo o interesse da Administração Naval em ampliar o número de helicópteros do HU-1, havia reduzida disponibilidade no mercado internacional de Whirlwinds (S-55), e considerávamos que seria lógico manter a homogeneidade de nossos meios aéreos.

Conseguimos, todavia, adquirir, no decorrer do ano de 1963, dois helicópteros S-55 de fabricação inglesa e que pertenciam a uma empresa de táxi aéreo do Canadá.

Nosso oficial de Manutenção, o então Capitão-Tenente Anísio Augusto Gantois Chaves, inspecionou no local as aeronaves, as quais, depois de adquiridas, tiveram como matrícula N-7011 e N-7012.

Ainda em novembro de 1963, perdemos o N-7012 nas proximidades do porto do Rio de Janeiro, quando em exercício com a Esquadra.

No dia 23 de dezembro de 1963, ocorreu um acidente grave com o N-7010. É interessante registrar que esse evento não consta do "Histórico de acidentes da 2ª fase da Aviação", no livro de Francisco Gomes de Queiroz.

Por suas características e conseqüências, considero ser válido descrevê-lo em seus detalhes.

No final do ano (pelo menos enquanto comandei o HU-1), recebíamos sempre o pedido urgente de nossos pára-quedistas do Corpo de Fuzileiros Navais para que pudéssemos completar suas provas de salto. Eles dependiam, no decorrer do ano, da boa vontade da Força Aérea Brasileira e, tendo em vista os atritos FAB x Marinha, suas solicitações muitas vezes não eram atendidas.

Assim sendo, normalmente, na segunda quinzena de dezembro, realizávamos diariamente, do nascer ao pôr-do-sol, os vôos necessários em seu apoio.

A área de salto centrava-se em uma pequena pista existente junto à Fábrica Nacional de Motores, na Estrada Rio-Petrópolis.

Nesse dia 23 de dezembro, ao amanhecer, o N-7010 decolou, tendo como piloto o co-

[NA-24] O comandante do Distrito era o Vice-Almirante Francisco Augusto Simas de Alcântara. Em 1942, como capitão-tenente na Escola Naval, foi meu instrutor de armamento e professor na "arte de fumar cachimbo". Como corveta, foi meu comandante no Contratorpedeiro de Escolta (CTE) *Bauru*. Era o diretor da Escola de Guerra Naval quando fiz o curso de Comando e Estado-Maior. Foi um dos preciosos chefes e amigos que tive na minha vida como oficial da Marinha.

mandante do HU-1, Capitão-de-Fragata Amaral, e no assento do co-piloto estava o CB (MO-AV) Fernandes, fiel da aeronave. Embarcaram provavelmente quatro navais equipados para o salto, além do mestre do salto (a pouca potência do motor estabelecia limitações quanto ao peso da decolagem).

Subida em círculos amplos até 2.500 pés (é o que me lembro), e o salto era executado. Descíamos lentamente também em círculos, acompanhando a trajetória dos pára-quedistas, tendo em vista a sua segurança e possíveis erros quanto ao local de pouso.

E foi assim que, já no final de minha descida, estava aproado ao sol nascente e "não vi" a fiação de alta-tensão que fornecia energia elétrica para a fábrica e para a vila residencial de seus funcionários.

Deus certamente me protegeu! Um dos cabos estilhaçou o pára-brisa, ferindo o rosto do Fernandes. Um segundo cabo foi rompido pela "árvore" das pás, e o terceiro cabo decepou a bequilha de bombordo do helicóptero.

Entrei rapidamente em auto-rotação, pretendendo pousar na estrada. Na aproximação para o pouso, senti que a aeronave continuava com uma boa sustentação e sem apresentar trepidações. Decidi arremeter, o que foi executado sem problemas.

Sobrevoei o nosso campo de pouso, "hoverei" perguntando ao pessoal do solo, pelo rádio, quais as avarias na parte inferior da aeronave. Alguém me informou sobre a perda da bequilha, e decidi regressar para a sede do Esquadrão.

Em contato com a nossa torre, pedi que fosse colocado no "garrafão" um caixote resistente para servir como uma "bequilha de fortuna"[NA-25]. A manobra foi rápida, graças às nossas empilhadeiras e ao "safismo" do pessoal.

Pousei sem maiores dificuldades, e o N-7010 foi entregue ao Departamento de Manutenção. A partir desse momento, todavia, é que surgiram outros problemas mais sérios.

É evidente que comuniquei oficialmente à Esquadra o acidente e as providências já em andamento para a recuperação da aeronave. Ocorre que era antevéspera do Natal e a Light somente reparou a fiação destruída uma semana depois. Nunca minha progenitora foi tão xingada por telefonemas para a sede do Esquadrão e para minha residência, uma vez que privei os residentes naquela área de um Natal com energia elétrica.

O problema mais sério somente surgiu em 1965. Passados os momentos tumultuados da Revolução e com a volta da vida nacional à normalidade, a Light apresentou a conta do reparo à Marinha.

Como naquele momento eu era não confiável, segundo um ilustre chefe naval, então diretor de Aeronáutica da Marinha, a dívida deveria ser quitada pelo autor do acidente. Caso isso ocorresse, só me restaria pedir esmola na porta das igrejas.

Felizmente, existia um outro ilustre chefe naval, então secretário-geral da Marinha, que assumiu a responsabilidade de a Marinha pagar a despesa. Terminamos, desse modo, o ano de 1963 com seis helicópteros.

Já mencionei anteriormente minha viagem "secreta" à França e à Inglaterra, da qual resultou a aquisição dos três Wasp para o Esquadrão. As aeronaves, todavia, só chegaram após eu deixar o comando do HU-1.

No decorrer de um de nossos deslocamentos aéreos, não me recordo a época, pousamos em pequeno aeroporto de propriedade de uma das grandes empresas de energia elétrica, a Chesf. Lá nos depara-

[NA-25] Caixotes de madeira existiam em abundância na nossa sede terrestre. Afinal, nós tínhamos os 12 T-28 a serem "modernizados" pelo HU-1, com uma enorme quantidade de sobressalentes também encaixotados.

mos com um magnífico S-55 de procedência norte-americana, muito bem mantido e com poucas horas de utilização.

Ocorreu a Revolução de 31 de março de 1964, e o número de missões atribuídas ao Esquadrão cresceu em ritmo acelerado.

Surgiu então a solução ideal: requisitar o helicóptero da Chesf! Este é um dos episódios de minha carreira como aviador naval que permanece vivo em minha memória: um ofício do comandante do HU-1 à Esquadra; um despacho da Esquadra (redigido pelo oficial de Aviação – o mesmo personagem); um despacho do Cema (do mesmo autor) e a entrega ao chefe de Gabinete do Ministro da Marinha, um dos mais dedicados apoiadores de nossas atividades, ainda que "germânico" em sua aparência e proceder, o então Contra-Almirante Henning.

Em menos de 48 horas, recebia a delegação para requisitar e tomar posse do helicóptero, que veio a ser o N-7014[NA-26].

Durante algum tempo, tivemos sete helicópteros. Em 17 de agosto de 1964, atendemos a uma solicitação do Comando do 2º Distrito Naval (Salvador) para que um helicóptero participasse das cerimônias religiosas que iriam ocorrer em Nazaré das Farinhas.

Para lá seguiu o "meu" N-7008. Por ocasião do pouso na praça principal da cidade, chocou-se com a fiação elétrica e se transformou em uma "bola de fogo", segundo as testemunhas do acidente[NA-27]. Felizmente, não houve vítimas.

Durante nossas operações no Rio Grande (já descritas), o N-7014 começou a apresentar problemas em seu sistema hidráulico, que somente poderíamos sanar em definitivo com a utilização dos equipamentos de apoio que dispúnhamos na Avenida Brasil.

Assim sendo, o N-7014 foi enviado para o Rio com um helicóptero de escolta chefiado pelo comandante do HU-1.

Aparentemente, até Santos "comportava-se" de maneira razoável. A premência para o regresso a Tapes e Rio Grande talvez tivesse provocado um erro de julgamento do comandante do HU-1. Determinei aos pilotos do N-7014 que prosseguissem para a sede do Esquadrão, voando no máximo a 500 pés e sempre escolhendo locais para pouso de emergência, caso o sistema hidráulico voltasse a apresentar falhas. Haveria, contudo, um pouso obrigatório no Colégio Naval para reabastecimento e inspeção visual daquele sistema.

Infelizmente, meus comandados, por julgarem que o N-7014 estava operando "normalmente" entre Santos e Joatinga, resolveram prosseguir direto para o Rio, voando em grande altitude. O sistema hidráulico, em determinado momento, falhou completamente, e perdemos o N-7014 próximo ao Colégio Naval, chocando-se com a superfície do mar.

Tivemos, no período de meu comando, a única perda de vida humana. Lá estava no N-7014 um excelente mecânico de aviação, o saudoso SG (MO-AV) Etheni. E, de novo, o CB (MO-AV) Flávio, que, com o Etheni, iria ajudar na nossa sede terrestre a resolver o problema hidráulico do N-7014.

Não possuíamos o que, na época, já era uma instalação prevista nas Marinhas norte-americana e britânica, o tanque para treinamento de escape em helicópteros submersos. A perda do Etheni por afoga-

[NA-26] Os supersticiosos no HU-1 "rebarbaram" a matrícula 7013.

[NA-27] É interessante recordar coincidências. O fiel do N-7008 sempre foi o então CB (MO-AV) Luís Flávio Pinheiro. E o N-7008 era preferencialmente o helicóptero do comandante. Tendo em vista as características da missão na Bahia, o fiel do N-7008 passou a ser o 2º SG (MO-AV) Amaro. E o Flávio ficou comigo no N-4001. Em 8/2/1966, em um acidente com um helicóptero do Esqd-HS-1 em São Pedro da Aldeia, perdemos o Flávio no incêndio do helicóptero ao chocar-se com o solo.

mento foi causada pela desorientação após a queda do helicóptero; uma imagem que permaneceu em minha mente durante os 13 anos seguintes.

Em agosto de 1976, perdemos o N-3008 do HS-1, teoricamente "desaparecido no mar", sem sobreviventes. Como uma das conseqüências do evento, tivemos a visita do ministro da Marinha, Almirante Henning, a São Pedro da Aldeia. Dois foram os meus pedidos como comandante da Força Aeronaval, e que receberam aprovação imediata: o tanque de treinamento para escape e o radar de controle aéreo.

Infelizmente, porém, como acontece em todas as organizações navais deste pequeno planeta, os procedimentos burocráticos têm precedência quanto às necessidades operativas.

De 1976 até 1986, o tanque de treinamento sofreu diferentes entraves técnicos e burocráticos e apenas em 1986, quando, como extra-Marinha, era o ministro do EMFA, foi possível destinar "sigilosamente" os recursos necessários para terminar a obra.

Do mesmo modo, tenho conhecimento de que somente agora, 30 anos depois, possuímos meios adequados para o controle de vôo na área de São Pedro da Aldeia.

A perda do N-7014 reduziu o nosso inventário de aeronaves àquelas cinco que possuíamos em maio de 1962.

Criou-se para o primeiro comandante do HU-1 um novo problema, ainda mais sério. A ilustre autoridade naval para a qual eu deixaria de ser "confiável" julgou que a indenização para a Chesf deveria também ser paga pelo responsável pela requisição do N-7014.

Nessa condição, não bastaria mais esmolar na porta das igrejas. Todos os meus descendentes estariam compromissados até o final de suas vidas a indenizar algo aproximado a 1 milhão e meio de dólares.

Novamente o secretário-geral da Marinha assumiu a despesa, e fiquei livre do problema.

Tivemos, evidentemente, alguns acidentes e incidentes aeronáuticos durante o período do meu comando. A um destes já me referi anteriormente, no caso do apoio aos pára-quedistas navais (ver NA-6).

Um outro incidente (ou quase acidente) de que me recordo ocorreu em Paranaguá. Participávamos de uma cerimônia no local, e um dos helicópteros também "perdeu" um dos cilindros do motor na decolagem. Isso implicava a troca do motor e, por conseqüência, uma longa viagem de nossa viatura de apoio móvel pilotada pelo Adilson, levando um novo motor e transportando uma equipe de manutenção[NA-28].

O evento que me proponho a descrever em seguida poderia ter terminado como um acidente aeronáutico, incluindo a perda da aeronave. Na realidade, foi um episódio cômico, mas que permite aos atuais aviadores navais terem uma idéia das dificuldades que enfrentamos algumas décadas atrás.

Durante nossa permanência no Sul no último trimestre de 1964, o comandante do HU-1 era obrigado algumas vezes a regressar ao Rio de Janeiro para tratar de problemas administrativos do Esquadrão ou comparecer a reuniões no Comando da Esquadra.

A quantidade de missões sendo executadas e o número de pilotos disponíveis impediam que esse deslocamento fosse normalmente feito com dois pilotos na aeronave.

É importante mencionar também que as partidas dos Whirliwind usando suas próprias baterias ofereciam problemas. Assim sendo, dispúnhamos de unidades móveis

[NA-28] Mais detalhes desse incidente poderão ser narrados pelo nosso colega CMG-AvN (RRM) Anísio Augusto Gantois Chaves, que era o manutenção e o piloto do helicóptero.

de partida em todas as instalações de apoio e evitávamos "cortar" o motor em quaisquer outros pousos.

Em um determinado regresso do comandante do HU-1 ao Rio, no vôo entre Laguna e Florianópolis, o piloto viu-se obrigado a praticar um pouso não programado para atender a uma imperiosa necessidade fisiológica.

Foi numa praia imensa, de areia dura e com suave declive em relação ao mar. Um pouso perfeito, motor em "ralenti" cíclico em ponto morto, e a detalhada instrução ao fiel da aeronave para que não movesse o controle do cíclico.

A posição de pilotagem nas nossas saudosas vacas implicava subir ou descer alguns degraus encaixados na fuselagem do helicóptero.

O piloto desceu e, após cumprir a necessidade fisiológica, quanto se preparava para retornar ao helicóptero, constatou assustado que a aeronave começava a deslocar-se na direção do mar. Nervoso, o fiel movia aos poucos o controle do cíclico para a frente.

Entre o final da década dos 30 e meados da década seguinte do século passado, uma prática muito comum para os jovens era "pegar o bonde andando", isto é, logo que ele iniciava o seu deslocamento a partir de uma parada total. E esse foi o procedimento do piloto, já perfeitamente adestrado por inúmeras "subidas" para a posição de pilotagem. Um grande susto sem maiores conseqüências.

OS DESCENDENTES DO HU-1

Não creio ser incorreto considerar que o atual 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (Esqd-HA-1) seja muito mais um descendente do HU-1 do que a concretização daquilo que já estava previsto no Aviso 1.003/1961 quanto ao HS-2.

Entre 1962 e 1965, o inventário de helicópteros do HU-1 não dispunha de aeronaves para operar a partir dos navios de superfície. (É verdade que o "nosso" Albuquerque muitas vezes pousou o Widgeon na popa dos cruzadores. E, até mesmo depois da inauguração da "Base Aeronaval de Ilhabela", transportei o ministro da Marinha para um de nossos cruzadores na entrada de Santos.)

Os três primeiros Wasp adquiridos para o HU-1, ainda que classificados como A/S, eram na realidade mais veículos de ataque, pois não dispunham de sonar de mergulho.

Evidentemente, houve um descompasso entre a chegada dos Wasp (1965) e o uso das plataformas dos contratorpedeiros para a operação de helicópteros.

Quando iniciamos o embarque dos DAEs nos contratorpedeiros em 1976, o helicóptero mais utilizado foi o Bell Jet Ranger do HU-1.

A escolha dos Lynx, é verdade, mantinha o mesmo raciocínio expresso no Aviso 1.003 e, inclusive, determinou que a popa das fragatas classe *Niterói* fosse idêntica àquelas das fragatas tipo 42 da Marinha britânica.

O HU-1, os três primeiros Wasp e os outros sete que adquirimos entre 1976 e 1980 para o Esquadrão possibilitaram criar uma "massa de manobra" que estruturou o nosso excelente HA-1.

O mesmo poderia ser dito quanto ao HU-2. Desde as vacas com motor às vacas turbinadas, sempre apoiamos os navais ao máximo de nossas possibilidades. O primeiro comandante do HU-1 sentiu-se realizado quando, em 1984, como comandante de Operações Navais, deu início àquilo que viria a ser o 2º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. No contrato inicial, não eram seis Super Pumas, e sim dez, o número considerado adequado para atender às nossas operações anfíbias. Novas idéias surgiram; posteriormente, o contrato foi

modificado, mas ainda assim o HU-2 descende do HU-1 e proporciona o apoio indispensável a um dos componentes de nosso Poder Naval.

No tocante à história do HU-3, HU-4 e HU-5, estes, garanto, são filhos legítimos do HU-1.

O DAE-Manaus nasceu por iniciativa de Maximiano da Fonseca em 1980; os seus meios aéreos e sua tripulação saíram do Esqd-HU-1. Foi uma OM auto-suficiente no sentido de que – exceto rancho e alojamento de oficiais e praças – sua sobrevivência e a execução das atividades aéreas contavam com o apoio do HU-1.

Sua transformação em Esquadrão foi uma decisão lógica que devemos ao Ministro Serpa na década de 90 do século passado.

As histórias do Rio Grande e de Ladário são um pouco diferenciadas, ainda que ambas sejam conseqüentes das atividades do HU-1.

Aquilo que havíamos implantado em Terrapleno no final de 1964, como sede provisória do HU-1, praticamente desapareceu nas décadas seguintes.

No momento em que, por circunstâncias do destino, me foi possível participar amplamente na Administração Naval novamente, nos "apropriamos" de Terrapleno. Não foi muito fácil vencer as resistências de uma Diretoria de Eletrônica ou de Hidrografia e Navegação, mas a Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) e, ao mesmo tempo, Comando de Operações Navais (COM) e a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) tinham a palavra final.

Assim sendo, as instalações terrestres do DAE-Rio Grande estavam prontas no final de 1984. Até mesmo o futuro encarregado foi selecionado e serviu no Estado-Maior do Distrito, sem que fosse possível, nos anos seguintes, transformar em realidade o DAE-Rio Grande. Seria, no entanto, conforme previsto, o HU-1 o grande provedor dos meios aéreos e da tripulação da nova unidade aérea.

Quanto ao DAE-Ladário, a história é diferente. Entre 1976 e 1980, participei pessoalmente, como comandante da Força Aeronaval, da Operação Ninfa. O HU-1 voltava a ser, até certo ponto, uma unidade aérea auto-suficiente. Nós operávamos a partir de um acampamento junto a uma pequena pista em Porto Murtinho. É evidente que por se tratar de uma operação ribeirinha com uma acentuada presença dos navais eles nos proporcionavam facilidades logísticas, desde as barracas de campanha até os banheiros improvisados, ainda que eficientes. O HU-1 lá estava presente com o seu primeiro comandante, que procurava interferir o mínimo possível com os então comandantes do Esquadrão.

Existiam as viaturas de apoio móvel; não era mais o legendário Adilson motorista, mas os seus sucessores no passar do tempo, os fuzileiros navais Damasceno, Dalavia e Souza, assim como o meu despenseiro Edivaldo[NA-29].

As experiências das Ninfas indicavam ser mais do que oportuna a criação do DAE-Ladário. Havia a necessidade (hoje ainda mais evidente) de uma presença efetiva e permanente da Marinha naquela área, e que incluísse meios aéreos. Nas minhas idas a Ladário, escolhi o que denominei como "fundo de quintal" o local onde poderia ser instalado um DAE-Ladário. E inclusive foram construídas as instalações. Passaram-se 14 anos até que o DAE-Ladário viesse a ser uma realidade.

[NA-29] Damasceno e Souza eram os meus motoristas. Dalavia era meu ordenança; Edivaldo, meu despenseiro. Assim sendo, as viaturas de apoio móvel conduziam, além dos itens imprescindíveis para as operações aéreas, os personagens que apoiavam o contra e, logo em seguida, vice-almirante, comandante da Força Aeronaval.

Comandar e pilotar uma aeronave representam duas benesses divinas jamais esquecidas

Foi o HU-1 que, quando a Administração Naval decidiu finalmente esta implantação, proporcionou meios aéreos e a tripulação de um novo Esquadrão.

UMA REFLEXÃO FINAL

Poderia, ou até pode, parecer que algumas das narrativas que apresentei neste texto pouco têm a ver com a história do HU-1 nos primeiros anos de sua existência. Ou a proposição de que do HU-1 nasceram outras unidades aéreas da Marinha, pois se tratava de fatos ocorridos depois de meu período de comando.

O foco principal deste meu depoimento não é apresentar feitos pessoais visando a um reconhecimento que não mais afeta o que fui, ou como pretendo ser entendido, ou, ainda, que possam influenciar o meu futuro.

Existe, a meu ver, no prosseguimento da vida humana, um repensar, assim como a busca de uma visão mais nítida que procure entender, num momento presente, nossas atitudes, nossos procedimentos, suas conseqüências, enfim, o modo com que nos empenhamos na execução de nossas atividades profissionais e, por via de conseqüência, as metas que considerávamos imprescindíveis para a realização de um ideal.

É este repensar que obrigatoriamente nos leva também a uma previsão daquilo que imaginamos deveria ser o futuro.

Ariano Suassuna, o grande escritor nacional, recentemente sugeriu em entrevista na televisão que, ao passar dos 80 anos, ele ingressava na quarta idade, algo ainda não reconhecido nas legislações, as quais continuam referindo-se à terceira idade, isto é, aqueles com mais de 60 anos.

Pertenço àquele grupo da quarta idade e me preocupo com a continuidade e a consolidação dos ideais que motivaram sucessivas gerações de aviadores navais. Não é

que os pioneiros fossem mais inteligentes ou donos da verdade. Apenas, se existe uma evolução natural e lógica das sociedades humanas, eles souberam em determinado momento definir corretamente qual a singradura mais adequada para a estruturação de um dos componentes vitais de nosso Poder Naval.

Não poderá ocorrer, por exemplo, uma descontinuidade entre os objetivos conforme identificados pelos "pioneiros" e que continuam válidos, mas, sim, uma adaptação compatível com novas realidades.

Em minha palestra sobre os "Noventa Anos da Aviação Naval", enfatizava, dentre outros tópicos, que jamais imaginei os HU-3, HU-4 e HU-5 confinados em suas atuais sedes terrestres. Na época, tratou-se do plantio de sementes que germinaram e se transformaram em pequenas árvores, as quais necessitam ser transplantadas para locais mais adequados visando não apenas ao cumprimento de suas tarefas, mas também às nossas responsabilidades em termos da Amazônia Azul.

Por razões óbvias, São Pedro da Aldeia continuará sendo o grande "horto experimental", produtor de "mudas" a serem implantadas onde for necessário, em outras bases aéreas navais ao longo do nosso imenso litoral, para a formação do contingente indispensável a uma Aviação Naval. E, sobretudo, como a sede do grande semeador de nossas atividades aéreas: o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, cujo primeiro dístico exprime toda a sua realidade: o "Faz Tudo"

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> Aviação Naval; Helicóptero;

ANEXOS

BEM VINDO AO ESQUADRÃO

O senhor está pronto a realizar um vôo em uma aeronave de asa rotativa.

Desejamos que êsse vôo seja o mais agradável possível, e que não fique para o resto de sua vida como uma experiência desagradável!

O helicóptero em que o senhor vai voar é produzido pela firma Westland, na Inglaterra.

Êle possui uma guilhotina de três pás sobre sua cabeça e um trinchante na cauda.

Êstes equipamentos são impulsionados por um motor, Pratt & Whitney de 600 cavalos.

Esperamos que o senhor tenha um vôo calmo e confortável. Mas como de vez em quando o azar aparece, desejamos estar operando *sempre* com segurança.

Por esse motivo, e também porque mais vale prevenir do que remediar, pedimos que o senhor proceda do seguinte modo:

1. Colocar o cinto de segurança tão logo embarque. No futuro pretendemos (caso a Marinha concorde) usar aeromoças para auxiliá-lo. No momento, o fiel da aeronave tratará do assunto.

2. Não fume, a menos que o piloto autorize.
   Pensamos que o senhor concorde com que a prática usada pelos budistas não é muito confortável!

3. Na hipótese de uma emergência permaneça sentado e com o cinto de segurança preso até que a guilhotina e o trinchante tenham parado. Saia então da aeronave pela porta em que o senhor entrou, ou pela saída de emergência, ao lado oposto. O fiel da aeronave saberá como proporcionar essa saída de emergência.

4. Lembre-se:

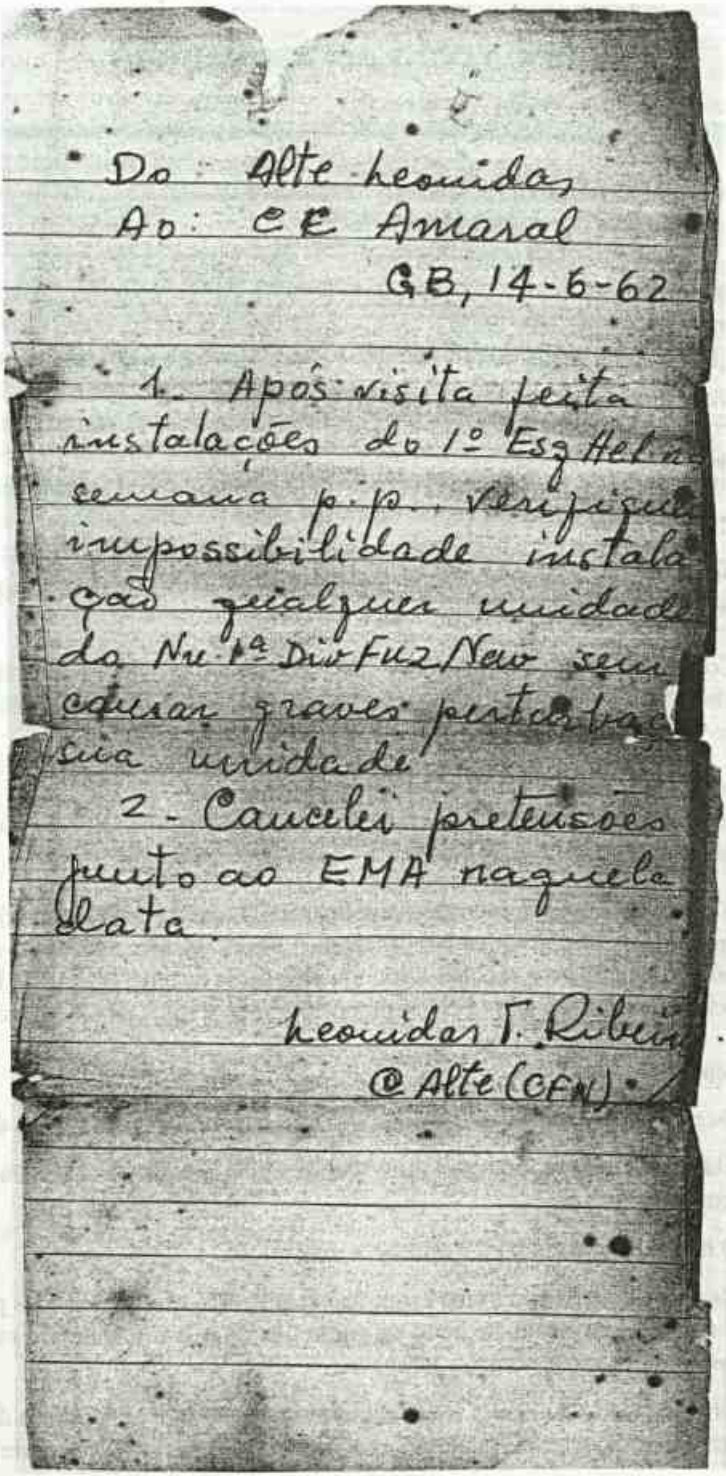
a) Os pilotos são oficiais da Marinha, casados e, geralmente com mais de um filho.

b) Eles têm o mesmo interesse que o senhor, numa situação de emergência, escaparem inteiros.

c) O helicóptero é um pára-quedas por construção.

d) Os pilotos, caso ocorra uma emergência, utilizarão esse páraquedas para aterrar. Como o piloto fica mais perto da guilhotina do que o senhor, ele saberá qual a melhor hora para evacuar a aeronave.

e) Finalmente, o senhor está tendo a oportunidade de voar com pilotos do 1º Esquadrão de Helicópteros, e que são, modéstia à parte, os melhores neste país.



Do Alte Leonidas
Ao: CE Amaral
GB, 14-6-62

1. Após visita feita instalações do 1º Esq Hel na semana p.p. verifiquei impossibilidade instalação qualquer unidade da Nu 1ª Div FuzNav sem causar graves perturbações sua unidade.

2. Cancelei pretensões junto ao EMA naquela data.

Leonidas T. Ribeiro
Alte (CFN)

MO 14

MARINHA DO BRASIL — FOLHA DE ALTERAÇÕES DE [illegible]

Navio ou Órgão: 1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL (Esqd HU-1) — 1º SEMESTRE

Especialidade: Corpo CA | Posto: Capitão-de-Corveta | Nº de Identificação: 44.4228.1 — DE 19 62

Nome: JOSE MARIA DO AMARAL OLIVEIRA — FL. Nº 016

ALTERAÇÕES	Nº dos Títulos
APRESENTAÇÃO - 4-5-62, procedente da Esquadra.....	007
FUNÇÃO - (ASSUNÇÃO) a 5/5/62 assumiu a de Encarregado do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprêgo Geral (Esqd HU-1) (Ordem-do-Dia 0025-1962 de 4/5/62 do Comando-em-Chefe da Esquadra).....	103
DESTAQUE - a 21-5-62 para o Colégio Naval (Ordem de Movimento nº 4/62 de 3/5/62 do Comando-em-Chefe da Esquadra).....	060

MINISTÉRIO DA MARINHA ★ 1º ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS ★

Até o Bol. 18/62 inclusive.

RIO DE JANEIRO, GB., 21 de MAIO de 1962
(Local)

ANTONIO MOURA DE ALMEIDA
Capitão-Tenente

MO 72

MARINHA DO BRASIL — FOLHA DE ALTERAÇÕES DE OFICIAIS

Navio ou Órgão			1º SEMESTRE
COLÉGIO NAVAL			
Corpo ou Quadro: CA	Pôsto: Capitão-de-Corveta	Nº de Identificação: 42.4228.1	DE 1962
Nome: JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA			FL Nº 17

ALTERAÇÕES	Nº dos Títulos
APRESENTAÇÃO - a 21-5-62, procedente da 1ª Esquadrão de Helicópteros de Emprêgo Geral (Esqd HU-1)	007
DESTAQUE (Regresso) - a 25-5-62, para a 1ª Esquadrão de Helicópteros de Emprêgo Geral (Esqd HU-1).....	060
- - -