

AVIAÇÃO NAVAL – REMINISCÊNCIAS

Parte III

PEDRO TAAFE SEBASTIANY
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

HU-1, um período alegre e de muito vôo pelo Brasil afora

O risonho e feliz HU-1

As viagens para o sul

Uma decolagem muito estranha

Uma pane no meio da Lagoa dos Patos

Momentos de apreensão e de atrito

A rota norte

O HS do meu tempo

Os primeiros acontecimentos

As surpresas de um comando inesperado

Os passos iniciais

O desenvolvimento do programa traçado

NAS Los Alamitos

Os primeiros resultados começam a aparecer

O SH-3 começa a tomar forma

Ad astra per aspera

A compra dos SH-3

Um desejo ou mais que uma necessidade

Uma idéia que começa a tomar corpo

Das idéias a uma decisão

Da decisão à execução

O recebimento

Como levar os helicópteros para o Brasil

Um final feliz, mas um pouco atropelado

HU-1, UM PERÍODO ALEGRE E DE MUITO VÔO PELO BRASIL AFORA

O tempo em que esses fatos ocorreram já vai bem ao longe, mais de 30 anos. Por essa razão alguns dos fatos e eventos, datas e locais já se esfumaram ao longo dos anos que passaram. A ordem cronológica de alguns dos episódios aqui descritos não altera o sentido da narrativa como um todo. A intenção é pintar um quadro geral do que a Aviação da Marinha daquela época, seus homens e suas máquinas andaram aprontando pelo Brasil afora, num processo de fatos consumados e abrindo o caminho para a Aviação Naval dos dias de hoje. Muitos dos pilotos que fazem a nossa aviação, altamente treinados e grandes profissionais, nem nascidos eram nos dias em que aconteceram esses fatos. Certamente essas histórias aqui narradas muito espanto poderão causar a essa aviação de hoje.

Na época em que me apresentei ao Esquadrão, sua sede ainda era no Km 12 da Avenida Brasil, nas antigas instalações do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), que já havia se mudado para São Pedro da Aldeia. O local era tão insignificante que, para os que não o conheciam, a referência era dada pelo Posto Meca de abastecimento, que ficava bem defronte de nós, do outro lado da Avenida Brasil. Mais tarde iríamos nos mudar em definitivo para São Pedro da Aldeia, creio que em fins de 1965.

Nesse período em que servi no HU-1 (1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral), tive três comandantes. O primeiro foi o então Comandante Amaral, que depois de algum tempo foi assumir o Departamento de Aviação do *Minas Gerais*. O seguinte foi o Comandante Carlos Augusto, que ficou por muito pouco tempo no comando, creio que não mais do que um mês, pois logo depois foi receber e as-

sumir o comando do HS-1 (1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarinos), recém-formado e composto dos H-34J que vieram da Força Aérea Brasileira (FAB).

Com a saída do Comandante Carlos Augusto, veio o Capitão-de-Fragata (FN) Nelson de Louzada Maia, hoje já falecido, que foi meu comandante até quando saí para comandar o HS-1.

Logo ao chegar, assumi as funções de oficial de Operações, nas quais permaneci por relativamente pouco tempo. Logo fui nomeado imediato do HU-1, e fizemos a nossa mudança para a Base de São Pedro da Aldeia. Fiquei como imediato até minha promoção a capitão-de-fragata, saindo logo a seguir, para comandar o HS-1.

O risonho e feliz HU-1

Tudo o que um verdadeiro piloto quer na vida é voar, e não somente colocar as asinhas de piloto no peito e se exibir. Nós no HU-1 voávamos por prazer, e todas as oportunidades que surgiam eram agarradas com avidez.

O Esquadrão passava por um período todo especial. Não era de auto-afirmação. Seria um pouco forte dizer isso. O mais certo que se podia dizer é que o Esquadrão queria fazer tudo e fazer bem e melhor ainda. Era “O faz tudo”, alcunha que acompanhou o Esquadrão por bastante tempo.

Dificilmente se rejeitava uma missão: transporte de carga, espotagem de tiro, evacuação aeromédica, transporte de autoridades, desembarque aéreo. O que se vislumbrava que poderia ser feito lá estava o HU-1 pronto para fazer. Nossos horizontes iam se alargando, mesmo sem a solução do Governo para a nossa Aviação Naval, tão desejada pela Marinha. Era um esquadrão feliz. Além de estarmos fazendo aquilo que gostávamos de fazer, isto é, voar, ainda havia aquele algo mais do sabor gostoso do fruto proibido.

Para cumprir as missões que apareciam, foram criadas paulatinamente, ao longo da costa, duas rotas, uma para o sul e outra para o norte, ou melhor, criados pontos de apoio para cada sentido, visando a atender a esse desejo de marcar presença pelo Brasil da nossa ainda incipiente Aviação Naval. Esse processo de querer e fazer, incontestavelmente a grande mola propulsora de nossa aviação de hoje, tinha à frente o então Capitão-de-Fragata José Maria Amaral de Oliveira juntamente com os seus oficiais Hercel, Anísio, Ney (na aviônica) e outros mais.

Para que o Esquadrão pudesse se deslocar para o sul, havia uma preparação logística considerável. Obviamente, não se podia contar com as instalações da FAB; nós ainda éramos nada mais do que Objetos Voadores Não Identificados (OVNI), alcunha que nos era dada pelo pessoal da Força Aérea. Nada mal, pelo menos tínhamos o reconhecimento de nossa existência e uma designação!

O HU-1 dispunha, para o apoio logístico, de um caminhão Mercedes, conhecido nas rodas de caminhoneiros como "cara chata". Certamente esse caminhão foi obtido entre duas "cachimbadas" do Amaral, com sua tradicional diplomacia e sua argumentação.

Seu motorista, o Cabo Adilson, era de total confiança, plenamente imbuído do espírito do Esquadrão. A confiabilidade nele, como em toda a sua equipe e no caminhão, nos permitia planejar e fazer nossos deslocamentos com a total segurança de que a gasolina e o apoio dos mecânicos sempre estariam no lugar certo e no momento exato. Nunca faltou apoio aos nossos deslocamentos.

Antes das saídas dos helicópteros, o caminhão se deslocava abarrotado de tam-

bores de gasolina e dos outros materiais necessários para o reabastecimento e eventuais pequenos reparos. A gasolina ficava distribuída pelos pontos preestabelecidos para as escalas de reabastecimento, e o Adilson mais a sua equipe de manutenção nos aguardavam nos pontos onde, pelo planejamento, seriam feitas as inspeções de manutenção.

A maioria dos pontos de apoio era em estabelecimentos da própria Marinha na rota sul: o Colégio Naval, o Destacamento de Fuzileiros de Santos, a Capitania dos Portos em Paranaguá, a Escola de Aprendizes-Marinheiros em Florianópolis e a Capitania dos Portos de Rio Grande. Ainda dispúnhamos de outros pontos de abastecimento na Ilha Bela, em São Sebastião (SP), em Tramandaí e no Farol de Mostardas, ao longo da costa do Rio Grande do Sul.

Devido às nossas limitações da época, quero dizer, às limitações impostas pelo relacionamento Marinha-FAB, alguns desses pontos de apoio tinham características peculiares.

O primeiro era o Colégio Naval, onde o local possível para o pouso era o campo de futebol. Ele fica entre os prédios do Colégio e o mar, mais para o lado direito de quem vem do mar para o Colégio. Ocorre que, devido aos prédios e aos morros logo atrás, a aproximação teria que ser feita "dependurada" no motor, completamente dentro da curva do "homem morto"¹, o que era um risco desnecessário, em vista do motor de pouca potência das "vacas"².

A outra entrada era vindo pelo mar. Mais cômoda, mas geralmente a brisa soprava do mar para a terra, ou seja, pouso com vento de cauda, mas não era um grande problema, pois sempre havia espaço para uma pequena corrida pelo campo, se fosse o caso.

1 N.A.: Homem morto - Situação da aeronave, a baixa altura, em que se houver falha do motor o piloto terá muita dificuldade para controlar a aeronave para pouso.

2 N.A.: Vaca - Apelido do helicóptero H-34J.



O H-34J – ainda na FAB, mas já com a pintura da Marinha

A decolagem é que era o problema. Como já mencionado no capítulo “Nos eventos a bordo do *Minas*”, o motor Pratt & Whitney R1350 funcionava brilhantemente nos climas frios, mas nos climas quentes era um problema. A solução encontrada pelos técnicos não era nem muito confortável nem muito segura. Sair de uma condição de excesso de rotação para uma de *over boost*³ até ganhar sustentação(!). As margens para erros eram muito pequenas e certamente houve erros não comunicados, vários, aliás, como veremos adiante.

Os outros problemas dessas decolagens do Colégio Naval eram os pés de eucaliptos plantados ao lado do campo de futebol junto à estrada que fica entre o campo e o mar. Todos eles enormes, depois deles vinham a fiação e os postes. Para finalizar, o lado bom. Para a esquerda ficam os morros que formam aquele lado da enseada, o que obriga a uma curva à direita, e as curvas à direita nos helicópteros diminuem a carga no motor.

Um dia pela manhã, chegou uma mensagem ao Esquadrão solicitando a remoção

de um paciente em estado grave que necessitava de uma internação em UTI no Rio de Janeiro. Fui escalado para essa missão. Quando saí para o Colégio Naval, já fazia calor. Pousando no campo, senti aquele bafo quente do ar parado e cheio de umidade, típico de dia de verão em Angra dos Reis.

Logo a seguir, chega a ambulância com médico, enfermeiro, a doente

na maca, uma moça em choque, balão de oxigênio e outras parafernálias e, por último, uma senhora muito nervosa, a mãe da paciente. Todos entram a bordo, menos a mãe, pois não estava prevista a sua ida no helicóptero, já com um bom peso para aquelas condições de tempo.

Estou começando a fazer a verificação de partida, quando surge a cabeça da senhora junto à janela do meu lado, lágrimas escorrendo, e me implora para seguir junto com a filha. Digo que não é possível, pois o helicóptero iria ficar muito pesado. O choro e os soluços aumentam consideravelmente. Meu coração empedernido amolece, desce o fiel, que voltará de ônibus, e entra a senhora mãe da mocinha.

Helicóptero posicionado junto ao canto de córner mais próximo ao prédio principal do Colégio, motor roncando ao máximo, aí se inicia a decolagem “nó no gogó”. Cíclico⁴ ligeiramente para a frente, solto os freios dos pedais, e o helicóptero começa a se deslocar na diagonal em direção ao outro canto do campo, ganhando velocidade

3 N.A.: Over boost – Forçar o motor por excesso de demanda de potência.

4 N.A.: Cíclico – Manche, alavanca de comando da aeronave.

gradativamente, agora apoiado somente nas duas rodas dianteiras. Deixo o helicóptero ganhar o máximo de velocidade ainda apoiado nas rodas da bequilha. Mais ou menos na altura do meio de campo do lado oposto, aumentando mais ainda a rotação do rotor principal, puxo o coletivo para cima e, torcendo o punho do acelerador para o máximo de aceleração e potência do motor, inicio o pulo por sobre a fiação.

A máquina, inicialmente bem acelerada, começa a sentir as condições adversas das circunstâncias da decolagem, a rotação começa a diminuir e o helicóptero a perder velocidade, mas ainda subindo. A fiação de alta voltagem está bem à frente na minha linha de visão. Sinto que a aeronave está começando a ficar, por assim dizer, mais mole. Nesse momento, o helicóptero está exatamente por cima da fiação – “vai dar”(!!!), penso eu, o coração preso pelo nó do gogó está batendo a pleno bem debaixo do queixo. Levo o manche um pouco para a frente e, “bombeando” com o coletivo, o helicóptero inicia uma picada em direção ao mar. Devo ter triscado pelo caramanchão que ainda existe lá, mas a velocidade aumenta, o motor ganha rotação e saímos raspando pela água até que as coisas se normalizassem. Engoli o coração novamente e paulatinamente fomos ganhando altitude em direção ao Rio de Janeiro.

Soube mais tarde que a mocinha conseguiu se recuperar e que a família depois voltou para Angra dos Reis. Um final feliz para a história.

As viagens para o sul

Dentro do espírito do “faz tudo”, três oportunidades que surgiram no sul do Brasil foram integralmente aproveitadas. Uma era em apoio do levantamento hidrográfico da Lagoa dos Patos que a Diretoria de

Hidrografia e Navegação vinha fazendo. A outra era a entrada de armamento contrabandeado pela fronteira do Uruguai, possivelmente acobertada pelo então Governador do Estado, o notório Leonel de Moura Brizola. E a terceira, o apoio ao levantamento, em execução pelo Exército, do projeto da Lagoa Mirim.

O levantamento da Lagoa dos Patos foi, sem dúvida, onde o HU-1 mais esteve presente. Estive lá por dois anos consecutivos duas vezes. Por alguma razão, essas duas vezes foram entre os meses de maio e junho, período em que há uma formação de um espesso nevoeiro a partir do fim da tarde, início da noite e que só se dissipa em torno do meio-dia do dia seguinte.

O problema era que só se dispunha das horas da tarde para fazer tudo o que tinha que ser feito no dia todo. Como para nós o dia se iniciava somente ao meio-dia, nossa vida ficava deslocada de mais ou menos seis horas. O café-da-manhã era lá pelas 11 horas. Antes de 1 hora da tarde já estávamos com as rodas no ar, nevoeiro se dissipando; o retorno era por volta das 6 horas, ao anoitecer. Quando saíamos para o “almoço”, tudo já estava encoberto pelo nevoeiro espesso. Parecíamos umas figuras fantasmagóricas perambulando pelas ruas. O “jantar” era depois de 1 hora da madrugada. Voltar para o alojamento da Capitania não dava, o rancho já tinha se encerrado antes da hora do nosso “almoço”. O jeito era ficar pelas cantinas tomando vinho até a hora do “jantar”. Creio que ficamos conhecendo todas as cantinas da cidade. Algumas muito pitorescas, onde a milonga imperava. Era gostoso ver o povo local se divertindo na terra onde o samba já não imperava sozinho, sendo o espaço dividido com a música portenha. Por volta das 3, 4 horas, fomos dormir.

Num desses dias, voltando de Mostardas, bem atrasados, observamos que para

o lado da cidade do Rio Grande, nosso destino, o nevoeiro já tinha encoberto o local. Nessa ocasião estávamos voando, Cleumo e eu, num dos Widgeons. Pousar lá era inviável, tudo encoberto. Resolvemos ir na direção de São Lourenço, onde o nevoeiro ainda apresentava alguns buracos. Conforme nos aproximávamos, os buracos iam se fechando. Nos entreolhávamos como a perguntar "e agora seu José?", até que encontramos um buraco ainda aberto e nos despejamos lá, por sorte uma plantação de arroz. Estávamos conformados em passar a noite num local sem nada.

Cochilando em meu assento no helicóptero, sinto o Cleumo me cutucando. "Acorde Sebas, aconteceu um milagre, o nevoeiro se dissipou, vamos voltar para a Capitania, em Rio Grande."

Rapidamente decolamos em direção a Rio Grande. Fazia frio e o nevoeiro tinha levantado por completo. Felizes, voltamos para casa e, mais tarde, uma lauta ceia no Mangacha.

Uma decolagem muito estranha

Na ocasião desse evento, os problemas de relacionamento com a FAB já tinham sido equacionados, e o uso dos aeroportos nacionais estava assegurado às nossas aeronaves. Era a volta para São Pedro da Aldeia de mais um período de apoio à Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Tínhamos saído bem cedo de Rio Grande, para abastecer na Base de Canoas, com a intenção de fazer uma refeição em Florianópolis e chegar até Santos, onde pernoitaríamos na Base Aérea. No outro dia iríamos até São Pedro da Aldeia. Por óbvias razões, o nome do oficial meu companheiro de viagem será omitido.

Fim de um período de operação em Rio Grande, o helicóptero era um Widgeon, acho até que é o que está de estátua no

museu da aviação na Base. A aeronave estava abarrotada de equipamentos, o espaço por trás dos nossos assentos realmente todo tomado, literalmente do piso até o teto, inclusive os bancos. Mal dava para o fiel sentar. O helicóptero estava no limite do peso, talvez até um "pouco acima do limite".

Quando saímos de Rio Grande, devido às condições de decolagem, com espaço relativamente restrito, o abastecimento tinha sido feito somente para chegar até Canoas. Nesse trajeto ocupei a cadeira do primeiro piloto. Para poder cumprir a etapa seguinte até Florianópolis, ali sim, o abastecimento seria total. Nessas condições, o aconselhável seria uma decolagem corrida. Feita a troca de assentos, ocupei a posição de segundo piloto. Após a verificação para a partida, foi iniciada a decolagem. Aquele helicóptero, triciclo, com a bequilha de uma roda só, na decolagem corrida se apóia somente nessa roda enquanto ganha velocidade e conseqüente sustentação translacional.

O helicóptero de fato estava pesado, mas aos poucos ia ganhando velocidade. Conforme a velocidade aumentava, também ocorria uma inclinação para o lado direito. Tudo bem, uma coisa momentânea que logo seria corrigida. Mas não, a inclinação continuava a se acentuar. Olho para meu amigo e companheiro de vôo e observo que ele está com uma fisionomia tranqüila, olhando para a direção em que vamos, mas com um estranho sorriso. Não dizia nada e mantinha seu semblante tranqüilo e sorridente - e a inclinação aumentando.

Achei a coisa meio estranha, mas ele continuava tranqüilo, ao contrário de mim, que ia me preocupando segundo a segundo. Instintivamente, minhas mãos e pés se aproximaram dos comandos. E ele sorria e olhava para a frente tranqüilo e sem nenhuma reação!

Quando vejo que a ponta das pás estão passando a cerca de uns 50 centímetros do piso, o helicóptero todo torto numa atitude completamente estranha e já com bastante velocidade, olho mais uma vez para meu companheiro – ele na mesma atitude e sorrindo! Algo estava muito errado. Decisão tomada, pelo interfone digo: “Tudo bem, pode deixar, está comigo”. Sem outras considerações, tomei os controles, corriji a atitude do helicóptero e logo estávamos com as rodas no ar sem maiores problemas.

Pelo canto do olho observo que ele se reclina na cadeira, olhos fechados, pálido, mas ainda com uma fisionomia tranqüila, porém suave em bicas. As gotas de suor rolavam pelo seu rosto e pingavam na macacão de vôo. Muito estranho...

Nessas viagens, era costume, a cada meia hora, fazer a troca de piloto. Correu a primeira hora e ele dormia tranqüilamente, já com uma cor normal. Não disse nada e continuei o vôo em direção a Florianópolis. Mais outra meia hora e tudo na mesma, sono profundo. Completei todo o trecho. Na aproximação ele acordou e pousamos tranqüilos no aeroporto.

Nada foi dito de parte a parte, nem se tocou no assunto. Somente disse para meu companheiro de vôo que não se preocupasse, que eu levaria o helicóptero até Santos, onde seria o nosso pernoite.

Durante esse trajeto ele estava mais alegre e atento. Às tantas horas, pelo interfone, ele diz: “Sebas, você sabe, eu tinha consciência de que tinha uma coisa errada, mas não tinha vontade própria para corrigir o erro. Algo dentro de mim me conduzia para ver o que aconteceria se as pás tocassem o solo!” Minha resposta foi simples: “Não se preocupe, nada aconteceu”.

Ao longo do resto dessa viagem, meu companheiro cumpriu o restante de suas

etapas de vôo, e acabamos chegando a São Pedro da Aldeia sem outros percalços.

Passados uns dias, sugeri a ele que procurasse o Dr. Demócrito, nosso médico de aviação. Ele, meu bom companheiro de longos anos de aviação desde os primeiros dias, não mais voltou a voar, vertigo,⁵ foi declarado o culpado.

Uma pane no meio da Lagoa dos Patos

Alguns poderão me perguntar por que, nas minhas narrativas, tenho escolhido os momentos mais aflitivos. Creio eu que a razão disso está nas lições que fomos aprendendo ao longo da carreira e que foram formando o acervo daquele conhecimento que não está escrito nos manuais de instrução de vôo. Em sua totalidade, nada mais são do que instruções despojadas das emoções do inesperado, onde a falha humana é tão comum e que levaram tantos a um indesejado fim prematuro de carreira.

Olhando para trás, posso ver quantos dos nossos companheiros do início da Aviação Naval ficaram pelo meio do caminho e não tiveram a oportunidade para narrar suas experiências do último momento.

É por isso que dou como título a este capítulo “Um período alegre e de muito vôo”, pois muito se aprendeu, e fomos felizes porque estávamos fazendo aquilo que gostávamos. Mas vamos voltar ao assunto principal desta narrativa.

Na ocasião desse fato, o levantamento da Lagoa dos Patos já havia progredido bastante. A área de operação tinha se deslocado para mais ao norte da lagoa. O navio, nesse dia, estava em Tapes; seu comandante era o Agliberto, brilhante oficial hidrógrafo, de uma turma acima da minha.

Cabia ao helicóptero transportar para o outro lado da lagoa os equipamentos de

5 N.A.: Vertigo – Desorientação espacial.

medição que seriam utilizados nessa fase do trabalho de levantamento. O ponto de referência era o farolete que ficava na ponta de Cristóvão Pereira. A distância de Tapes ao farol era considerável, um bom tempo de vôo sobre a lagoa.

A primeira viagem correu sem problemas. Nessa ocasião, o Suboficial Góis, um excelente mecânico, estava fazendo os vôos junto comigo. Na segunda viagem, mais ou menos no meio do caminho, começo a sentir os comandos mais pesados. Logo a seguir, escutamos um estalo forte vindo da parte de ré do helicóptero. Instantaneamente, os comandos ficaram duros e era muito difícil controlar a aeronave. O sistema hidráulico tinha ido para o brejo!

O helicóptero chacoalhava e parecia um João-bobo. Os comandos duros dificultavam a "dosagem" correta de comando para que a aeronave voasse com tranquilidade. Imagine aquele enorme rotor, na realidade um tremendo de um giroscópio sem assistência dos servos, comandado apenas pela força muscular do braço.

O navio não dispunha de rádio VHF que falasse em nossas frequências. Portanto avisar ao navio de nossas dificuldades não era possível. Tentar voltar, não, pois já tínhamos passado da metade do caminho. Lá ao longe se avistava o farol. Com braço doendo ou não, era para lá que iríamos. Com velocidade diminuída, dava-se um jeito de lá chegar.

Tal qual um bêbado oscilando para um lado e para o outro, o helicóptero foi se aproximando do farol, onde acabamos pousando com alguma dificuldade, mas sem maiores problemas.

Sãos e salvos, agora vinha o outro problema. Na região não havia nenhum outro meio de comunicação. Só uma coisa poderia se fazer: sentar e esperar que o pessoal do navio se tocasse que, passado o tempo do nosso regresso a Tapes, nós não aparecíamos; dar tempo para a expectativa de

algum atraso possível, dar tempo ao espanto do não regresso e aí procurar naquela imensa lagoa um pequeno helicóptero desaparecido. Onde, não se sabia, apenas o provável caminho de um ponto ao outro, suspendendo o navio e percorrendo a nossa provável rota, fazendo ziguezague. Enquanto isso, o suboficial e eu, tirando de frio, pois do norte vinha um vento gelado, subimos para a plataforma superior do farol para tentar ver alguma coisa que se aproximasse em nossa direção.

Longas horas se passaram, até quando o Sub Góis, olhando atentamente em direção à lagoa, me diz: "Tenente, olha lá naquela direção", apontando o que parecia ser um mastro junto a uma fumaça escura. Realmente era uma embarcação de um certo porte que vinha numa trajetória em diagonal ao rumo direto ao farol. Depois de algum tempo, tomou um outro rumo, indo no sentido oposto, como se estivesse num ziguezague.

Eram eles! Vinham costurando de um lado para o outro a nossa procura. Aleluia! Desço correndo do farol para pegar um marcador de fumaça do nosso material de salvamento. Consigo dois. Subo correndo de volta para a plataforma e acendo o lado do pirotécnico que produz uma fumaça espessa de cor laranja. O vento de imediato leva a fumaça colorida para longe. E o navio, já bem visível, continua impávido em sua trajetória. Acendo o segundo facho de fumaça. Nada do navio mudar de rumo em nossa direção. Resolvo acender o lado da luz vermelha. Aos poucos ela se consome e nada. O navio, agora ainda mais visível, a umas estimadas duas milhas de distância, nada de vir em direção ao farol; acendo o último e nada. Continuaram na sua trajetória de ziguezague, se afastando de onde estávamos, ali bem à vista.

Depois de mais duas pernaças, investem em direção ao farol – parece que nos avista-

ram! Fundeiam próximo à costa. Um bote é arriado e lá vêm eles para nos resgatar.

O que aconteceu foi exatamente o que tínhamos imaginado. Depois da inútil espera, resolveram nos procurar dentro d'água, vindo em ziguezague na direção geral do farol. Perguntei se tinham visto a sinalização que tínhamos feito – nada, nem fumaça nem a luz vermelha intensa.

O material de reparo estava a bordo, nova correia instalada, problema sanado e voltamos a operar normalmente. Os prejuízos foram de um dia inteiro de operação perdido, um grande susto do Agliberto, o frio sentido e a dúvida quanto à eficácia dos pirotécnicos.

Momentos de apreensão e de atrito

Num dos nossos deslocamentos para o sul, fomos em duas aeronaves, duas “vacas”. O objetivo era a observação da nossa fronteira com o Uruguai. Quem conhece aquela região vai concordar comigo. O cenário é de uma planície sem fim, chata como uma panqueca. Vez por outra, apenas algumas elevações e nada mais para dizer quando acaba o Brasil e quando começa o Uruguai. Se não se prestasse muita atenção, era fácil estar voando em pleno território uruguaio sem perceber.

Naquela época, nossos meios de navegação eram rudimentares, quase que inexistentes, a não ser pela agulha magnética, o relógio e o famoso instrumento comumente denominado de olhómetro. Porém, naquela planície sem fim, com pouquíssimos pontos de referência na fronteira, a navegação estimada era realmente muito precária, pois o vôo era normalmente a baixa altitude, e qualquer vento pelo través nos tirava da rota desejada. Havia até um certo receio de ser criada uma questão diplomática, pois não era nem um pouco difícil entrar pelo território uruguaio. Uma das

vezes, quando demos conta, estávamos bem dentro do território dos nossos vizinhos.

Havia também o outro lado da moeda. Nos dias claros e sem vento, era fácil descobrir onde havia um churrasco. Invariavelmente, sob aquela fumacinha que subia retinha para cima, bem lá no horizonte, havia um saboroso pedaço de costela assando na fogueira sempre gentilmente partilhada com os visitantes pela simples honra de ter um helicóptero da Marinha pousado nas terras do estancieiro.

Creio que foi nessa viagem que recebemos ordem para que de Santos déssemos apoio a um evento, se não me engano uma regata. Por alguma razão que não me vem à mente, os dois helicópteros não iriam retornar juntos. No primeiro que sairia, os pilotos eram o Comandante Amaral e eu de segundo piloto, além do fiel.

Sáimos de Rio Grande pela manhã cedo para chegar no mesmo dia à noite a Santos. Quando pousamos em Tramandaí para fazer o reabastecimento, verificamos que o aeroporto local estava ocupado por uma tropa da Força Aérea.

Logo que estacionamos a “vaca”, um oficial da FAB se aproximou do nosso helicóptero informando que nós não poderíamos decolar e que a aeronave estava detida.

Conhecendo o Amaral como o conheço, posso dizer que, ao longo destes cerca de 50 anos, nunca o vi levantar a voz para quem quer que fosse. Simplesmente ele colocou a mão no ombro do oficial da FAB e se afastou um pouco do grupo, conversando com ele. Depois foi dar um telefonema. Quando regressou, informou que nós estávamos liberados. Helicóptero abastecido e lá fomos nós para Florianópolis, onde seria nosso próximo reabastecimento. Horas mais tarde, viria o outro helicóptero. Ansioso, seu piloto, não teve a mesma sorte. Esse estranho episódio, que marcou fun-

do a nossa aviação já foi decantado em prosa e verso exaustivamente.

A rota norte

A rota para o norte, ou seja, até Salvador, por pontos de abastecimento, é: no farol de São Tomé; na Escola de Aprendizagem-Marinheiros de Vitória; em Conceição da Barra, junto ao farol; em Porto Seguro e, por último, em Ilhéus. Em Salvador, nosso ponto de apoio ficava na própria Escola de Aprendizagem. Mais ao norte, ainda não tínhamos estabelecido ponto de apoio.

Somente uma única vez fui até Salvador, saboreando no trajeto as moquecas – a de Porto Seguro foi a campeã.

Pouco depois viria a minha promoção a capitão-de-fragata e o comando do HS-1. Mas como voamos nesse período relativamente curto de HU-1! Uma escola para todos os pilotos da Marinha. Voar, simplesmente voar, mesmo com a echarpe de seda branca no pescoço, era o que precisávamos para a próxima etapa que viria. Voar, e voar bem, era a base necessária à profissionalização integral do piloto exigida e indispensável para bem desempenhar suas funções em outro esquadrão.

O HS DO MEU TEMPO

Os primeiros acontecimentos

Quando assumi o comando do HS-1, numa cerimônia destituída da pompa característica desses acontecimentos, o Esquadrão passava por um período conturbado e de grandes dificuldades. Os problemas eram de toda a ordem, de pessoal, de material e sobretudo, resultantes do momento de sua criação e implantação. Tudo isso, num contexto de uma aviação ainda incipiente, querendo dar seus primeiros passos mais sérios. Uma aviação de pou-

cos meios, uma aviação com a obrigação de, perante a própria Marinha e o Brasil, mostrar que era capaz de cumprir as suas obrigações e justificar a própria existência.

Para se estabelecer um termo de comparação, guardando as devidas proporções, podemos comparar aquela situação com a do momento atual, com a entrada da asa fixa na Aviação Naval.

Retrocedendo ainda mais no tempo, quando a esvoaçante echarpe de seda branca tinha o seu devido valor, o HU-1 desbravava as costas brasileiras de norte a sul com charme e desenvoltura. Os incidentes com a Força Aérea eram constantes, tanto em vôo como no solo, alguns sérios, outros nem tanto. Essas aventuras eram objeto de longas conversas entre nós no ambiente de praça-d'armas. Verdadeiras batalhas descritas exuberantemente com gestos das mãos em acrobacias aéreas. Mas isso é outra história e merece um livro dedicado somente a esse período.

O que importava nessa época era o fato de que, nas comparações entre o HS (helicóptero anti-submarinos) e os HU (helicóptero de uso geral), este último, muito mais simples de operar, sempre se safa melhor, fosse a bordo do NAeL *Minas Gerais* ou em terra. Essa situação gerava infalivelmente a pergunta aos menos conhecedores: "Se um podia por que o outro se complicava?" Uma comparação totalmente injusta.

O que muitos ignoravam é que se tratava de duas aeronaves completamente diferentes e de empregos igualmente diferentes – a única coisa comum era o fato de serem chamadas de helicópteros. Uma das aeronaves era militar, complexa e de emprego específico na guerra anti-submarino. A outra, de emprego genérico como transporte, tal como seu próprio nome indica, com a eficiência do pé e da mão já sendo o bastante e o suficiente para cumprir a sua missão, e, diga-se, o que era feito com dedica-

ção, proficiência e denodo. Tanto é assim que vários setores do Governo daquela época solicitavam os serviços do HU para atender as suas necessidades, colocando o nome da Marinha e de sua Aviação no devido lugar.

Antes de assumir o Comando do HS-1, exercia as funções de imediato do HU-1. Estávamos embarcados no NAeL *Minas Gerais*, em viagem não me recorde para onde, creio que para Santos. Lá pelas duas da tarde, recebi ordem para me apresentar ao Almirante Mário Braga, então comandante da Força Aérea Naval, que naquele tempo era embarcada no *Minas Gerais*.

Chegando ao passadiço da Força, onde o almirante estava, apresentei-me. De pronto veio à pergunta: "O que você faria se fosse o comandante do HS?"

Respondi-lhe: "Chefe, não sou o comandante, não posso responder a sua pergunta". O Almirante Mário Braga incisivamente afirmou: "Eu sei, mas quero saber assim mesmo o que você faria".

O diálogo que se seguiu abordou vários aspectos que, no meu entender, naquela época afligiam o HS. Aspectos quanto ao treinamento das tripulações, tanto de pilotos como de operadores de sonar, quanto à infra-estrutura de apoio e outros mais.

Procurei mostrar ao almirante os enormes riscos que o pessoal, o material e a própria imagem da Marinha estavam correndo com a falta desses elementos e que poderiam ocasionar sérias conseqüências ao desenvolvimento da Aviação Naval, que, na época, embora com o sucesso do HU, mal dava os seus primeiros passos.

As surpresas de um comando inesperado

No decorrer do ano de 1966, em uma viagem à Argentina, havia mais uma vez embarcado no *Minas* com o HU-1, o que viria a ser meu último embarque como ime-

diato daquele Esquadrão, que tantos momentos felizes havia me proporcionado.

Durante a viagem, recebi a comunicação, pelo meu colega e querido amigo Comandante Alex Bastos, oficial de Operações da Força, que tinha sido promovido ao posto de capitão-de-fragata. Nessa mesma hora o Comandante Alex me dizia que o Almirante Mário Braga queria falar comigo.

O encontro dessa vez foi no salão da câmara do almirante. Além de me cumprimentar pela promoção, disse-me o almirante que tinha sido nomeado para o Comando do HS-1 e que as providências administrativas de desligamento do HU-1 e assunção de comando da nova unidade estavam sendo providenciadas por mensagem-rádio. Antes de me despedir do almirante, ele me perguntou quem eu gostaria de levar para compor minha guarnição. Disse-lhe que a única pessoa que eu gostaria de ter entre meus oficiais era um oficial de Manutenção que fosse de minha total e irrestrita confiança e que esse era o Capitão-de-Corveta Arnaldo Cerqueira. Este pedido foi atendido.

Ainda sob o impacto da ocasião, o Almirante Mário Braga me fez lembrar da conversa que tínhamos tido meses antes no passadiço da Força. Em resumo, era para que, após assumir o comando do HS-1, tomasse as iniciativas necessárias para a execução do que havia sido naquela época sugerido. Disse-me ainda que, quando o NAeL *Minas Gerais* passasse pelo Rio de Janeiro, deveria desembarcar de imediato e assumir o comando do HS. Assim foi feito. A posse me foi dada pelo chefe do Estado-Maior da Força, o então Capitão-de-Mar-e-Guerra Labarte, que foi a São Pedro da Aldeia para esse fim. Não houve discursos, somente a leitura dos atos.

Foi dessa forma, com um misto de surpresa, choque e orgulho pela responsabilidade que me era entregue, que assumi o

Comando do inesquecível 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino em 15 de dezembro de 1966. Esse comando durou quase quatro anos. Iniciava também, nessa ocasião, o melhor período de minha carreira de oficial de Marinha, plena de satisfações e realizações, junto com uma guarnição de homens de primeira linha, oficiais e praças que comigo conduziram o HS-1 a um padrão de eficiência e realizações.

Logo após a cerimônia, se bem me lembro, foi feita a primeira de muitas outras reuniões de oficiais, onde foram traçados os planos de ação para os dias que viriam pela frente.

A realidade do esquadrão era de dificuldades de toda a sorte, tanto de material como de pessoal. A infra-estrutura de apoio era praticamente inexistente. Entre tantas dificuldades, as principais eram:

– Não existiam fontes de alimentação para a manutenção dos equipamentos da aeronave. As bancadas de teste se restringiam às específicas dos equipamentos de aviãoica daquele tipo de helicóptero, tais como sonar, estabilizador (ASE) e nada mais! Fontes externas de alimentação também eram inexistentes.

– Na área de pessoal, a guarnição ainda estava abalada com a morte de três companheiros em acidente ocorrido na frente de todos. Também estava desmotivada pelas dificuldades impostas pela falta de apoio técnico e pelo desconhecimento de uma aeronave complexa e bem acima do nível de aprendizado do pessoal disponível no momento. E, por que não dizer, com medo da própria aeronave.

– Em termos de treinamento de praças, só havia o que tinha sido transmitido pelo pessoal da FAB. Quanto aos oficiais, não existia um só no esquadrão habilitado a dar instrução. Na realidade havia sim, um, na área da Base de São Pedro da Aldeia, o Comandante Celso Pinheiro, mas esse já

havia desembarcado do Esquadrão havia algum tempo.

– Componentes dinâmicos, estes sim, havia em razoáveis quantidades, mas, como sempre, o material comum de aviação, porcas, parafusos, arruelas, anéis de vedação, aquele de uso diário na manutenção, era escasso ou inexistente.

E foi nessas circunstâncias que iniciamos, oficiais e praças, talvez o período mais duro e também o mais feliz daquela unidade aérea, encarando aquele “monstro sagrado”, o H-34, ainda mal conhecido e indomado em nosso ambiente.

Os passos iniciais

Dentro desse cenário, duas prioridades foram estabelecidas. A primeira, e sem dúvida a mais importante de todas, era a necessidade de dar melhores condições à infra-estrutura de manutenção. Mas como fazer isso, se nada havia no hangar ou fora dele? Sem fontes de alimentação, nada poderia ser feito. A única solução era virar o motor e, assim, com a energia da própria aeronave, tentar testar os sistemas do helicóptero.

O outro desafio dizia respeito ao treinamento de todo o pessoal, seja o de manutenção, sejam os pilotos e os operadores do sistema de combate da aeronave. Tudo isso sem instrutores qualificados, pois os poucos que existiam já não mais estavam no Esquadrão. Que bela situação tínhamos em nossas mãos! Sem infra-estrutura de manutenção e sem instrutores para os pilotos, guarnições e sem pessoal de manutenção. Não era de se espantar que o HS apresentasse tantos problemas!

Em minha primeira visita à Força Aérea Naval, todos esses fatos foram levados ao chefe, com duas linhas de ação possíveis. A primeira seria a aquisição, pela Marinha, dos equipamentos básicos e indispensá-

veis para que a manutenção de linha e de hangar pudesse ser feita de forma profissional e com segurança. Essa linha de ação apresentava, porém, o grave defeito de demandar recursos que não estavam disponíveis de imediato, além do tempo que seria necessário para a execução das obras no hangar para alojar os equipamentos e materiais necessários à manutenção, pois o hangar do HS estava literalmente nu.

A segunda linha de ação seria aproveitar da boa amizade que havia entre alguns dos oficiais da FAB, membros do GAE e bons companheiros de praça-d'armas a bordo do *Minas*. Assim, tentaria obter, por empréstimo, sem grande alarde, equipamentos de hangar e de pista que permitissem esses dois níveis de manutenção. Solução um pouco arriscada, dadas as circunstâncias da ocasião.

O atrativo da solução “quebra-galho” seria a forma mais rápida de dar maior flexibilidade de trabalho à manutenção, com a melhoria de disponibilidade das aeronaves, além de se obter um nível infinitamente maior de segurança nos trabalhos, tanto para o pessoal como para o material. Na realidade, era uma solução parcial e temporária, dando-se tempo à Marinha para bem melhor se organizar.

A melhoria do treinamento do pessoal de manutenção seria também feita inicialmente com a vinda de alguns suboficiais ou sargentos da FAB, ex-integrantes do Esquadrão quando ainda os helicópteros pertenciam àquela Força. Para mais tarde, pensava-se na vinda de um técnico da Sikorsky. Quanto à minha adaptação ao novo helicóptero, seria feita com a prata da casa, mesmo levando em conta o aspecto negativo dessa solução. Os riscos seriam meus.

Expostas as linhas de ação, analisados os prós e os contras, o Almirante Mário Braga me concedeu a luz verde; assim, au-

torizado, retornei ao esquadrão para dar início ao “jogo” que se armava.

Mais ou menos por baixo dos panos, alguns equipamentos da FAB vieram para o esquadrão. A partir daí a manutenção passou a fluir com mais facilidade e de forma mais ordenada. Os resultados foram imediatos na disponibilidade dos helicópteros, e os vôos passaram a ser mais frequentes e seguros.

Outro aspecto significativo na tomada dos passos iniciais do HS-1 foi o grande apoio obtido no Parque de Aeronáutica de Marte, da FAB, em São Paulo, local em que eram feitas as grandes revisões do H-34J desde que esses helicópteros vieram para o Brasil.

O diretor daquele Parque era o Brigadeiro Agemar da Costa Sanctos, que iniciou sua carreira de militar na Marinha e que permanecia ainda muito ligado a sua casa original. Tanto era assim que em sua mesa no refeitório mantinha o pavilhão de vice-almirante.

Quando estávamos em São Paulo por conta dos serviços que aquele Parque estava executando em nossos helicópteros, era uma constante, nas horas das refeições, estando o Brigadeiro presente, ele presidir o rancho. Invariavelmente eu ouvia aquele chamado: “Seu marisco, venha aqui, sente e vamos conversar”. Quanto aprendi com aquele oficial da FAB de tão alta patente, em cujas veias corria ainda o sal do mar! Aqui presto minhas homenagens por tudo o que fez para que a Marinha tivesse um esquadrão eficiente e pelo muito que contribuiu para o meu comando.

Nossas idas ao Parque de Marte eram frequentes, pois assim resolvíamos dois problemas de uma só vez, o de treinamento e adaptação ao H-34J e a dinamização da prontificação dos dois helicópteros que lá estavam. Em São Paulo mantínhamos um grupo de mecânicos que, sob a orientação e a responsabilidade do

então Capitão Kawaname, trabalhava nos nossos helicópteros.

O desenvolvimento do programa traçado

Estabelecidas claramente as diretivas que norteariam os trabalhos no Esquadrão, os resultados começavam a aparecer em passos firmes, porém comedidos.

Estávamos ainda muito longe da proficiência desejada. As panes ainda eram muitas e havia dificuldades para manter as aeronaves em boas condições de voo.

O sistema de estabilização do helicóptero era uma constante fonte de preocupação. Nosso pessoal de aviônica, sob a tutela dos Capitães-Tenentes Aguiar e Ataíde, vivia debruçado em cima dos equipamentos, mas os elétrons nem sempre queriam fluir do "cátodo para o ânodo" e, muitas vezes, quando tudo parecia estar correndo bem, o helicóptero se inclinava numa direção não desejada e saía em disparada para onde não deveria ir. Com o domo do sonar dentro da água era uma beleza, mas se o sentido era para baixo, posso dizer que não era nem um pouco agradável.

Os canais de *pitch*, *roll* e *yaw*⁶ dificilmente funcionavam em conjunto. O normal era ter um só deles funcionando. O do motor foi isolado e frenado de vez, para que não fosse usado jamais para não se correr o risco de ter o motor cortado em voo.

Ainda nesse período tivemos um fato marcante, não tanto pela gravidade do incidente, limalha na transmissão, mas sim pelo inusitado da situação. O Arnaldo Cerqueira era o piloto e fez um pouso de emergência numa das salinas da empresa Sal Cisne. Para não levar o helicóptero pela estrada de volta até a Base, foi decidido que a troca seria feita no local do pouso.

O fato é que estávamos na casa dos outros e bem no meio de uma enorme salina. Já no pouso houve algum estrago, acrescido das caminhadas para lá e para cá do pessoal que foi acudir aquela enorme máquina que havia pousado onde não deveria. O piso da salina é feito de um barro vermelho, duro quando seco, mas quando molhado, o que era o caso, fica tão escorregadio quanto uma pista de gelo, o que provocava um festival de tombos, dignos das "vídeo-cassetadas" do Domingão do Faustão. A distância de onde o helicóptero estava pousado até o local em que um caminhão poderia ir com o material para a troca da caixa de transmissão era de uns duzentos metros. O piso escorregadio tornava inviável o transporte do material pesado até o helicóptero.

Isso nos levou a pedir permissão para deslocar o helicóptero até a borda da salina, apesar do estrago adicional que seria causado, mas seria infinitamente menor do que aquele que seria causado se o material (pórtico, estande, suportes etc.) fosse levado até onde estava o helicóptero.

Também a sorte, dentro da complicação em que estávamos, nos ajudou bastante: o Sal Cisne pertencia a um primo meu. Além desse laço de parentesco facilitar o diálogo, ele era também um grande amigo da Marinha. Tudo isso veio colaborar para a solução do problema.

O H-34J, com outro festival de tombos e escorregões, foi deslocado até uma posição melhor para o trabalho, e tudo acabou saindo bem. Embora o Dr. Mauro Lindenberg Magalhães não esteja mais entre nós, devo mais uma vez apresentarlhe os sinceros agradecimentos do HS-1. A conta dos reparos necessários à recuperação da salina nunca foi apresentada!

6 N.A.: Pitch, roll e yaw - Caturro, balanço, conjunto de caturro e balanço.

Mais ou menos nessa mesma época, começamos a receber visitas do Sr. Roberto de Souza Dantas, ex-oficial da FAB, que atuou durante um longo período como instrutor de voo em Pensacola e, mais tarde, como piloto e diretor de Operações da Panair do Brasil. Nessa ocasião, era o representante da Sikorsky, fabricante do H-34J. Figura extremamente distinta e de finíssima educação, tinha uma vida dedicada à aviação.

Num dia em que regressava de um voo de treinamento totalmente frustrado, em que o sonar não tinha funcionado e, mais ainda, sem os canais de estabilização, sol quente, nada satisfeito com o resultado do voo, vejo o Sr. Sousa Dantas me aguardando na porta do hangar. Era o dia!

Ele se aproximou do helicóptero e, com a sua notória educação, perguntou-me como tinha sido o treinamento. Coitado! De imediato vociferei: “Toda a vez que entro e saio do helicóptero, a primeira e última coisa que vejo é o nome Sikorsky gravado nos pedais da aeronave! Portanto não posso esquecer a (**??!!) desse nome!!!” Coitado, no lugar certo mas na hora errada.

Devo dizer que o Comandante Roberto tornou-se mais um dos elementos que muito ajudaram o Esquadrão durante os nossos primeiros passos e depois em inúmeras outras ocasiões, especialmente durante a compra dos novos SH-3D.

Algum tempo se passou nessa minha fase inicial no Esquadrão, coisa de dois a quatro meses. Tempo de organização, de ritmo de trabalho, de colocar os helicópte-

ros simplesmente voando e, mais do que tudo, tempo de reconquistar a confiança em si próprio e o respeito dos outros.

Tudo isso foi feito com o auxílio de muitos e tantos, dos que nos apoiaram materialmente, cedendo equipamentos e materiais (aqui meu abraço de muito obrigado ao *fratello* “Jordano”, lamentavelmente já falecido) ou apenas com uma simples palavra amiga, ou dos meus chefes imediatos,



Os H-34J a bordo do NAeL Minas Gerais: acima, em preparativos para decolagem e ao lado, com os P16 da FAB ao fundo

de quem recebi compreensão, incentivo, apoio e respeito. Registro também a compreensão e o apoio da guarnição do HS-1, que junto a mim estabeleceu os rudimentos de um esquadrão que foi e ainda é padrão de referência na Força Aérea Naval.

Como imaginara inicialmente, os problemas encontrados se resumiam em três:

1. Necessidade de formação adequada dos pilotos e dos operadores do sistema de armas, ou seja, de formação de guarnições que funcionassem harmoniosamente e integradas com a máquina.

2. Necessidade de formação das equipes de manutenção, capazes e eficientes.

3. Necessidade de obtenção da infraestrutura de apoio condizente com o nível de operação pretendida (bancadas, ferramental adequado e organização dos suprimentos necessários).

Durante meus encontros com o Almirante Mário Braga, esses assuntos foram discutidos à exaustão. Sempre tive sua compreensão e apoio. Era o óbvio, mas para alguns o óbvio nem sempre entrara em suas cogitações... Fato que muito prejudicou o meu antecessor.

Nessas conversas, sempre abordei a questão dos riscos e de suas conseqüências no contexto da realidade do Esquadrão e da Marinha. Aspecto importantíssimo por suas dimensões e pelo momento que a Marinha vinha vivendo naquela época de auto-afirmação da nossa aviação. Sua extensão era dada pelos custos do material em uso, grande por sua natureza, e pela incomensurável dimensão do valor das vidas das pessoas diretamente afetadas pelos riscos inerentes em face das condições do momento bisonho que se vivia.

Essas conversas eram sem rodeios e sempre diretas ao ponto. Acredito que essa minha atitude tenha causado boa impressão e formado sentido para as autoridades. Tanto é assim que pouco depois rece-

bi instruções para selecionar o grupo que deveria seguir para os Estados Unidos com o propósito de ser treinado operativamente no H-34J, na Marinha americana. Além disso, também com o propósito de primeiro arrumar a casa, foi sugerido que não comparecêsemos à Unitas, que se seguiria logo após minha assunção ao comando do HS-1. Só voltaríamos a participar de operações da Esquadra após a casa arrumada.

NAS Los Alamitos

Para concretizar o treinamento operativo, a Marinha contratou junto à Marinha americana um pacote de treinamento que incluía um período de aulas teóricas em sala de aula para todas as equipes de vôo e de manutenção. Em seqüência, vinha o período de aulas práticas para todos no helicóptero H-34J, com configuração semelhante à dos nossos e que seriam arrendados para nosso exclusivo uso. Nesse período de *on the job training*, o pessoal de manutenção, sob a supervisão de instrutores, fazia a manutenção dos três helicópteros, e as guarnições operativas, pilotos e operadores do sistema de armas voariam. Todo o período de treinamento duraria cerca de dois meses.

Naquela época, na Marinha americana o H-34J já tinha sido substituído pelo SH-3 em todos os esquadrões operativos. Somente alguns dos esquadrões de reserva é que ainda operavam o mesmo helicóptero que os nossos "baleias". Por serem poucos os H-34J disponíveis na USN, durante o nosso treinamento surgiram alguns atritos com os pilotos da reserva pela escassez de aeronaves para os pilotos daquela Força, os "Sunday Warriors", mas como não podíamos correr o risco de ter alguma avaria em algum dos nossos helicópteros, mesmo que nós não voássemos nos fins de semana, os nossos H-34J foram preservados, apesar das caras feias dos outros.

Em 24 de julho de 1967, lá fomos nós para Los Angeles, no distrito de Anaheim, onde ficava a NAS Los Alamitos, uma base relativamente pequena para os padrões americanos, mas muito bem arrumada. O verão se aproximava e já fazia um calor causticante. Comigo foram os Capitães-de-Corveta Xerez e Cerqueira e os Capitães-Tenentes Arruda, Osório e Caubi. Esse treinamento, na minha opinião, foi o embrião da profissionalização do HS-1. Muito se aprendeu, especialmente pela atitude dos oficiais e praças, pois todos se dedicaram com afinco para absorver tudo o que nos era ensinado.

Era a primeira vez em nossa Aviação Naval que um grupo iria fazer um período

de instrução e adestramento em que todos do conjunto trabalhariam dentro do mesmo gabarito de formação e doutrina. O resultado não poderia ter sido melhor: formou-se um grupo muito unido, que se dedicou de corpo e alma ao trabalho.

Desse grupo, apenas dois não chegaram a comandar o esquadrão. Xerez, Cerqueira e Arruda vieram a comandar o HS-1, fato que permitiu consolidar a uniformidade da doutrina operativa do esquadrão, mais tarde reforçada com o treinamento feito em Key West no HS-1 da Marinha americana, quando do recebimento dos novos helicópteros SH-3D, um ano e meio mais tarde, com basicamente o mesmo grupo de oficiais.

Período de treinamento em NAS Los Alamitos, Los Angeles

Em pé: Arruda; Osório Maciel; Sebastiany; instrutor USN; Xerez; Cauby e Arnaldo Cerqueira
Agachados: SO, SG e CB operadores de Sonar



Voltando a Los Alamitos, apesar do treinamento ser de alta qualidade, não deixamos de ter alguns problemas que necessitaram ser suplantados. Nosso contrato previa um certo número de horas de treinamento específico de guerra anti-submarino (ASW) que era o nosso ponto fraco, dadas às circunstâncias do nosso material no Brasil. Voar a máquina isso nós já sabíamos, e o contrato com a Marinha americana era específico para Guerra AS.

O que ocorria era que estávamos na Califórnia e o verão já começava a se manifestar com um calor considerável. Também como é praxe em aviação, para evitar a condensação de vapor de água nos tanques de combustível, no fim do dia os helicópteros eram totalmente abastecidos. No dia seguinte, quando saíamos para novos treinamentos no mar, com a temperatura alta e os tanques repletos de gasolina, o helicóptero não tinha condições para manter o vôo librado sobre a água, em condições ASW*.

Nessas condições, por cerca de uma hora tínhamos que ficar voando para um lado e para o outro queimando o excesso de gasolina, o que dava cerca de três horas por dia de treinamento jogadas fora, mas contabilizadas como horas de treinamento ASW, o que não era verdade. Nosso contrato era de vôo ASW!

Diante desse quadro, lá fui eu para conversar com o comandante da Escola, um capitão-de-mar-e-guerra cujo nome não me recordo mais. Exposto o assunto, verifiquei que o comandante mais procurava justificar o procedimento com dificuldades do desabastecimento pré-vôo do que simplesmente cumprir o contratado. Eu sabia que o procedimento era viável, mas dava um trabalho adicional às equipes de abastecimento e aos fiéis das aeronaves.

A conversa estava se estendendo e me dava a impressão de que estavam fazendo corpo mole; nessa hora o imediato da Escola

se juntara na conversa, e ambos sem muita vontade de resolver o assunto. Aos poucos, irritado com a situação, acabei dando um sonoro tapa na mesa, seguido da frase: "Can I use your phone? I want to report to my Admiral in Washington." O resultado foi fulminante, nem preciso foi ligar para o Adido Naval. Daí por diante tudo foram flores.

Esse período de treinamento que fizemos na Marinha americana, como mencionei anteriormente, acabou sendo de fundamental importância para o Esquadrão. Foi nessa época que se deu o início ao que poderíamos chamar de verdadeira profissionalização do HS-1 como um todo. Isso graças ao trabalho em conjunto, tanto do ponto de vista operativo como da manutenção. Era a teoria que na prática estava dando certo. Todos aprenderam a se conduzir dentro de um mesmo padrão e da mesma doutrina. A confiança entre todos renascia, e mais ainda na máquina. Com essa conquista, podíamos voltar para casa vencedores.

Os primeiros resultados começam a aparecer

Enquanto estávamos nos Estados Unidos fazendo o nosso treinamento, no Brasil, tanto os remanescentes do Esquadrão como a Base se desdobravam para melhorar as condições da infra-estrutura de apoio, o que foi feito com bons resultados. Muitos dos equipamentos que haviam sido cedidos puderam ser devolvidos e foi reconquistado o orgulho de sermos auto-suficientes. A lição foi válida para muitos. Uma aviação profissional se faz com os pés bem plantados no chão, tal como uma pirâmide onde a última pedra do vértice é a aeronave! O fato é que nem todos sabiam disso!

Também dentro desse espírito de melhoria do apoio aos helicópteros, foi contratado junto a Sikorsky um técnico

* N.A.: ASW – Guerra anti-submarino.

especializado no H-34J, fato de grande importância e que trouxe mais conhecimento, autoconfiança e tranqüilidade, necessários para todos do HS-1.

Casa arrumada, pessoal treinado e uma gana de mostrar que podíamos, surge então pela frente nossa primeira Unitas, na qual o Esquadrão ia mostrar a que veio. Sem atrasos no convés, sem erros nem justificativas e de *dip em dip de break dip em break dip*⁶, o HS-1 foi mostrando o que aprendeu a fazer e o fez bem feito, para espanto de alguns e alegria de muitos. A página foi virada. O Esquadrão ganhara a confiança e o respeito que lhe eram devidos.

Foi exatamente nesse período que ganhamos do HU-1, nosso grande rival da época, o apelido de Guerreiros, aliás muito bem dado, pois era o que éramos. Coisa que é mantida até os dias de hoje, pelo que sei, pois na praça-d'armas lá está a figura do legionário romano, e o capacete do guerreiro é exibido pintado na lateral dos helicópteros.

O SH-3 começa a tomar forma

Não posso precisar quando a idéia da substituição dos H-34J, já totalmente ultrapassados como arma anti-submarino pelos SH-3, teve seus primeiros impulsos. Ainda em Los Alamitos, surgiu o convite da Sikorsky para uma visita em suas instalações. Com as devidas

permissões concedidas, o Arnaldo Cerqueira, na época "Chemaq", e eu fomos a Stratford, Connecticut, lá do outro lado dos Estados Unidos, para uma visita àquela fábrica.

Tal como tudo naquele país, a Fábrica Sikorsky é de um gigantismo fenomenal, tanto quanto as suas instalações, a tecnologia, a produção e o produto. Tudo muito organizado. Nossa visita, como não podia deixar de ser, muito bem planejada, deu-nos a oportunidade de conhecer bem os produtos da fabricação corrente, em especial o SH3-D. Visitamos todas as instalações.

Não é fácil ser imparcial, em face da grandiosidade de tudo que nos foi mostrado. Naquela época era praticamente a única fábrica de helicópteros destinada ao produto anti-submarino. Existia a Boeing, mas como anti-submarino seu produto não tinha tradição, e a Bell estava em outra linha



Visita a Sikorsky durante o curso em Los Alamitos
Sebastiany e Arnaldo Cerqueira

6 N.A.: Dip - Colocar o domo do sonar na água; break dip - Retirar o domo da água.

de produtos. O resto era cópia do que já era feito pela Sikorsky. Logicamente vem a pergunta: por que inventar outras soluções e inovações se a própria Marinha norte-americana já havia encontrado a sua?

Arnaldo e eu retornamos a Los Alamitos convictos de que a melhor solução para substituir o H-34J seria o SH-3. Digo isso porque sempre acaba surgindo aquele indivíduo que discorda do óbvio, como veremos mais adiante.

Tudo o que havíamos visto durante a visita a Sikorsky foi anotado e, mais tarde, verificado junto aos esquadrões da Marinha americana que operavam esses helicópteros. Essa oportunidade nos foi dada quase que graciosamente, pois, durante os treinamentos em Los Alamitos, fomos com frequência à NAS Ream Field, ao sul de San Diego, para nos reabastecer. Ali também era base de vários esquadrões AS da Marinha americana e do HS-2, esquadrão de treinamento operativo na costa do Pacífico.

A NAS Ream Field era, como ainda é, a grande base de helicópteros da costa do Pacífico. O ambiente era o mais propício para a obtenção de informações. Em nossas conversas, pudemos aquilatar junto aos pilotos e ao pessoal de manutenção os defeitos e as qualidades do SH-3, essa máquina fantástica que por mais de 30 anos o HS-1 vem operando com eficiência e segurança.

Ad astra per aspera

Transcrevo aqui a carta recebida do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Carlos Villas Boas de Vasconcellos:

"Na Marinha americana, naquela época, o curso de instrumentos era feito em aeronaves de asa fixa e os vôos de instrumentos eram apenas para familiarização com a asa rotativa.

Quando me apresentei ao Helicopter Training Squadron Eight, para fazer o cur-

so de helicóptero na US Navy, procurei os pilotos que me antecederam para obter informações, e todos me disseram que estavam tendo sérios problemas para voar por instrumentos, o que era lógico, porque nunca tinham voado esse tipo de vôo.

Com a vantagem de conhecer antecipadamente o problema, consegui fazer amizade com o encarregado do simulador e, durante várias noites, aprendi o básico dos vôos por instrumentos. Graças a isso fiz uma excelente 'adaptação' ao helicóptero.

Um dia fui chamado pelo Comandante C. J. Joburg (CDR USN), que me disse que tinha sugerido ao Comandante Sebastiany meu nome para futuro instrutor de instrumentos.

Ao voltar ao Brasil, embarquei no HS e recebi a seguinte bomba: 'Você é o instrutor de vôos por instrumentos..., e o Esquadrão vai reiniciar os vôos por instrumento na Marinha do Brasil'.

O que devia fazer? Na verdade, sem considerar o simulador, eu não tinha recebido nenhuma instrução desse tipo de vôo. Porém não posso deixar de citar a garra e a vontade que senti no Comandante Sebastiany. Sua 'briga' com a Força Aérea para que esta liberasse os vôos por instrumentos da Marinha não tinha volta. Tinha que tentar!

Foi mais fácil do que pensava: os pilotos eram excelentes e eu segui as regras com total segurança.

Porém, para que a Força Aérea liberasse os cartões, precisava alguém com o curso completo de vôo por instrumentos. O Esquadrão recebeu então o Tourinho e o Adilson, com toda a burocracia exigida, mas daí em diante tudo ficou mais fácil.

Para completar, em determinado dia, deveria decolar de Natal para o Recife à noite, e o controle de vôo não queria aceitar o plano de vôo. Decolei assim mesmo, ganhei uma parte de ocorrência (da qual me orgulho), cheguei tranqüilo ao Recife e a