

# Aeronaves na Brigada de Infantaria Paraquedista

Por: Laércio Becker, de Curitiba-PR



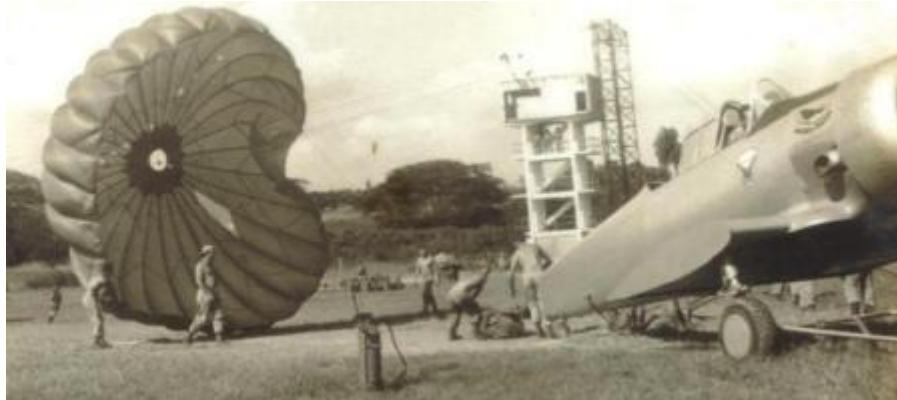
## Sumário

T-6, o “avião ventilador”.....	2
C-82 2202.....	3
C-47 2017.....	5
C-119 2304.....	6
C-115 2367.....	7
Referências bibliográficas.....	8

É histórica e notória a relação da Brigada de Infantaria Paraquedista com o 1º Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT), responsável pelo lançamento de tropas. E também com a vizinha Base Aérea dos Afonsos (BAAF), onde o 1º GTT está instalado.

Se Júlio César atravessou o Rubicão e disse “vim, vi, venci”, as tropas paraquedistas atravessam o arroio dos Afonsos – e poderiam dizer: “vim, vi, voei”. Mas, às vezes, a montanha vem a Maomé: é quando aviões saem da BAAF rumo à Brigada. Que aviões foram esses?

**T-6, o “avião ventilador”**



**Foto: Seção do Arquivo Histórico da Brigada de Infantaria Paraquedista.**

A primeira aeronave a fazer essa rota – terrestre, é claro – foi um **North American T-6 Texan**. Um modelo de treinamento, do qual a Força Aérea Brasileira (FAB) teve 427 células – a maior quantidade de qualquer modelo em sua história. Nos anos 50, a FAB cedeu uma célula à Brigada, para ser utilizada como “avião ventilador”. Com as asas cortadas e sem a empenagem, ela ficava na Área de Estágios, onde foi utilizada nos treinos de arrastamento. Ela simulava uma situação de fortes ventos logo após uma aterragem. Devido ao alto custo do combustível, a célula foi desativada nos anos 60 e – infelizmente – sucateada. A partir de então, esse tipo de exercício passou a ser feito em duplas, sem um “ventilador”.

## C-82 2202



Foto: Seção do Arquivo Histórico da Brigada de Infantaria Paraquedista.

A segunda aeronave a ir para a Brigada foi um **Fairchild C-82A Packet**. Um modelo de transporte, do qual a FAB operou 12 unidades, matrículas 2200 a 2211, em boa parte utilizadas para lançamento de paraquedistas. A maioria foi vendida como sucata em junho de 1976. Retirados de serviço em 19.04.1968:

- o 2201 (nº de série 10221, ex-USAF 48.586) foi estocado no Parque de Aeronáutica dos Afonsos (PAAF), de 1968 a 1970, quando foi enviado ao museu da Escola de Aeronáutica (EAe), onde ficou até ser vendido como sucata, em meados dos anos 70;<sup>1</sup>
- o **2202** (nº de série 10220, ex-USAF 48.585) foi estocado no PAAF, de 1968 a 1970, quando foi enviado à Brigada, para preservação.

O 2202 foi trazido em partes pelos paraquedistas e, em 25.11.1970, instalado como monumento na entrada do 25º Batalhão de Infantaria Paraquedista. Segundo o *Almanaque paraquedista* (p. 492-4), os comandantes do Batalhão tinham grande apreço pela aeronave, pois era o “cartão de visita” do quartel. Havia uma “escala de faxina” e seu estado de conservação era fiscalizado pessoalmente quando passava pela guarda.

No entanto, a aeronave foi devolvida à FAB. Foram dois meses de preparação, com corte de árvores, derrubada de postes e de uma garagem, corte de fios de alta tensão e a construção da Ponte da Amizade, pela 1ª Companhia de Engenharia de Combate Paraquedista. Foram retiradas as asas e empenagem. Os pneus foram apenas enchidos, pois estavam em

<sup>1</sup> O museu da EAe foi o precursor do Musal, inaugurado em 18.10.1976 e que aproveitou – e organizou – boa parte de seu acervo. Já a EAe se transformou na Academia da Força Aérea (AFA), em 10.07.1969, e foi gradualmente transferida para Pirassununga, de 1971 a meados de 1973. Como o antigo museu era, nas palavras do brig. Doorgal, “um amontoado de coisa velha” (p. 142), é bem provável que o sucateamento do 2201 tenha ocorrido no vácuo desse período de transição.

bom estado para taxiamento – revelando o grande cuidado com que o “xodó” era tratado. O transporte para o Campo dos Afonsos, em 16.07.1986, contou com a participação da Banda de Música Paraquedista que, no momento de atravessar o arroio dos Afonsos, tocou o tema do filme *A ponte do rio Kwai*. Ao som da *Valsa da despedida*, o avião foi oficialmente recebido pelos militares da FAB e pelo diretor do Museu Aeroespacial (Musal), ten.-cel. Antonio Claret Jordão.

A aeronave permaneceu como reserva técnica, estacionada ao ar livre. Sujeita às intempéries, sofreu forte corrosão. Após algumas notícias darem-na por condenada, o Musal resolveu iniciar sua restauração em 2018 (conclusão prevista para 2020), por ser uma das cinco últimas células desse modelo ainda existentes no mundo – as outras quatro estão em museus nos EUA.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Ainda bem que não teve o destino do C-82 PP-CEL, ex-Cruzeiro do Sul. Após décadas de abandono no aeroporto de Manaus, virou sucata em 2010.

## C-47 2017



Foto: Laércio Becker, 2014.

A terceira aeronave a se instalar na Brigada foi um **Douglas C-47**, do qual a FAB teve 89 células, algumas delas usadas em lançamento de paraquedistas. A unidade em questão, porém, voou na aviação comercial brasileira, onde 27 companhias operaram 255 células de C-47 e DC-3 (a versão comercial), de 1943 a 1985.

No caso, trata-se do C-47A-90-DL prefixo **PP-AKA** (nº de série 20193), excedente de guerra que em 1947 foi importado pela Transportes Aéreos Nacional. Em agosto de 1956, a empresa passou a integrar o Consórcio Real-Aerovias, que em agosto de 1961 foi adquirido pela Varig. Em julho de 1969, a Varig desativou o PP-AKA e, em 1971, doou-o ao Exército Brasileiro. Ele foi transportado de São Paulo pela Via Dutra. Recebeu as cores da FAB e a matrícula **2017**, do C-47 que fez o primeiro lançamento de paraquedistas, em 20.01.1949. E assim está na Brigada desde 29.01.1971. Pertence ao acervo do Museu Aeroterrestre e representa dignamente o avião do salto pioneiro.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Triste comparação com o C-47 PP-VBF, que sobreviveu a anos de vandalismo no Aterro do Flamengo e outros tantos anos de descaso da massa falida da Varig para virar panela em 2020. Disseram que seu transporte do Galeão ao Musal traria muitos transtornos. Mas o PP-AKA enfrentou a Via Dutra...

## **C-119 2304**

A quarta aeronave a ir para a Brigada foi um **Fairchild C-119G Flying Boxcar**. Um modelo de transporte, do qual a FAB operou 13 exemplares, matrículas 2300 a 2312, todos no 1º GTT. A maioria foi vendida como sucata em junho de 1976. Desativados em 11.11.1974, no início do segundo trimestre de 1975, o 2305 (nº de série 10970, ex-USAF 51.8076) foi encaminhado ao Musal, onde foi incorporado em 1976, e o **2304** (nº de fábrica 10968, ex-USAF 51.8074) foi encaminhado à Brigada.<sup>4</sup> Atualmente, encontra-se exposto na entrada do 8º Grupo de Artilharia de Campanha Paraquedista.

---

<sup>4</sup> Alamino (1987, p. 16) também cita entre os preservados o 2303 (nº de fábrica 10962, ex-USAF 51.8068).

**C-115 2367**



Foto: Laércio Becker, 2014.

A quinta e última aeronave que a Brigada acolheu foi um **De Havilland Canada DHC-5 Buffalo**, que na FAB era designado **C-115**. A FAB operou 24 exemplares desse modelo (matrículas 2350 a 2373), sendo alguns no 1º GTT. A unidade preservada é a de matrícula **2367**, nº 37 na linha de construção, recebida pela FAB em 07.10.1970 e desativada em 2007. Em outubro de 2011, foi feito o traslado de São Paulo até o Rio, onde foi restaurada por militares da FAB e instalada ao lado do C-47. Em 09.12.2011, foi celebrada a cerimônia de sua incorporação ao acervo do Museu Aeroterrestre.

## Referências bibliográficas

- AERONOTÍCIAS. *Aero*, v. 3, nº 2, jun./ago. 1976, p. 4.
- ALAMINO, Aparecido Camazano. DHC-5A Buffalo na Força Aérea Brasileira. *Idéias em Destaque*, nº 23, jan./abr. 2007, p. 98-112.
- \_\_\_\_\_. Fairchild C-82 “Vagão Voador” na Força Aérea Brasileira. *Asas*, nº 95, fev./mar. 2017, p. 72-7.
- \_\_\_\_\_. Já houve um “Vagão Voador”, sim senhor. *Voar*, nº 54, 1987, p. 14-7.
- \_\_\_\_\_. 43 anos depois, a história dos C-82. *Voar*, nº 56, 1987, p. 20-3.
- BARROS, Mauro Lins de; CLARO JR., Oswaldo. *Museu Aeroespacial*. Rio de Janeiro: Adler, 2009.
- BETING, Gianfranco. *Varig*: as aeronaves de nossa eterna pioneira. 2ª ed. São Paulo: Beting Books, 2018.
- CASELLA, Leandro. O Vagão Voador: a recuperação do Fairchild C-82 Packet do Museu Aeroespacial. *Revista da Força Aérea*, nº 115, dez. 2018, p. 62-71.
- CLARO JR., Oswaldo. *1º Grupo de Transporte de Tropa*: para o vôo e para o combate. Rio de Janeiro: Adler, 2012.
- FLORES JR., Jackson. *Aeronaves militares brasileiras: 1916-2015*. Rio de Janeiro: Action, 2015.
- GONÇALVES, Domingos F. *Memória histórica da Brigada de Infantaria Pára-quedista*. Rio de Janeiro: Viaman, 2010. v. 1.
- \_\_\_\_\_. *Memória histórica da Brigada de Infantaria Pára-quedista*: cronologia dos principais eventos. Rio de Janeiro: ed. do autor, 2014.
- \_\_\_\_\_. *Memória histórica do Centro de Instrução Pára-quedista General Penha Brasil*: cronologia dos principais eventos. Rio de Janeiro: ed. do autor, 2016.
- INFORME. *Segurança & Defesa*, nº 11, 1986, p. 4.
- LAUX, Paulo F. Fairchild C-82: o precursor da carga aérea no Brasil. *Flap*, nº 336, set. 2000, p. 58-69.
- MORAES, Nilo da Silva; FAGUNDES, Paulo Cezar; FREIRE, Ricardo Luiz da Silva. *Almanaque paraquedista*. Porto Alegre: Cidadela, 2011.
- OPERAÇÃO C-82. *Voar*, nº 50, 1987, p. 39.
- PEREIRA, Aldo. *Breve história da aviação comercial brasileira*. Rio de Janeiro: Europa, 1987.
- PEREIRA, Lígia Maria Leite; FARIA, Maria Auxiliadora de. *O último pioneiro do ar*: o vôo do Brigadeiro Doorgal. Belo Horizonte: C/Arte, 2002.

Aeronaves na Brigada de Infantaria Paraquedista – Laércio Becker

PEREIRA, Luiz Fernando Fagundes. *Almanaque PQDT: 72 anos de paraquedismo*. 4<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: AVBIP, 2018.

SCHEITLER, Santiago J. Oliver. Douglas DC-3 e sua operação na aviação comercial brasileira. *Flap Internacional*, a. 36, nº 315, 1<sup>a</sup> quinz./dez. 1998, p. 6-17.

UNIVERSIDADE da Força Aérea. *Campo dos Afonsos: 100 anos de história da aviação brasileira*. Rio de Janeiro: Universidade da Força Aérea, 2012.