

EXÉRCITO BRASILEIRO

O LEGADO DA AERONAVE C-115 BÚFALO NO BRASIL

Artigo científico apresentado à Brigada de Infantaria
Pára-quedista – objetivando a participação em Concurso
Literário interno.

RIO DE JANEIRO - RJ

2014

O LEGADO DA AERONAVE C-115 BÚFALO NO BRASIL

RESUMO

A aeronave C-115 Búfalo (DHC-5) recentemente deixou de operar no Brasil. O legado deste bimotor nos remete a certeza de que todas as missões das quais participou foram cobertas de êxito ratificando assim sua importância no cenário nacional. O C-115 teve um grande destaque no Brasil quando empregado na Região Amazônica, naquela região de difícil acesso o avião pode apoiar às comunidades indígenas e os Pelotões de Fronteiras do Exército Brasileiro, abastecendo a população local com gêneros de primeira necessidade, materiais de saúde, combustíveis, enfim, artefatos em geral. Muitas vezes o Buffalo por intermédio da Força Aérea Brasileira apoiou a Brigada de Infantaria Pára-quedista e a Brigada de Operações Especiais - tropas Paraquedistas do Exército Brasileiro - nas missões de aerotransporte e salto. Este apoio nos remete a tamanha contribuição para o adestramento e o preparo operacional das tropas paraquedistas, cujo emprego tem bastante significância no contexto estratégico do país. O período compreendido entre os anos de 1968 a 2008 o velho bimotor pode operar em todo território nacional, onde o órgão responsável pela coordenação dos seus voos era a V Força Aérea (V FAE). Portanto, ao abordar aspectos da lendária aeronave guerreira espera-se relembrar um pouco da sua trajetória no país e com isso contribuir para historiografia nacional.

Palavras chaves: Aeronave C-115 Búfalo. Força Aérea Brasileira. Brigada de Infantaria Pára-quedista.

INTRODUÇÃO

Neste artigo pretende-se relembrar e redescobrir novos fatos sobre o C-115 Búfalo. Contudo, pretende-se também resgatar a memória advinda da serventia da aeronave junto as Forças Armadas Brasileiras. Nesta abordagem dar-se-á um enfoque com vistas para os principais aspectos que levaram a FAB adquirir o avião e o que levaram a aposentá-lo. Entre os anos de 1968 a 2008 traduziram-se em gloriosos tempos de operação do C-115, perfazendo um total de quarenta anos de serviço no País. O marco de entrada da aeronave foi no ano de 1968, onde a Força Aérea Brasileira adquiriu vinte e quatro unidades da fábrica De Havilland Canadá. Conhecido como DHC-5 Caribou¹ no Canadá e batizado de C-115 Buffalo no Brasil, o avião que fora um dos principais vetores de transporte na região amazônica pela sua facilidade de operar em áreas de difícil acesso e por sua capacidade stol², carimba definitivamente seu emprego no Brasil e o passaporte para o norte do país, onde, naquela região, impôs toda sua capacidade operacional, superando as dificuldades enfrentadas diante das distâncias, do clima e do tão necessitado apoio logístico na Região Amazônica Brasileira.

¹ De acordo com site: http://www.spotter.com.br/esquadrões/arara_02.htm, DHC-5 “Caribou” é o nome dado à aeronave C-115 Buffalo, no Canadá.

² stol (Short Take Off and Landing) capacidade da aeronave realizar decolagem e pouso curto.

Ao reportar-nos para o ano de 1968 - a fim de entender o histórico do Buffalo - não podemos deixar de citar que a desativação da aeronave em 2008 deu origem a uma nova história atualmente traçada pelos C-105 Amazonas (EADS-Casa C-295), comprados pela FAB da Espanha. Os C-105 já superaram todas as expectativas. Atualmente apoiam intensamente as antigas operações cujo Buffalo realizava de forma brilhante, porém com um toque mais moderno, onde sua capacidade de transporte de carga e alcance superou o velho bimotor aposentado.

DESENVOLVIMENTO

Também conhecido pelos índios como “TATANKA”, que quer dizer “búfalo”, o C-115 fora trazido do Canadá comprado diretamente da fábrica, a De Havilland Canadá, que realizou o primeiro voo da aeronave no ano de 1964. Segundo a Força Aérea Brasileira o Brasil adquiriu os aviões entre os anos de 1968 e 1970 e se tornou o maior operador do bimotor, motivo pelo qual muito nos orgulhamos. Durante todos esses anos o país sempre pode contar com o apoio dos bimotores canadenses que segundo os pesquisadores Hélio Higuchi e Paulo Roberto Bastos Jr (2012), sua utilização na Força Aérea, inicialmente, não se diferenciou do perfil que era empreendido nas aeronaves mais antigas empregadas na Força Aérea. Enfim, seu emprego era o típico transporte militar de carga e de tropas, e, apenas quando o 1º/9º GAV recebeu seus exemplares foi que o avião teve suas principais características exploradas ao máximo. A história do Buffalo na FAB também se funde com a fatídica realidade da imensidão amazônica, pois, por lá, com o número reduzido de pistas capazes de receberem aviões de grande porte e ainda, com as incalculáveis distâncias impossíveis de ser percorrida por terra ou até mesmo de barco, dependendo da época do ano, a floresta amazônica sobrepunha e se tornava um obstáculo natural, ou seja, o aerotransporte acabava sendo um desafio. O C-115 desde o início foi peça chave para a vida da população da selva. Nesses exemplares quarenta anos de operação ele foi fundamental no apoio às três Forças: o Exército, a Marinha e a Aeronáutica, cuja área de atuação se dá em todo Brasil. Na Amazônia, por muitas vezes o apoio aéreo ocorria através de missões de evacuação aero médica, de logística, transporte de tropas, reabastecimento de vilas, aldeias indígenas e destacamentos isolados de militares. O êxito dessas missões era alcançado graças à capacidade do avião, atribuindo também a sua capacidade de operar nas piores e menores pistas, com segurança e eficiência. É importante salientar a confiabilidade e segurança no Buffalo que

exemplifica seu valor nos poucos acidentes ocorridos durante toda sua trajetória, onde não houve perda de vidas durante toda sua trajetória.

Após a chegada da aeronave no Brasil a tropa paraquedista não poderia ficar de fora na vanguarda dos testes de emprego e adestramento. De acordo com o Manifesto de Voo e Lançamento³ número onze, datado de nove de julho de 1968, o avião de matrícula número 2350 decolou de Brasília-DF às doze horas rumo ao Rio de Janeiro-RJ. A missão caracterizava-se por uma Viagem de Lançamento⁴ – com a ocorrência de um salto de demonstração - de pessoal - diurna, onde estavam presentes na aeronave o Tenente Coronel Aviador Noronha – piloto número um (1-P), o Major Aviador Aquino – piloto número dois (2-P) e o Mecânico de Avião Suboficial Baia, todos da Força Aérea. Estavam também presentes no avião, com o objetivo de realizarem o salto com paraquedas o Tenente Coronel Santa Cruz, antigo Comandante da Brigada de Infantaria Pára-quedista e do Centro de Instrução Pára-quedista General Penha Brasil, o Capitão Demócrito Mansur de Carvalho - saltador, o Capitão Carlos Souza Oliveira – Mestre de Salto do Avião e primeiro Precursor Paraquedista a saltar desta aeronave e o Tenente Deimar Paulo Ferreira, já estes pioneiros militares representavam o Exército Brasileiro.

No momento que incorporava as forças militares brasileiras uma aeronave *gringa*, tornou-se tamanha a expectativa de todos no sucesso da missão. Por volta das quatorze horas e trinta e cinco minutos, já no céu do Rio do Janeiro-RJ, aquele novo avião rodeava a Zona de Lançamento de Afonsos, para transformar milhões de expectativas em um único momento, o lançamento de paraquedistas no espaço. Embora pequeno aquele primeiro grupamento, a grandiosidade do seu feito traduziram-se em uma ação pioneira e histórica.

Em nove de maio do ano de dois mil e oito a tropa paraquedista do Exército Brasileiro participou novamente de um momento histórico. Foi o salto de despedida do C – 115 Buffalo. Era a desativação do lendário avião cuja labuta deu-se de forma honrosa e vibrante. Na data em que militares da Bda Inf Pqdt despediam-se do Buffalo, muitos foram aqueles que desejavam estar presente dentro do bimotor, porém somente comandantes de OM⁵ e alguns convidados tiveram o privilégio de participar do salto de despedida. De

³Manifesto de Voo e Lançamento: documento onde se registra os dados relativos a atividades de aerotransporte que envolva o transporte de tropas ou cargas, lançamentos de tropas paraquedistas ou cargas.

⁴ Viagem de Lançamento: é a missão cujo percurso do voo ultrapassa a distância de 100 km do aeródromo de partida onde, normalmente, ocorre o lançamento de paraquedistas ao atingir o objetivo.

⁵OM: Organização Militar.

acordo com o Manifesto de Voo e Lançamento (PQ-2), da Brigada de Infantaria Pára-quedista, cuja missão caracterizava-se por ser um lançamento extra especial na aeronave de matrícula número dois mil trezentos e cinquenta e um, o mestre de salto do avião foi o Major Marcus Alexandre F. de Araújo, do Comando da Bda Inf Pqdt e o seu auxiliar foi o Major Sérgio L. Pinheiro da Silva, da 21ª Bia AAAe Pqdt. O salto aconteceu na Zona de Lançamento⁶ de Afonsos no Rio de Janeiro, a altura de mil pés. O avião decolou às quatorze horas e cinquenta e cinco minutos do Aeródromo de Afonsos – RJ. Durante trinta minutos o Buffalo imponente no espaço, mais uma vez cumprira sua missão, porém agora seria a última com os paraquedistas. O lançamento dos paraquedistas embarcados ocorreu sem alteração. Trinta e três aberturas de velames no céu do Rio de Janeiro bradavam o azul do céu imenso estampando na história o sucesso daquele salto especial. Na despedida estavam presentes a bordo da aeronave o Sr General Fernando Azevedo e Silva, antigo comandante da Bda Inf Pqdt, e, juntamente com ele, antigos comandantes de Organizações Militares da Brigada de Infantaria Pára-quedista (Bda Inf Pqdt), tais como os até então: Tenente Coronel Eduardo Pazuello, Tenente Coronel Kleber Nunes de Vasconcelos - Tenente Coronel Maurício Marques de Souza - Tenente Coronel Davi Agnelo de Araújo - Tenente Coronel Walter da Costa Ferreira - Tenente Coronel Sinval dos Reis Leite e muitos outros contemporâneos.

O destino da aeronave na Amazônia, cuja história se mostrava repleta de glórias, uniu-se a necessidade da Força Terrestre em implementar na região amazônica brasileira o emprego de operadores de Forças Especiais. Através da portaria número 103 do Estado Maior do Exército Brasileiro implantou-se em Manaus um destacamento de Forças Especiais (NUDFESP), cujo preparo é ligado a Brigada de Operações Especiais em Goiânia e o emprego subordinado ao Comando Militar da Amazônia. Em 04 de setembro de 2005 o NUDFESP passou a se chamar de 3ª Companhia de Forças Especiais (3ª Cia F Esp), onde a natureza de sua missão é pautada pela dedicação diuturna na manutenção dos elevados padrões da defesa da Amazônia Brasileira. A 3ª Cia F Esp, também conhecida como Força III, operou muitas vezes na região de selva, graças ao apoio da aeronave C-115 Buffalo.

⁶ Zona de Lançamento: região na qual onde é realizado o lançamento de tropas paraquedistas e fardos, através do salto com paraquedas.

Por intermédio do Primeiro Esquadrão do Nono Grupo de Aviação - 1º/9º GAV - também conhecido como Esquadrão Arara, o grupamento de Forças Especiais do Exército Brasileiro, desbravou, lançou paraquedistas, apoiou instituições e forças de segurança da região, enfim, exerceram com êxito sua atividade fim, tendo como companheira a confiança e o comprovado padrão de qualidade do Buffalo, cujo dever cumpria-se provando a todos sua operacionalidade.

O 1º/9º GAV operou por longos anos na região amazônica com a aeronave C-115 Buffalo. O Esquadrão iniciou suas atividades com o Buffalo na década de 70 e inicialmente era lotado na Base Aérea de Belém do Pará. Em 17 de abril de 1970, o Grupo foi transferido definitivamente para a cidade de Manaus no Amazonas, onde permanece até hoje. O bom e velho Esquadrão que agora possui os novos “C-105 Amazonas” foi pioneiro naquela região de selva onde atuava principalmente no ressuprimento de unidades militares da Força Aérea Brasileira, Marinha do Brasil e Exército Brasileiro. Ao falar da lendária aeronave não se pode deixar de registrar que o aparelho foi desenvolvido para ser um avião de características stol, chegando a ser considerado por muitos como um planador. Seu desempenho, na época, era superior a qualquer outra aeronave de transporte da mesma classe e inclusive em extremos opostos do país o avião apresentava o mesmo desempenho.

Segundo relatos o bimotor era a preferência nacional entre os paraquedistas militares. Não se ouve entre os paraquedistas nenhum argumento negativo sobre a aeronave. O que se ouve é muitas histórias interessantes, depoimentos saudosos e se vê, inclusive, o brilho nos olhos daqueles que contam suas experiências dos momentos em que participaram de missões voando na antiga aeronave. O Buffalo completou seis anos da sua desativação, cinquenta anos de sua existência e muitos paraquedistas de hoje não tiveram oportunidade e o privilégio de compor um grupamento de saltadores ansiosos por sair daquela raridade em voo. Sentindo o vento na pele e vendo através da rampa de salto a imagem do céu somado a paisagem local e o terreno por onde passava, dizia-se que a rampa era uma imagem de televisão (Figuras nº 01 e 02 – pag. nº 7). Fruto da experiência deste autor, aquilo sim que era mesmo impressionante. O Buffalo já está fazendo falta, inclusive na Amazônia, instituições públicas estão tentando à grosso modo suprir sua ausência.

[...] a Diretoria Geral de Coordenação Judiciária do Tribunal do Acre decidiu contratar por meio de licitação pública um avião bimotor para o transporte da equipe. Os aviões de pequeno porte, depois da aposentadoria do Buffalo da Força Aérea Brasileira (Figura nº 03 – pag. nº 7), são os únicos modelos capazes de pousar em pistas pequenas sem asfalto. (Fonte: <http://www.aero.jor.br>).



Figura nº 01

Fonte: www.equiefadda.blogspot.com



Figura nº 02

Fonte: www.equiefadda.blogspot.com



Figura nº 03

Fonte: revistaflap.com.br

No ano de 2011, mais precisamente em 09 de dezembro daquele ano, o Centro de Instrução Pára-quedista General Penha Brasil comemorou a inauguração de um exemplar da aeronave C-115 Buffalo (figura nº 4, 5, 6 – pag. nº 7) em seu acervo histórico, onde foi homenageado o primeiro precursor paraquedista a saltar do avião - já mencionado - e o oficial aviador que mais dedicou horas de voos ao bimotor. (fonte: www.cipqdt.ensino.eb.br. Acesso em: 10 Jun 14).



Figura nº 04

Fonte: <http://www.cipqdt.ensino.eb.br>
Foto: Sd Teixeira



Figura nº 05

Fonte: <http://www.cipqdt.ensino.eb.br>
Foto: Sd Teixeira



Figura nº 06

Fonte: <http://www.cipqdt.ensino.eb.br>
Foto: Sd Teixeira

Os países operadores do Búfalo, além do Brasil foram: Birmânia, República dos Camarões, Canadá, Equador, Egito, Etiópia, México, Peru, Sudão, Tanzânia, Togo, Estados Unidos da América, Zaire, Zâmbia, Quênia, Oman e Emirados Árabes.

O Búfalo além dos três tripulantes da aeronave - piloto, copiloto e chefe da tripulação - podia transportar quarenta e um soldados ou, trinta e cinco paraquedistas ou, vinte e quatro macas e seis assentos. Sua capacidade em alcance era de 3.490 km, além de atingir uma velocidade de 435 Km/h. O avião possuía duas turboélices da General Electric e seu peso era de 10.505 Kg. Segundo a Força Aérea Brasileira devido a essas capacidades, os bimotores adaptaram-se facilmente às necessidades brasileiras. As aeronaves ao chegarem às terras tupiniquins foram distribuídas entre três unidades da aviação: o 1º/1º GTT “Esquadrão Cascavel” no Rio de Janeiro/RJ, o 1º/15º GAV “Esquadrão Onça” em Campo Grande/MS e o 1º/9º GAV “Esquadrão Arara” em Manaus, o último a operar com a aeronave.

[...] sendo produzidas 123 aeronaves para mais de vinte países e desenvolvido a partir do projeto do DHC-4 “Caribou”, o “Buffalo” era capaz de pousar e decolar em pistas curtas, com excelente desempenho. O Brasil se tornou o maior operador do C-115, ao adquirir 24 aparelhos entre os anos de 1968 e 1970. A Força Aérea Brasileira utilizou esses aviões entre os anos de 1968 a 2007, em variados tipos de missões, principalmente na região amazônica, onde o “Buffalo” se tornou parte da paisagem. (<http://www.musal.aer.mil.br/buffalo.htm>).

Atualmente a Viking Air é a proprietária do certificado de tipo do Buffalo, e segundo a Flight Global – revista online especializada em aviação – o vice-presidente da Viking afirmou que foi lançado uma pesquisa de mercado com intuito de verificar a demanda de mercado, onde objetivo seria levantar o potencial para relançar o DHC-5 (Revista Flight Global - 2012). O clássico avião cessou a produção em 1988 e atualmente circulam somente 29 exemplares nas versões “D” e “E”, no Canadá, Egito, Etiópia e no Quênia. Segundo a mesma revista a nova versão se chamaria DHC-5NG e seus novos modelos teriam hélices de seis pás, cabine mais moderna entre outros avanços.

CONCLUSÃO

No propósito de suprir as necessidades brasileiras e com isso operacionalizar um projeto inestimável de apoio ao nosso país continente, vimos que apesar das distâncias de norte a sul e de leste a oeste, obstáculos naturais e das dificuldades enfrentadas e superadas, o projeto C-115 nos remete a um desprendimento e comprovado sucesso. De 1968 a 2008, o TATANKA (C-115) nos ajudou no quesito segurança, povoamento, transporte, comunicação, enfim, operações práticas de logísticas que visavam a integração nacional.

Atualmente diversos dos aparelhos desativados ocupam posição de destaque em museus, Organizações Militares e em Instituições pelo Brasil a fora, onde objetivo é destacar o seu antigo reinado. De acordo com o jornal da Câmara a Defesa também doou um avião para o Equador. Agora nos restou somente lembrar o principado de sua majestade o Buffalo. Infelizmente, a indisponibilidade de peças para reposição, o fator custo benefício entre outros aspectos, levaram a FAB reavaliar a utilização dessas aeronaves e por fim adquirir os novos C-105 Amazonas já adaptados às necessidades brasileiras, tanto no aspecto logístico em geral quanto no aspecto operacional, inclusive adaptado no emprego junto às tropas aero terrestres.

Ao findar o tema, podemos concluir a tamanha contribuição desta pesquisa para a historicidade nacional. O retrato relacional existente entre as instituições de segurança, para com o desenvolvimento e integração do país, nos submete a responsabilidade e veracidade da história na narrativa dos fatos ocorrentes no cenário nacional, cuja ação, tal qual a compra de uma aeronave, sendo esta brilhantemente utilizada e explorada ao máximo, nos enobrece e nos torna orgulhosos de sermos brasileiro.

REFERÊNCIAS

A RESSURREIÇÃO DOS BUFALLOS. Disponível em: <<http://www.flightglobal.com/news/articles/farnborough-viking-evaluates-market-for-dhc-5-buffalo-374237/>>. Acesso em: 02 Junho 2014.

BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA. BRIGADA DE INFANTARIA PÁRA-QUEDISTA. Manifesto de Voo e Lançamento. Rio de Janeiro, 09 Maio 2008.

BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA. BRIGADA DE INFANTARIA PÁRA-QUEDISTA. Manual do Mestre de Salto. Rio de Janeiro, 26 Maio 2014.

BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA. 3ª COMPANHIA DE FORÇAS ESPECIAIS. Histórico da Organização Militar. Manaus, 05 Maio 2014.

BRASIL. MINISTÉRIO DA GUERRA. NUCLEO DE DIVISÃO AEROTERRESTRE. Manifesto de Voo e Lançamento. Rio de Janeiro, 09 Julho 1968.

C-115 - O BÚFALO DA AMAZÔNIA (FS2004). Disponível em: <<http://megaviacao.blogspot.com.br/2010/12/c-115-o-bufalo-da-amazonia-fs2004.html>>. Acesso em: 06 junho 2014.

DHC-5 (C-115) "BUFFALO". Museu Aeroespacial – Rio de Janeiro – RJ. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/cleberudy/8113631216/>>. Acesso em: 10 Maio 2014.

ESQUADRÃO ARARA – 1º/9º GAv. Disponível em: <http://www.spotter.com.br/esquadrões/arara_02.htm>. Acesso em: 07 Maio 2014.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA C-115 DE HAVILLAND BUFFALO. Disponível em: <<http://freepages.military.rootsweb.ancestry.com/~otranto/fab/bufallo.htm>>. Acesso em: 30 Abril 2014.

FORMATURA DE INAUGURAÇÃO DA AERONAVE C-115 BÚFALO. Disponível em: <<http://www.cipqdt.ensino.eb.br/index.php?pag=materia&pagina=33>>. Acesso em: 10 junho 2014.

HISTORIA DE UM GUERREIRO. Disponível em: <<http://fab.mil.br/noticias/mostra/16413/HIST>>. Acesso em: 30 Abril 2014.

PAMA-SP 2011: OS BUFFALOS D'ÁGUA. Disponível em: <<http://aero.jor.br/2011/10/23/pama-sp-2011-os-buffalos-dagua/>>. Acesso em: 02 Junho 2014.

REVISTA *Jane's*. All the World's Aircraft 1969-1970. New York: McGraw-Hill Book Company, 1969.