

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



A comemoração do 37º aniversário de criação da Base Aérea de Manaus (BAMN), da Força Aérea Brasileira (FAB), no dia 29 de abril de 2007, teve como destaque a incorporação oficial dos primeiros aviões de transporte militar EADS/CASA C-295, nomeados na FAB como C-105A Amazonas, ao 1º Esquadrão do 9º Grupo de Aviação (1º/9º GAV). Eles vieram para substituir os veneráveis *De Havilland Canada DHC-5A Buffalo* (C-115 Búfalo na FAB), que até aquela data era o principal vetor do esquadrão.

Passa o mouse sobre a



Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



na época, os últimos que restavam da espécie, a fim de preservar a espécie, a pedido da

depois de muitos anos de luta, os últimos Búfalos da FAB foram entregues para o Museu de Aeronáutica e Espaço, em São José do Rio Preto, SP, em 2007.

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



~~Fl 135 - Última unidade produzida em 1964, com 20.000 horas de voo, pertencente ao 1º Grupo de Aviação de Transporte da FAB, em São Paulo.~~

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



No início dos anos 60 a De Havilland Canada, tradicional fabricante de aviões, mal havia

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

colocado no mercado o bem sucedido DHC-4 Caribou e já se viu às voltas com a possibilidade de uma versão melhorada desse transporte tático médio, um sucesso de vendas devido às suas tremendas qualidades técnicas e simplicidade de operação. Somente o US Army havia encomendado 159 unidades do avião. Com o início da guerra do Vietnam, em 1962, especialistas do Exército Americano especularam que uma grande demanda pelo uso dos Caribous no sudeste asiático poderia provar a necessidade do desenvolvimento de uma versão mais avançada do modelo, e a conseqüente participação do Exército no projeto do novo avião. Em função dessas discussões o US Army apresentou um requerimento para uma nova aeronave de transporte tático, que deveria ter performance STOL e ser capaz de transportar a mesma carga útil de um helicóptero Boieng CH-47 Chinook. A De Havilland então se tornou a vencedora nesse processo, com o projeto denominado Caribou II. Os primeiros trabalhos no protótipo do modelo, depois renomeado para DHC-5 Buffalo pela fábrica e AC-2 pelo US Army, tiveram seus custos divididos entre a empresa, o governo canadense e os militares americanos. Consistiu, nesse primeiro momento, da instalação de dois motores turbo-hélice GE YT-64-GE-4, com 2.850HP na fuselagem de um Caribou, para funcionar como uma bancada de testes de motores. Esse protótipo fez seu primeiro vôo em setembro de 1962 e acumulou um total de 300 horas de vôo (a essa época sua designação junto aos militares americanos havia novamente mudado para CV-7A). Com a boa perspectiva do projeto, em março de 1963 o US Army encomendou à De Havilland quatro protótipos. Mas, apesar desse interesse, fortes pressões das indústrias aeronáuticas americanas, que não gostaram de ver os militares de seu próprio país financiando um projeto estrangeiro, fizeram com que as verbas para o desenvolvimento do Buffalo fossem reduzidas e a compra do US Army limitada às quatro aeronaves de teste, o que acabou por atrasar o andamento do mesmo. O primeiro vôo do primeiro protótipo ocorreu em nove de abril de 1964, e a entrega dos protótipos foi completada em meados de 1965.



Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



~~Conteúdo protegido por direitos autorais. Não é permitido reproduzir ou divulgar este conteúdo sem a autorização expressa do autor.~~

Em meados da década de 60 a Força Aérea Brasileira viu a necessidade de iniciar a substituição de seus Fairchild C-82 Packet então em operação no 1º/1º GTT (Grupo de Transporte de Tropa). Em 1965 ela decidiu que esse substituto seria o De Havilland DHC-5A Buffalo, modelo canadense que estava em processo de finalização de seu desenvolvimento. Em 1968 o pedido se concretizou e, naquele mesmo ano, os aviões começaram a chegar ao Brasil. O país foi o primeiro cliente estrangeiro do Buffalo, que foi re-batizado de Búfalo e recebeu a designação C-115. O pedido brasileiro consistiu de 24 aeronaves, que foram entregues em três lotes de oito unidades cada entre 1968 e 1970, um lote por ano. Com essa encomenda o Brasil se tornou o maior operador de Buffalo do mundo.



Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28



Motor: 2 turboélices GE CT64-820-1 de 3.055 shp cada

Envergadura: 29,26m

Comprimento: 24,08m

Altura: 8,73m

Superfície alar: 87,8m²

Peso: 10.505 Kg vazio

18.598 Kg máximo de decolagem

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

Velocidade máxima: 435 Km/h

Teto máximo de serviço: 9.150m

Alcance: 3.490 km – com carga máxima: 1.112 Km

Tripulação: 3 – piloto, co-piloto e loadmaster

Capacidade: 41 soldados equipados, 35 pára-quedistas ou 4.000 Kg dr carga

Performance: capaz de pousar em 300m e decolar em 500m

Indicativo

C/N

Obs

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

FAB 2350

15

W/O em acidente

FAB 2351

17

FAB 2352

18

FAB 2353

20

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

FAB 2354

22

FAB 2355

24

W/O em acidente

FAB 2356

26

W/O em acidente

FAB 2357

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

27

FAB 2358

28

W/O em acidente

FAB 2359

29

FAB 2360

30

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

FAB 2361

31

W/O em acidente

FAB 2362

32

FAB 2363

33

FAB 2364

34

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

FAB 2365

35

FAB 2366

36

W/O em acidente

FAB 2367

37

FAB 2368

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

38

FAB 2369

39

FAB 2370

40

FAB 2371

41

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

FAB 2372

42

W/O em acidente

FAB 2373

43

W/O em acidente

Fontes:

Revista ASAS número 22 – Dezembro 2004/Janeiro 2005

<http://www.revistaasas.com.br>

Professor Rudnei Dias da Cunha

<http://www.rudnei.cunha.nom.br>

Os últimos Búfalos da FAB

Written by Hélio Higuchi & Paulo Roberto Bastos Jr

Tuesday, 25 March 2008 09:05 - Last Updated Tuesday, 25 March 2008 09:28

<http://www.dhc4and5.org>

Global Security

<http://www.globalsecurity.org>

Esquadrão Arara

<http://www.aer.mil.br/aeronaves/htm/arara.htm>