

1º/1º GT Os uniformes do "Gordo"



Os muitos uniformes no "armário" do Gordo.

Ao completar seus 40 anos o 1º Esquadrão do 1º Grupo de Transporte da FAB vive a peculiar situação de usar um total de cinco camuflagens diferentes ao mesmo tempo. Conheça a seqüência de fatos que produziu essa situação curiosa.

A História e a Função da Camuflagem em aeronaves.

Desde a aurora do combate aéreo, na Primeira Guerra Mundial, as aeronaves militares utilizam padronagens de cor específicas nas superfícies externas para diminuir a probabilidade de serem identificadas, no solo ou no ar, em um teatro de operações de combate

Inversamente, aeronaves militares operacionais sem camuflagem a princípio indicam momentos de menor tensão entre as nações ou de pequena perspectiva de guerra. Esse fenômeno ocorre por três razões,

1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by

Sunday, 09 November 2008 21:54 -

primeiro porque numa época onde a relação peso potência era muito alta, a tinta na superfície externa da aeronave representava um acréscimo de peso nada desprezível, piorando a performance do avião. Outro aspecto que ficou cada vez mais importante com o aumento das velocidades operacionais era o maior atrito gerado pelas superfícies pintadas. Finalmente nos anos da Segunda Guerra Mundial surgiu a urgência de redução do tempo gasto entre as linhas de montagens e o Teatro Europeu e/ou do Pacífico, e obviamente, aviões sem pintura externa eram produzidos em menos tempo.





Caças e aeronaves de ataque sem camuflagem, num acabamento “metal natural”, foram comuns na FAB durante a década de 50 e 60. Voaram assim os muitos Curtiss P-40, Gloster Meteor F-8, Lockheed P-80 e T-33 e os Douglas A-26 Invader. O advento dos caças a jato conspirou a favor da manutenção dos acabamentos metálicos, uma vez que as tintas formuladas para aeronaves bem mais lentas rapidamente eram arrancadas pelo atrito do ar.

O objetivo das primeiras camuflagens era a de proteger a aeronave pousada contra ataques de caças e bombardeiros inimigos às suas bases. Somente com a universalização dos abrigos anti-bombas para aeronaves (hardened aircraft shelters) nas décadas de 60/70 é que essa preocupação diminuiu. O uso de cores escuras na parte superior da aeronave indica uma preocupação com inimigos posicionados em altitudes superiores, enquanto cores claras nas superfícies inferiores buscam dificultar a visualização contra o céu e as nuvens. Aviões de ataque ao solo e transportes táticos, por voarem junto ao solo, tendem a usar cores que se confundem com o terreno sobre o qual existe maior probabilidade de operação. Enquanto nos países desérticos, predominam as cores entre o areia, castanho e o marrom, nos países com grandes áreas de vegetação, como o Brasil, são comuns as camuflagens em torno da cor verde.

Os padrões mais difundidos em uso atualmente no mundo ou foram criadas pelo próprio fabricante, ou pela Força Aérea lançadora do

1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by

Sunday, 09 November 2008 21:54 -

modelo. Os demais países operadores ou escolhem uma camuflagem "padrão", simplificando seu processo logístico e de manutenção. Ou fazem como a Indonésia que opta por implementar um modelo de camuflagem próprio e característico. A FAB recentemente começou a trilhar esse caminho da individualidade, com a camuflagem usada no caça tático AMX e no novo A-29, que lentamente será empregada em outras aeronaves.





Os primeiros C-130 da FAB chegaram na segunda metade de 1964, e em linha com seu momento “tempos de paz” vieram com a fuselagem em metal exposto e com apenas a parte superior pintada de branco, para minimizar a absorção de calor solar enquanto a aeronave estivesse no solo. Já os SC-130E, que substituíram os SB-17 do 1º/6º GAv baseado em Recife, receberam marcações características em Laranja Day-Glo na cabine, na empenagem vertical e nas pontas das asas. Estas marcas foram adotadas devido à sua missão primária ser SAR (Search and Rescue – Busca e Salvamento).

Os C-130 cegaram em meados da década de 70 com um padrão de pintura semelhante aos C-130E, com apenas o “metal natural” sendo coberto por tinta cinza clara na fuselagem, com a adição do símbolo do CAN pintado na deriva. A pintura SEA que então já era usada em muitos dos Hercules da USAF foi introduzida na FAB em junho de 1979 com a aeronave 2463. Durante a década de 80 houve um grande esforço para padronizar os Hércules na FAB. Durante esta fase todos os aviões foram pintados com o castanho e dois tons de verde. Em 1986 chegaram os dois únicos KC-130H (FAB2461

e 2462) que sempre usaram a padronagem SEA.

Na década seguinte, mais precisamente em 1998, a FAB fechou o contrato com a empresa norte-americana Derco Aerospace para a modernização dos “Echo” e em 2001 chegou a primeira aeronave já modernizada. As principais mudanças foram a substituição dos motores originais pelos Allison T56-A15, várias modificações estruturais, troca da aviônica e a substituição do GTC em algumas aeronaves por um APU.

Em 2001 chegaram os primeiros dos dez C-130H comprados da AMI (Aeronáutica Militare Italiana – Força Aérea Italiana). Com este lote, foram adicionadas dois novos padrões, uma de “low-viz”, com um único tom de cinza claro, e outro, de faixas verde escuras sobre uma base uniforme cinza clara.

Alguns aviões ao sair de seu check no Parque receberam pinturas “experimentais”, a mais característica é o FAB2466, carinhosamente apelidado de “BOPE” devido à sua pintura uniforme em verde muito escuro com todos os títulos em preto e as demais insígnias em padrão low-viz, sem qualquer uso de cores mais chamativas.

Finalmente, neste exato momento, a primeira aeronave que

esta sendo preparada para o programa de atualização de aviônicos, está experimentando um novo esquema de camuflagem derivado do que foi adotado para a frota dos AMX. De aplicação mais simples, com apenas duas cores foscas, um verde escuro e um cinza médio, o uso nos Hércules desse padrão faz muito sentido, uma vez que os C-130 compartilham o PAMA-GL com os AMX.

Esta nova pintura deverá ser adotada paulatinamente em toda a frota de C-130. A padronização das pinturas é uma maneira de racionalizar o processo de suporte e manutenção destas aeronaves. Se por um lado dá prazer ao aficionado da aviação ter tantas padronagens atraentes na frota do 1º/1º GT é evidente que isso faz pouco sentido sob o ponto de vista estritamente operacional ou logístico.

Padronagem:

Ordem Técnica No.

Aeronaves

SEA – Sudeste Asiático

2461, 2462, 2463, 2465, 2472

“BOPE”

2466

“Air Superiority”

1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by

Sunday, 09 November 2008 21:54 -

N/A

2470, 2473

"NATO Standard"

N/A

2477

"AMX"

1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by
Sunday, 09 November 2008 21:54 -

2474





Esse post já não se encontra disponível no sistema de arquivos. Para mais informações, consulte o link abaixo.



Copyright © 2005 Alide - Agencia Linha de Defesa - Foto:Lu

BM: *Ao completar 40 anos o Sr poderia nos descrever a evolução do foco e do emprego esquadrão durante este período? O que mudou?*

Major Valadares: O 1º/1º GT completa neste dia 18 de fevereiro 40 anos de existência e simultaneamente de operação do C-130 Hércules no Brasil. Fomos criados especificamente para introduzir esta nova aeronave e suas capacidades que eram revolucionárias na época. O 1º/1º GT nasceu do antigo 1º

Grupo de Transporte que operou os Douglas C-47 (versão militar do modelo civil DC-3) entre outubro de 1944 e 1965. Em 1948 o 1

o

GT trocou o Aeródromo do Calabouço (atual Aeroporto Santos Dumont) pela Base Aérea do Galeão onde até hoje é a base do Esquadrão Gordo.

A mudança estrutural no salto do 1

o

GT para o 1

o

/1

o

GT foi marcante, pois a nova estrutura foi concebida para ser muito "mais leve".

BM: *A História do esquadrão está intrinsecamente ligada à Amazônia e à integração nacional, como está essa missão hoje em dia?*

Major Valadares: A Amazônia, por sua escassez de vias de rodagem, é um ambiente onde o C-130 mostra sua melhor face. Por exemplo, O suporte aos pelotões de fronteira do projeto Calha Norte do Exército Brasileiro pra onde transportamos militares e seus familiares, geradores, alimentos, veículos, remédios, móveis utensílios e todo tipo de carga.

Nós levamos o pessoal do Projeto Rondon e apoiamos os estados e municípios da Região na época das eleições e das campanhas de vacinação e especialmente nos casos de calamidades. Mesmo a atividade fim da COMARA (Comissão de Aeroportos da Região Amazônica - órgão do Comando da Aeronáutica responsável pela construção e expansão dos aeroportos da região) torna-se mais eficiente com nossos aviões para movimentarem os rolos compressores, e

materiais de construção dos grandes centros para a região. O Brasil tem muita coisa pra fazer na Amazônia e nós vamos ajudar nessa tarefa.





BM: *A política exterior brasileira está se expandindo para bastante além da zona do Mercosul e da América*

do Sul. Isso afeta o tipo de missão realizado pelo esquadrão?

Major Valadares: Sem dúvida nos afeta, mas não revoluciona as nossas atividade que normalmente são muito variadas. Seguiremos realizando, cada vez mais, nossas principais missões que são:

- a) Transporte Aéreo-logístico - Transporte de carga e pessoal onde a aeronave pousa num aeródromo de destino para descarregar/ desembarcar o que tenha sido transportado.
- b) Transporte Aeroterrestre – Lançamento em vôo de cargas e soldados realizando infiltração, re-suprimento e evacuação aérea.
- c) SAR – Missão de Busca e Salvamento, vôos sobre o oceano ou sobre áreas terrestres de difícil acesso na busca de aeronaves acidentadas, embarcações e naufragos, com capacidade de orientar os navios ou aeronaves de resgate.
- d) REVO – Reabastecimento em Vôo, transferência em vôo de combustível para

outras aeronaves (caças) visando extensão de seu alcance de vôo.

e) Vôo Antártico – Operações regulares de suprimento e de transporte de pessoal de e para a estação Brasileira no continente antártico. Nós fazemos em média oito vôos para a Antártida por ano. As missões ocorrem entre novembro de um ano e setembro do ano seguinte. Metade das operações se concentra nos quatro meses “mais quentes”, de novembro a fevereiro.

□ **BM:** □ *De que maneira a adoção pela FAB dos KC-137, e posteriormente dos C-99, afetou o tipo de missão realizado pelo "Gordo"?*

Major Valadares: As duas aeronaves são

complementares e ocupam nichos distintos na FAB. O C-130, que por ser um cargueiro militar tático, conta com uma ampla porta de carga traseira, além de operar em pistas não preparadas. Os Boeing tem assumido com muita competência as missões de transporte de cargas paletizadas, e especialmente de tropas a longas distância, como aquelas para apoiar os soldados brasileiros no Timor Leste. Importante é que, mesmo com a entrada em serviço dos quatro KC-137s, o número de horas voadas pelos nossos aviões não diminuiu, aparentemente as necessidades estão cada vez maiores.



1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by

Sunday, 09 November 2008 21:54 -



1/1 GT - Os uniformes do "Gordo"

Written by

Sunday, 09 November 2008 21:54 -

