

A Saga do T-37 FAB 0930

*Brig Ar Clóvis de Athayde Bohrer**

Introdução

Em setembro de 2010, por ocasião das comemorações do 40º aniversário de criação do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), em Natal-RN, ocasião em que ocorreram, também, as comemorações dos quarenta anos de formatura da 1ª turma diplomada por aquela Organização, foi ali inaugurado um canteiro com um exemplar da aeronave T-23 Uirapuru, utilizada na instrução primária no respectivo curso.

Na ocasião, surgiu a ideia da construção, no mesmo local, de uma praça onde ficariam expostos não apenas o T-23, mas, também, as demais aeronaves utilizadas na instrução daquela Unidade: o T-25 Universal e o Cessna T-37.

Para isto, teríamos que dispor de um T-25 e de um T-37. Quanto ao T-25, aparentemente não haveria maior dificuldade, pois ele ainda se encontrava em uso na Força Aérea Brasileira (FAB). Restava o T-37 a ser adquirido no exterior, pois o único exemplar existente no Brasil integrava o acervo do Museu Aeroespacial (MUSAL).

Exposta a ideia, informalmente, a alguns integrantes do Alto Comando da Aeronáutica que se encontravam presentes, todos ex-integrantes do CFPM, ela teve o apoio esperado que, sem dúvida, seria indispensável para a sua concretização.

Como ex-Subcomandante daquela Unidade e decano dos ex-instrutores, pois, infelizmente, seus dois ex-Comandantes não estavam mais entre nós, decidi assumir a responsabilidade da missão

por sentir que isto era minha obrigação. Estava certo que não me faltaria o indispensável apoio de nossa corporação para a iniciativa, o que de fato veio a acontecer.

Concluída a tarefa inicial, representada por cuidadosa pesquisa para saber onde o T-37 poderia ser encontrado, teve início o trabalho junto ao Comando da Aeronáutica, o qual desenvolveu intenso e profícuo trabalho por meio do Comando-Geral de Apoio (COMGAP) que, três anos depois, foi concluído com pleno sucesso. A aeronave foi encontrada, adquirida e restaurada. A praça foi construída e inaugurada em 2013, por ocasião das comemorações dos quarenta anos de formatura da 4ª turma do CFPM.

Nesta oportunidade, desejo registrar o extraordinário trabalho desenvolvido por vários órgãos da FAB para o sonho, que teve início em 2010, pudesse se tornar realidade, à frente dos quais estive o COMGAP, inicialmente sob o Comando do Ten Brig Ar Ricardo Machado Vieira e, posteriormente, do Ten Brig Ar Hélio Paes de Barros Junior, que foi o órgão responsável pela execução do projeto.

Nesse particular deve ser destacada a ação desenvolvida pela Subdiretoria de Aeronaves da Diretoria de Material Aeronáutico e Bélico (DIRMAB), então sob a direção do Brig Ar Manoel Antonio Barreira, órgão responsável pela condução do processo; do Escritório de Brasileiro de Ligação nos Estados Unidos (EBL), quando, na fase inicial do mesmo estava sob a chefia do Ten Cel Av Salvador Elísio Talzzia, e, na final, pelo Ten Cel Av Marcelo Grolla; do Parque de Material Aeronáutico de Recife (PAMA-RF), que, por uma feliz coincidência, na época da restauração da aeronave era dirigido pelo Cel Av Talzzia; e da Base Aérea de Natal (BANT), a qual, além do indispensável apoio à equipe do PAMA-RF, organização executante, construiu a bela praça onde hoje abriga as históricas aeronaves. É de justiça destacar, também, o trabalho desenvolvido pelo Escritório de Ligação Militar dos Estados Unidos no Brasil, chefiado pelo Coronel Alberto Moreno, cuja ação contribuiu de forma significativa para que a aeronave T-37 fosse cedida sob a forma de “Excess Defense Article” (EDA), isto é, como doação.

É esta história que pretendo, resumidamente, registrar no presente artigo, onde menciono as principais fases do processo desenvolvido.

Obtenção da Aeronave

Concluídas as pesquisas conduzidas particularmente na internet, foi constatada a existência de algumas aeronaves T-37 em Portugal e de dezenas delas nos Estados Unidos, estocadas no deserto. Eram os dados que faltavam para se iniciar o processo.

De posse dessas informações, levei-as ao Ten Brig Ar Machado, Comandante Geral de Apoio, que já tivera notícias sobre o assunto, oportunidade em que o coloquei a par das informações obtidas a respeito.

A receptividade dada ao pleito não poderia ter sido melhor. Ele, inclusive, aliou à condição do seu cargo a de ser ex-aluno do CFPM, situação vivida em 1971, como integrante da 2ª turma diplomada pela Unidade.

Na reunião da qual participou o Cel Av Barreira, Chefe Interino do Estado-Maior do COMGAP, ficou decidido, pelo Ten Brig Machado, que as duas possíveis fontes – Estados Unidos (EUA) e Portugal – seriam consideradas para a futura obtenção, e determinou para as providências a respeito se iniciarem imediatamente. Decidiu, também, que até a definição quanto ao país que forneceria o T-37, os entendimentos entre as respectivas autoridades deveriam ser informais. Finalmente, informou que em uma primeira fase do processo ele seria coordenado pelo Cel Av Barreira.

Mas o futuro reservava para este último um papel muito mais importante e decisivo para a concretização do projeto. Após a sua promoção ao posto de Brigadeiro do Ar, ele foi designado Subdiretor de Aeronaves da DIRMAB, órgão responsável pelas ações dessa natureza. Assim, coube a ele conduzir o processo referente à obtenção da aeronave, desde o seu início até a sua concretização, incluindo a sua colocação na Praça CFPM, que seria inaugurada três anos depois, na Base Aérea de Natal.

No final do mês de novembro, o Cel Barreira solicitou ao Chefe do EBL nos EUA, Ten Cel Talzzia, sobre uma consulta à USAF a respeito do destino dos T-37 estocados no deserto, esclarecendo que a FAB pretendia colocar uma aeronave desse tipo em praça a ser construída na BANT, e também verificada a possibilidade da cessão de um exemplar, conforme documento a seguir, datado de 8 de dezembro de 2010:

Mr Aitken,

The Brazilian Air Force is inquiring on the possibility to get a T-37 to be on display at Natal AB. This is the base where all fighter pilots from the BrAF were trained and the T-37 was extensively used. Just FYI the t-37 was subsequently sent to the BrAF AFA, where again was used for primary pilot training.

Another bit of information is that Natal AB was established by USAAF to move aircraft to the European theater going via Africa, as it was the shortest point. Among the Brazilian Government/population and the BrAF this base was known as the "Springboard to Victory".

Anything you can do for the BrAF would be appreciated. Please advise what needs to be done.

With the best regards from

Rafael Ramos.

Como até o início de janeiro de 2011 não fora recebida qualquer resposta, no dia 04 daquele mês o mesmo pedido foi feito ao Escritório de Ligação Militar dos EUA no Brasil:

Alberto,

A few weeks ago the Brazilian Air Force (Brig Barreiro) was inquiring on the possibility to get a T-37C to be on display at Natal AB. This is the base where all fighter pilots from the BrAF were trained and the T-37 was extensively used. Just FYI the T-37 were subsequently sent to the BrAF AFA, where again was used for primary pilot training.

Now from here I checked with the USAF Museum as they have a lot of material to trade, this was discarded as there is nothing that they want now. Conversely they used to make loans of aircraft to foreign countries. However due to the problem of having to certify the loan every year and the downsizing of the staff the Museum is discouraging this type of loan; bottom line that the Museum is not going to help. I have tried to talk to AMARG but the person in charge is out, but I will keep trying.

Now the reason I called; a few years back Maj Lopes, the AF Rep at the MLO, managed, through that office influence and push, to get a UH-1H, at no cost to the BrAF. The only charges were for the packing, crating and handling (PC&H), as he BrAF paid for the transportation from Texas to Brazil. We were hoping that through your best efforts you could get one of the many T-37C at AMARG declared excess and we

could get it as EDA, of course the BRAF would have to sign an LOA for the PC&H and would pay for the transportation, either commercial to Brazil or even have the T-37 disassembled in a way that it could be flown to Brazil in their own C.-130.

Desses contatos, onde se incluíram o EBL, o Escritório Norte-Americano no Brasil e a Gerência das Aeronaves T-37 nos Estados Unidos, resultaram as seguintes informações transmitidas ao Cel Barreira, poucos dias após: primeiramente, a USAF poderia ceder a aeronave solicitada, existindo a possibilidade dela ser considerada como Excess Defense Article (EDA), significando a sua cessão sem qualquer custo ou por um preço ínfimo; como segunda questão, a USAF só possuía estocadas aeronaves T-37B, pois as tipo C, que foram aquelas utilizadas no Brasil, só eram fabricadas para exportação (a diferença entre as duas era, basicamente, a inexistência, no tipo B, de tanque de ponta de asa); e, por último, ao procurar atender ao pleito da FAB, que mencionara em sua consulta a aeronave T-37C, fora verificada a possibilidade de empréstimo de um exemplar do acervo do Museu da USAF, mas foi constatado que, por razões várias, este procedimento no momento estava suspenso. Seguem os teores das mensagens sobre o assunto:

Rafael,

Hello there. Hope you had a nice Christmas season.

I understand you called me yesterday and wanted to speak about T-37s. I've been in and out of the office this week. Anything you can discuss over email?

Um abraço

Col Alberto Moreno

Chief, USMLO-Brazil

I am sure that there has to be some hulks at AMARG that can be gotten either as EDA or even if they have to pay the scrap value of the metal (this is the last choice, as the US could really make a lot of points with the GoB by just donating one of the aircraft that will never fly).

Another bit of information is that Natal AB was established by the USAAF to move aircraft to the European theater going via Africa, as it was the shortest point. Among the Brazilian Government/po-

pulation and the BrAF this base was known as the “Springboard to Victory”.

Anything you can do for the BrAF would be appreciated. Please advise what needs to be done.

With the best regards y calidos saludos

Rafael

Col,

Are we talking T-37Bs or T-37Cs? AMARG does not have any T-37Cs since they were all made for foreign countries and not the USAF. We can probably get you some T-37Bs if we have an LOR. They are EDA.

Pedro.

Enquanto se desenvolviam as conversações nos EUA, o EBL fazia contato com o Escritório de Ligação em Portugal, visando à obtenção de informações sobre o estado de conservação dos T-37 lá existentes, bem como a possibilidade de cessão de um exemplar da aeronave, além de, se fosse o caso, as condições em que essa cessão poderia ser realizada.

A resposta não demorou. As aeronaves poderiam ser cedidas, mas teria que haver a devida autorização dos Estados Unidos (End User). Outra questão era o fato delas estarem desativadas há mais de vinte anos e que, por isto, provavelmente os custos da restauração seriam elevados. Como se tratava de uma consulta informal, não houve informações quanto ao custo.

Recebidas quase na mesma ocasião, estas informações foram repassadas ao Cel Barreira e, após analisadas no âmbito do COMGAP, foi considerado aconselhável excluir das cogitações as aeronaves existentes em Portugal. As atenções, a partir de então, foram concentradas naquelas estocadas no deserto dos Estados Unidos.

Em consequência, concluída a fase de consultas, o COMGAP decidiu dar início ao respectivo processo de obtenção, o que ocorreu em 15 de junho de 2012, quando a DIRMAB enviou ao EBL a Mensagem n° 45/2ALSU-1/19646, solicitando negociações junto

ao Governo dos Estados Unidos, visando a cessão da aeronave, se possível como doação.

De posse desse documento, o EBL enviou para o Governo Norte-Americano o Memorando nº 35/EBL/12, de 18 de junho de 2012, recebido como Letter of Request (LOR), que se constitui documento padrão dos processos dessa natureza. Na resposta, em fevereiro de 2013, o EBL recebeu a Letter of Acceptance (LOA), que é uma espécie de contrato, com a designação de CASE BR-D-SAB. Este documento, pela Mensagem nº 16/EBL862, de 28 de fevereiro de 2013, foi enviado para o Centro Logístico da Aeronáutica (CELOG), órgão subordinado à DIRMAB, solicitando a sua análise, bem como a autorização para a sua assinatura e o pagamento do depósito inicial. A DIRMAB, responsável pelo *CASE*¹, através da Mensagem nº 12/2AESU-1/1750, de 01 de março de 2013, autorizou o solicitado.

Recebida a indispensável autorização, o EBL enviou o documento para a Comissão Aeronáutica Brasileira em Washington (CABW) para a sua assinatura e o pagamento do depósito inicial, o que foi feito no próprio dia. Consultando-se o CASE, verifica-se em sua linha 001, que o custo da aeronave foi zero, ou seja, ela foi doada, tendo sido, assim, atendido o pedido da FAB. O pagamento feito refere-se à embalagem, ao transporte e às taxas referentes ao processo.

Nessa ocasião tive a feliz notícia da conclusão do processo, por meio das informações transmitidas pelo Brig Barreira. Ela ocorreu por intermédio de uma cópia do contrato, ainda sem assinatura, que, por especial atenção e gentileza daquele oficial-general, já então Subdiretor de Aeronaves da DIRMAB, foi-me repassada. Finalmente, o sonho iniciado em 18 de setembro 2010, três anos antes, estava prestes a se concretizar.

Concluído o processo, com o cumprimento das exigências de ordem administrativa, tiveram início os trabalhos de escolha da aeronave, sua preparação e o transporte para o Brasil, etapas que foram conduzidas pela USAF.

1 Contrato, documento ou Termo que envolve uma negociação.

Escolha, Embarque e Restauração da Aeronave

Cumpridos todos os trâmites para a aquisição da aeronave, foi feita a respectiva seleção, que, observados certos requisitos acordados entre as partes, recaiu no T-37B, S/N 67-14748 o qual, até ser recolhido à Aerospace Maintenance and Regeneration Center (AMARC), integrava a frota da 14th Flying Training Wing, sediada na Columbus Air Force Base, Mississippi. A aeronave foi retirada do deserto e entregue ao 309th Maintenance ANL Regeneration Group, organização que conduziu os trabalhos da sua preparação, encaixotamento e embarque para o Brasil, tendo seguido, por via marítima, para Recife-PE, e daí, por via terrestre, para Natal, aonde chegou no dia 26 de julho de 2013.



2

2 As imagens deste artigo pertencem a coleção pessoal do autor.

Seleção e preparação da Aeronave para a Viagem ao Brasil

A ideia inicial era que a aeronave fosse restaurada no PAMA-RF, e, depois de concluídos os serviços, transportada por via terrestre para Natal, onde seria montada. Mas o tempo até a data em que se pretendia inaugurar a praça - setembro de 2013 -, quando ocorreriam as comemorações do 40º aniversário de formatura da 4ª turma do CFPM, era curto e temia-se pela aeronave não vir a estar pronta no prazo.

Foi, então, quando o Cel Talzzia, Diretor do PAMA-RF, que, como Chefe do EBL à época da obtenção do T-37, dera início ao respectivo processo, tomou oportuna decisão: a aeronave, ainda na embalagem em que viera dos Estados Unidos, seguiria por via terrestre para Natal, onde uma equipe do Parque realizaria os trabalhos de restauração e montagem. Tal providência evitaria a necessidade de sua retirada do *container* original e, depois de ser restaurada, colocada em outro para ser enviada ao seu destino, além do risco de, durante a viagem, sofrer danos impossíveis de serem sanados em tempo hábil. Tomada a decisão, foi contratado o devido transporte que foi realizado logo após a chegada do *container* em Recife.

Chegada a Natal e Retirada do Container



Deslocada uma equipe de especialistas para Natal, os trabalhos de restauração tiveram início e se constituíram incontestável demonstração de eficiência, notável qualidade e elevada capacidade de iniciativa, que ficaram evidentes quando, durante os trabalhos, tiveram que encontrar soluções para repor peças para substituírem as originais que não acompanharam a aeronave ou se encontravam em lastimável estado, fato ocorrido, particularmente, no interior da nacele³, com destaque para os instrumentos de bordo. Nessa ocasião, teve grande importância o fato de ter sido o PAMA-RF o órgão de apoio de 4º escalão dos T-37 à época de sua utilização no CFPM, pois, não só ainda estava presente a experiência na manutenção da aeronave que fora herdada pelos profissionais de então, dos especialistas da época, como, também, ainda existiam peças as quais, por motivos técnicos, não puderam ser utilizadas e lá permaneciam.

Recuperação e Montagem da Aeronave



3 Cabine, espaço numa aeronave para alojar uma estrutura específica.



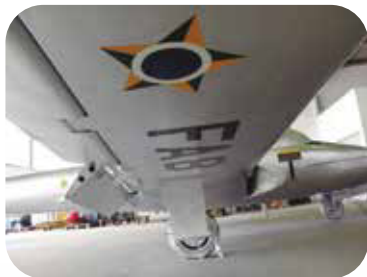
Equipe de Recuperação e Montagem e de Pintura



Na restauração da aeronave, foram consideradas as características das que haviam operado em Natal. A diferença ficou na ausência do tanque de ponta de asa, pois, enquanto as aeronaves que operaram no CFPM eram do tipo C, a que foi obtida era do tipo B, que não os possuía. Da mesma forma, a sua matrícula de identificação deveria corresponder a de uma das aeronaves que haviam operado na Unidade. Sua escolha, por deferência da DIRMAB, na pessoa do Brigadeiro Barreira, coube a mim, e, por razões que marcaram minha passagem no CFPM, escolhi o número 0930, que hoje identifica a aeronave em exposição.

Finalmente, no final de setembro, a restauração estava concluída e a aeronave foi colocada no local em que ficaria exposta e lá se encontra até hoje.

Pintura



Construção e Inauguração da Praça

Mesmo antes da chegada da aeronave, foram iniciadas as providências para a construção da praça, trabalho que ficou a cargo da Base Aérea de Natal e contou com recursos da Secretaria de Economia, Finanças e de Administração da Aeronáutica (SEFA).

Inicialmente, foi elaborado o respectivo projeto que seria executado levando em consideração o canteiro já existente, no qual se encontrava o T-23. Como o local fica em um entroncamento de vias internas da Base e não poderia ser ampliado, a solução encontrada foi a construção de dois outros canteiros que receberiam as aeronaves-T-25 e T-37. Elaborado o anteprojeto que ao final tornou-se uma bela área, ele foi submetido ao Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) que o aprovou sem qualquer restrição. A construção foi iniciada e, bem antes da data prevista para a sua inauguração, estava concluída.

A mesma tranquilidade, no entanto, não esteve presente na restauração da aeronave. O dia 18 de setembro estava se aproximando e os trabalhos de restauração enfrentavam, por vezes, problemas que exigiam acurada técnica e permanente dedicação da equipe responsável. Isto porque, se a célula da aeronave, salvo um enrugamento em uma das asas, apresentava um bom estado de conservação, o mesmo não acontecia com o interior da nacele que era lastimável, particularmente o painel de instrumentos. Este fato tornou indispensável a sua recuperação total, pois o interior poderia ser observado através do *canopy*⁴, e seria inadmissível que assim permanecesse em uma aeronave exposta à visitação pública. Este trabalho, inicialmente, não fora previsto como necessário.

Foi aí que o espírito de iniciativa e a dedicação da equipe do PAMA-RF mais se manifestaram. Instrumentos, manche, pedais e comandos internos foram recuperados ou fabricados; instrumentos iguais ou semelhantes que pudessem compor o painel de instrumentos foram buscados em variadas fontes e, como resultado, próximo à data limite estabelecida, estava tudo pronto. A aeronave T-37 FAB

⁴ Cobertura da cabine de pilotagem de alguns tipos de aviões, em geral de pequeno porte, como dos aviões militares (caças ou treinamento). É fabricado em material transparente de alta resistência.

0930, então, de forma solene, deixou o local onde, durante dois meses passara por completa reforma que a deixara como nova, e foi levada para o local onde deveria permanecer para contemplação do público em geral e veneração daqueles que tiveram a ventura de, nela, aperfeiçoar as suas qualidades de piloto e tornar-se um Piloto Militar.

Finalmente, no dia 18 de setembro de 2013, data em que os integrantes da 4ª e última turma diplomada pelo CFPM comemoraram o seu 40º aniversário de formatura, a Praça CFPM foi solenemente inaugurada pelo Comandante da Aeronáutica, Ten Brig Ar Juniti Saito, em solenidade que contou com a presença de autoridades da nossa Força Aérea, convidados especiais e representantes das três outras turmas de Pilotos Militares diplomados pela Unidade. E, em um dos seus canteiros, lá está, majestoso, o T-37 FAB 0930 que, depois de ter, em sua Unidade de origem, o 14th Flying Training Wing, participado da formação de milhares de Pilotos Militares, usufruí do merecido “Repouso do Guerreiro”, em local nobre de uma outra organização, o CFPM, que teve a mesma e honrosa Missão, junto ao T-23 e ao T-25, que também dela participaram.

O CFPM era considerado a Unidade das Rosas, pelo número de roseiras que ornamentava seu interior. Desde a sua criação, até sua desativação, foram plantadas em sua área mais de quinhentas roseiras, todas trazidas de Barbacena-MG, cidade origem dos alunos do CFPM que iniciaram sua vida militar na Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR). E, para voltar a um passado de tantas e doces recordações, por ocasião da inauguração da praça, ela recebeu trinta mudas de roseiras, também trazidas de Barbacena, que foram plantadas na ocasião. Estas roseiras foram doadas pelo Comandante da EPCAR, como homenagem aos seus ex-alunos, cuja lembrança seria perenizada através da Praça CFPM.

Ela se constituiu num monumento histórico, que lembrará às futuras gerações o extraordinário legado deixado à Força Aérea Brasileira por aquela saudosa Unidade, traduzido não apenas pelas centenas de Pilotos Militares que formou, como, e principalmente, pelo espírito de corpo e amor à organização que forjou os alunos que por ela passaram.

Praça CFPM



***Brig Ar** Clovis de **Athayde** Bohrer

O autor é Brigadeiro do Ar Reformado, tendo sido declarado Aspirante a Oficial Aviador em 18 de dezembro de 1945, na Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, Rio de Janeiro-RJ.

Em sua carreira ocupou, entre outros, os cargos de Comandante do Quinto Grupo de Aviação (5º GAV), Subcomandante do Centro de Formação de Pilotos Militares (CFPM), Instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e Comandante da Academia da Força Aérea (AFA).

É Conselheiro do INCAER, sendo autor de vários artigos publicados nas Revistas da Aeronáutica, Ideias em Destaque e Revista Força Aérea.

Possui 7.030 horas de voo, em 20 tipos de aeronaves.