

Mais uma vez, podemos dizer que “escrevemos a história no céu”

MAJOR HÉCTOR DANIEL RÍOS MARTÍNEZ,
FORÇA AÉREA DE HONDURAS*

Era necessário que a Força Aérea Hondurenha (FAH) substituísse o antigo, mas fiel, treinador básico, o T-41 D e os Cessnas 180, por isso, decidi-me conhecer algumas opções; ouvi falar da Katana, também do Diamond DA 20-C1, no qual fiz um voo de demonstração na Academia Militar de Aviação em 21 de fevereiro de 2007, em que meu Tenente-Coronel Jorge Cabrera também participou. O avião é muito interessante, porém, precisávamos de algo mais forte, que os cadetes não fossem “destruir” facilmente.

Por fim, soubemos da proposta da indústria Maule Air Inc. que ofereceu seu MXT-7-180, uma aeronave muito semelhante ao legendário “Tecua” T-41. Avião esse que conhecemos na Academia Militar de Aviação através do Ministério Missionário de Evangelismo “Cristo Te Quiere”, no dia 4 de março de 2008; gesto muito amável pelo qual agradecemos ao Allan Sumner, a seu irmão e a seu pai, que estavam assessorando o alto comando sobre os benefícios desta aeronave e ao mesmo tempo dando aulas aos futuros pilotos e mecânicos da aeronave. Quando foi tomada a decisão de comprar quatro Maule MXT-7-180, foi com muita satisfação que recebemos essa notícia, pois finalmente poderíamos contar com uma aeronave nova, moderna e ajustada às nossas necessidades. O Ten Cel Jorge Cabrera, que supervisionou e pilotou cada aeronave fabricada, foi fundamental nesta tarefa de adquirir as novas aeronaves treinadoras, uma vez que ele estava terminando um curso de altos estudos militares na Base Aérea Maxwell, da Força Aérea dos Estados Unidos (USAF) no Alabama, EUA.

Foi uma grande honra ter sido selecionado pelo alto comando da Força Aérea Hondurenha, para viajar a Maule Air Inc. em Moultrie, Geórgia, EUA. Missão

*Agradecimentos a Deus Todo-Poderoso que nunca me deixa só; aos meus pais que me apoiaram com suas orações; à minha esposa Valeska Elvir que tem sido meu apoio desde que a conheci; às autoridades da FAH que confiaram em mim e na equipe de pilotos que enviaram a esta missão delicada; ao Senhor Diretor da AMA, Cel de Aviação Dom Neyib Rivera Flores que também confiou no nosso trabalho; à equipe de pilotos que voaram nessa missão: Ten Cel Jorge Cabrera, Ten Iván Guerrero, Ten Marco Rodríguez e Brent Maule; à família Maule e finalmente a todos os envolvidos nesta delicada e importante missão de trazer novos treinadores básicos da Academia Militar de Aviação e da Força Aérea Hondurenha.

que também foi designada ao Ten Iván Guerrero Arzú e ao Ten Marco Rodríguez Guzmán.

Esta missão foi cuidadosamente planejada com muitos meses de antecedência, com os suplementos de informações de voo, cartas de aproximação por instrumentos, cartas de rota e cartas de navegação operacional (ONC, sigla em inglês) dos países a serem sobrevoados (ver figura), autorizações de sobrevoo e pouso, estimativas de consumo de combustível, entre outros. É importante ressaltar a valiosa assistência da Sargento Kimberly Olivier, USAF, da Força Tarefa Conjunta Bravo, que colaborou incondicionalmente na obtenção dos suplementos de informação de voo requeridos.



Figura: Mapa da rota

Após uma longa espera, conseguimos a data de partida. Assim, no dia 6 de junho de 2008, recebemos as últimas instruções do alto comando da FAH e, após dois dias, partimos via companhia aérea comercial para o nosso último destino, a cidade de Albany, na Geórgia. Ali, fomos recebidos pelo meu Ten Cel Jorge Cabrera e Brent Maule, o agente de vendas.

No dia seguinte, revisamos os manuais da aeronave e o Sistema de Posicionamento Global (GPS), para iniciarmos o nosso treinamento no dia 10 de junho. Fomos

para a fábrica da Maule Air Inc. onde fomos recebidos atenciosamente pelo Sr. Raymond Maule e sua esposa, atuais proprietários da companhia.

Recebemos a primeira aula relativa ao pré-voo do avião, seguida da inspeção de cada uma das aeronaves. O treinamento foi realizado nas aeronaves da empresa destinadas ao treinamento, onde cada piloto voou 8 horas, com exceção do meu Ten Cel Jorge Cabrera e eu que voamos uma hora adicional para avaliação como instrutor. Spence Field, uma antiga base militar, agora funciona como campo de treinamento para a Escola de Voo Maule, que serviu de cenário para nossas primeiras horas de voo na aeronave Maule.

O treinamento consistiu em:

- Operações em terra
- Considerações sobre a decolagem com o fator vento
- Decolagens curtas e normais
- Paradas (*stalls*) com motor e sem motor
- Voo com velocidade mínima de controle, 40 KIAS
- Forçados
- Aterrissagens em pistas de grama
- Aterrissagens com o fator vento
- Aterrissagens curtas e normais
- Operação da aeronave no lado direito (para instrutores)

Embora o Tucano não seja uma aeronave muito veloz, foi difícil de me acostumar com as baixas velocidades do Maule, especialmente na demonstração de voo com velocidade mínima de controle no ar indicada a uns 40 nós (KIAS) e nas decolagens e aterrissagens curtas, que são uma qualidade desta aeronave.

Dois pilares importantes nesta missão foram o nosso instrutor, o Sr. Raymond que, apesar de sua idade, ainda voa com força como um verdadeiro pioneiro da aviação e também o Pastor da Igreja Spring of Life (Primavera da Vida) em Moultrie, Geórgia, que nos deu apoio espiritual e orou pelos pilotos e pelas aeronaves na véspera de nossa partida.

Finalmente chegou o dia do retorno e 17 de junho foi o dia histórico em que começou a nossa travessia para trazer as quatro aeronaves para Honduras; como é normal, a ansiedade de voar os novos aviões não tardaram a despontar; entretanto, como pilotos profissionais, começamos o briefing antes do voo. Começando com uma oração a Deus Todo-Poderoso, depois discutimos e revisamos cada uma das navegações e o material aeronáutico a ser utilizado. Após o briefing, foi realizada

uma cerimônia informal, mas significativa, onde os executivos da empresa demonstraram seu afeto e carinho pelos membros da tripulação da FAH, entregando os diplomas que nos credenciam como pilotos da aeronave. Brent Maule voou como quinto tripulante, que colaborou no avião de liderança da formação comandada pelo meu Ten Cel Cabrera. Voar sozinho no avião foi uma experiência excepcional e, depois de quatro horas contínuas, nossa primeira aterrissagem para reabastecer o combustível foi no aeroporto internacional de Lafayette, Louisiana, onde almoçamos, repassamos o plano de voo, verificamos as condições meteorológicas na rota e estávamos prontos para decolar novamente. Logo após a decolagem pudemos observar uma chuva chegando ao aeroporto, o que poderia ter tornado nosso itinerário mais difícil, caso não tivéssemos decolado a tempo.

Após três horas e meia, assistimos ao cair da noite em pleno voo; os quatro aviões em formação estavam se aproximando do seu segundo destino: Brownsville, Texas, onde pernoitamos. Realizamos o pós-voo e descansamos essa noite para continuar no dia seguinte. Ao amanhecer, no aeroporto de Brownsville, realizamos novamente o pré-voo, checamos o combustível e os trâmites regulamentares no escritório de imigração e alfândega para verificar a exportação das aeronaves pela Maule Air Inc.; este procedimento levou muito tempo, causando um atraso na decolagem e alterando o nosso plano de voo. O dia 18 de junho foi mais um dia em que todos os pilotos da formação integraram uma equipe de trabalho eficaz em pleno voo, e fizemos revezamento para liderar a formação. Quando aterrissamos em Veracruz, encontramos o primeiro problema, relacionado ao tipo de combustível a ser utilizado; porém, o comandante e oficiais da base Aeronaval de Veracruz, México, nos brindaram com toda sua cooperação no reabastecimento e tudo relacionado à pernoite nessa noite.

A madrugada do dia 19 de junho foi um momento muito importante, já que nos preparávamos para a terceira e última etapa do voo. Decolamos do Aeroporto Internacional de Veracruz para Tikal, a nossa próxima parada para combustível. Foi um voo exaustivo e muito preocupante, pois eram esperadas condições climáticas adversas na rota, especialmente na fronteira do México com a Guatemala. Mais uma vez, o trabalho em equipe em uma formação mostrou sua importância pois, devido às grandes distâncias, perdemos a comunicação com o Controle do México, a entidade controladora desse espaço aéreo.

A mais de 150 milhas náuticas de Tikal, pude ter o primeiro contato com Tikal Aproximación, que nos autorizou a voar diretamente de nossa posição até o aeroporto e assim contornar um trecho de cerca de 60 milhas náuticas por onde a via aérea passava. Foi também uma grande alegria poder ouvir na frequência, um velho amigo de Tikal Aproximación, a quem também agradeço por suas atenções. Já exaustos do voo, finalmente conseguimos ver, ao longe, o aeroporto internacional

Mundo Maya em Tikal, Guatemala, onde nossos irmãos da Força Aérea Guatemalteca nos esperavam.

Após o reabastecimento das aeronaves, decolamos com destino a Toncontín, o trecho mais curto da rota, mas com maior ansiedade, pois estávamos prestes a chegar. Nesse trecho, tive a honra de voar novamente como líder, até chegarmos ao nosso território nacional. Foi uma grande alegria para todos nós enviar uma mudança de frequência para La Mesa Aproximación e ouvir nossos compatriotas novamente.

Na fronteira, entreguei novamente a liderança da formação ao meu Ten Cel Cabrera, que esteve encarregado de toda a missão. Voamos em formação sobre nossa legendária Academia Militar de Aviação e, em seguida, passamos sobre a pista de Toncontín onde uma grande comitiva liderada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Manuel Zelaya Rosales nos esperava, na rampa militar, para dar oficialmente as boas-vindas às quatro novas aeronaves da FAH. A tarde de quinta-feira, 19 de junho de 2008, foi um momento muito emocionante, ao ver tantas pessoas na cerimônia de boas-vindas.

No dia seguinte, sexta-feira, 20 de junho, nos transferimos para a Academia Militar de Aviação onde também tivemos uma recepção de boas-vindas e as aeronaves foram disponibilizadas para o treinamento dos novos pilotos da FAH.

Mais uma vez, podemos dizer que “escrevemos a história no céu”. Desta vez, voando no novo treinador básico Maule MXT-7-180, de Moultrie, Geórgia, EUA, para a sede da Gloriosa Força Aérea Hondurenha. q



**Major Héctor Daniel Ríos Martínez,
Força Aérea de Honduras**

Formado pela Escola de Comando Aéreo e Estado Maior da USAF. Atuou como Chefe de Operações de Base e Treinamento e Instrutor de Voo na Base Aérea Col. Héctor Caraccioli Moncada, Honduras. Em 2014, ele completou o curso de Piloto em Comando e recebeu a certificação internacional no Super King Air B200. Ele serviu como instrutor de voo nas aeronaves Cessna 152, Cessna 172, Cessna 210, Maule MXT-7-180, T-27 Tucano e Super King Air B200. Em 2004 ele se formou em Qualidade em Educação pela Universidade Católica de Honduras e Desenvolvimento de Talentos Humanos pela Universidade de Defesa de Honduras. Em 2007, graduou-se em Ciências Aeronáuticas pela Universidade de Defesa de Honduras e é formado em Administração de Empresas pela Universidade Autônoma de Honduras.