

## A HISTÓRIA DOS PAULISTINHAS CAP 4 E P 56



### A HISTÓRIA DO “PAULISTINHA”

A aeronave carinhosamente conhecida entre nós, brasileiros, como “Paulistinha CAP-4”, é avião monomotor, a pistão, de asa alta, para dois tripulantes, inicialmente fabricado pela CAP – Companhia Aeronáutica Paulista, em sua última versão com o modelo 4.

É considerado um dos aviões treinadores de maior sucesso no Brasil, tendo sido utilizado na formação básica de diversas gerações de pilotos (*eu entre eles*), com muitas dessas aeronaves voando com sucesso até hoje. Originalmente seu projeto foi coordenado pelo Eng. Romeu Corsini, da USP.

### O Paulistinha CAP 4.



Em 1955 a Neiva – Indústria Aeronáutica Neiva – adquiriu os direitos de fabricação daquela aeronave, e, no ano seguinte, deu continuidade ao grande sucesso na área da instrução, lançando nova versão, bastante melhorada, conhecida como “Paulistinha 56”, ou Neiva P 56.

Com seu destaque e eficiência, entre 1959 e 1967 a FAB – Força Aérea Brasileira – adquiriu e operou a nova versão Neiva da aeronave, para o treinamento básico dos seus militares.

### **O Paulistinha P 56.**



O texto que segue teve como base a publicação de “Hideo in Japan”, de 15.10.2016, no URL <https://hinouye.wordpress.com/2016/10/15/ypiranga-e-paulistinha/>, em matéria com o subtítulo “Ypiranga e Paulistinha”.

**A aeronave originalmente “Ypiranga”, depois “Paulistinha”.**



O projeto do famoso Paulistinha teve início com a fundação da EAY – Empresa Aeronáutica Ypiranga, criada em 1931 por Fritz Roesler, Orthon W. Hoover e Henrique Santos Dumont, sobrinho de Alberto Santos Dumont.

Inicialmente a Ypiranga fabricou os planadores EAY-101, os primeiros projetados no Brasil, e em 1934 trabalhou nos projetos para a construção do avião EAY-201 Ypiranga.

Inspirado no norte-americano Taylor Cub, o EAY-201 fez seu primeiro voo em 1935, inicialmente com o motor francês Salmson 9 AD radial, de apenas 40 hp e, posteriormente, com o motor Franklin de 65 hp. Ambos utilizavam hélice de madeira.

O último EAY-201 Ypiranga a voar foi o PP-TJR, que, no dia 10 de dezembro de 1970, foi trasladado do Campo de Marte, em São Paulo, para o Campo dos Afonsos, pelo Comandante Lucy Lúcia Pinel Balthazar. Hoje essa aeronave está exposta no Museu Aeroespacial da FAB – Força Aérea Brasileira.

### **O Ypiranga EAY-201**



O EAY-201 Ypiranga fotografado em 1936, ainda com o motor original. O seu desenho básico lembra o atual “Paulistinha”.

O acervo do Museu Asas de Um Sonho, da TAM Linhas Aéreas, localizado em São Carlos, também conta com um EAY-201 Ypiranga, cuja unidade nunca voou, tendo servido de peça de decoração nos jardins da residência de Francisco “Baby” Pignatari, até a década de 1990, quando foi comprada por Odemar Rodriguez, que evitou o sucateamento do avião e o doou à Fundação EducTAM, que o restaurou sem o revestimento, para fins didáticos.

O interesse do empresário paulista Francisco Pignatari pela aviação data do final da década de 1930, quando ajudou o projetista italiano L. Bresciani na construção de dois protótipos.

Em fins de 1940, a Laminação Nacional de Metais, uma das empresas do Grupo Pignatari, criou uma divisão de aviação e passou a produzir planadores. A boa recepção dos planadores no meio aeronáutico encorajou Pignatari a criar uma empresa de construção de aviões, que, em agosto de 1942, se realizou na constituição da **CAP – Companhia Aeronáutica Paulista**.

Além de toda a estrutura industrial herdada do Grupo Pignatari, a CAP se associou ao IPT, de São Paulo, e passou a trabalhar no projeto do avião IPT-4, depois renomeado CAP-1 “Planalto”, e nos seus derivados, o CAP-2, o CAP-3 e o CAP-3A, seguido do CAP-4.

O projeto de maior sucesso comercial foi o CAP-4 “Paulistinha”, baseado na aeronave EAY-201 Ypiranga, cujos direitos de fabricação, então pertencente à Empresa Aeronáutica Ypiranga, foram adquiridos. Novamente com a ajuda de técnicos do IPT, o projeto foi revisto e, em 2 de abril de 1943, o primeiro exemplar deixou as linhas de montagem, divulgado pelo cartaz mostrado a seguir.



Com 777 unidades construídas, o Paulistinha CAP-4 foi produzido em três versões voltadas para a instrução, duas que transportaram uma maca, e um protótipo, o “Paulistinha Rádio”, para regulagem de tiro de artilharia.

Além das boas qualidades aeronáuticas, o sucesso comercial do Paulistinha deveu-se também à “CNA – Campanha Nacional de Aviação”, ou ainda conhecida como “Campanha para Dar Asas a Juventude Brasileira”, ou pelo slogan “Deem Asas ao Brasil”, idealizada e organizada em 1941, pelo jornalista

Assis Chateaubriand, proprietário dos jornais Diários Associados, e por Joaquim Pedro Salgado Filho, então Ministro da Guerra, em movimento criado para levantar recursos para a compra de aeronaves de instrução de fabricação nacional, visando sua distribuição aos diversos aeroclubes do Brasil, condição que resultou em grande sucesso, com ampliação na formação de pilotos civis.

Sem complexidade na sua linha de construção, o Paulistinha era robusto, de pilotagem assimilada com facilidade, com manutenção executada com rapidez, eficiência e baixo custo.

No apogeu de sua produção, em 1943, a CAP chegou a fabricar um Paulistinha por dia. Com exceção dos motores, que vinham dos EUA, e os principais instrumentos de seu painel, praticamente todos os demais itens eram de fabricação nacional. Sua produção foi encerrada em 1948.

Em 1955 a Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva adquiriu os direitos de fabricação do Paulistinha, bem como alguns gabaritos e todas as plantas do modelo CAP-4.

O projeto foi ligeiramente modificado e rebatizado como Paulistinha 56, o “P 56”. Mais de 240 exemplares foram fabricados nessa “segunda vida” do Paulistinha. Em 1962 a Marinha do Brasil adquiriu uma única aeronave para emprego geral e instrução.

Não são conhecidos os detalhes dessa aeronave, mas se acredita que tenha sido uma das fabricadas pela Neiva da década de 1950. Foi transferida para a FAB em 1965, onde não recebeu matrícula, sendo sucateada em seguida.

### **Os dados Técnicos do Paulistinha CAP-4**

- Origem: Brasil – CAP – Companhia Aeronáutica Paulista
- Dimensões: comprimento: 6,71 m; envergadura: 10,67 m; altura: 2,10 m; Superfície alar: 17,00 m<sup>2</sup>.
- Pesos: vazio 320 kg; máximo na decolagem 535 kg.
- Motores: um motor, Continental A-65-8 de 4 cilindros em linha, desenvolvendo 65 HP, refrigerado a ar.
- Desempenho: velocidade máxima 160 km/h; razão inicial de subida 240 m/min; teto de serviço 3.800 m; Autonomia 4 h.
- Armamento: ausente
- Tripulação: dois tripulantes em tandem

O Neiva P 56, bastante superior em relação ao seu precursor, era equipado com motor de 90 HP, fato que melhorou muito o seu desempenho.

### **O CAP 4 da Marinha do Brasil**





O Aeroclube de Sorocaba teve unidades do CAP 4 e do P 56, utilizadas com grande sucesso na formação de pilotos civis. Eu, entre muitos outros.



Tive a grande satisfação de iniciar na aviação civil por meio de ótimos treinamentos iniciais nas duas versões citadas dos “Paulistinhas”, principalmente no CAP 4 de matrícula PP HBL, no CAP 4 de matrícula PP RRE, e no excelente P 56 de matrícula PP HPO. **“Quem sabe” ainda estejam voando “por ai”!**





Paulo Dirceu Dias  
[paulodias@pdias.com.br](mailto:paulodias@pdias.com.br)  
Sorocaba – SP  
Julho de 2018