

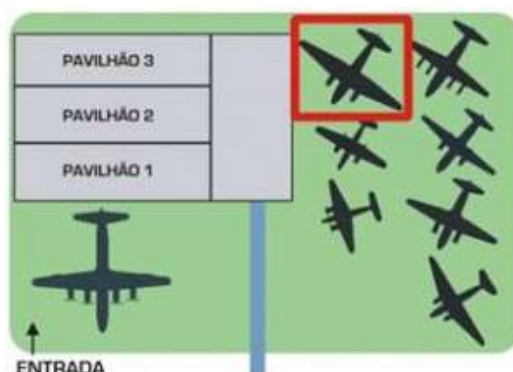
## O PRIMEIRO AVIÃO COMERCIAL A VOAR NO BRASIL COM MOTOR A JATO

Transcrição integral de matéria disponível no site “Poder Aéreo”, que não indicou o autor: <http://www.aereo.jor.br/>



**Super C-46 Curtiss Commando:** o primeiro avião comercial que voou no Brasil com motor a jato (Turbojatos).

Uma das curiosidades sobre o C-46, que está estocado em Bebedouro, é que ele chegou a ter motores a jato, os primeiros instalados em um avião comercial no Brasil



Na FAB – Força Aérea Brasileira o Curtiss C-46 Commando não foi um avião de grande relevância. Somente duas aeronaves foram operadas pela FAB. Uma delas encontra-se preservada no MUSAL – Museu Aeroespacial – localizado no Campo dos Afonsos, RJ. Com um quadrado vermelho o “mapa” da imagem exibe o local da aeronave citada, no hangar do MUSAL.

Porém, o emprego do C-46 na aviação comercial no Brasil foi bastante significativo. Perto de uma centena deles voou pelos céus do país em mais de duas dezenas de empresas. Aeroger, NAB, Itaú, Paraense, TABA e Sadia eram apenas algumas dessas empresas que hoje, assim como o C-46, desapareceram dos céus do Brasil.

O ‘Commando’ estocado em Bebedouro foi originalmente construído como um C-46A e pertencia a um lote de 166 aviões do mesmo tipo encomendados pela USAAF em 1942. O avião em questão recebeu a matrícula 42-101201 (c/n 30656) era a última aeronave deste lote. Parte da sua história na USAAF pode

ser acompanhada na placa que se encontra sob o nariz da aeronave (reproduzida na última foto deste post).

Depois da guerra, o 101201 recebeu a matrícula civil CU1192. Não é conhecido o seu operador civil norte-americano, mas o que se sabe é que a aeronave foi para o México em algum momento e recebeu a matrícula XA-HAM, sendo posteriormente comprada um senhor chamado Cardiff, que costumava realizar vendas de aviões usados para a Varig.

A Varig comprou o avião em fevereiro de 1952. Há informações de que parte dos C-46 comprados pela Varig tiveram seus motores (Pratt & Whitney , R-2800-75 de 2000 HP) e hélices originais (quadripá Hamilton Standard) substituídos por motores mais potentes (Pratt & Whitney , R-2800-83 AM4 de 2100 HP) e hélices tripá (Curtiss Electric). Estes C-46 foram denominados Super C-46. Outros aviões receberam dois turbojatos (!) Turbomeca Palas apenas para uso na decolagem (JATO – Jet Aid Take-Off). Seria o caso de considerar estes os primeiros jatos comerciais do país?



O PP-VCE foi um dos C-46 equipados com turbojatos. As duas fotos acima (de autoria desconhecida) mostram o PP-VCE, quando operado com a Varig, equipado com os dois motores a reação sob as asas. No entanto, em uma das fotos tiradas recentemente (ver mais abaixo) fica evidente que as hélices são quadripá (Curtiss Electric). Atualmente a aeronave não possui mais os motores a reação (ver foto da asa inferior direita).

**Sobre o uso dos jatos, cabe uma pequena história que se encontra no livro do comandante Lili Souza Pinto, sob o título “Assim se voava antigamente”.** *“(...) Era procedimento normal dar a partida [dos jatos] e acelerá-los a pleno, quando já na pista para decolar.*

*Com o avião lotado, o Cmte. João Stepanski taxiou até a cabeceira da pista 13 de Porto Alegre; parou e iniciou a partida dos “jatinhos”, como eram chamados esses motores auxiliares. Quando acabou a operação e estava pedindo autorização à torre para decolar, ele notou um movimento estranho de pessoas que passavam correndo pela frente do avião em direção à estação de embarque. Só depois de algum tempo é que ele se deu conta que essas pessoas eram seus próprios passageiros que, tendo saltado do avião, estavam fugindo espavoridos. Até aquele momento ele não sabia a razão do incrível êxodo de seus passageiros em direção ao aeroporto.*

*O que aconteceu foi que, ao dar a partida num dos ‘jatinhos’, a mistura muito rica originou uma labareda no escapamento, a qual, atingindo a tela do ailerão, incendiou-o. À voz de “o avião está pegando fogo!”, os passageiros em pânico iniciaram, por conta própria, a evacuação do mesmo, abrindo a porta principal e saltando ao solo. Apesar da altura dessa porta no C-46, somente o comissário ficou machucado, quando postou-se na abertura para impedir a saída dos passageiros, foi empurrado para fora e caiu de mau jeito no solo.(...)”*



Em 1969, a aeronave foi vendida para a Arruda Indústria e Comércio Ltda, mesma empresa que operou o Lockheed Lodestar que também está estocado em Bebedouro. O dono da empresa (empresário Antonio Silmo Laginestra de Arruda) faleceu em 1972 e a empresa acabou desaparecendo também.

Consta que este C-46 foi para a TABA (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica – não confundir com a TABA, Transportes Aéreos Bandeirantes, absorvida pelo Lóide em 1950) em 1978, conforme placa abaixo do nariz do avião, sendo logo em seguida enviado para Bebedouro. Há informações que mencionam a ida direto da Arruda para o museu em 1975. Esta última tese parece mais provável, pois fontes confiáveis informam que os únicos dois C-46 operados pela TABA vieram da Nacional e da Paraense.



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