

DOIS VICTOR, DUAS GUERRAS

*Por Cristiano Oliveira Leal**



"V-Bomber" Handley Page Victor K.Mk.2 (Foto: Ur-1988/GoodFon.com).

As origens do Handley Page Victor e os "V-Bombers" e a história de dois Victor que operaram tanto na Guerra das Falklands/Malvinas como na Guerra do Golfo. Hoje ambas repousam em museus da RAF, onde recebem milhares de visitas todos os anos.

A ORIGEM DOS VICTOR XH672 E XM717

O Victor foi o último dos chamados "Bombardeiros V" britânicos construídos para a Royal Air Force (RAF) na década de 1950, sendo eles o Valiant, o Vulcan e o Victor, respectivamente. Os três tinham como função principal o ataque com armas nucleares contra o território da União Soviética. O Victor foi o resultado do projeto HP.80 criado pela Handley Page para atender a especificação B.35/46, com o primeiro protótipo realizando seu primeiro voo em dezembro de 1952.

O Victor XH672 fazia parte do segundo lote de série do modelo B.MK.2 produzido na fábrica da Handley Page em Radlett, atendendo o contrato 6/Acft/11313/CB6 (c), com os números de série XH668 à XH675. Realizou seu primeiro voo em 6 de abril de 1960, iniciando os testes de voo para produção no dia seguinte.



Os bombardeiros "V". O Valiant, à frente; Vulcan, no meio; e Victor, ao fundo (Fonte: IWM RAF-T 528).

Apesar de ter sido entregue para coleta dia 26 de maio de 1960, foi emprestado ao fabricante para verificação e testes para solucionar um problema de oscilação nos motores Conway Rco 11 MK.200 ao desacelerar. Os motores apresentaram problemas nos testes realizados em 30 de junho, 2 de julho, 8 e 19 de agosto. O problema parece ter sido resolvido após testes em 20 de fevereiro de 1961, mas mesmo assim foram realizados mais seis voos de teste ao longo de março.

No dia 11 de abril de 1961 o XH672 foi enviado à Aircraft and Armament Experimental Establishment (A&AEE), em Boscombe Down, para os testes de Certificação de aeronavegabilidade do Victor B.2. Em 7 de junho retornou novamente para a fábrica em Radlett para troca do equipamento de piloto automático e consequente configuração e testes de voo. Foram realizados seis voos de calibragem e mais de 20 de testes. Ainda durante os testes, o XH672 foi emprestado para o Ministério da Aviação, em 31 de agosto, retornando à Radlett em 17 de maio de 1962.

Dia 25 de abril de 1962 o XH672 partiu de Radlett para o A&AEE, em Boscombe Down, para mais testes do piloto automático. Lá, se envolveu no desenvolvimento do radar de varredura lateral aerotransportado (SLAR, *Side-Looking Airborne Radar*) "Red Neck", realizando o primeiro voo teste com o equipamento em 14 de janeiro de 1962.

O "Red Neck" era montado em casulos fixados nas asas dos Victor, mas problemas de distorções nas imagens produzidas na época levaram ao cancelamento do projeto. Dessa forma, o XH672 continuou com os voos de testes de piloto automático, bem como do rádio altímetro MK.7 e do sistema de pouso por

instrumentos (ILS); realizando durante esse período vários traslados entre Radlett e Boscombe Down até a conclusão dos testes em 1964.

No dia 27 de fevereiro de 1963 o Victor XM717 realizou seu primeiro voo. Ele fazia parte do quarto e último contrato de produção de Victor (nº 6 / aircraft / 15566 / CB6 (a)) para aeronaves do modelo B.MK.2. Porém, a produção foi encerrada após cinco aeronaves (XM714 a XM718) saírem da linha de produção da Handley Page em Radlett. Dia 12 de março o XM717 foi liberado para coleta, sendo entregue à base RAF Wittering no dia seguinte, e incorporado ao No 100 Squadron dia 14.

Em 20 de março de 1964 o XM717 retornou à Radlett para conversão ao modelo B.MK 2R, que envolvia principalmente a substituição dos motores e a capacidade para lançamento de mísseis Blue Steel. Após a conversão foram realizados nove voos de teste entre os dias 15 de dezembro e 14 de janeiro de 1965.

O Blue Steel foi um míssil desenvolvido para os Vulcan e Victor realizarem ataques nucleares à distância das defesas inimigas. O míssil tinha uma ogiva de um megaton, atingia a velocidade de Mach 1,6 (1.975 km/h) e um alcance de pouco mais de 320 km. Com o desenvolvimento das defesas antiaéreas da União Soviética, essas aeronaves passaram a voar em baixa altitude, o que causou uma significativa redução no alcance do míssil. O Blue Steel permaneceu como a principal arma de dissuasão nuclear britânica até a entrada em serviço dos mísseis Polaris lançados por submarinos nucleares.



*Um míssil Blue Steel sendo preparado para ser carregado em um Victor, na base RAF Wittering, em 1964
(Fonte: IWM RAF-T 4862).*

Em 26 de junho de 1964 o XH672 terminou os testes que garantiu o certificado de aeronavegabilidade à frota de Victor, totalizando 147 voos para a Handley Page. Sendo novamente mandado para Radlett, dia 2 de julho, pois havia sido um dos nove Victor escolhidos para a conversão ao modelo de reconhecimento B.MK.2 (SR) equipados com câmeras e radar para reconhecimento marítimo e fotografia

dia e noite. Essa versão substituiu os Valiant como aeronave de reconhecimento estratégico padrão do Comando de Bombardeiros.

Em 25 de janeiro de 1965 o XM717 foi emprestado ao Ministério da Aviação. E no dia 2 de fevereiro foi enviado à Handley Page, juntamente com outras aeronaves, para investigação de defeitos nos tanques auxiliares e problemas de desempenho do motor, em relação ao estipulado pelo contrato KD / 4/049 / CB6 (a). No dia 8 de fevereiro de 1965 o XM717 e as outras aeronaves envolvidas na investigação foram distribuídas nos esquadrões No 100 e No 139.

Dia 10 de julho de 1965 o XH672 realizou o primeiro de seis voos de teste após a conversão ao padrão B.MK.2 (SR), com todas as modificações concluídas em 11 de agosto de 1965. Foi entregue à base RAF Wyton no dia 12 e incorporado ao No 543 Squadron no dia seguinte.

Em 13 de abril de 1966 o XH672 foi enviado novamente à fábrica para reforço nas asas, realizando um voo de teste de uma hora, no dia 21 de junho, após as modificações. Em 23 de junho de 1966 retornou ao esquadrão No 543. Em 3 de agosto foi a vez do XM717 receber o reforço das asas, realizando o voo de teste de 1h15min dia 21 de dezembro de 1966, e retornando à Wittering no dia seguinte.

No dia 18 de março de 1967 o petroleiro *Torrey Canyon* encalhou na Cornualha, causando derramamento de petróleo bruto, com o XH672 realizando o levantamento do desastre ambiental. Em agosto realizou uma extensa pesquisa fotográfica da Dinamarca, além de missões de vigilância marítima.

Em dezembro de 1967 o XM717 sofreu danos cuja causa e extensão não estão especificados em sua ficha, mas que fizeram com que tivesse que ser enviado novamente à fábrica para reparos. Em 26 de março realizou um voo de teste de uma hora e retornou à Wittering no dia seguinte.

Em 1º de outubro de 68 o esquadrão No 100 foi dissolvido e o XM717 foi transferido para o No 543 em 7 de janeiro de 1969, onde operaria juntamente com o XH672 na função de reconhecimento estratégico, mesmo sendo da versão B.MK.2R. Porém a função que mais desempenhou foi a de aeronave de treinamento e conversão operacional, sendo emprestado à Victor Training Flight diversas vezes.

Em 4 de maio de 1969 o esquadrão No 543 inscreveu duas tripulações e dois Victor na corrida Daily Mail Transatlantic Air Race 1969, de Londres à Nova York, para comemorar o 50º aniversário da travessia transoceânica de Alcock e Brown. Os Victor eram o XH672, que realizou o trajeto no dia 9, e o XM717, que era aeronave reserva e assumiu a tarefa após problemas na bússola do avião titular. Ele realizou seu voo dia 6 e atingiu a velocidade de Mach 0,98 (1.210 Km/h) durante a corrida.

Em 1969 o Valiant era para ser o principal avião tanque para reabastecimento em voo da RAF, mas problemas precoces de fadiga estrutural nas asas reduziram drasticamente sua operacionalidade, sendo decidido que o Victor assumiria essa

função. Primeiramente foram convertidos vinte Victor B.MK.1 para o padrão B(K) MK.1.

Posteriormente, foi desenvolvida uma nova versão para reabastecimento, a K.MK.2, tendo como base os mais capazes Victor B.MK.2. 24 Victor foram convertidos a esse novo padrão, destes, 23 eram da versão de bombardeio, o XM717 era um deles; e um único da versão de reconhecimento SR, esse era o XH672.

Em 12 de março de 1974 o XM717 foi enviado à Hawker Siddeley Aircraft, em Woodford para conversão para o padrão K.MK.2, com o XH672 chegando no dia 20. No dia 24 o esquadrão No 543 foi dissolvido para liberar as aeronaves para conversão, encerrando o serviço ativo dos SR. Dessa forma o XH672 se tornou o único SR que ainda voaria, não mais como avião de reconhecimento, mas como aeronave de reabastecimento em voo. A conversão do XM717 começou dia 13 de novembro e a do XH672 iniciou em 8 de maio de 1975.

No dia 8 de setembro de 1977 o XM717 realizou seu primeiro voo após a conversão, sendo entregue ao esquadrão No 55, na base RAF Marham em 1º de novembro. Já o XH672 foi a última aeronave convertida, realizando seu primeiro voo de teste pós-conversão, dos nove realizados, em 14 de abril de 1978. Foi enviado à Marham no dia 23 de maio e incorporado ao esquadrão No 57 no dia seguinte.

Em 1978 e 1980 o XH672 participou dos exercícios Red Flag, na base AFB Nellis da Força Aérea Americana (USAF). Também participou, em 1979, dos testes de reabastecimento em voo do programa MRCA, que resultaria no Tornado Gr.1.

OPERAÇÃO CORPORATE

Após a tomada das ilhas Falklands/Malvinas pelos argentinos, o Reino Unido deu início à Operação Corporate com o objetivo de devolver as ilhas ao controle britânico. Nesse momento os Victor eram os únicos aviões de reabastecimento em voo disponíveis na RAF, por isso os dois esquadrões de Victor, o No 55 e No 57, foram logo postos em prontidão.

Nesse momento, o XM717 e mais dois Victor estavam auxiliando na implantação de oito Harrier Gr.3 no exercício Maple Flag, que ocorria na base canadense de Cold Lake. Eles partiram de Marham no dia 13 de abril e retornaram rapidamente no dia 15, para serem desdobrados para a base de Wideawake, na ilha de Ascensão, aonde chegaram em 30 de abril, após um voo sem escalas, a tempo de participar da primeira missão “Black Buck”, juntamente com o XV672 que havia chegado dia 23.

A Operação Black Buck consistiu em uma série de ataques de bombardeiros Vulcan contra a pista do Aeroporto de Port Stanley e instalações de radar argentinas, como parte do esforço britânico para assegurar a superioridade aérea no teatro de operações, essencial para o sucesso da campanha. Ao todo foram planejadas sete missões, porém duas delas (Black Buck 3 e 4) foram canceladas.

Para atingir os alvos, os Vulcan tinham que percorrer um trajeto de 6.250 km entre a base Wideawake, na ilha de Ascensão, e as ilhas Falklands/Malvinas. Para isso era necessário o apoio de onze Victor somente para levar o bombardeiro próximo ao alvo. Os Victor iam passando combustível entre si e o Vulcan até que ficasse somente o bombardeiro e um avião tanque (chamados “*Long Victor*”) para acompanhá-lo até próximo ao alvo, quando o Vulcan iniciava sua aproximação final.

Um Vulcan e um Victor decolavam juntos como aeronaves reserva caso alguma apresentasse problemas, retornando se não fossem necessárias ao atingir o primeiro ponto de reabastecimento. Além disso, normalmente uma aeronave Nimrod de patrulha marítima era enviada para auxiliar o retorno do Vulcan e seu encontro com o Victor, ou localizar o bombardeiro e tripulação caso este não se encontrasse com o Victor e caísse no mar sem combustível.

A complexidade das operações de reabastecimento que exigiam vários Victor é uma característica marcante da atuação da RAF na campanha das Falklands/Malvinas. Todos os voos em direção ao teatro de operações, seja dos Nimrod de patrulha marítima, dos transportes Hercules ou dos Harrier Gr.3 de reposição, precisavam de no mínimo três Victor apenas para chegar ao teatro de operações; mas nada que se compare com a complexidade e esforço exigido durante as missões Black Buck.

O XV672, XM717 e mais nove Victor foram designados para a Black Buck 1, com mais dois de reserva. As decolagens começaram às 23h50min. Ao chegarem ao primeiro ponto de reabastecimento, XV672 passou seu combustível para outro Victor e o XM717 abasteceu o Vulcan. Retornaram à Ascensão, aonde chegaram após as 03h15min.

Após o pouso, o XV672 foi novamente preparado e decolou às 05h24min para reabastecer o Vulcan em seu retorno à Ascensão, próximo ao Rio de Janeiro, pois o bombardeiro gastou mais combustível que o planejado. A operação toda demorou pouco menos de dezesseis horas, destas o XV672 permaneceu no ar por treze horas e quarenta e oito minutos.

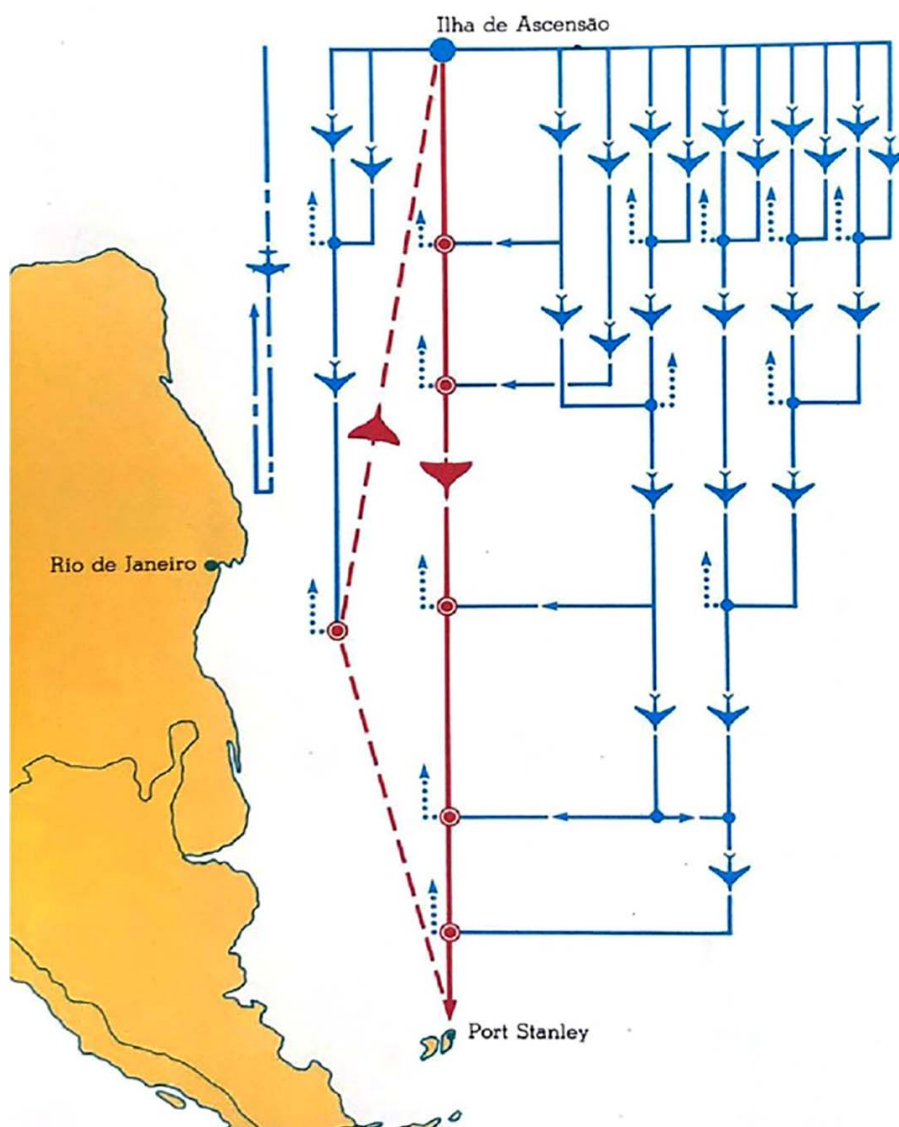
Entre os dias 3 e 4 de maio ocorreu a Black Buck 2, que foi uma repetição da primeira missão. O objetivo, a pista do aeroporto de Port Stanley; o plano de reabastecimento, que incluía o XH672, XM717 e outros nove Victor, foi o mesmo. Porém, ao contrário da primeira missão, onde uma das vinte e uma bombas de 1.000 lb dos Vulcan conseguiu atingir o alvo, dessa vez nenhuma bomba atingiu o objetivo.

Entre os dias 11 e 13 de maio o XH672 e XM717, juntamente com um terceiro Victor, foram escalados para dar cobertura de emergência ao Sea Harrier do esquadrão No 809 que operava a bordo do navio de transporte *Atlantic Conveyor* como proteção aérea. Assim como as demais missões, se tratou de voos de longa duração que envolveram o reabastecimento de Victor para Victor, com o XH672 chegando a permanecer em voo por quase catorze horas no ar dia 11.

Dia 15 de maio de 1982 os dois foram escalados para apoiar um Nimrod MR.2P na primeira missão de reconhecimento próximo às águas argentinas, juntamente com outros dez Victor. Durante essa missão o XH672 permaneceu no ar por sete horas e trinta e cinco minutos, enquanto o XM717 retornou após três horas e quarenta e cinco minutos.

- rota de ida dos bombardeiros Vulcan
- - -→ rota de retorno dos Vulcan
- cobertura de aparelhos Nimrod
- rota de ida dos aviões-tanque Victor
- ...→ rota de retorno dos Victor
- reabastecimento (de Victor para Victor)
- ⊙ reabastecimento (de Victor para Vulcan)

Plano típico de reabastecimento em vôo das missões "Black Buck"



Fonte: AVIÕES DE GUERRA. Os Vulcan Atacam. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 2. p. 286

No dia 16/17 de maio de 1982 o XM717 e mais dois Victor deram apoio a um Hercules C.1P que retornava da primeira missão de lançamento aéreo de carga para navios na Zona de Exclusão Total (Missão Cadbury 1), após lançar pouco mais de 450 kg de carga e oito homens perto da fragata HMS *Antelope*. E no dia 30, participou da Black Buck 5 reabastecendo o Victor que havia auxiliado o Vulcan em seu retorno.

A ponte aérea Cadbury foi o esforço da RAF em abastecer as tropas britânicas nas ilhas durante e depois do conflito, sendo vinte delas realizadas durante as hostilidades. Mesmo antes do desembarque britânico, aviões Hercules C.1 lançavam suas cargas no mar para serem recolhidas pelos navios da frota. Essa rota de abastecimento aéreo se manteve aberta até 10 de junho de 1985.

As missões Cadbury receberam o nome de uma popular marca de chocolate inglesa, porque as tripulações dos Hércules diziam que entregavam chocolates à Força Tarefa. As cargas lançadas foram as mais variadas, como medicamentos, peças de reposição, munições diversas e pessoal. Algumas missões envolveram duas surtidas, e cada surtida, com exceção da primeira missão, recebeu como indicativo um nome de mulher.



Um transporte Hercules C.1 lançando quatro operadores do Special Air Services próximos ao HMS Cardiff, durante a missão Cadbury 4 "Mary" (Fonte: Ken Griffiths/Key Military).

Para essas missões os transportes Hércules foram modificados com a instalação de sondas de reabastecimento em voo e tanques extras no compartimento de carga para aumentar seu raio de ação, à custa de capacidade de carga. No início três Victor acompanhavam cada Hércules, mas a partir da Cadbury 5 mais um Victor se tornou necessário.

Devido à diferença de velocidade entre as duas aeronaves, foi desenvolvida uma técnica especial de reabastecimento, no qual o Victor ultrapassava o Hércules por baixo já com sua mangueira estendida, e subia para nivelar com o Hércules, que nesse momento já estava com aceleração total para poder alcançar a mangueira. Após a conexão, ambas as aeronaves iniciavam um suave mergulho para manter a

velocidade do Hércules a maior possível, enquanto o Victor mantinha sua velocidade no mínimo, apenas a 27 Km/h acima de sua velocidade de estol.

As longas missões realizadas, especialmente pelos Victor e Hércules, eram extremamente desgastantes para as tripulações, com algumas das missões Cadbury passando de vinte e quatro horas de voo. Preocupada com a disponibilidade da reduzida força e a segurança das operações, a RAF deu início ao uso controlado de Temazepam para gerenciamento de fadiga das tripulações. O medicamento vem sendo usado desde então, seguindo os protocolos estabelecidos pela normativa RA 2345 do governo do Reino Unido.

Em 1º de junho de 1982 os XH672 e XM717 com mais seis Victor auxiliaram na implantação de dois Harrier Gr.3 (XV778 e XZ133) do esquadrão No 1 da RAF em sua viagem de Ascensão até o HMS *Hermes*, onde serviriam como reposição para os Gr.3 perdidos em combate. Durante essa missão ambas as aeronaves permaneceram mais de onze horas e meia no ar.

Dia 3 de junho de 1982 ambos foram escalados para apoiar a Black Buck 6. Após retornar dessa missão o XM717 iniciou seu retorno à base RAF Marham, via Dakar, ainda no mesmo dia; encerrando sua participação no conflito. No dia 7 o XM717 foi enviado à base RAF St. Athan para uma revisão geral, e foi devolvido ao esquadrão No 55 no dia 28.

O XH672 ainda participou da última missão Black Buck, no dia 12 de junho, que tinha como alvo o aeroporto de Port Stanley. Dia 15, iniciou o mesmo roteiro de retorno do XM717. Foi enviado para revisão no dia 29 retornando ao esquadrão No 57 em 12 de agosto de 1982. Durante as revisões dos Victor após a guerra, constatou-se diversos problemas de fadiga estrutural, especialmente nas asas, decorrentes das rigorosas condições de operação a que foram submetidos, o que causou uma grande redução na vida útil da frota.

Como dito anteriormente, os voos da ponte aérea Cadbury continuaram após o fim da guerra, e o XM717 participou de alguns deles. Porém foram voos curtos em comparação aos que realizou durante a guerra, entre duas e quatro horas, até o primeiro ponto de reabastecimento. Em seu registro consta sua participação nas Cadbury 109, em 19 de setembro de 1982; 300, em 30 de abril de 1983; 302, em 2 de maio; 304, em 4 de maio; 311, em 13 de maio; e 315, em 19 de maio.

Até o final da década de 1980, ambas as aeronaves se dedicaram às suas funções de reabastecimento em voo, participando de diversos exercícios e treinamentos. Cabe destacar a participação do XM717 na competição de Navegação de Bombardeio do Comando Aéreo Estratégico (*Strategic Air Command*, SAC) da USAF, em 2 de outubro de 1984; e a dissolução do esquadrão No 57 e consequente transferência do XH672 para junto do XM717 no esquadrão No 55, o último esquadrão ativo de Victor, em 2 de julho de 1986.

Também, houve o acidente sofrido pelo XH672 durante um pouso na base Offut da USAF, em 29 de fevereiro de 1988, no qual o avião escapou da pista devido a problemas hidráulicos. Como grande parte do pessoal da base era composto por descendentes de irlandeses, os americanos aplicaram a arte “*I Ran Offut*” (Uma

brincadeira com o nome da base e “Eu fugi disso” em dialeto irlandês) na porta da tripulação, que ainda é visível quando a está aberta.



O XM717 reabastecendo dois caças Lightning (Fonte: Gordon Bain).



A pintura feita no XH672 pelo pessoal da base norte americana de Offut, após o acidente sofrido em fevereiro de 1988 (Fonte: Iconicaircraft).

OPERAÇÃO GRANBY

Em 2 de agosto de 1990 o Iraque invadiu o Kuwait, dando início à ocupação do país. À medida em que a crise se desenrolava e uma coalizão de 32 países se formava, a Grã Bretanha iniciou o desdobramento de efetivos aéreos para o

Oriente Médio em dezembro daquele ano, como parte da Operação Granby, o esforço britânico na libertação do Kuwait. Entre os efetivos estava o esquadrão No 55, destacado para operar a partir da base de Muharraq, no Bahrein. Foram destacados um total de sete Victor e nove tripulações, entre os quais estavam o XH672 e XM717.

Ao contrário da guerra das Falklands/Malvinas, dessa vez os Victor, que já se encontravam no fim de sua vida útil, dividiram a tarefa de reabastecimento em voo com aeronaves mais modernas, como o Tristar e o VC10, que também atuavam como transportes. Assim como no conflito anterior, a força de aviões tanques e transportes foram extremamente exigidas, voando numa taxa de missão quatro vezes maior do que em tempo de paz.

Durante a Guerra do Golfo os aviões tanques da RAF não abasteceram somente aeronaves britânicas, mas de todos os outros países aliados, inclusive da marinha norte americana. As modificações de equipamento para a campanha não foram tão extensas quanto em outras aeronaves, mas incluiu rádios para comunicação segura e a instalação de um sistema de Identificação Amigo ou Inimigo (IFF, *Identification Friend or Foe*).



O XH672 aproximando-se para pouso em St. Mawgan (Fonte: Lieuwe Hofstra).

Apesar do número de aviões tanque da RAF ser pequeno em relação às centenas de KC-135 da USAF, as tripulações da RAF adquiriram grande reputação em todo teatro de operações pela sua grande flexibilidade e empenho em cumprir as missões. Muitas vezes os aviões tanque cruzaram a fronteira entre a Arábia Saudita e o Iraque, expondo-se ao risco dos mísseis superfície-ar (SAM, *Surface-to-Air Missile*) e caças iraquianos, para garantir que as aeronaves aliadas recebessem o combustível necessário para atingirem seus alvos e retornarem em segurança.

Em janeiro de 1991 os seis primeiros Victor destacados, entre os quais estavam o XH672 e XM717, receberam *nose art* (arte de nariz) aplicadas pelo cabo Andy Price

e foram batizados com nomes das esposas e namoradas de chefes das tripulações. Dessa forma, o XH672 foi batizado de “*Maid Marian*” e o XM717 de “*Lucky Lou*”. Além dos desenhos, os Victor receberam marcadores de missão em forma de bomba de gasolina nas laterais inferiores.

A tradição da *nose art*, comum na Segunda Guerra Mundial, foi resgatada pelo pessoal da terra da RAF durante a guerra, que aplicou desenhos não só nos Victor, mas nos Tornado, Jaguar, Buccaneer e até mesmo nos designadores laser TIALD.

Como grande parte dos arquivos sobre a Guerra do Golfo ainda não foram liberados ao público, não foi possível fazer o levantamento de todas as missões especificamente realizadas pelo “*Maid Marian*” e “*Lucky Lou*”, mas sabe-se que os Victor realizaram 299 missões, totalizando 838 horas de voo durante os quarenta e dois dias de campanha. Desse total, o XM717 realizou 42 missões, e o XH672 realizou 52, sendo o Victor que mais realizou missões durante a guerra.



As nose art e marcadores de missão do XH672 (esq.) e XM717 (dir.) pintados durante a Guerra do Golfo (Fonte: Acervo do autor).

FINAL DE CARREIRA

Após a libertação do Kuwait o esquadrão No 55 e o XH672 e XM7171 ainda se envolveram na Operação Warden, realizada entre os dias 7 de setembro de 1991 e 3 de fevereiro de 1992, que tinha como objetivo patrulhar a zona de exclusão aérea criada no norte do Iraque, partindo da base de Akrotiri, no Chipre.

Em maio de 1991 ambas as aeronaves retornaram temporariamente à Grã Bretanha, com o XM717 participando no dia 10 da parada e exposição comemorativas do 75º aniversário do esquadrão No 55. Logo após permanecer um tempo no Reino Unido, ambos os Victor retornaram à Muharraq para participar tardiamente da Operação Jural. A manobra fazia parte da Operação Southern Watch da USAF que tinha como objetivo a vigilância sobre o espaço aéreo do sul do Iraque, entre 9 de dezembro de 1992 e 8 de setembro de 1993.

Após o fim da Operação Jural foi iniciada a retirada de serviço ativo dos Victor, e no dia 23 de setembro de 1993 o XH672, XM717 e um terceiro Victor participaram de um voo de despedida em formação sobre o Mar do Norte. Ainda nesse mês, às vésperas da aposentadoria, todos os sete Victor remanescentes participaram do exercício Elder Joust. No dia 1º de outubro de 1993 o XM717 realizou sua última missão de reabastecimento, com a sua seção dianteira da fuselagem sendo removida no dia seguinte e o resto sendo leiloadado como sucata em 4 de novembro de 1993. No total, o XM717 contabilizou 8.243,55 horas de voo, o Victor com mais horas de voo entre os sete últimos.

Em dezembro, a seção dianteira do XM717 foi reservada para o RAF Museum e transferida para Hendon, para exibição e armazenamento, em 2 de março de 1994. Em 12 de fevereiro de 1997 foi colocada em exposição no Bomber Command Hall, onde, desde então, é possível visitar seu interior. Por esse motivo, seu local de exposição é um dos pontos mais movimentados do museu.



A seção dianteira do XM717 no museu da RAF em Londres (Fonte: Acervo do autor).

Já o XH672 realizou o último voo do Victor, quando foi transferido da base RAF Marham para a base RAF Shawbury, próxima ao museu da RAF em Cosford, em 30 de novembro de 1993. Como a pista de Shawbury era muito curta para pousar um Victor, foi preparado em esquema de segurança especial para receber o avião.

Ele foi pilotado pelo capitão (*Squadron Leader*) Steve Jenkins e o Primeiro Tenente (*Flying Lieutenant*) Tony Inglebrecht, e teve como passageiro o antigo piloto de

testes da Handley Page, Jhonny Allam, que realizou os testes de todos os modelos de Victor, mas nunca havia voado como passageiro em um deles. Após abortar a primeira tentativa, os pilotos habilmente conseguiram pousar o XH672 em segurança, completando o total de 8.196 horas de voo.

Em 1994 ele foi desmontado e transportado por estrada para o museu em Cosford para ser exposto, e em 19 de maio de 2006 foi transferido para o incrível prédio da National Cold War Exhibition (Exposição Nacional da Guerra Fria), único lugar do mundo onde se pode ver os três bombardeiros V juntos e inteiros.



O XH672 no museu da RAF em Cosford (Foto: Acervo do autor).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIR POWER REVIEW. *First Gulf War 25th Anniversary*. Swindon: Royal Air Force. Summer 2016. Special Edition.

AVIÕES DE GUERRA. *Os Vulcan Atacam*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 2. p. 283-288.

AVIÕES DE GUERRA. *Os Victor no Atlântico Sul*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 4. p. 748-752.

AVIÕES DE GUERRA. *O Último dos "V": BAe Victor*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 5. p. 1121-1127.

BROOKES, Andrew. *Victor Units of The Cold War*. Oxford: Osprey Publishing, 2011. 97p.

JONES, Barry. *V-Bombers Valiant, Vulcan and Victor*. Ramsbury: Crowood Press, 2000. 193p.

JORDAN, David; **SHIELDS**, John. Air Power Review. *The 'Most Daring Raid'? The Royal Air Force, Operation Black Buck and The Falklands Conflict, 1982*. Swindon: Royal Air Force. V. 21. nº 2. p. 86-109.

LOGES, Marsha J. *The Persian Gulf War: Military Doctrine and Strategy*. Washington: Industrial College of Armed Forces, 1996. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA314740>.

REIS, Luiz. *Levar a Guerra ao Mais Distante Possível: A Operação Black Buck*. GBN Defense. Disponível em: <http://www.gbnnews.com.br/2020/06/levar-guerra-ao-mais-distante-possivel.html>.

REUMKENS, Brock J. *Sea-Based Air Power and Maritime Expeditionary Operations: U.K. Limited Naval Aviation Capability in the 1982 Falklands War*. Calgary: University of Calgary, 2014. disponível em: <https://prism.ucalgary.ca/handle/11023/1609>.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Handley Page Victor K.2 XH672/9242M*. 2014.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Handley Page Victor K.MK 2 XM717*. 2012.

ROYAL AIR FORCE HISTORICAL SOCIETY, *The Falklands Campaign*. Journal 30. 2003.

ROYAL AIR FORCE HISTORICAL SOCIETY, *Joint Operations US-UK*. Journal 32. 2004.

THE LAST FLY OF THE VICTOR. YouTube, Planes TV. 21 mai. 2014. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=2zMPPrOE3Wpc>.

UNITED KINGDOM GOVERNMENT, Regulatory Article (RA) 2345: *Aircrew Fatigue Management*. 2019. Disponível em: <https://www.gov.uk/government/publications/regulatory-article-ra-2345-aircrew-fatigue-management>.

VALLANCE, Andrew. *Air Power History. RAF Operations in The Gulf War*. Air Force Historical Foundation. V. 38. nº 3. p. 35-38, fall 1991.

VOLUNTEERS AND FRIENDS OF VICTOR XM715. *Victor Support of Hercules Air Drops during the Falklands War. Victor XM715*. Disponível em: <http://www.victorxm715.co.uk/victor-support-of-hercules-air-drops-during-the-falklands-conflict/>.

***Cristiano Oliveira Leal** é aficionado em história e aviação militar desde a infância, iniciando suas primeiras pesquisas ainda na adolescência. Após o serviço militar no 2º Regimento de Cavalaria Mecanizada, cursou graduação em História na Unisinos, período em que passou a estudar Teoria Militar e estagiou durante um ano no Museu Militar do Comando Militar do Sul. Realizou pesquisas em alguns dos principais museus militares britânicos, em especial os da Royal Air Force. É titulado Especialista em História Militar pela Unisul.
