

A ESQUADRILHA

SEMPRE JUNTOS



SUMÁRIO

Sumário.....	2
Prólogo.....	4
1. Capítulo 1 – A Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR 1968 – 1970.....	6
1.1 A CIDADE DE BARBACENA E A EPCAR.....	6
1.2 OS EXAMES DE ADMISSÃO E MÉDICOS.....	10
1.3 COMO OS PAULISTAS E OS GAÚCHOS CHEGARAM A BQ.....	11
1.4 O TREM PARA BQ.....	12
1.5 A ESCOLA.....	13
1.6 AS TURMAS.....	17
1.7 ROTINA NA ESCOLA.....	23
1.8 MANOBRA EM CABANGU.....	34
1.9 “MENS SANA IN CORPORE SANO” E O PSICOSSOCIAL.....	39
1.10 O TROFÉU LIMA MENDES E A NAE.....	45
1.11 DIA DE FOLGA EM BARBACENA.....	49
1.12 ATIVIDADES NÃO ROTINEIRAS.....	55
1.13 O COMBOL.....	56
1.14 A MUSA ISABELINHA.....	58
1.15 OS NOSSOS GUARDIÕES.....	59
1.16 O TENENTE SEGADÃES.....	62
1.17 A DESPEDIDA.....	66
1.18 AS BOLACHAS NA EPCAR.....	67
2. Capítulo 2 – A Nossa Formação Como Piloto – Novos Tempos.....	68
2.1 ANTES DE NÓS.....	68
2.2 NOVO TEMPO - O T-23 UIRAPURU.....	69
2.3 CARACTERÍSTICAS DO T-23.....	72
2.4 O TREINAMENTO NO T-23.....	73
2.5 TEMPOS AVANÇADOS - O T-37C <i>TWEETY BIRD</i>	76
2.6 CARACTERÍSTICAS DO T-37C.....	78
2.7 O TREINAMENTO NO T-37C.....	80
3. Capítulo 3 – O Centro de Formação de Pilotos Militares – CFPM 1971.....	88
3.1 A CIDADE DE NATAL E O CFPM.....	88
3.2 ENFIM, CHEGAMOS AO CENTRO.....	93
3.3 OS NOVOS COMPANHEIROS.....	96
3.4 A ROTINA DIÁRIA.....	97
3.5 A INSTRUÇÃO AÉREA NO T-23.....	101
3.6 VOANDO O T-23 UIRAPURU.....	103
3.7 VOANDO O T-37C NO CFPM.....	109
3.8 A VIDA ACADÊMICA.....	117
3.9 MANOBRA EM MAXARANGUAPE.....	122
3.10 OS PRIMEIROS ASPIRANTES.....	125
3.11 FINALMENTE, PILOTOS MILITARES.....	126
3.12 AS BOLACHAS NO CFPM.....	129
4. Capítulo 4 – A Academia da Força Aérea – AFA 1972 – 1974.....	130

4.1 A CIDADE DE PIRASSUNUNGA E A AFA.....	130
4.2 A ACADEMIA DA FORÇA AÉREA.....	134
4.3 A NOVA DOCTRINA DO CORPO DE CADETES.....	140
4.4 O “SEU PRADO”	144
4.5 ROTINA ACADÊMICA.....	146
4.6 A ENTREGA DO ESPADIM	157
4.7 VOANDO O T-37C NA AFA	167
4.8 A VIAGEM NO MINAS GERAIS	178
4.9 O ESQUADRÃO CORINGA NO AR	182
4.10 POR FIM, O OBJETIVO ALCANÇADO	185
4.11 A ALMEJADA ESPADA – QUASE LÁ!	188
4.12 A ALMEJADA ESPADA – ENFIM ASPIRANTES!.....	190
4.13 AS BOLACHAS NA AFA.....	203
5. Capítulo 5 – Nossos Mestres.....	204
5.1 INSTRUTORES NO CFPM	204
5.2 INSTRUTORES NA AFA	205
5.3 AOS NOSSOS ILUSTRES EDUCADORES.....	205
6. Capítulo 6 – Reverências	208
6.1 OS COMANDANTES NA EPCAR	208
6.2 O COMANDANTE NO CFPM	210
6.3 OS COMANDANTES NA AFA.....	211
6.4 AOS QUE SE FORAM	212
7. Capítulo 7 – Memórias.....	214
7.1 ASPIRANTES DE 74	214
7.2 SEGADÃES! O TENENTE	214
7.3 ISABELINHA.....	215
7.4 AMOR INCONTIDO!	216
7.5 HILÁRIAS RECORDAÇÕES.....	217
7.6 MOMENTOS DE REFLEXÃO	221
7.7 A DISTRAÇÃO DO LARANJEIRA	221
7.8 UMA VIAGEM NO TEMPO	222
7.9 O ARTÍFICE	229
8. Capítulo 8 – Epílogo	231
9. Capítulo 9 – Expediente	233
10. Capítulo 10 – Todos Nós!	234

PRÓLOGO

Coronel Aviador Veterano Antônio Ricieli Bugus

É uma tradição na Força Aérea Brasileira, as Turmas formadas, tanto na Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR, em Barbacena (MG), como na Academia da Força Aérea – AFA, em Pirassununga (SP), ao término dos Cursos, editarem uma revista comemorativa. Essas revistas são fontes de informações sobre os aspectos da formação, com lembranças que, muitas vezes, tocam o coração pelas recordações.

A Turma 68 BQ, a nossa Turma, ao término de sua passagem por Barbacena, editou a sua revista “Senta a Pua”, onde podemos encontrar as fotos dos Pré-cadetes¹ e dos momentos importantes dos três anos que passamos na Escola. Todos receberam o seu exemplar. Acredito que muitos ainda o guardam, como uma relíquia, para relembrar a fisionomia de colegas, cujos traços a idade já deixou muitas marcas.

Como disse o nosso prezado Pré-cadete João Luiz:

“A revista tem por objetivo recordar a todos, daqui a alguns anos, quando a saudade dos companheiros, das brincadeiras e dos momentos difíceis se fizer sentir, o que aqui dentro passamos, com quem convivemos e com o que nos defrontamos”.

No dia 16 de dezembro de 2024, completamos cinquenta anos da “Declaração de Aspirantes”, após três anos de formação na AFA. Era o modelo adotado até então. Antes de chegarmos à AFA, passamos um ano no Centro de Formação de Pilotos Militares – CFPM, em Natal (RN), onde nos formamos Pilotos Militares. As Turmas anteriores passaram pelo lendário Campo dos Afonsos antes da chegada à Pirassununga. Somos, portanto, uma das três Turmas pioneiras da AFA e destas, a primeira a não mais passar pelo Campo dos Afonsos.

Celebramos antecipadamente, no Ninho das Águias, de 17 a 20 de outubro de 2024, o Cinquentenário da nossa formação, coroando um ciclo de muita dedicação e esforço pessoal. Iniciamos nossa caminhada no longínquo ano de 1968, em Barbacena. Pudemos, com a Turma, amigos e familiares, comemorar e relembrar o nosso caminho, nossas alegrias e tristezas e tudo o que passamos até galgar o posto de Aspirante a Oficial Aviador, da Força Aérea Brasileira.

Fiquei encarregado de fazer um filme sobre a nossa trajetória nos três anos da Academia, abrangendo, também, o ano que passamos no CFPM. Por gostar de fotografia, tenho um acervo considerável de fotos, somadas às demais enviadas pelos companheiros de Turma. Mas eu queria mais!

Recorri então ao acervo da AFA. Entrei em contato com a Academia e, para a minha surpresa, não existiam fotos impressas disponíveis, somente alguns negativos do período de 1972 a 1974. Para imprimir esses negativos, o custo seria muito alto, além do que, nesses contatos, descobri

¹ O termo Pré-cadete foi utilizado, oficialmente, até meados do ano de 1969, quando, com a chegada do novo Comandante, o Brigadeiro Collares, foi alterado para Aluno. Na revista, optou-se pelo uso do termo Pré-cadete, durante todo o período em que estivemos na EPCAR.

que não existe mais, em Pirassununga, laboratório de impressão de fotos a partir de negativos, somente impressão de fotos digitais.

Mesmo assim, solicitei a cópia dos negativos e, utilizando um *scanner*, consegui digitalizar os negativos e usar algumas das imagens na nossa apresentação, durante o evento do Cinquentenário.

A Tenente que me auxiliou nesta tarefa, comentou que a Academia estava com quase todas as revistas “A Esquadrilha”, referentes às Turmas formadas pela AFA, disponíveis digitalmente a quem interessasse. A revista da nossa Turma, porém, formada no ano de 1974, não constava do acervo.

Procurei saber as causas e falei com o então Cadete João Luiz, o responsável pela edição da revista, à época. Ouvi dele o relato que a revista havia sido montada e entregue para que a AFA fizesse a impressão, o que não aconteceu. Desta forma, os originais do que seria a nossa revista se perderam e ficamos com um vazio na história da AFA.

Levei o assunto aos membros da Comissão Organizadora do evento do Cinquentenário e propus-lhes editar a revista, mesmo passados cinquenta anos, pois deixaríamos um legado para a história da AFA, perpetuando os três anos vividos em Pirassununga. Seria um ponto de honra de toda a Turma realizar esta tarefa!

Conversei, também, com colegas de outras Turmas; levantei alguns custos e vi que poderíamos editar, pelo menos, uma versão digital, utilizando-se do saldo remanescente das festividades dos cinquenta anos. A ideia foi aceita e é o que a Comissão se propõe a fazer. Quem sabe até consigamos arrecadar o suficiente para editar, também, uma versão impressa! Nesta altura da vida, tenho certeza que os nossos filhos e netos gostariam de ver as marcas do nosso passado e o caminho percorrido.

Entretanto, para se fazer uma revista, a nossa revista “A Esquadrilha”, decorridos cinquenta anos, um verdadeiro trabalho de garimpagem de fatos e fotos está sendo feito pelos componentes da Comissão Organizadora do Cinquentenário. Mesmo após tanto tempo, a nossa pretensão maior é deixar um “registro vivo” das lembranças de Barbacena, daquele ano que passamos em Natal e dos três anos que vivenciamos em Pirassununga.

Mãos à obra!

Macte Animo!

1. CAPÍTULO 1 – A ESCOLA PREPARATÓRIA DE CADETES DO AR – EPCAR 1968 – 1970

1.1 A CIDADE DE BARBACENA E A EPCAR

68-382 Antônio Ricieri *Barfus*



Non Multa, Sed Multum – Não muitas coisas, mas muito. Não seremos importantes pelo número, mas pela qualidade de nossas ações, ou seja, não muitos, porém os melhores! Ou, como conhecemos: não quantidade, mas qualidade.

**Somos da Escola Preparatória²
De Cadetes do Ar
A nossa glória é honrar a farda
Nosso lema é estudar**

Barbacena, atual cidade das rosas, tem uma trajetória rica de fatos e feitos históricos. Começou a ser explorada ainda no século XVII, quando os Bandeirantes, em busca de ouro e pedras preciosas, penetraram no território habitado pelos povos indígenas Puris, utilizando-os como mão de obra. Estabeleceram-se, a partir do século XVIII, consolidando assim o arraial de Borda do Campo, ou Campolide. Nesse arraial, um aglomerado de moradias, ergueram a Capela Nossa Senhora da Piedade, que deu origem à cidade de Barbacena.

Era ponto de parada, por estar às margens do Caminho Novo, ou Estrada Real, rota que ligava Minas Gerais ao Rio de Janeiro (RJ).

Em 1725, é criada a Freguesia de Nossa Senhora da Piedade, cuja sede foi transferida, em 1748, para a Igreja Nova de Nossa Senhora da Piedade, atual Matriz. Está localizada em frente ao Jardim Municipal, ou Praça dos Andradas, também conhecida como Praça dos Macacos, de saudosa memória de todos os Pré-cadetes.

A cidade começou a estruturar-se a partir de 1764, quando, enfim, foi concluída a construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Piedade. A praça foi parte fundamental do Caminho Novo e, ao redor do arraial, ou Freguesia da Borda do Campo, começava a descortinar-se um agregado populacional, com o seu Pelourinho e a Câmara.

² Hino da EPCAR.

Por ocasião da Inconfidência Mineira, ou Derrama, ocorrida em 1789, cinco dos Inconfidentes ali residiam.

Consta que o Alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, por um período, também ali residiu. Após a sua morte, um dos seus braços foi sepultado no terreno da Igreja de Nossa Senhora do Rosário. Por esse motivo, o Brasão da cidade de Barbacena contém um braço estendido, marcando esse fato histórico.

Em 14 de agosto de 1791, Dom Luís Antônio Furtado de Mendonça, o Visconde de Barbacena, então Governador e Capitão-general da Capitania, criou a Vila de Barbacena. O nome é originário de Barbacena, Portugal, onde ele nasceu.

Barbacena, por ocasião do episódio do Dia do Fico, ocorrido em 9 de janeiro de 1822, foi a primeira vila a enviar, em 11 de fevereiro de 1822, uma representação ao novo Príncipe Regente, para apoiá-lo. Se necessário, a vila “desceria em massa” ao Rio de Janeiro para defender o Príncipe.

Por esse gesto, através do decreto de 24 de fevereiro de 1823, e do alvará de 17 de março do mesmo ano, a vila recebe, do Príncipe Regente, o título de “Nobre e Muito Leal Cidade de Barbacena”.

Barbacena só foi elevada à categoria de cidade pela Lei Provincial n.º 163, de 9 de março de 1840.

A cidade também destacou-se por fornecer, para o esforço de guerra contra o Paraguai, 152 voluntários e 77 guardas nacionais que lutaram de dezembro de 1864 a março de 1870. Também participou ativamente de duas revoluções, a de 1930, que depôs o Presidente Washington Luís, e a de 1932, que buscava depor o então Presidente Getúlio Vargas.

**Escola de Barbacena
Entre montanhas e o céu de anil
Preparas, para o futuro,
Os jovens do Brasil**

Com o crescimento da cidade, foram criados colégios para a população. Assim, nasce o Colégio Providência, em 1874, fundado pelos padres barbacenenses João Ferreira de Castro e Marcelino Ferreira.

Em 1882, Abílio César Borges, o Barão de Macaúbas, adquiriu o prédio e ali implantou uma filial do Colégio Abílio, desativado em 1888. Posteriormente, em 1890, com a desativação do Colégio Abílio, a Sociedade Educadora Mineira, responsável pela manutenção e gestão do Colégio Providência, fez a doação do prédio ao Estado de Minas Gerais, para a instalação do Ginásio Mineiro.

No ano de 1912, o prédio foi doado ao Governo Federal para ali instalar o Colégio Militar de Barbacena. No dia 18 de agosto de 1913, o Colégio Militar inicia as suas atividades. Funcionou de 1913 a 1925, quando, novamente, o Ginásio Mineiro voltou para o local. Posteriormente, em 1943, tornou-se o Colégio Estadual de Barbacena e funcionou até 1949.

O Ministério da Aeronáutica foi criado em 20 de janeiro de 1941, unificando-se a Aviação Naval, da Marinha do Brasil, a Aviação Militar, do Exército Brasileiro, e o Departamento de Aeronáutica Civil, do então Ministério da Viação e Obras Públicas, dando origem às Forças Aéreas

Nacionais, que a partir de 31 de maio desse mesmo ano, passou a chamar-se Força Aérea Brasileira – FAB.

A Força Aérea expandia-se e, devido às necessidades da II Guerra Mundial, que chegara até as costas do Brasil, foi obrigada a acelerar o ritmo de formação de pessoal, tanto aviadores como especialistas.

O novo Ministério herdara das aviações do Exército e da Marinha uma duplicidade de centros de formação: a Escola de Aviação Militar e a Escola de Aviação Naval. Dois meses após a criação do Ministério, o Decreto n.º 3.142, de 25 de março de 1941, extinguiu essas escolas e criou a Escola de Aeronáutica, localizada no Campo dos Afonsos, na cidade do Rio de Janeiro, que centralizaria toda a formação de Oficiais Aviadores.

Em função do crescente rigor na seleção dos novos candidatos para a Escola de Aeronáutica, observou-se que, ao final do ano de 1948, somente um candidato havia sido aprovado.

Esse fato teve como consequência a decisão, já discutida no alto escalão da Força, de criar-se uma Organização Militar, similar às já existentes na Marinha e no Exército, que preparasse adequadamente os candidatos a Cadetes do Ar.

Em 1948, o Brigadeiro Guedes Muniz visitou o Colégio Estadual de Barbacena, gostou do local e solicitou o apoio do deputado José Bonifácio Lafayette de Andrada, para que a FAB instalasse ali uma nova escola.

A escolha da cidade de Barbacena deveu-se a fatores geográficos e logísticos, tais como clima ameno, infraestrutura adequada e localização, com fácil acesso tanto à capital mineira quanto à cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal.

**Mais tarde, lá nos Afonsos³
Como pilotos, na paz ou guerra
Levaremos bem para o alto
O pendão de nossa Terra**

Em 1949, com o Decreto n.º 26.514, de 28 de março, o presidente Eurico Gaspar Dutra transforma o Curso Prévio da Escola de Aeronáutica em Curso Preparatório de Cadetes do Ar. A finalidade era preparar Pré-cadetes para o Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Escola de Aeronáutica.

Definiu-se, ainda, que o curso seria ministrado em três períodos letivos, na cidade de Barbacena, mediante a cessão definitiva e gratuita ao Ministério da Aeronáutica, dos imóveis que serviram de sede ao extinto Colégio Militar de Barbacena. O prédio passou, então, a ser ocupado pelo Curso Preparatório de Cadetes do Ar – CPCAR.

Como precisava de reformas, a nova Instituição iniciou as suas atividades, provisoriamente, no dia 28 de abril de 1949, na Escola Técnica de Aviação, em São Paulo (SP).

³ Com a desativação da Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos e a criação da Academia da Força Aérea em Pirassununga (SP), a letra foi alterada para: "Mais tarde, na Academia".

A primeira Turma, constituída de 201 Pré-cadetes, nome dado aos alunos na época, chegou a Barbacena de trem, em 29 de julho de 1949. Em 2 de agosto, o Curso iniciava-se oficialmente na sua nova sede.

A chegada dos Pré-cadetes, pioneiros do Curso Preparatório de Cadetes do Ar, foi marcada por um clima de festas e solenes comemorações. Afinal, foi grande o empenho da classe política do Município e da sua Sociedade Civil para que nele fosse instalada a Escola, que, em poucos anos, transformar-se-ia em um dos principais centros de ensino médio do país.

Em 1950 foram realizadas novas obras de recuperação e modernização das instalações. Em função disso, o primeiro ano do curso foi ministrado, de maio a setembro, na Escola de Especialistas de Aeronáutica, em Guaratinguetá (SP).

Em 21 de maio de 1950, por meio da Lei n.º 1.105, o CPCAR foi transformado em Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR. O Curso, com um período de três anos letivos, em regime de internato, tinha por finalidade educar e instruir os candidatos ao Curso de Formação de Oficiais Aviadores – CFOAV, da Escola de Aeronáutica.

De uma maneira geral, o curso visava fornecer instrução acadêmica, constituída pelas disciplinas de teor científico, as quais serviriam de base aos estudos subsequentes na Escola de Aeronáutica, além da formação moral, cívica e militar.

A instrução acadêmica corresponde, hoje, ao ensino médio das escolas brasileiras. A formação militar visa, ainda hoje, a integrar o Pré-cadete na profissão de Oficial Aviador e a incentivar os valores e as virtudes militares. A formação moral e cívica é baseada nos elevados conceitos de honestidade e lealdade, do amor à pátria e na convicção do cumprimento do dever, elementos imprescindíveis na formação do caráter do militar.

**Nós os alunos da Força Aérea
Com valor, com moral
Sempre lutando alcançaremos
Nossa meta, nosso ideal**

A imagem da Escola Preparatória de Cadetes do Ar está associada ao imponente prédio do século passado, deveras conhecido, por ter abrigado importantes instituições de ensino, do Império e da República. Nasceu, assim, a nossa querida EPCAR, na cidade mineira de tantas histórias, Barbacena. Em 1968, a EPCAR recebeu a nossa Turma – Sempre Juntos, nos formou e nos forjou por três consecutivos e admiráveis anos.



Igreja Matriz.

Praça Conde de Prados ou Praça do Globo.

1.2 OS EXAMES DE ADMISSÃO E MÉDICOS

68-382 Antônio Rícieri Braga

No ano de 1967, cerca de cinco mil candidatos de todo o Brasil fizeram a sua inscrição para concorrer a uma vaga na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena.

Desse grupo, os que foram aprovados nas provas do exame intelectual, tiveram que fazer dois exames médicos, um preliminar e outro mais rigoroso, feitos nos hospitais da Força Aérea Brasileira em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Todos os aprovados foram informados, via telegrama, da data para a apresentação na Escola.

Das mais diversas e distantes localidades do Brasil, jovens na faixa de 15 a 18 anos, despediram-se das suas famílias, parentes e amigos e seguiram todos em direção ao desconhecido. Barbacena, para muitos, era somente uma cidade que tinha uma escola de formação; início da jornada para aqueles que queriam ser aviadores.

Cada um dos 450 aprovados carregava, além da bagagem, a sua história pessoal, estórias, sacrifícios e lutas, para chegar até aquele destino.

Essas histórias e estórias se encontraram em Barbacena pela primeira vez. Cada um, ainda em trajes civis, encontrou outros jovens com um mesmo desejo: querer voar. Começava aí uma grande amizade.

Desde os contatos iniciais durante as provas do exame intelectual, e depois, nos exames médicos, grupos começaram a ser formados. Cariocas, sulistas, nordestinos, nortistas, mineiros e paulistas, entre outros, começaram a interagir entre si, principalmente nos grupos que formaram-se durante os exames médicos.

Mais tarde, já em Barbacena, todos interagiam com todos.

Era interessante ouvir os mais diversos sotaques, que identificavam as origens dos novos Pré-cadetes.

E, desse modo, com todos reunidos, cada um começou a escrever uma rica e longa história de vida.



Ficha de Inscrição para ingresso à EPCAR. Telegrama com a aprovação no concurso. Concentração inicial.

1.3 COMO OS PAULISTAS E OS GAÚCHOS CHEGARAM A BQ

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Foi na tarde de 22 de fevereiro de 1968, uma quinta-feira véspera de Carnaval, por volta de 16h, que chegamos, todos os paulistas, nas proximidades do prédio da IV Zona Aérea, hoje COMAR IV, no bairro do Cambuci, São Paulo, numa área de terra onde estavam os ônibus prontos para o embarque, com destino a Barbacena.

Não me lembro de quantos ônibus eram, somente que eram o suficiente para o embarque de todos os paulistas e dos gaúchos que já estavam em São Paulo, alojados no Campo de Marte, e que iriam conosco para Barbacena.

A saída foi calorosa para todos que lá estavam; famílias aglomeravam-se no local e, após a chamada dos garotos, listados por ônibus, fomos embarcados. Quando o comboio começou a sair, em fila, dei-me conta que estava deixando os meus para uma nova etapa de vida, e que dependeria somente de mim.

Havia, ainda, uma parte dos gaúchos que estava em Cumbica, na Base Aérea de São Paulo, e alguns dos ônibus deslocaram-se para lá, para o embarque daqueles companheiros de viagem, a qual continuou noite adentro até o destino.

A noite foi de conversa entre os que já se conheciam e de novos conhecidos entre os que estavam lado a lado.

Amanhecemos, chegando num pátio, por volta das seis horas da manhã, próximo de uma instalação que fumegava e que, posteriormente, soubemos que abrigava as caldeiras que aqueciam a água da Escola.

Era o dia 23 de fevereiro de 1968, sexta-feira de Carnaval, quando nos apresentamos no pátio da bandeira da EPCAR, prontos para recebermos o batismo na FAB.

O período de permanência, sem saídas do âmbito da Escola, foi grande o suficiente para dar saudades da família e, também, grande o suficiente para os treinamentos iniciais de militância⁴ e educação física, a fim de discernir quem ficaria e quem desistiria daquela vida em regime de internato, pelo longo período de três anos.

1.4 O TREM PARA BQ

68-403 Manuel Severino *Campesano Ribeiro*

Naquela noite de fevereiro de 1968, véspera de Carnaval, em pleno centro da cidade do Rio de Janeiro, já toda engalanada com a decoração para a folia, nas Avenidas Presidente Vargas e Rio Branco, aglomerou-se na gare da estação Pedro II, da Estrada de Ferro Central do Brasil, em suas plataformas, famílias chorosas e jovens adolescentes vibrantes, talvez entre 14 e 19 anos.

As famílias, chorosas e orgulhosas, por entregarem seus filhos à própria Pátria Mãe. Os jovens vibrantes, recém-saídos de um concurso nacional, à época mais concorrido que os vestibulares, por serem aprovados nos exames intelectual e médicos. A vibração dos jovens, ou pelo menos de sua grande maioria, vinha da viagem de trem até Barbacena, bem como da efusiva alegria em cursar a EPCAR.

Sem dúvida estávamos alegres. Do calor do Rio de Janeiro em fevereiro, Carnaval, para a fria Barbacena. Era sem dúvida uma viagem ao desconhecido para todos nós, e que teve o seu real início quando nos despedimos de nossas famílias e entramos nos vagões, lotados de desconhecidos.

Saímos do ventre familiar na entrada nos vagões e nascemos para uma nova vida. Uma vida que certamente poucos de nós tínhamos condição de visualizar o que viria no dia seguinte, na semana seguinte, e até mesmo, no seu final.

Quando as portas dos vagões fecharam-se e partimos, lembro-me do silêncio. Éramos desconhecidos. Alguns de nós estavam sentados no chão do vagão. Silêncio. Medo. Solidão. Excitação. O que vem depois?

Tarde da noite, creio que, após quatro a cinco horas de viagem, fomos nos conhecendo com as conversas iniciais de apresentação. Tenho amizade com colegas que conheci no trem antes mesmo da chegada à Escola. Com o decorrer da viagem, as conversas esfriaram e a noite também.

Chegamos ao amanhecer na estação de Barbacena que, curiosamente, teve na sua construção, como empreiteiro, o Engenheiro Henrique Dumont, pai de Alberto Santos Dumont, o "Pai da Aviação". Embarcamos nos ônibus que estavam a nossa espera e fomos para a EPCAR. Essa viagem de trem não foi uma viagem para Barbacena. Ela só terminou para alguns de nós quando se foram para perto de Deus. Para os que aqui ainda continuam, essa viagem nunca terminou, e não chegou à estação final.

Assim como na minha vida e na de todos que passaram pela EPCAR, o nosso trem, que saiu do Rio de Janeiro naquela noite de pré-Carnaval, em fevereiro de 1968, nos leva a uma jornada, a qual agradecemos a Deus, pelos trilhos que esses vagões continuam a passar. Ainda é o mesmo trem. Nunca saímos dele e a nossa viagem ainda não terminou.

⁴ Militância: aulas sobre a arte militar, que ia desde marchar, desfilar e demais instruções afetas ao exercício da atividade militar.

1.5 A ESCOLA

68-382 Antônio Ribeiro Braga

A área da Escola era muito grande. Tudo o que tínhamos na EPCAR era da melhor qualidade. A Escola passava por muitas melhorias. Era um verdadeiro canteiro de obras. Estavam sendo construídos um ginásio poliesportivo com piscina, um amplo cinema, quadras de esportes e áreas de lazer. Tudo iniciativa do seu Comandante, o Brigadeiro do Ar João **Camarão** Telles Ribeiro.

No cinema, uma vez inaugurado, assistíamos a bons filmes. Também era o local onde fazíamos algumas das muitas provas que foram aplicadas. As turmas intercalavam-se entre as cadeiras, e as provas tinham versões distintas para manter a lisura no processo de avaliação.

Outra construção imponente, em tamanho e em quantidade de oficinas disponibilizadas para o ensino aos Pré-cadetes, era o PAVITEC⁵; sem contar com os diversos laboratórios, tais como Química, Física, Biologia, Língua francesa e Geociências.

Um detalhe interessante para a época era que, nas instalações do cinema, existia uma estação de TV que, por motivos desconhecidos, não chegou a ser operada. Mas, para deleite de todos, havia um projetor chamado Telebeam, o qual permitiu que todo o Corpo de Pré-Cadetes pudesse assistir aos jogos da Copa do Mundo de 1970, na qual o Brasil sagrou-se tricampeão mundial.

Tínhamos uma lanchonete apelidada de “Bobario”, uma referência ao nome do Bob’s, uma cadeia de *fast food* que vendia hambúrgueres, introduzida no Rio de Janeiro por um americano. A lanchonete era também conhecida por “Bobarium”, nome advindo do jargão pelo qual o Brigadeiro Camarão referia-se ao cinema: “Artarium”.

Era uma novidade para todos. Todo o maquinário era importado dos Estados Unidos e nos permitia ter um lanche de qualidade. Recebíamos, gratuitamente, tíquetes diários, os quais eram trocados por um lanche à escolha de cada um, dentre eles cachorro-quente, hambúrguer ou outro sanduíche. Tínhamos até *milkshake*! Quem viajava, doava o seu tíquete para algum amigo, para o mesmo poder deliciar-se duplamente naquele final de semana. Nada mal!

A lanchonete, “Bobario”, era localizada nas instalações do Cassino dos Pré-cadetes. Vale ressaltar que, na linguagem militar, Cassino significa local de entretenimento, repouso e lazer. O nosso Cassino era equipado com televisão, jornais, revistas etc. Continha, ainda, uma sala de estar e de jogos.

A biblioteca, bastante ampla e dotada de um extraordinário acervo, era localizada no andar superior do Cassino.

O pátio, onde realizavam-se as formaturas e a educação física, era muito grande e permitia acomodar todo o Corpo de Pré-Cadetes, à época cerca de 1.200 pessoas, sem nenhuma restrição. De lá, tínhamos uma bela vista da Basílica de São José Operário e de parte da cidade.

⁵ PAVITEC: Pavilhão de Tecnologia, onde localizavam-se as oficinas de desenho técnico, eletrônica, datilografia, aerodinâmica, marcenaria, metalurgia, cerâmica e mecânica.

Outro ponto muito imponente e bonito era a fachada da Escola, a qual vista a partir da cidade, propicia, ainda, um panorama marcante na sua paisagem.

Da frente da Escola era possível ter uma ampla visão da cidade. Rente ao muro baixo que definia os limites da Escola, jaziam os trilhos da linha férrea que ainda hoje continua em atividade. De tempos em tempos, em intervalos quase regulares, passavam os trens, em grandes composições, carregando minério de ferro em direção ao Rio de Janeiro.

Alguns Pré-cadetes reuniam-se ali, ao final da tarde, para apreciar os belos pores-do-sol que a cidade nos proporcionava. Outros, talvez mais melancólicos, buscavam notícias via rádios de pilha.

Para quem morava longe, as opções oferecidas pela Escola serviam para, nos momentos de folga, gozar de uma relativa sensação de liberdade, com diversas possibilidades de sempre ter algo para fazer. Nos dias de licenciamento, aos finais de semana, a alternativa era sair e aproveitar as coisas boas que a cidade nos oferecia.

Os três anos na Escola transcorreram divididos entre muito estudo, disciplina, uma saudável convivência com amigos e momentos de lazer, dentro e fora dos seus muros.

A Turma de 68 tornou-se uma grande família!



Vista aérea da EPCAR.



Fachada principal da EPCAR.



EPCAR.



Jardim de Alá.



Glossoteca.



Interior da Glossoteca.



Pátio da Bandeira.



Sala do Pré-cadete de Dia e Sargenteação.



Cinema em construção.



Cinema pronto.



PAVITEC e Cinema.



PAVITEC.



PAVITEC.



Ginásio de esportes.



Piscina olímpica no ginásio de esportes.



Cassino e biblioteca.



Cassino e biblioteca.



Cassino e "Bobarium".



Refeitório e alojamentos do 1º e 2º anos.



Ao fundo, algumas das salas de aulas.



Interior do alojamento, idênticos para o 1º e 2º anos.



H-8, alojamento do 3º ano.

1.6 AS TURMAS

68-382 Antônio Riciéri Buzar

O grupo foi separado em 14 turmas, nominadas de A até N, cada uma com 34 Pré-cadetes. Foram incluídos, também, mais 29 Pré-cadetes oriundos da Turma anterior, matriculados no ano de 1967, que não haviam logrado sucesso na média anual e repetiriam o ano.

Para cada turma, em separado, começaram a ser ministradas aulas sobre regulamentos e sobre o que era e o que não era permitido fazer. Aprendemos, em poucos dias, muitas regras e peculiaridades sobre a caserna e a vida militar.

Conhecemos o nosso alojamento e as demais dependências da Escola.

Em seguida, recebemos os uniformes e as instruções sobre como deveríamos cuidar deles e nos portar quando estivéssemos uniformizados.

Aprender a marchar e a cantar o hino da Escola foi outra tarefa que nos foi ensinada e treinada até a exaustão, de modo que toda a tropa marchasse em uma cadência única, todos no mesmo passo e seguindo o mesmo ritmo.

Gradualmente, fomos nos conhecendo, muito embora, desde cedo, começamos a ver as primeiras desistências acontecerem.

Passado o estresse inicial para aprender as rotinas, as regras e os regulamentos, a vida do Pré-cadete resumia-se em assistir às aulas curriculares e a estudar, com algumas atividades entre essas duas. Fomos, certamente, levados à exaustão em diversos momentos. Mas era parte do treinamento. Quem suportasse a fase inicial, teria condições de suportar os demais anos na Escola.

Quando já estávamos uniformizados e já sabíamos marchar, chegaram os veteranos das Turmas de 66 e 67, matriculados nos anos de 1966 e 1967, respectivamente.

Para a nossa sorte e alegria, não existia mais o trote. O trote, que existiu nos anos anteriores, e que trazia no seu bojo histórias escabrosas, havia sido terminantemente proibido já na nossa chegada.

Acontecia, porém, que alguns Pré-cadetes novatos, principalmente aqueles mais folgados, eram requisitados para “atender a pedidos especiais” dos veteranos. Esses pedidos incluíam, entre outros, levar a roupa até a lavanderia, engraxar os sapatos, borzeguins e as botas (bute), buscar o lanche no “Bobarium”, lustrar as fivelas e as platinas etc.

O não atendimento desses pedidos normalmente era entendido como uma recusa, e essa informação era passada para os demais, acarretando a “ira” dos mais antigos sobre aquele determinado Pré-cadete que, invariavelmente, ficava “marcado” entre os veteranos.

Acontecia, também, que algum Pré-cadete, não querendo ficar “marcado”, era mais cordato e obediente em atender a esses pequenos serviços. Essa atitude podia lhe render uma posição de “peixado”, ou seja, tornar-se “peixe” do mais antigo, jargão usado no meio militar para a pessoa que usufrui das benesses que o posto do mais antigo geralmente oferece.

Depois dessa fase inicial, onde ficamos de quarentena, pudemos, finalmente, sair e conhecer a cidade de Barbacena.

Aquelas subidas e descidas, margeadas por casarões e prédios antigos, traduziam parte da história até então desconhecida para muitos. O que nos chamava a atenção eram as janelas e as varandas das casas faceando a calçada, sem recuo.

No primeiro ano, as aulas eram ministradas até sábado ao meio-dia. Uma rotina extenuante e exigente para quem queria ser Oficial da Força Aérea.

Naquele período, podíamos sair uma vez por semana. Ou era aos sábados, ou aos domingos. Aos sábados era permitido sair à paisana⁶. Aos domingos era obrigatório o uso do 5º Uniforme⁷. A saída era intercalada, com o Primeiro ano saindo sempre com o Terceiro ano, alternando, semanalmente, com o Segundo ano.

Essa era a regra geral para os Pré-cadetes que permaneciam na Escola durante os finais de semana.

Já os mineiros, cariocas e paulistas, cujas cidades natais não eram assim tão longe, podiam visitar as suas famílias, saindo no sábado e retornando no domingo.

Os sulistas e alguns paulistas do interior, em função das distâncias de suas residências, somente podiam viajar em feriados prolongados, que eram poucos. Para os nortistas e nordestinos, nem isso era possível. Somente nas férias.

O horário limite para o retorno era sempre no domingo à meia-noite.

Era comum, durante a semana, passarem as relações para o preenchimento das vagas nos ônibus ou Kombis que os próprios Pré-cadetes fretavam, e que eram liberados logo após a formatura do sábado, por volta do meio-dia.

Normalmente, a opção era pelas Kombis, que, apesar de o valor individual de cada passagem ser mais caro, eram mais velozes e, com isso, chegavam mais cedo aos seus destinos. Em função disso, permitiam que o retorno acontecesse mais tarde, principalmente para os que moravam no Rio de Janeiro.

Não foram raras as ocasiões em que alguns Pré-cadetes aventuraram-se a retornar para a Escola altas horas da madrugada, ou até mesmo no amanhecer da segunda-feira.

⁶ À paisana: refere-se ao uso de trajes civis. O militar, ou está usando a farda, ou está à paisana.

⁷ 5º Uniforme: uniforme de passeio, composto de camisa de manga comprida, meia, calça, túnica, gravata e quepe.

Como não podiam entrar pelo Portão Principal, em função do horário limite de chegada, a solução era pular o muro do H-8 (instalações e dormitório do Terceiro ano), torcendo para que o Oficial de Dia não os visse, o que, caso contrário, era punição na certa.

A prática de “pular o muro” era, também, utilizada durante os dias da semana, geralmente por Pré-cadetes audaciosos, com “compromissos” a cumprir fora do âmbito da Escola. Essa prática era denominada “VI”, o que significava “voo por instrumentos”, por ser normalmente utilizada durante o período noturno.

Posteriormente, as aulas passaram a ser ministradas até as sextas-feiras, o que permitiu liberar os Pré-cadetes após a formatura do final do dia.



Turma A.



Turma C.



Turma D.



Turma E.



Turma G.



Turma J.



Turma L.



Turma N.



Formatura diária - preparativos.



Formatura diária - em forma.



Formatura diária, com o hasteamento da Pavilhão Nacional pelo Pré-Cadete de Dia.



Formatura diária - hasteamento.



Formatura diária - hasteamento.



Formatura diária - hasteamento.



Formatura diária - hasteamento.



Passagem do serviço de Pré-Cadete de Dia.



Formatura diária - passagem do serviço.



Formatura diária - desfile militar.



Formatura diária - desfile militar.



Formatura diária - desfile militar.



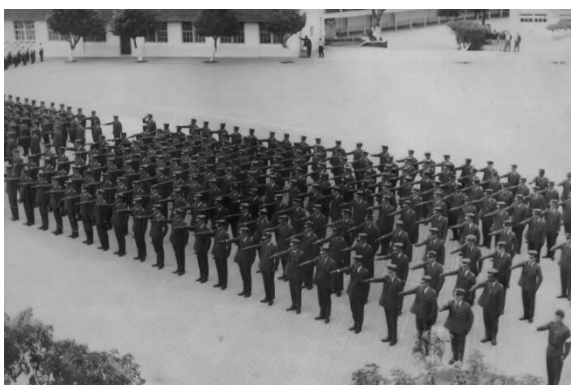
Formatura diária - desfile militar.



Formatura geral da Escola.



Juramento à Bandeira.



Juramento à Bandeira.



Juramento à Bandeira.



Passagem de Comando da EPCAR.



Passagem de Comando da EPCAR.



Desfile da Tropa.



Desfile da Tropa.



Uniforme de desfile, o famoso “homem-bala”⁸.

1.7 ROTINA NA ESCOLA

68-382 *Antônio Ricieli Braga*

A Escola tinha dois tipos de alojamento. Um coletivo e outro com apartamentos.

O Primeiro e o Segundo anos habitavam nos alojamentos coletivos e o Terceiro ano nos apartamentos.

O prédio dos alojamentos coletivos era dividido da seguinte forma: o refeitório ocupava o térreo, o primeiro piso abrigava o Segundo ano, e o segundo piso abrigava o Primeiro ano, nossa Turma. No ano seguinte, passamos a habitar o primeiro piso.

Os alojamentos coletivos eram um imenso “quarto”, semelhante a um grande salão com, aproximadamente, 80 metros de comprimento.

O arranjo interno de cada alojamento coletivo era, regra geral, feito da seguinte maneira: os armários dispostos nas paredes laterais, com o vão central ocupado por beliches nas fileiras externas e camas simples nas fileiras internas.

Cada Pré-cadete tinha a sua cama devidamente identificada e dispunha de um armário para guardar os seus pertences e uniformes. Normalmente, o armário ficava perto da própria cama. Eram armários pequenos, mas acomodavam o que tínhamos que ter.

Para estudar, tínhamos que usar a sala de aula, onde os livros eram guardados nas escrivaninhas.

Passávamos o dia inteiro uniformizados. Só retirávamos o uniforme para a educação física, trocando um pelo outro, ou para dormir. Nos dias de licenciamento, podíamos usar o paisano, porém, somente no trajeto dos alojamentos até o Portão Principal, ou Portão das Armas. Não nos era permitido transitar pela Escola em trajes civis.

Os apartamentos eram compostos por duas células que abrigavam 16 Pré-cadetes, sendo 8 por célula.

⁸ Uniforme de desfile: composto de calça, camisa de manga comprida e gravata, bote, com a calça presa por elástico; talabarte, cinturão e capacete brancos; mosquetão ou fuzil Mauser. Era comumente chamado de “homem-bala”, por conta da similaridade com o capacete de proteção usado por artistas de circo, ou dublês, que fazem o famoso número “canhão humano”.

O arranjo interno de cada célula proporcionava uma cama, um armário e uma escrivaninha de estudo para cada Pré-cadete.

O dormitório era segregado da área de estudo. O banheiro era comum, mas suportava tranquilamente todos os 16 que lá habitavam. E o mais importante, havia água quente individualizada por apartamento, de modo que os banhos frios terminaram!

A nossa rotina começava com a alvorada, às 5h45m da manhã, quando éramos acordados pelo toque da corneta.

Era comum ouvir-se muxoxos e praguejamentos contra o pobre do corneteiro, que nada mais fazia do que cumprir o seu dever. Algumas vezes, o Oficial de Dia ou o Pré-Cadete de Dia passava para anotar os que queriam ficar um pouco mais na cama.

Logo após a alvorada, todos eram obrigados a arrumar a sua cama conforme um padrão determinado. Lençol e travesseiro embaixo da colcha, que tinha uma dobra para esconder o travesseiro. O cobertor, dobrado, cobria a colcha no lado dos pés e ficava alinhado com uma marca pintada nas laterais da própria cama.

Tudo tinha que ficar alinhado e sem qualquer amassado, pois se a cama estivesse desalinhada ou desarrumada, a punição era certa. Quem entrasse no alojamento pela primeira vez ficava impressionado como tudo era organizado, padronizado e limpo.

A arrumação e o asseio eram responsabilidades dos Pré-cadetes e os mesmos procedimentos aplicavam-se aos apartamentos.

Os banheiros dos alojamentos coletivos também eram de uso comum. Para a higiene diária utilizávamos pias com espelhos, dispostas lado a lado em grandes fileiras. Na maioria das vezes, eram compartilhadas. Enquanto um escovava os dentes, o outro fazia a barba ou lavava o rosto. Na parte central ficavam as duchas e, atrás delas, os sanitários.

Após o café da manhã, voltava-se ao alojamento para escovar os dentes, apanhar algum material e seguir para a formatura que antecedia o início das aulas.

O corneteiro nos avisava cinco minutos antes de cada atividade. Se você estivesse com alguma coisa pendente, era hora de correr, pois o próximo toque seria o de sentido.

Ao toque de sentido, todos tinham que ficar parados, em posição ereta, onde quer que estivessem. Quem não estivesse em forma com a sua turma, era devidamente anotado e teria alguma punição pela frente. A mais comum era o Licenciamento Sustado, ou o famoso LS. Com um LS, o Pré-cadete não podia sair da Escola no final de semana!

Após verificar as faltas, deslocávamos, marchando, até as salas de aulas, para cumprir o programa escolar. Os nossos professores, a quem chamávamos de Mestres, tinham, na sua maioria, o grau de pós-graduação na sua área de ensino.

No Pátio das Paineiras, tínhamos o laboratório de línguas, chamado de Glossoteca, com salas preparadas para o estudo da língua francesa, no primeiro e segundo anos, e inglês, no terceiro ano.

O curso de francês era todo em audiovisual e baseava-se no método CREDIF – *Centre de Recherche et de Diffusion du Français*; um avanço para a época.

Projetavam-se slides sobre um tema com a repetição da fala por meio de um gravador, e as frases eram repetidas por todos até o entendimento completo. Muitos, senão todos, lembram-se das histórias do *Monsieur Thibault*, personagem central dos slides.

Todos os professores fizeram o curso de francês no exterior e, para manter vivo o ensino, tínhamos quatro professores franceses: *Messieurs* Latreille e Phillipe, e *Mesdames* Janine e Sophie, esta última esposa do Brigadeiro Camarão, Comandante da EPCAR.

Para o ensino do inglês, não tínhamos essa facilidade. O curso era ministrado do modo convencional, por meio de livros didáticos.

Os deslocamentos para a Glossoteca, os laboratórios de Física e o PAVITEC, eram realizados em forma, marchando, sob o comando do Xerife de turma. Cada turma tinha o seu Xerife e o auxiliar, designados quinzenalmente, cujas posições invertiam-se na semana seguinte.

Nos laboratórios de Biologia, Física e Química, todos com material idêntico ao das escolas americanas, devidamente traduzido, fazíamos os experimentos que havíamos aprendido em sala de aula. Ou seja, estudávamos com o que existia de mais moderno no Brasil e no mundo.

Havia, também, um laboratório de Geociências, matéria nova, recém-introduzida no currículo da Escola. Os professores Tarcizio e Miriam, sua futura esposa, traduziam do inglês todo o material didático, que era depois impresso e distribuído aos Pré-cadetes. A Geociência nos deu uma excelente noção sobre tudo o que existia na Terra, desde massas de ar, solo, águas etc. Foram aulas de muita utilidade para o nosso futuro.

Em salas de aulas, estudávamos matérias como Matemática, Física, Química, Português, Literatura, Biologia, Filosofia, Introdução à Democracia, além da temível Geometria Descritiva.

No PAVITEC, em formato de oficinas, aprendíamos matérias tais como: Datilografia; Desenho Técnico; Eletrônica, onde quase montamos um receptor “super-heteródino”⁹; Metalurgia, onde aprendemos a temperar o ferro e a fazer uma bela chave de fenda; Marcenaria, onde fizemos caixas de madeira com tampa; Cerâmica, onde fizemos vasos devidamente pintados e curados em um forno elétrico; e Solda Elétrica, entre outros.

Cada turma passava um determinado período em uma das oficinas do PAVITEC.

Por volta do meio-dia acontecia a “parada diária”, no pátio principal, quando todos os Pré-cadetes entravam em forma, separados por ano, e desfilavam após a “passagem do serviço” e o hasteamento do Pavilhão Nacional. Às quartas-feiras cantava-se o Hino Nacional Brasileiro, por toda a tropa.

A “passagem do serviço”, no meio militar, significa a troca regular das pessoas envolvidas com o controle e a segurança do quartel, e ela ocorre diariamente.

Após o término das aulas, cotidianamente, formávamos no pátio principal para a sessão de educação física, que durava entre uma e uma hora e meia. Hora do banho após.

⁹ Receptor super-heteródino: receptor que usa a mistura de frequências para converter um sinal recebido numa frequência fixa intermediária (IF), com o objetivo de reduzir os problemas do receptor AM.

Ao final da tarde, com toda a tropa formada, verificavam-se as faltas e lia-se o Boletim Diário¹⁰, bem como os avisos gerais. Às 18h acontecia o arriamento do Pavilhão Nacional. O curioso nessa formatura eram os Pré-cadetes do Pelotão de Punidos, pejorativamente chamado de Pelotão de Presos ou de Injustiçados, que ficavam à retaguarda da tropa e eram identificados pelo uso do 10º Uniforme¹¹.

Após o jantar não havia atividade curricular e o Pré-cadete tinha o tempo livre para o estudo, descanso ou lazer. Muitos, sentados na mureta à frente da Escola, compraziam-se contando os vagões das composições que passavam.

Por volta das 21h era servida a Ceia, à base de sanduíche e leite, um pequeno reforço para recompor as energias. Dizia a lenda que o leite, aparentemente misturado com xarope de groselha, continha, também, a substância chamada salitre, com o intuito de reduzir o desejo sexual dos jovens Pré-cadetes. O fato é que não existem, até hoje, evidências científicas que o comprovem.

Com a inauguração do "Bobario", a Ceia deixou de ser servida e os Pré-cadetes passaram a usufruir, gratuitamente, de um lanche que, além de variado, era de melhor qualidade.

Às 22h, pontualmente, o som da corneta anunciava o toque de recolher, ou toque do silêncio, como era conhecido. Nesse instante, mesmo que em pensamento, o corneteiro era abençoado. As luzes dos dormitórios eram apagadas e o silêncio reinava absoluto. Hora do merecido descanso e do tão aclamado sono dos justos.

Se pudéssemos fazer um resumo do que foi a nossa rotina nos três anos que passamos na EPCAR, poderíamos dizer que estudamos muito, pois o que viria pela frente requeria conhecimento; marchamos muito, pois tínhamos que ser um todo e fazer as atividades em conjunto, tendo sempre em mente que, na aviação, um depende do outro; cuidamos também do nosso físico, muito importante para a vida que enfrentaríamos no futuro.

Em realidade, foram três anos de muito esforço, dedicação e perseverança, tudo com o objetivo, para muitos senão todos, de realizar o sonho, muitas vezes sonhado desde criança, de tornar-se Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira.

Se perguntássemos se valeu a pena, a resposta certamente seria SIM, mesmo para aqueles cujo sonho desviou-se para outros destinos.

¹⁰ Boletim Diário ou Boletim Interno: é o documento oficial de uma Organização Militar usado para divulgar ordens, decisões, nomeações, alterações e informações administrativas.

¹¹ 10º Uniforme: uniforme de campanha composto de bote, calça e camisa de manga comprida de brim, e boné.



Nossos Mestres.



Mestres na formatura diária.



Nossos Mestres.



Pré-cadetes e a Mestra de Inglês.



Pré-cadetes e a Mestra de Francês e Inglês.



Pré-cadetes e a Mestra.



Pré-cadetes e o Mestre de Francês.



Pré-cadetes e o Mestre.



Pré-cadetes e o Mestre de Eletrônica - Tenente Baranoff.



Pré-cadetes e o Mestre no laboratório de Biologia.



Glossoteca - aula de Francês.



Pré-cadetes e o Mestre defronte ao laboratório de Física.



Pré-cadetes e a Mestre de Física - Marlene.



Pré-cadetes e o Mestre.



Pré-cadetes e o Mestre de Geociências - Fenelon.



Pré-cadetes e o Mestre de Aerodinâmica - Benaduce.



Pré-cadetes em sala de aula.



Pré-cadetes na aula de Eletrônica.



Aula de Eletrônica no PAVITEC.



Oficina de Metalurgia no PAVITEC.



Aula no PAVITEC.



Laboratório de Química.



Sala de aula.



Sala de aula.



Sala de aula.



Sala de aula.



Sala de aula.



Sala de aula.



Sala de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



Intervalo de aula.



5º Uniforme.



5º Uniforme.



Final de tarde: apreciar o pôr do sol na frente da Escola.



Confraternizando.



Banho de sol nos finais de semana.



6º Uniforme e uniforme de serviço.



Sociedade Acadêmica.



"Homem-bala".



Aula de militância e Pré-cadete de serviço.



Instrução de tiro com pistola .45.

1.8 MANOBRA EM CABANGU

68-382 *Arfonio Ricieri Bugus*

Toda a nossa instrução militar, ou militança, estava sob a responsabilidade de um Oficial do Exército Brasileiro – EB, auxiliado por um grupo de Oficiais e Graduados da FAB, sob a sua coordenação.

Chamava-se Rui Garavelo **Machado**, Capitão de Infantaria.

Austero, postura ereta, cabeça erguida, andava com passos imponentes. Vestia-se de forma impecável; camisa e calça vincadas, cinto e botas lustrados. Voz forte, falava um bom português e gostava de uma linguagem rebuscada.

A sua farda, verde oliva, destacava-se naquele mar azul dos uniformes dos Pré-cadetes e rendeu-lhe, devido à cor, o apelido de “Azeitona”.

A instrução acontecia às segundas-feiras para o Primeiro ano, às quartas para o Segundo e às sextas para o Terceiro.

O currículo incluía ordem unida (marcha em formatura), marchas de longa distância, tiro tenso (parado), manuseio de armas e acampamentos, entre outros.

Os armamentos usados à época eram a pistola .45, o mosquetão, o fuzil e a carabina. Aprendemos a desmontá-los e a montá-los. Praticamos, também, o tiro com o mosquetão, fuzil e pistola usando munição real.

Vale ressaltar, a título de curiosidade, que apesar de a maioria da nossa Turma ser menor de idade, cumpríamos essas atividades em comum acordo com as normas de segurança vigentes.

Cada Pré-cadete, no primeiro e segundo anos, detinha a posse de um mosquetão Mauser 1907, e no terceiro, de um fuzil Mauser 1908. O mosquetão era uma versão mais curta do fuzil. Esses armamentos eram usados nos desfiles e nos treinamentos de ordem unida, balalaica, tiro ou, se necessário, em emprego real.

Fizemos até uma prova de montagem de armamento. A prova consistia em montar uma arma sorteada entre quatro que estavam desmontadas. O tempo era cronometrado para verificar se o Pré-cadete estava apto nessa tarefa.

Como parte do currículo, às vezes, fazíamos marchas longas. Nessas marchas carregávamos o nosso armamento e, nas costas, a mochila, com os apetrechos para a montagem de uma barraca. Na cintura levávamos o cantil e a baioneta do fuzil. Aprendíamos, então, a montar barracas e a fazer um acampamento.

Todos esses ensinamentos foram postos em prática em uma manobra, realizada ao final do ano, com todo o efetivo de Pré-cadetes, como coroamento da instrução, na região de Cabangu (MG).

Equipados com armamento, mochila, bernal, cantil e a barraca com todos os seus apetrechos (pá, estacas, lona, cordame, amarras e cobertor), partimos da Escola em um trem que nos deixou na metade do trajeto entre Barbacena e Cabangu.

A partir daí todo o trajeto seria realizado a pé, usando trilhas, estradas vicinais e até mesmo a linha férrea. Parte desse trajeto foi realizado passando por túneis da linha férrea, torcendo para que nenhum comboio, com mais de 100 vagões, viesse ao nosso encontro.

Marchamos muito, pegamos muita chuva, dormimos em terreno molhado, sobre a lama, e comemos refeições preparadas por nós mesmos ou lanches distribuídos pela Organização.

À noite, sem banho e extenuados, deixávamo-nos levar pelo cansaço e caíamos em um sono profundo. Um dos Esquadrões teve a sorte de acampar perto de uma várzea, onde existia um ribeirão, o que proporcionou, para alguns, a oportunidade de tomar um banho frio.

O exercício consistia em tropas legalistas, formadas por Pré-cadetes dos três anos, comandadas por Oficiais do Corpo da Escola, cuja missão era alcançar o destino sem sofrer baixas ou ser dominadas pelo grupo de opositores.

O grupo de opositores, denominado “guerrilheiros”, comandado pelo Capitão Médico Barros Lima e pelo Tenente Nascimento, era formado por Pré-cadetes escolhidos pela sua composição física mais avantajada. A sua missão era provocar a desordem e o desarranjo nos acampamentos dos legalistas e, ainda, fortuitamente fazer um prisioneiro. A informação que tínhamos era que o grupo estava atuando na área do exercício e que poderíamos ser atacados por eles, daí a necessidade de manter-se sempre alerta.

Nós, do Primeiro ano, fomos divididos em Esquadrões, o 5º e o 6º, que seguiram por caminhos diferentes. Cada Esquadrão foi dividido em Esquadrilhas e essas em Grupos, liderados por Pré-cadetes mais antigos, do Segundo e Terceiro anos, sendo todos comandados por um Oficial, auxiliado por graduados (Suboficial ou Sargento).

Constantemente, durante a marcha, víamos os guerrilheiros que, do alto dos morros, desafiavam-nos. Em uma dessas aparições, o Comandante da tropa, Tenente Segadães, e mais alguns Pré-cadetes, saíram em perseguição ao grupo buscando capturá-lo. No entanto, em vantagem de altura no terreno, conseguiu evadir-se sem problemas. Ao retornar da frustrada empreitada, o comandante viu-se muito cansado, o que ensejou que a tropa, a todo o momento, solicitasse uma parada na marcha para descanso, o chamado alto-horário.

Quem não se lembra da tropa solicitando, em uníssono e em tom de gozação, um alto-horário para o Tenente Segadães descansar?

Às vezes identificávamos a localização dos guerrilheiros por meio da aeronave U-42 Regente, do acervo da Escola, que em voo rasante lançava mantimentos e outras necessidades para o grupo.

Desde o início, a tropa seguia o seu trajeto em marcha pelas montanhas de Minas Gerais, caçando ou à espreita dos guerrilheiros, para não ser capturada, o que denotaria uma vergonhosa derrota. Quando caía a noite, o alerta era redobrado e os vigias de plantão ficavam camuflados e atentos a qualquer movimento suspeito, pois esse era o período mais favorável e desejado pelo grupo para um ataque à tropa.

Em um desses ataques conseguimos prender um dos guerrilheiros que, em um determinado momento, tentou fugir. Bastaram dois disparos de pistola Colt .45, feitos pelo Tenente Segadães, para o fujão mudar radicalmente de ideia.

Apesar dos contratempos, das intempéries e do rigor que um exercício dessa monta requer, conseguimos, jovens que éramos, suportar todas as dificuldades e atingir o nosso objetivo: chegar incólumes à sede da antiga Fazenda Cabangu, berço do Patrono da Aviação Brasileira, Aberto Santos Dumont.

Foi uma experiência única, que apesar de cansativa estreitou os laços de amizade, forjou o nosso caráter, fortaleceu o espírito de corpo e deixou marcas indeléveis em nossas memórias.



Aula de militância.



Aula de militância.



Aula de militância.



Aula de militância.



Chegada do trem com as “tropas” para a manobra em Cabangu!



Manobra em Cabangu.



Manobra em Cabangu.



Manobra em Cabangu.



Cabangu - final da Manobra.



Cabangu - final da Manobra.



Cabangu - final da Manobra.



Cabangu - final da Manobra.

1.9 “MENS SANA IN CORPORE SANO” E O PSICOSSOCIAL

68-382 *Antônio Ribeiro Braga*

A expressão *mens sana in corpore sano*, cujo significado é “mente sã em corpo são”, é uma citação latina, derivada da Sátira X do poeta romano Juvenal, datada do século I.

A frase completa é um conselho sobre o que as pessoas deveriam desejar na vida, destacando a necessidade de um equilíbrio entre a saúde física e mental.

A expressão é um lema comum na Educação Física e no esporte, reconhecendo que a prática de exercícios é fundamental para a saúde mental.

Na Escola, a Educação Física era uma atividade que acontecia três vezes por semana. Afinal, era importante manter os Pré-cadetes, jovens adolescentes e com os hormônios a pleno, com a mente ocupada.

Mens sana in corpore sano, ou seja, para manter a mente sadia, tínhamos que fazer exercícios e nos divertir.

O básico da educação física era a ginástica calistênica, ou calistenia. É um método de treinamento que utiliza o peso do próprio corpo para realizar os exercícios, fortalecendo os músculos e melhorando a flexibilidade, a resistência e a coordenação motora, naturalmente.

Consistia em exercícios com sessões de dez ou mais repetições. Cada exercício tinha quatro movimentos que eram contados, movimento a movimento, até a contagem final das repetições previstas. Tudo era sincronizado. Terminávamos com muitas flexões de braço, cangurus e polichinelos e, algumas vezes, corridas.

Os nossos monitores eram, normalmente, Suboficiais e Sargentos do Corpo da Escola. Vez ou outra, um Oficial comandava as sessões.

Fazíamos, também, exercícios específicos com dois outros monitores. Quem não se recorda do professor Delmo? E do outro professor que nos obrigava, deitados, a manter as pernas levantadas por mais de 30 segundos? E do Capitão Castello, que ao final da sessão, com todos já exaustos, perguntava: tem alguém cansado? Todos respondiam com um sonoro NÃO! Mas, independentemente da resposta, sim ou não, a sessão continuava até ele satisfazer a sua vontade.

Havia, ainda, outras atividades mais específicas, como a famosa Balalaica, uma espécie de calistênica, porém com o uso de um mosquetão ou fuzil, o que dificultava a realização dos exercícios e exigia mais do Pré-cadete. A Balalaica era apresentada como uma demonstração de coordenação motora e de força.

Outra atividade específica era a ginástica acrobática, onde os Pré-cadetes, usando somente a força dos braços e das pernas, formavam figuras, torres ou posições de equilíbrio, muitas vezes com uma pessoa sustentando outras em posições desafiadoras.

Por um breve período, a educação física foi realizada no período da manhã, antes do almoço. Com essa programação, não tínhamos tempo para a prática de esportes. Era terminar os exercícios e correr para o alojamento para tomar banho. Duas situações exigiam essa pressa: não tomar banho frio e não chegar atrasado na formatura do meio-dia!

A capacidade de produzir água quente pela caldeira era muito inferior à quantidade de água necessária para aqueles que queriam um banho quente. Quando terminava a educação física, era um corre-corre em direção aos chuveiros. Se demorasse a chegar, o banho seria com água gelada, que somada à temperatura fria de Barbacena, era um verdadeiro martírio.

Como o banheiro era coletivo, o banho, por sua vez, também o era: enquanto um ensaboava-se, o outro retirava o sabão do corpo, dando a vaga para outro colega.

Entre as opções de banho gelado ou não tomar banho, a primeira era a melhor. Quem optasse pela segunda, se descoberto, era levado pelos colegas para debaixo do chuveiro, para um banho gelado com o uniforme.

Posteriormente, a educação física passou para o período da tarde, o que permitia um tempo maior para a prática de esportes. Mesmo assim, o problema da água fria persistia.

Logo após a prática de esportes, tínhamos que entrar em forma novamente. Éramos exigidos, o tempo todo, sobre o nosso comportamento militar. “Não mexa em forma” era a frase que mais ouvíamos.

Mas, o certo era que, na vida de um Pré-cadete, tudo era cronometrado, tudo era fiscalizado e tudo era motivo para exigir, cada vez mais, a aplicação de todos em tudo. Ainda hoje é assim. Afinal, a Escola queria qualidade, não quantidade.

O almoço era outra correria. Inicialmente, entrava no refeitório, “rancho” no jargão militar, todo o Terceiro ano, depois o Segundo e, finalmente, o Primeiro ano. Eram três balcões aquecidos, onde a comida era servida pelos dois lados do balcão, estilo *self-service*.

A comida, no geral, era de boa qualidade, mas não era unanimidade. Todos os dias, víamos um taifeiro¹² levar, em uma espécie de bandeja de vidro, um prato com o que seria servido no almoço, para a aprovação do Brigadeiro Camarão.

Uma bandeja de aço inox servia de anteparo para o prato, talheres e para uma caneca, também de aço inox, onde era servido leite cru ou suco, como acompanhamento.

A entrada para o rancho era feita por esquadrilhas, a comando dos Pré-cadetes de serviço que, aos seus bel-prazeres, ora escolhia o pessoal da frente da formatura, ora o pessoal do final. Esse processo levava de 20 a 30 minutos, aguardados pacientemente em forma, sem poder mexer-se!

Ser da última fila a ingressar no rancho, após todos servirem-se, era uma tragédia. Aos últimos, só restava a parte final das iguarias, muitas vezes frias ou insuficientes. Era o resto do resto!

Afinal, eram quase 1.200 Pré-cadetes famintos e sedentos!

Nessas horas, ser “peixado” por algum mais antigo por algum favor feito, era bom, pois furava a fila. Mas, também, poderia ser o último dos últimos a servir-se, caso fosse muito “folgado” no seu comportamento e tido como “marcado”.

Mais tarde, esse processo foi alterado e cada Turma era direcionada para o seu balcão de alimentos. Dessa forma, a entrada tornou-se mais rápida e o tempo de refeição aumentou.

Após o almoço, todos reuniam-se para aguardar a entrega das cartas. Havia um responsável por isso. Era o 68-185 Paulo Monteiro, mais conhecido por Zé Ketì, que recolhia as cartas de todos e sentava-se em um dos beliches, de onde chamava os destinatários, um por um.

Era a hora da alegria ao receber notícias da família ou da namorada. Falar ao telefone era quase impossível, pois a infraestrutura telefônica, à época, era muito precária.

Passado o horário do almoço, mais aulas, e, ao término dessas, outra formatura para a leitura do Boletim, feita pelo Zero Um¹³ do Corpo de Pré-Cadetes. Depois, deslocamento para o rancho. Sempre em forma! A entrada para o jantar era idêntica à do almoço.

Em função do extenso currículo, tínhamos sempre muitas provas a realizar. A Escola havia adotado, como padrão de avaliação, a distribuição gaussiana ou curva de Gauss, definida como grau Estanino, onde a nota final era determinada em função da média de acertos da Turma. Em algumas provas, era comum encontrar Pré-cadetes estudando até tarde da noite, ou para recuperar o tempo não estudado, ou para garantir uma boa nota.

Cada turma tinha a sua sala de aulas, onde eram guardados os livros e os cadernos, em escrivaninhas individuais. Ali ficava todo o nosso material didático.

¹² Taifeiro: militar graduado responsável pela preparação dos alimentos e serviço de garçom.

¹³ Zero Um (01): é o Pré-cadete primeiro colocado de cada Turma. O Zero Um da Escola é o Pré-cadete mais bem classificado do último ano.

Outra atividade que era bastante aguardada por todos, eram as sessões do nosso cinema, recém-inaugurado, sempre com bons filmes. Embora alguns não fossem do agrado de todos, no geral, eram filmes interessantes.

O Comando da Escola preocupava-se em manter a nossa vida sempre ocupada com atividades produtivas e voltadas para a nossa formação acadêmica. Fonecia o que havia de melhor em termos de ensino, alimentação e lazer, sem descuidar do psicossocial e da formação do caráter dos jovens que queriam voar cada vez mais alto.

Afinal, era preciso fazer valer, ao máximo, a célebre expressão do poeta romano Juvenal: *mens sana in corpore sano*.



Educação física - uniformizados.



Educação física - preparativos.



Educação física - execução.



Educação física - finalização.



Educação física - descontração.



Educação física - descontração.



Equipe de futebol - turma.



Equipe de futebol - esquadilha.



Equipe de corrida.



Equipe de Balalaica.



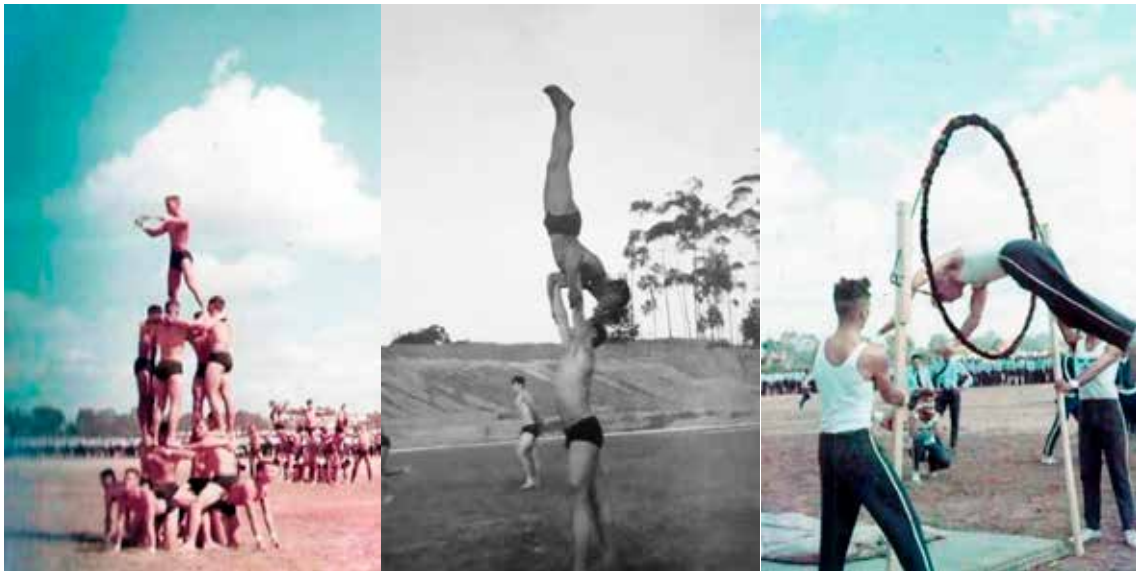
Ginástica acrobática.



Futebol.



Ginástica acrobática.



Equipe de ginástica acrobática - apresentação.



Equipe de ginástica acrobática - apresentação.

Refeitório - momentos de refeição e descontração.



Refeitório - almoço.

Refeitório - almoço.



Refeitório - almoço.



Refeitório - almoço.

1.10 O TROFÉU LIMA MENDES E A NAE

68-382 *Antônio Ribeiro Braga*

A Escola participava, e ainda hoje participa, de duas competições tradicionais: o Troféu Lima Mendes e a NAE.

A primeira delas em âmbito interno, e a segunda em sistema de rodízio entre as Escolas Preparatórias da Marinha, Exército e Aeronáutica.

O Tenente Aviador Pedro de **Lima Mendes**, patrono da competição interna, iniciou a sua carreira na Escola Preparatória de Cadetes do Exército, em Porto Alegre (RS), passou pela Escola de Realengo e, posteriormente, foi transferido para o Campo dos Afonsos, como Cadete do Ar. Participou da II Guerra Mundial, onde realizou 95 missões voando nos céus da Itália e é considerado um herói da Força Aérea Brasileira. Faleceu tragicamente no Brasil, vítima de um acidente aéreo.

Em sua homenagem, a EPCAR instituiu, em 21 de maio de 1951, coincidentemente a data do aniversário da Escola, uma competição esportiva entre os três anos, realizada anualmente, para promover a amizade, estimular o espírito de corpo e contribuir para o aperfeiçoamento dos atletas.

A competição era realizada com a disputa das seguintes modalidades: vôlei, basquete, futebol de salão, futebol de campo, natação, judô, *cross-country*¹⁴ e atletismo. No atletismo as disputas abrangiam as corridas de 100, 400, 800 e 1500 metros; o revezamento 4 x 50 e 4 x 100 metros; o salto em altura, o salto em distância, e os arremessos de dardo, disco e peso.

A nossa Turma participou de três edições da disputa do Troféu, 1968, 1969 e 1970, sagrando-se vencedora na sua 20ª edição, no ano de 1970, nosso último ano na Escola.

É bem verdade que, nos anos anteriores, vencemos algumas disputas, mas as equipes veteranas, mais entrosadas, conseguiram levantar o Troféu, o que, normalmente, só ocorre com a equipe do terceiro ano.

¹⁴ *Cross Country*: é uma modalidade do atletismo, estilo corrida, em que os atletas competem em percursos naturais ao ar livre, geralmente em terrenos irregulares.

No ano em que nos sagramos Campeões, vencemos todas as competições, exceto a natação e o basquete, onde ficamos com o segundo lugar.

Vários recordes foram conquistados nessa competição, a saber: o do Pré-cadete 68-444, Perdiza, na disputa dos 400 metros rasos, com o tempo de 57 segundos; o do Pré-cadete 68-088, Souza Cruz, nos 100 metros nado peito, com o tempo de 1 minuto e 22 segundos, superando a marca anterior de 1 minuto e 23 segundos; o do Pré-cadete 68-449, Newton Reis, no *cross-country*, com o tempo de 10 minutos e 19 segundos, superando o do ano de 1969, que era de 10 minutos e 25 segundos.

O somatório final da competição totalizou 52 pontos para a nossa Turma, 42 pontos para a Turma 69, e 33 pontos para a Turma 70.

Os melhores atletas dessa competição foram convocados para formar a base da equipe que representou a EPCAR na NAE.

A VI edição da NAE, abreviatura de Naval, Aeronáutica e Exército, foi realizada em setembro, no Colégio Naval, na cidade de Angra dos Reis (RJ), e contou com as seguintes modalidades: vôlei, futebol de salão, basquete, judô, natação e atletismo.

No atletismo, subdividido em disputas de arremesso de dardo, de peso e de disco; salto em altura e em distância; corridas de 100, 200 e 400 metros rasos; 400 e 800 metros com revezamento, a EPCAR conquistou o primeiro lugar, somando 81 pontos.

Na natação, também subdividida em disputas de 100 metros nado livre, peito, costas e golfinho; revezamento 4 por 100 metros em quatro estilos; revezamento 4 por 100 metros em nado livre, a equipe da EPCAR foi a vencedora, totalizando 102 pontos.

Numa das disputas da natação, em que a equipe da EPCAR venceu, jogaram o “Braquelê”, mascote do Colégio Naval, na piscina, o que quase gerou um conflito entre os torcedores. Por sorte, o Tenente Segadães, que já havia presenciado conflitos semelhantes, tratou de debelar o ânimo bastante inflamado dos demais Pré-cadetes. Contudo, vencer a modalidade de natação, no Colégio Naval, foi, sem dúvidas, uma façanha digna de comemorações exaltadas; por sorte, contidas a tempo de evitar maiores incidentes.

Na disputa do judô, outra vitória da equipe da EPCAR.

Com essas três importantes vitórias, no atletismo, na natação e no judô, os pontos somados foram suficientes para que a EPCAR fosse declarada campeã da VI edição da NAE.

É relevante ressaltar que a NAE é considerada a mais importante competição esportiva do calendário das escolas militares do ensino médio.

Os seus atletas, com idades entre 14 e 21 anos, afora o ardente desejo de tornar-se vencedores, trazem nas suas mentes, permanentemente, que o principal objetivo da competição é promover o espírito de camaradagem e o companheirismo entre as Forças Armadas.



Troféu Lima Mendes - nosso Comandante sempre presente.



Troféu Lima Mendes - 68 Campeões.



VI NAE - Equipe de futebol de salão.



VI NAE - equipe de basquete.



VI NAE - competição entre as Escolas Preparatórias.



VI NAE - equipe da EPCAR.



VI NAE - competição de atletismo.



VI NAE - competição de atletismo - corrida.



VI NAE - competição de atletismo - salto em distância.



VI NAE - delegação da EPCAR.



VI NAE - voltando com os troféus e a Taça de Campeão.



VI NAE - apresentação da Taça ao Comandante da EPCAR.



Desfile dos Campeões.



Desfile dos Campeões.



1.11 DIA DE FOLGA EM BARBACENA

68-382 *Antônio Ribeiro Braga*

Barbacena é uma cidade rica em histórias desde o tempo colonial. É conhecida como “Cidade das Rosas”, em virtude da produção local dessas flores. Para outros, era conhecida como “Cidade dos Loucos”, em função dos hospitais psiquiátricos ali existentes, que ofereciam tratamento às pessoas com transtornos mentais.

A cidade, no entanto, mantém traços marcantes de uma arquitetura colonial, muito comum nas Minas Gerais.

Para nós, Pré-cadetes, Barbacena era a cidade da EPCAR, pois passávamos a maioria do tempo na Escola, em regime de internato. Para aqueles que residiam longe, ou não podiam viajar, a única opção era ir para a cidade nos finais de semana.

O nosso primeiro contato com a cidade aconteceu pouco mais de um mês após a nossa chegada.

Para quem saía da Escola, logo após deixar o Corpo da Guarda¹⁵, encontrava uma descida que passava por baixo do viaduto da linha do trem e continuava até a frente da Vila dos Oficiais¹⁶. A partir desse ponto, era só subida até chegar à Rua Tiradentes, que depois mudava de nome para Rua XV de Novembro. Chegava-se, então, ao centro da cidade, onde concentrava-se o movimento principal.

Ali localizava-se a renomada Praça dos Andradas, quase em frente ao Solar dos Andradas, importante edifício histórico e cultural, uma construção com características da primeira metade do século XIX. Pela sua importância, foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e pela Prefeitura Municipal. Consta que teria sido presente de casamento dos pais de Adelaide Lima Duarte ao genro, o paulista Antônio Carlos Ribeiro de Andrada. Foi a residência da filha de José Bonifácio, Gabriela Frederica, e onde o Patriarca da Independência do Brasil também viveu, sendo palco de momentos cruciais da história brasileira, como a redação da representação que levou ao Dia do Fico.

Para nós, Pré-cadetes, a praça era conhecida como Praça dos Macacos, em virtude da abundância de símios que ali habitavam. Defronte à praça encontrava-se a Igreja Matriz Nossa Senhora da Piedade. Seguindo um pouco mais adiante, do lado esquerdo, avistava-se a Praça do Globo. Pelo lado direito, seguindo em frente, ficava a Igreja da Boa Morte. Essas duas igrejas, do período colonial, tinham uma fachada bem tradicional, típica da arquitetura da época.

Nesse perímetro, além de dois cinemas, havia a famosa Cantina Mineira, um restaurante simples, onde era servido um suculento filé à *parmigiana*, que matava a fome de qualquer Pré-cadete. Outro local bastante frequentado era o famoso Gino's Il Candelabro, um restaurante típico italiano com música ao vivo, cujo proprietário gostava muito da EPCAR e dos seus Pré-cadetes.

¹⁵ Corpo da Guarda: local designado onde hospeda-se a guarnição de militares responsável pela segurança da Escola. É também conhecido como Portão das Armas ou Portão Principal.

¹⁶ Vila dos Oficiais: conjunto de casas ou apartamentos, onde residem os Oficiais.

Esses entornos eram a principal área onde os Pré-cadetes circulavam. Era onde aconteciam os famosos concursos do “Pirata do Navio Negreiro”¹⁷.

Alguns Pré-cadetes também namoravam e muitos mantiveram o relacionamento e casaram-se após formados, já Oficiais.

Durante a semana, tínhamos a opção de sair no horário do almoço e ir até a cidade para resolver algum problema no banco, Correios, ou comprar algum artigo que não tínhamos na Escola. Quem estava autorizado a sair, ia para o refeitório logo após o término das aulas da manhã, almoçava e saía, voltando antes do início das aulas do período vespertino.

Nos finais de semana, quando não era o seu dia de sair, dependendo da urgência, ou da necessidade, era possível ao Pré-cadete conseguir uma autorização extra. Mas, para tanto, era necessário convencer o Oficial de Dia ao Corpo de Pré-Cadetes, muitas vezes com uma boa conversa. Dependendo do Oficial, nem era bom solicitar, pois a negativa era certa!

Para evitar excessos de pedido, tínhamos uma carteirinha onde as saídas extraordinárias eram registradas.

Nas sextas-feiras ou nos sábados, quando era permitido sair à paisana, um dos itens da vestimenta era, praticamente, um uniforme: o blusão de voo, ou BV. Antigamente, como os aviões não dispunham de um sistema de aquecimento adequado, os pilotos usavam blusões, tipo jaqueta, confeccionados para protegê-los do vento e do frio.

Esses blusões eram comercializados pelo Sargento Carvalho. Eram produzidos em náilon por fora e com um tecido mais quente por dentro; tinham a gola grande com um tecido que imitava lã de carneiro, ou algo parecido. Eram na cor azul-escuro.

Quase todas as noites, o Sargento Carvalho visitava os alojamentos com os seus blusões de voo, roupas e tudo mais que os Pré-cadetes pudessem comprar, desde perfumes até rádios de pilha. Ele tinha uma espécie de crediário, com os valores anotados em um caderno, para o pagamento total ou parcial quando recebêssemos o soldo¹⁸.

O BV era guarnecido com a bolacha da Turma, geralmente colocada na manga esquerda. Além do BV, uma calça Lee, de jeans, que era moda na época, complementava o uniforme à paisana. Vestidos assim, os Pré-cadetes eram facilmente reconhecidos quando andavam pela cidade. Possuir um blusão de voo era o sonho de todo Pré-cadete, pois via-se como um futuro piloto. Além disso, propiciava que muitas moças vissem-nos como pilotos, o que rendia muitas namoradinhas, tanto em Barbacena como por onde passavam usando a indumentária, principalmente em suas cidades natais.

O momento triste era quando não se podia sair para espairecer, após uma semana de aulas. Isso acontecia quando cometíamos alguma falta e éramos punidos. Basicamente eram três os tipos de punição: licenciamento sustado, detenção e prisão.

¹⁷ Pirata do Navio Negreiro: referência jocosa àquele Pré-cadete que conseguia desfilar, em frente aos demais, com mulher feia. Tinha até premiação simbólica.

¹⁸ Soldo: originário do latim *solidus*, uma moeda romana, que designava o pagamento feito aos soldados. Historicamente, “receber soldo” significava “receber a paga de soldado”. O soldo é a parcela básica da remuneração militar.

No licenciamento sustado, o famoso LS, não era permitido sair da Escola no seu dia de folga. Essa punição era aplicada em faltas de menor gravidade e não era anotada nas folhas de alteração¹⁹. Ou seja, o Pré-cadete era obrigado a permanecer na Escola durante o final de semana.

A detenção era aplicada para faltas um pouco mais graves e a prisão para faltas de maior gravidade, todas previstas no Regulamento Disciplinar da Aeronáutica, o famoso RDAER. Se o Pré-cadete atingisse o total de 30 dias de prisão ou 60 dias de detenção, era afastado e desligado da Escola.

O pouco tempo que dispúnhamos para passear pela cidade era para espairecer um pouco a mente, sair da rotina de assistir aulas e estudar e, eventualmente, fazer alguma refeição diferente.

A grande maioria, só buscava algum divertimento fora dos muros da Escola.



Guia de saída extraordinária.



Vistas da cidade.

¹⁹ Folha de alteração: documento oficial onde são registradas todas as publicações, em boletins da Organização Militar, sobre um determinado militar. Essa documentação acompanha o militar durante toda a sua vida.



Com sorte, uma carona para o Rio de Janeiro.



Ou então, um ônibus para o Rio ou São Paulo.



Ou, com um feriadão, um ônibus até o Sul.



Uma Kombi até o Sul, também, era uma alternativa. Se não viajasse, a Escola era o lugar para brincadeiras.



Ou então, para "curtir" dia de sol.



Gaúchos tomando chimarrão e colocando a conversa em dia.



Aproveitar os clubes da cidade - uma boa alternativa.



Ou conhecer as cidades circunvizinhas.



Sempre tinha tempo para alguma brincadeira.



Prontos para sair com o 5ºA.



Momentos de descontração.



Ou de relaxamento.



Aproveitando as amizades.



Aproveitando as amizades.



Escola, nosso lar.



Passeando de 5ªA em Barbacena.



Mas, cuidado com a PA²⁰.



Ou estudar para a próxima prova.

²⁰ PA: Polícia da Aeronáutica; pelotão composto por Pré-cadetes, comandado por um Sargento, que “patrulhava” a cidade, para evitar confusão ou desordens dos seus pares.

1.12 ATIVIDADES NÃO ROTINEIRAS

68-382 *Antônio Riciéri Bugue*

Algumas atividades não faziam parte da nossa rotina. As rotineiras eram aquelas que todos os Pré-cadetes eram obrigados a cumprir diariamente, como o hasteamento e o arriamento do Pavilhão Nacional, por exemplo.

Havia atividades que eram esporádicas ou obedeciam ao sistema de rodízio ou escala, onde o Pré-cadete envolvido era escalado, cumpria a tarefa e voltava a cumpri-la semanas ou meses à frente.

Os serviços de Pré-cadete de Dia ao Corpo e às Esquadrilhas eram uma atividade por escala. Essa equipe de serviço, além de comandar parcela da tropa na parada diária, zelava pela organização na entrada para o refeitório e era responsável pela disciplina dos Pré-cadetes mais modernos.

Outra atividade no sistema de rodízio era o serviço de plantão ao alojamento. A cada noite, por duas horas, começando no horário do silêncio até a alvorada, um Pré-cadete permanecia de plantão em todo o alojamento. Essa atividade não era observada no alojamento do Terceiro ano, onde os quartos abrigavam somente oito Pré-cadetes, diferentemente dos alojamentos coletivos.

O pior horário era o das duas às quatro horas da madrugada, porque dormia-se pouco até às duas e quase não se conseguia pegar no sono depois das quatro.

O serviço de plantão obrigava o Pré-cadete a colocar o uniforme, e a ficar rondando pelos corredores do alojamento, zelando pela segurança de todos. Apesar de parecer banal, era um serviço importante porque visava, também, auxiliar algum colega necessitando de ajuda médica imediata.

Acontecia, às vezes, que o plantonista pegava no sono e não acordava o seu substituto. Caso fosse pego dormindo, ou por não acordar o seu substituto na hora prevista, a culpa recaía sobre o mesmo, que deveria estar zelando pelo sono dos demais. Era considerada uma falta passível de punição.

O serviço de plantão era uma boa desculpa para quem dormia nas aulas mais enfadonhas. Outra desculpa muito usada era quando serviam frango no almoço. Diziam que frango dava sono!

Alguns professores não se importavam; já outros, mais severos, usavam o expediente da parte²¹. Além desses, havia alguns Oficiais que gostavam de “passear” pelos corredores procurando por dorminhocos. A porta da sala de aulas era provida de uma janelinha de vidro que permitia a visão, pelo lado de fora, de todo o seu interior. Se alguém fosse pego dormindo, era punição na certa!

Outras duas atividades que nos acarretavam um trabalho extra, eram o corte do cabelo e os serviços da lavanderia.

A cada 15 dias, era divulgada a escala de corte de cabelo, com um horário estabelecido para cada turma. Eram uns cinco ou seis barbeiros que tinham, por missão, cortar o cabelo de cerca de

²¹ Parte: “dar uma parte”, significa relatar, formalmente, uma ocorrência ou irregularidade a um superior hierárquico. É o ato de comunicar um fato, positivo ou negativo, que exige o conhecimento ou a providência da autoridade competente.

40 Pré-cadetes em uma hora. O corte consistia em passar a máquina até a altura em que o bibico²² assentava-se, e reduzir o volume do cabelo na parte superior. Era, na acepção da palavra, um verdadeiro massacre no cabelo! Alguns, para evitar um corte rígido, optavam por ir ao barbeiro na cidade.

A utilização dos serviços da lavanderia, era outra atividade não rotineira. Havia o dia indicado para deixar a roupa suja, e outro para buscar a roupa limpa. Todas as peças eram identificadas com o número do Pré-cadete, gravado à tinta ou costurado.

Para a entrega da roupa suja, tínhamos que preencher um rol onde constavam a nossa identificação e as peças a lavar, por tipo e quantidade.

Essa atividade nos consumia, por vezes, cerca de uma hora na fila.

As roupas lavadas, em especial as camisas, vinham todas engomadas. Algumas vezes, por engano ou perda do número costurado, recebíamos meias e cuecas trocadas, ou simplesmente perdiam-se. Era mais um precioso tempo gasto a esperar pela busca desses itens que, na maioria das vezes, não eram achados.

A “atividade lavanderia” era uma das preferidas dos veteranos, em especial do Terceiro ano. Os novatos, ou bichos, eram escalados tanto para deixar como para receber e entregar as suas roupas.

Nessas horas, não só os “peixes”, como os “marcados”, não tinham sossego. Uma vez escalados, era certeza que uma grande parte da noite seria perdida, pois sempre estariam aguardando no final da fila.

1.13 O COMBOL

68-382 *Antônio Ricieli Braga*

Em 1969, na transição do segundo para o terceiro ano, a Escola criou uma comissão, denominada Comissão de Bolsas, cuja alcunha era COMBOL.

O que era o COMBOL afinal? Na realidade, para reduzir a quantidade de Pré-cadetes para a futura matrícula no Centro de Formação de Pilotos Militares – CFPM, a Comissão teve como missão selecionar os melhores dentre eles. Afinal, o lema da Escola, *Non Multa, Sed Multum* era o que prevalecia e, com certeza, foi utilizado para essa finalidade.

Naquele período, a antiga Escola de Aeronáutica, localizada no Campo dos Afonsos, estava sendo desativada e transferida para Pirassununga (SP), com um novo nome: Academia da Força Aérea.

Junto a essa mudança, criou-se o Centro de Formação de Pilotos Militares, em Natal (RN), cuja finalidade precípua era formar Pilotos Militares, no prazo de um ano. Além disso, atendendo a uma necessidade da aviação civil, abriu-se a possibilidade de alguns deles, ao final do Curso, por

²² Bibico: menos volumoso que o quepe, o bibico é uma peça de uniforme, em formato de um barco, que cobre a cabeça, sendo utilizada em determinados uniformes de passeio ou serviço.

opção, serem declarados Aspirantes a Oficial Aviador da Reserva, podendo permanecer nas fileiras da FAB por até quatro anos.

Era necessário, também, um tempo para que a nova Academia, ainda em fase de construção, fosse concluída e pudesse absorver e abrigar o número de Cadetes a ela destinado. A criação do Centro em Natal atingiu este duplo objetivo.

Concomitantemente a essas alterações, houve a mudança do Comando da Escola. O novo Comandante entendeu que havia Pré-cadetes em excesso e era necessário fazer uma redução no seu efetivo. Além dessa redução, não seria mais permitida a repetição de ano, caso o Pré-cadete não atingisse o desempenho previsto.

Era possível, também, que o CFPM talvez não tivesse estrutura adequada para receber um número elevado de Pré-cadetes, de modo que uma redução no efetivo fazia-se necessária.

Para atingir esses objetivos, uma seleção deveria, então, ser realizada, surgindo daí o famoso e temeroso COMBOL.

O fato é que a Turma seria reduzida e o critério utilizado seria norteador pelo desempenho acadêmico e o comportamento disciplinar. Ou seja, só ficariam para cursar o Terceiro ano os que tivessem boas notas e bom comportamento.

Para fazer face a essas exigências, muitos entravam noite adentro estudando, pois era o único modo de conseguir boas notas. Ainda mais que o método de avaliação utilizado era o Estanino, que media o conhecimento de toda a Turma em relação ao que foi ensinado, e não o conhecimento próprio de cada um.

Em uma prova de cinquenta questões, por exemplo, se a maioria acertasse todas as questões, era considerado que os que acertaram havia aprendido tudo o que tinha sido ensinado. Recebiam, portanto, a nota máxima. Os demais, seriam escalonados conforme os acertos. Dessa forma, quem acertasse quarenta questões, ou seja, oitenta por cento do total, poderia receber uma nota muito baixa, uma vez que a distribuição dos graus era feita conforme a quantidade de acertos de toda a Turma.

Nesse ínterim, fomos para as férias de fim de ano sem saber o que aconteceria com cada um de nós. O resultado do COMBOL seria enviado por carta, endereçada aos nossos pais, confirmando ou não a possibilidade de continuarmos matriculados na Escola.

Ao voltarmos das férias soubemos que muitos colegas foram desligados. Mas, para os que ficaram, houve uma mudança de posição. Abandonamos os alojamentos coletivos e fomos para os apartamentos. Uma mudança para melhor, sem dúvidas!

A cada dia que passava, estávamos mais próximos do nosso ideal: voar. Porém, ainda existiam muitas barreiras a vencer. Uma delas era o exame médico, ao final do terceiro ano, dessa vez bem mais elaborado que os anteriores e decisivo para poder voar, como Piloto Militar.

Fomos, por turmas, para o Centro de Medicina Aeroespacial – CEMAL, no Rio de Janeiro, realizar todos os exames pertinentes. E foram muitos, além de bastante rigorosos, desde a saúde física até a mental. Muitos temiam ser barrados pela sinusite e buscavam receitas milagrosas para conseguir a aprovação.

Com mais uma etapa vencida, estávamos prontos para o novo ano que alinhava-se no horizonte: a ida para o CFPM e lá enfrentar novos desafios. No Cassino foram colocados, a título de informação, fotos e prospectos sobre o CFPM e a cidade de Natal.

Era comum, no nosso último ano na Escola, encontrar companheiros de Turmas anteriores, já em trajes civis, que retornavam em busca de algum documento, pois haviam sido desligados em voo e teriam que buscar novos horizontes.

Certamente que não teriam dificuldades, pois a Escola os havia preparado muito bem para a vida. Entretanto, ver determinados companheiros, reconhecidos por suas qualidades, não ter conseguido “alçar voo”, gerava um certo desconforto em todos.

Daquele grupo inicial, de 450 jovens, somados mais 29 Pré-cadetes repetentes, seguimos para Natal com somente 199 matriculados no CFPM. Ou seja, menos da metade conseguiu superar todas as barreiras e seguiu para realizar o Curso de Piloto Militar.

O lema da Escola, de não quantidade, mas qualidade, mais uma vez estava sendo posto em prática!

Muitos solicitaram desligamento ao longo dessa caminhada; outros foram desligados por motivos disciplinares; outros pelo COMBOL; outros ainda pelo exame médico.

Ainda nem havíamos atingido a metade do tempo requerido para a nossa formação e iniciáramos a mais difícil e importante fase das nossas vidas: aprender a voar.

Como bem disse um Major que trabalhava no Departamento de Ensino do CFPM: “Alunos, vocês serão jogados contra a parede. Quem miar é gato”.

1.14 A MUSA ISABELINHA

68-382 Afonso Ricieli Braga

“Lindos passarinhos, azuis da cor do manto de Nossa Senhora!”

Em uma das nossas primeiras saídas em Barbacena, uma senhora, já com idade avançada, chamava-nos a atenção.

Ela parava para dizer em alto e bom som, para que todos pudessem ouvir, a frase acima. Nós, em respeito, parávamos para escutar e agradecer tamanha gentileza.

Isabel Vidal, carinhosamente chamada de Isabelinha, era uma figura folclórica que marcou profundamente a história de Barbacena e a de todos os Pré-cadetes da EPCAR.

Nascida em 28 de fevereiro de 1915, no então distrito de Remédios, Isabel Vidal era filha de José Maria Vidal e de Ana Teófila Ferrão. Era uma mulher inteligente, culta, com sensibilidade artística e à frente de seu tempo. Era pianista, falava francês fluente e tinha o dom da oratória. Fazia discursos lindíssimos e sempre recitava versos nas suas caminhadas pela cidade.

Morava em uma casa na rua Cruz das Almas, bairro São José. Durante o dia vagava pelas ruas de Barbacena, ou era vista na Rodoviária, onde gostava de ficar. Andava quase sempre acompanhada pelos seus cachorros, especialmente o seu fiel escudeiro Nabão.

Apesar da vestimenta extravagante e da maquiagem carregada, considerada por alguns como uma mendiga ou até mesmo louca, tinha uma vida simples, sem luxo e totalmente desprendida de tudo. Uma de suas frases icônicas era: “Uma esmola para os meus pobres!”.

Não se sabe ao certo sua origem e sua verdadeira história, muito embora pessoas que a conheceram digam que ela descendia de aristocráticas famílias da *gens*²³ mineira.

Isabelinha teve entre seus antecedentes os Inconfidentes Domingos Vidal de Barbosa Lage, Francisco Antônio Oliveira Lopes e o padre José Lopes de Oliveira. Consta, também, que era parente direta de Luís Alves de Lima e Silva, o Duque de Caxias.

Conta a lenda, que era originária de uma família abastada, teve educação esmerada, mas o pai não a deixou viver o grande amor da sua vida, um aluno da Escola. Por esse motivo, nunca escondeu sua paixão pela farda azul dos Pré-cadetes da Aeronáutica.

Em virtude dessa paixão ela tornou-se a musa da EPCAR. Era respeitada, protegida e admirada por todos nós. Muitas vezes, suas necessidades eram supridas por alguns Pré-cadetes. Ela agradecia a todos, indistintamente, com carinho e amizade. Ao longo de toda a sua existência, ela sempre demonstrou esse amor para conosco, de uma forma direta, despretensiosa e cativante.

A sua convivência, quase que diária, com os seus “lindos passarinhos, azuis da cor do manto de Nossa Senhora”, deixou marcas indeléveis na mente de todos os Pré-cadetes que tiveram a oportunidade de conhecê-la e de tê-la por perto.



Isabelinha - a nossa Musa.

1.15 OS NOSSOS GUARDIÕES

68-382 *Antônio Ridenti Bague*

Ao sairmos dos nossos lares, alguns quase no término de suas adolescências, tomamos rumo ao desconhecido.

Deixamos nossos pais, familiares, amigos e talvez até alguma namoradinha, para uma Escola que sabíamos somente o nome e o local, e nada mais.

²³ *Gens*: é uma palavra latina que se refere a uma família ou linhagem na Roma Antiga, composta por indivíduos que partilhavam um nome comum (nomen gentilicium), e alegavam descendência de um ancestral comum.

Cada um de nós carregava, além da sua bagagem, outra mala repleta de dúvidas sobre o que encontraríamos pela frente.

Nossos pais, de igual modo, também estavam com as suas mentes cheias de dúvidas, quiçá as mesmas.

Além disso, com certeza, os instintos paterno e materno martelavam-lhes as cabeças a procurar respostas para as suas inquietas indagações.

- Quem cuidaria deles?

- Quem daria a atenção e o amparo necessários para aqueles jovens, alguns ainda imberbes, que brevemente entrariam na fase adulta de suas vidas?

- Quem os cumularia de bons exemplos e valores firmes, que tanto necessitavam para moldar-lhes o caráter, de forma que se tornassem pessoas honradas e honestas?

Entregar um jovem para servir à Pátria, em uma Escola distante, em regime de internato, era algo preocupante e muito desafiador.

Quando chegamos a Barbacena, após os momentos de confraternização com os primeiros e novos amigos, e passar pelo deslumbramento da Escola que seria a nossa casa pelos próximos três anos, começamos a encarar a realidade e o preço a pagar pelo tamanho do nosso sonho juvenil.

O nosso primeiro contato foi com os Sargentos, que nos passaram todas as instruções, as regras de comportamento e de como deveríamos agir, conforme os regulamentos da Escola e da FAB.

Foram muitas as informações passadas. Difícil absorver tudo aquilo em poucos dias.

Mal havíamos saídos de casa, onde os nossos pais proviam a maioria das nossas necessidades. Agora, tudo havia mudado e o “mundo” estava sob a nossa responsabilidade. Arrumar a cama, cumprir os horários e obedecer às regras passou a ser a nossa rotina.

Gradualmente, fomos absorvendo, aprendendo e colocando em prática tudo aquilo que nos ensinavam para nos tornarmos militares. Era uma questão de sobrevivência!

Aos poucos, passamos a conhecer os Oficiais que integravam o quadro de pessoal da EPCAR e que, mais tarde, tornar-se-iam os nossos guardiões.

O mais célebre deles, não somente por ser o Comandante, mas pela verdadeira mudança que estava fazendo na Escola, era o Brigadeiro do Ar João **Camarão** Telles Ribeiro.

O Brigadeiro Camarão, sempre recebido com o toque de corneta, era quase uma figura do Olimpo grego, presença constante na Escola. Quando passava, os Pré-cadetes eram obrigados a interromper a sua marcha, parar e fazer a continência regulamentar.

Tão importante quanto, era o Subcomandante, o Coronel Aviador Célio Marques **Fernandes**, que habitualmente circulava pelas dependências da Escola acompanhando a nossa rotina.

Diretamente ligado a nós era o Comandante do Corpo de Pré-Cadetes, o Major Aviador Mário Accácio Alves **Baptista**. Era um oficial muito distinto, com o uniforme sempre impecável, educado e sério. Agia com o rigor que aquela função exigia à frente de cerca de 1.200 jovens que

compunham o Corpo de Pré-cadetes. Certamente, víamos nele a figura paterna, sempre pronta a corrigir e a orientar a moldagem do nosso caráter.

Com a mudança do Comando da EPCAR, em 15 de julho de 1969, para o Brigadeiro do Ar Roberto Teixeira **Collares**, e com a promoção do Major Baptista a Tenente-Coronel, o mesmo passou a desempenhar as suas atividades junto ao Comandante da Escola.

Um detalhe interessante foi que, até a chegada do Brigadeiro Collares, éramos chamados de Pré-cadete, posto alterado para Aluno quando assumiu o Comando da Escola.

O então Capitão Aviador Athos Geraldo Gramigna da **Silveira**, nosso Comandante no Primeiro ano, promovido ao posto de Major, passou a ser o novo Comandante do Corpo de Pré-Cadetes.

Víamos nele alguma simpatia, uma vez que estava mais próximo à Turma. Era mais extrovertido e, algumas vezes, mais brincalhão que o anterior, porém, também, exercia o papel de pai de igual forma, somente com um pouco mais de candura.

Com a sua promoção, já no nosso segundo ano de EPCAR, assumiu o Comando da nossa Turma, o Capitão Aviador Linneu de Lima **Castello**.

Em um nível mais abaixo, outros Oficiais exerciam a função de Comando dos Esquadrões²⁴. Entre eles podemos destacar os Capitães Aviadores Ervino Brasil **Kurka**, Antônio Alberto de Toledo **Lobato**, Hamilton Pinto **Aguiar** e Hélio Carvalho **Perez**.

No escalão mais baixo da hierarquia encontravam-se os Oficiais Subalternos, normalmente auxiliares ou chefes das diversas Seções da Escola e dos Esquadrões. Concorriam, também, à escala do serviço de Oficial de Dia ao Corpo de Pré-Cadetes. Dentre eles, podemos salientar os Tenentes Aviadores **Thomé** Ribeiro Netto, **Sergey** de Andrade Monteiro, **Getúlio** Barros, **Waldir** da Silva Almeida, José Carlos Ardoينو Barbosa **Cambiaghi** e **Mauro** Borges Campos.

O Tenente Thomé, tido como um exímio aviador, infelizmente faleceu em um acidente com uma aeronave T-6. Esse infortúnio provocou uma grande comoção em todos nós. Acompanhamos, também, as despedidas e honras militares no cemitério da Igreja da Boa Morte.

Havia, ainda, outros Oficiais que não faziam parte do Corpo de Pré-Cadetes. Um deles, ouvíamos o seu nome todos os dias, embora nunca fosse visto. O seu nome, entretanto, ficou gravado nas nossas memórias. Trabalhava na administração da Escola e, diariamente, ao término da leitura do Boletim Diário, ouvia-se a seguinte expressão:

- "Confere com o original, José **Strohmayer** – Primeiro-Tenente IG²⁵ Ajudante".

Quem não se lembra desse nome?

Vale ressaltar que, embora já mencionado anteriormente, a Instrução Militar estava sob a responsabilidade do Capitão de Infantaria Rui Garavello **Machado**, das fileiras do Exército, auxiliado

²⁴ Esquadrões: cada Turma era dividida em dois Esquadrões. Em termos de Força Aérea, um Esquadrão reúne pessoal, aeronaves e equipamentos, sob um mesmo Comando, para cumprir missões específicas.

²⁵ IG: Infantaria de Guarda; hoje seria um Oficial de Infantaria. Era o Ajudante do Comandante da EPCAR.

pelos Tenentes João **Batista** de Souza e Alexandre **Valeiko**, oriundos da Infantaria de Guarda da Aeronáutica.

Merece destaque informar, também, que estiveram à frente da Turma 68, nos nossos três anos de EPCAR, os Tenentes Aviadores Eduardo Bogalho **Pettengill** e Sérgio Roberto **Segadães**.

Todos eles, indistintamente, como fieis guardiões, zelaram pela nossa segurança, acompanharam o nosso desenvolvimento psicossocial, ajudaram a forjar o nosso caráter, corrigiram os nossos defeitos e contribuíram, definitivamente, para a nossa formação militar, bem como para que nos tornássemos bons cidadãos, na verdadeira acepção da palavra.

Todavia, um deles destacou-se perante a Turma, e passou a ser admirado por todos nós: o Tenente Segadães.

Foi o nosso guardião-mor e participou efetivamente da nossa formação, em todos os sentidos.

1.16 O TENENTE SEGADÃES

68-382 Afonso Ricieri Bugus



Nosso “eterno” Comandante.

Um jovem Segundo-Tenente, recém-formado na então Escola de Aeronáutica, chegava à Barbacena justamente no início do ano de 1968. Era o Segundo-Tenente Aviador Sérgio Roberto **Segadães**.

Natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 27 de novembro de 1943, a sua trajetória na Aeronáutica, até a sua chegada na EPCAR, pode ser resumida em 8 anos, de 1960 a 1967.

Cursou a EPCAR como o Pré-cadete 60-021 e formou-se Oficial ao final do ano de 1965.

Na Seleção de Pilotos Militares, no estágio primário e básico, realizado no Primeiro e Segundo anos da Escola de Aeronáutica, voou o Fokker T-21. No Terceiro ano, já no estágio avançado, em Pirassununga, voou o North American T-6, graduando-se como Aspirante a Oficial Aviador com cerca de 170 horas de voo.

Dos 84 formandos da sua Turma, 29 Aspirantes e mais um Tenente de uma Turma anterior, seguiram para realizar o Curso de Piloto de Caça no 1º/4º Grupo de Aviação, em Fortaleza (CE). Desse grupo, somente 13 lograram sucesso e formaram-se Pilotos de Caça.

Durante o Curso voou o F-80 e o TF-33, realizando todas as missões previstas no seu currículo.

Ao final do Curso, já Segundo-Tenente, juntamente com os seus companheiros de Esquadrilha, conquistaram a Taça Eficiência. A taça é um troféu auferido aos componentes da Esquadrilha, cujos pilotos mais destacaram-se durante o Curso, no emprego da aeronave como plataforma de combate.

Formado, poderia prosseguir a sua carreira voando em uma Unidade Operacional de Caça. Porém, em virtude da desativação das aeronaves TF-7 e F-8 Gloster *Meteor*, houve restrições para o recebimento dos pilotos recém-formados.

Diante disso, apresentou-se como voluntário para liberar a vaga para outro colega. Solicitou, então, a sua designação para ser Instrutor em Pirassununga.

Logo após, solicitou transferência para a Escola Preparatória de Cadetes do Ar que, naquele momento, necessitava de oficiais.

Que sorte a nossa!

Dentre tantas opções disponíveis, escolheu, voluntariamente, servir em Barbacena.

Quis o destino que a sua chegada à EPCAR coincidissem com a nossa, naquele Carnaval de 1968, e que fosse designado para auxiliar o Comando do Primeiro ano, o nosso Esquadrão.

O então Tenente Segadães, sempre estalando os seus dedos, foi, gradualmente, ganhando a simpatia da Turma.

Face à pouca diferença de idade entre ele e os seus comandados, nós o considerávamos como um irmão mais velho, pronto para dar as broncas necessárias nos irmãos mais jovens, algumas vezes ousados demais pela tenra idade e impulsividade juvenil.

No entanto, sempre que necessário, estava a postos para dar-nos conselhos. Preferia, ao invés de punir, aconselhar, dar o exemplo e, se preciso, uma bronca. A punição só era aplicada em casos extremos, pois, para ele, uma boa conversa sempre produzia melhores resultados.

Por sempre estar mais próximo de todos, não o considerávamos um Oficial distante, como eram os Capitães e os Majores da Escola.

O fato é que começou a existir uma fraterna amizade entre a Turma e o Tenente Segadães. Víamos nele, não só o “Comandante”, mas, principalmente, um irmão e amigo.

Para nós, a sua insígnia²⁶ de Segundo-Tenente era diferente das demais, pois parecia ter mais brilho. Talvez, para os nossos olhos, um brilho especial, pois simbolizava o nosso ideal, aquilo que desejávamos ser no futuro.

Toda a Turma viu nele um farol, um líder para guiar-nos e a quem deveríamos seguir e espelhar-nos.

²⁶ Insígnia: a insígnia é um distintivo que representa o posto ou a graduação de um militar. Originário do latim *insignia*, significa “sinal distintivo”, ou “marca de reconhecimento”.

Além de ser jovem como nós, quando voava no T-6 da Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque da EPCAR, a ERA 32, ficávamos admirando-o, pois sempre nos deu mostras de ser, além de um Oficial exemplar, também um exímio Piloto de Caça, o que personificava o “melhor dentre os melhores”.

Ao longo dos três anos que cursamos a EPCAR, ele foi uma figura de presença constante na Turma. Conhecia a todos, não somente pelo nome, mas, como era a personalidade de cada um. Interagia e zelava para que a Turma sempre estivesse nos padrões exigidos.

Nossos pais, apesar de muitos não conhecerem o Tenente Segadães, sabiam estarmos sob as asas de um guardião dedicado e interessado em moldar o nosso caráter, em garantir a nossa formação militar, e em facilitar a nossa transição da adolescência para a vida adulta.

Certa feita, por ocasião da NAE, competição realizada no Colégio Naval, em Angra dos Reis (RJ), fez diversas passagens baixas com o T-6 para motivar os Pré-cadetes. Quando os atletas retornaram à Escola e trouxeram as fotos das passagens, toda a Turma certificou-se que, além de um excelente “Comandante”, era um exímio piloto. A partir de então, a Turma passou a idolatrá-lo ainda mais.

Não há como negar que, além de um excelente militar, o Tenente Segadães foi, e continuou sendo, um exemplo de pessoa que deixou marcas indeléveis em toda a Turma.

Nos três anos de convivência fraterna em Barbacena, foi o nosso referencial.

Queríamos ser iguais a ele: um Oficial Aviador de destaque, um excelente piloto e um ser humano exemplar.

Se, por um lado tivemos a ausência dos nossos pais, encontramos nele a inspiração que nos ajudou a moldar e a forjar a nossa vida adulta.

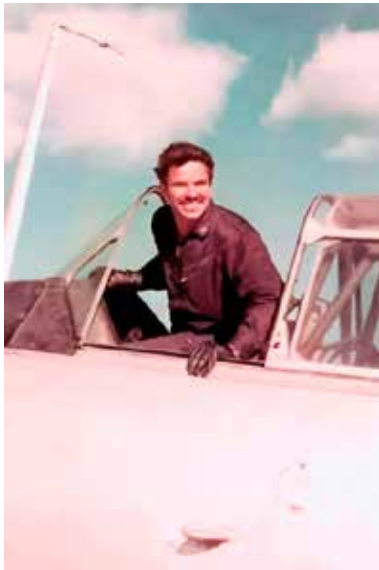
Ao Tenente Segadães, o grande Comandante, o amigo, a referência e o orientador da Turma de 68, o nosso muito obrigado e eterna gratidão por nos mostrar o verdadeiro espírito de um militar de elite da Força Aérea Brasileira.

A admiração, o respeito e a amizade da nossa Turma serão duradouros!

A ele, a nossa imortal continência!



Voo rasante do Tenente Segadães no Colégio Naval, em Angra dos Reis.



No T-6 da ERA 32; comandando a tropa, e recebendo uma homenagem do Comandante da EPCAR, após a VI NAE.



Voo rasante do Tenente Segadães em Angra dos Reis.



O Tenente Segadães e o T-6 da ERA 32.



Recebendo a apresentação na passagem do Serviço.

1.17 A DESPEDIDA

68-202 *Uma só Litwinski Gonçalves*

O dia amanheceu escuro, até um pouco triste, neste 11 de dezembro de 1970.

Será que o tempo, este velho e irreversível senhor, sentiu e acompanhou todo o drama que se abateu sobre uma pequena minoria nesta Barbacena de flores lindas e agora de tão poucos risos?

Hoje é o dia final; o último e inesquecível dia para uma Turma que há muito vem se fragmentando e que agora vai sofrer, espero, sua última divisão.

No nosso outrora barulhento e acolhedor alojamento, somente risos forçados, tristezas em muitos olhos e dor em todos os corações.

As malas se alinham, entre camas, sobre armários: tristes, cobertas, quem sabe, do último pó de Barbacena. Ouvimos um toque de corneta que nos soa como a trombeta do Juízo Final e nos dirigimos tristes, na grande maioria cabisbaixos, para a última parada em que estaremos irmanados, ombros contra ombros, num todo que em poucos minutos se transformará em nada.

A nossa banda, a valsa da despedida, o último “em continência à direeeiiiiita”!, o “fora de forma”. O fim.

Apenas um raio de sol pequenino anuncia, no silêncio reinante, que ainda existe vida e que por ela teremos que lutar redobradamente. No mundo que nos aguarda tudo está por ser vencido, por ser construído.

Últimos abraços, mãos se estendem. E um sentimental - eu - que, sozinho, seco as lágrimas que teimam em rolar.

Os ônibus partem e eu vou para o alojamento; agora nu, vazio, completo e inexoravelmente sem vida.

Percorro os corredores e vejo nomes; conhecidos a maioria; desconhecidos poucos; e a todos eu vejo, sorridentes, através dos olhos embaçados, como nos velhos tempos. Entro no banheiro e ouço risos, algazarra: “água queeente”! Estes espelhos, quantos rostos terão visto?

Apanho minha mala e vagorosamente saio, procurando gravar para sempre na retina os mínimos detalhes. Fecho a porta como quem passa a última folha de um livro agradável e emocionante, que, infelizmente, sempre chega ao fim; porém, na minha, em nossas vidas, dos que partimos, apenas um capítulo terminou.

Percorro os lugares que me eram mais agradáveis: a biblioteca, o jardim de Alá, e a escadaria que nos leva ao PAVITEC e ao cinema; apanho uma rosa e guardo. Assim, chego ao velho e amarelado muro, coberto de marcas de pés, testemunha de inúmeras fugas.

Subo pela última vez as escadas do Comando e vou à Capela; o piano me dá uma nota grave, cheia de zanga, mas que, para mim, soa como um adeus. Saio, desço as escadas, a pequena rua que nos leva ao portão, e nesse, pela última vez, a sentinela fica em sentido. Cumprimento-a e, quando atravesso a linha, ouço um apito de trem, este amigo que muitas vezes, com seu ruído, me auxiliou nas fugas.

No poente quase não há mais luz. Termina mais um simples dia, escurece o pequeno passado da minha vida.

Mãos nos bolsos, cabeça baixa, eu retorno à longa estrada que me levará ao futuro.
Adeus EPCAR, adeus Cidade das Flores, adeus meus camaradas. Adeus.

Publicado originalmente na Revista Senta a Pua, em dezembro de 1970.

1.18 AS BOLACHAS NA EPCAR

68-382 *Antonio Ricieri Bagus*

Bolachas utilizadas na EPCAR.



2. CAPÍTULO 2 – A NOSSA FORMAÇÃO COMO PILOTO – NOVOS TEMPOS

2.1 ANTES DE NÓS

68-382 Antônio Ridenti Bugas

Em meados da década de 1960, a Força Aérea Brasileira tinha, em sua primeira linha de defesa, aeronaves a jato. Faziam parte do acervo o F-8 Gloster *Meteor* e o F-80C Lockheed *Shooting Star*, modelos de alto desempenho para a época, que deveriam ser operados por pilotos habilmente treinados.

Outras aeronaves a jato estavam por chegar, como o AT-26 Xavante, de origem italiana, que seria montado no Brasil, sob licença, pela Embraer. Falava-se, também, na aquisição de aeronaves supersônicas, como o F-103 *Mirage III*, de origem francesa, e o F-5E *Tiger II*, de origem americana.

No entanto, o processo de formação e treinamento da FAB ainda era baseando nos obsoletos monomotores convencionais, como o T-21 Fokker, para os treinamentos primário e básico, e os T-6D e T-6G North American *Texan*, para o treinamento avançado. Ambos os treinadores não proporcionavam o desempenho adequado para a transição às aeronaves a jato.

Surgiu, então, a necessidade de incorporar à frota, uma aeronave a jato para o treinamento avançado.

Era de extrema importância e urgência, dar um salto na qualidade da formação técnica especializada dos futuros Oficiais da FAB, adequando-os à nova realidade da Força.

Quando estávamos cursando o Segundo ano em Barbacena, fomos surpreendidos com a notícia de que toda a Turma, ao término do Terceiro ano, iria para o recém-criado CFPM, em Natal. Na realidade, o CFPM era localizado na cidade de Parnamirim (RN), cerca de 20 km ao sul de Natal.

Não iríamos mais para a Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, como acontecera com as Turmas anteriores.

Até então, toda a formação era realizada em três anos no Campo dos Afonsos, sendo que parte do estágio avançado de voo era realizada em Pirassununga, com o T-6.

Por meio do Decreto n.º 60.251, de 31 de março de 1967, foi incluída na estrutura básica do Ministério da Aeronáutica, uma reformulação no processo de formação de Oficiais Aviadores, alterando-o para quatro anos, sendo que a instrução técnica especializada seria realizada antes da instrução acadêmica.

Para atender a essa orientação e preparar a ativação daquele Centro, em 15 de julho de 1968, por meio do Decreto n.º 62.988, foi criado o Núcleo do CFPM, ativado, oficialmente, pela Portaria n.º 048-GM7, de 18 de junho de 1969.

Em 6 de março de 1970, o CFPM foi oficialmente ativado, com a missão de propiciar a formação inicial dos futuros Oficiais da Força Aérea.

No entanto, como o CFPM ainda não tinha condições de abrigar todo o pessoal da Turma 67 BQ, ela foi dividida em duas, sendo que uma parte seguiu para o Campo dos Afonsos e a outra para o Centro.

A mudança de denominação da antiga Escola de Aeronáutica para Academia da Força Aérea – AFA, aconteceu em 10 de julho de 1969. Em 1971 a Academia foi transferida para as suas novas instalações em Pirassununga, que oferecia melhores condições para a instrução aérea. Na “nova” Academia, além da continuidade do voo, a formação acadêmica seria colocada em destaque.

A nossa Turma viveu esses momentos com toda a intensidade e, após os três anos em Barbacena, seguimos todos para Natal, rumo ao CFPM.

Lá, demos um salto em qualidade e fomos agraciados, na nossa formação, com dois novos tipos de aeronaves: o T-23 Uirapuru e o T-37C *Tweety Bird*.

Fomos a primeira Turma a fazer esse processo em sua plenitude. Iniciamos a nossa saga no voo com o novo T-23 como aeronave primária e básica, e finalizamos a instrução avançada com o T-37C, aeronave bimotora a jato.

Posteriormente, cursamos mais três anos na Academia da Força Aérea. Muito embora a ênfase do Curso fosse na formação acadêmica, continuamos a voar o T-37C, para manter o adestramento e adquirir novos ensinamentos.

E como foi essa formação?

Vamos fazer um voo na história e relembrar esses momentos.

2.2 NOVO TEMPO - O T-23 UIRAPURU

68-382 *Antônio Ribeiro Braga*

Para podermos melhor compreender o que vivenciamos, é necessária uma pequena retrospectiva na história.

Os velhos Fokker *Instructor*, nas versões S.11 e S.12, ou T-21 e T-22 na designação da FAB, respectivamente, o primeiro com trem de pouso convencional²⁷, e o segundo com trem de pouso triciclo²⁸, não estavam mais suportando a instrução primária e básica de voo dos Cadetes.

Os primeiros T-21, também conhecidos como “canela-dura”, fabricados na Holanda e montados no Brasil, foram entregues para a instrução no último trimestre de 1956. Outros 14 foram montados, sob licença, na Fábrica do Galeão, e entregues para a FAB entre janeiro e fevereiro de 1957.

O T-22, entretanto, mostrou-se inadequado para a instrução básica, permanecendo nessa atividade somente o T-21. Os T-22 foram transferidos para as diversas Bases Aéreas e empregados nas tarefas de ligação e utilitárias.

Os T-21, cansados, já davam sinais de fadiga que, aliada à falta de peças e de componentes, não suportariam mais a demanda da instrução de voo.

²⁷ Trem de pouso convencional: trem de pouso composto de duas rodas principais à frente do centro de gravidade da aeronave e uma roda na cauda.

²⁸ Trem de pouso triciclo: trem de pouso composto de uma roda no nariz da aeronave (bequilha) e duas rodas principais sob as asas ou fuselagem.

Por outro lado, a indústria aeronáutica brasileira ensaiava os seus primeiros passos e alguns projetos começavam a despontar no mercado nacional.

Já tínhamos, nessa época, as ferramentas teóricas. Desde 1950, alunos do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA, Unidade de ensino superior, a primeira a estabelecer-se no Centro Técnico de Aeronáutica – CTA, estruturado desde o final da década de 1940 e oficialmente fundado em 1953, localizado em São José dos Campos (SP), serviram de base para os primeiros passos da novata indústria aeronáutica brasileira.

No ano de 1962, nascia a Indústria Aeronáutica Aerotec S/A – AEROTEC, fundada pelo engenheiro aeronáutico Carlos Gonçalves, juntamente com os engenheiros Wladimir Monteiro Carneiro e Michel Cury.

A AEROTEC, nos seus primórdios, produzia somente peças e componentes para uso aeronáutico. Já na metade da década de 1960, os seus fundadores viram a oportunidade nascida da necessidade de a Força Aérea Brasileira substituir as suas aeronaves de treinamento primário e básico, que encontravam-se em ritmo acelerado de obsolescência e de falta de peças.

A possibilidade de produção de, pelo menos, cem aeronaves, chamou a atenção da empresa, que poderia apresentar um projeto para substituir os velhos Fokker.

O então Ministério da Aeronáutica elaborou uma diretriz estipulando que o substituto para os T-21 e T-22 deveria ser projetado e fabricado no Brasil. Solicitava-se uma aeronave de asa baixa, de pequeno porte, totalmente em alumínio, com assentos lado a lado, manobrável e trem de pouso triciclo, devendo ainda ser simples, robusta e com baixo custo operacional.

A AEROTEC apresentou ao Ministério da Aeronáutica, no final de 1964, o projeto designado como A-122, concebido pelos engenheiros Carlos Gonçalves e José Carlos de Sousa Reis.

Com o conceito inicial validado, o primeiro protótipo foi concluído em abril de 1965, com a matrícula PP-ZTF. O primeiro voo foi realizado em 2 de junho do mesmo ano.

Era um monomotor metálico, duplo comando, com assentos lado a lado, asa baixa, trem de pouso triciclo, empenagem convencional, e estava equipado com um motor Lycoming O-235-C1, de 108 HP²⁹, com quatro cilindros.

Em outubro de 1967, a AEROTEC assinou o seu primeiro contrato no Brasil, com o Ministério da Aeronáutica, para a produção de 30 unidades do A-122.

Em abril de 1968, após um amplo programa de ensaios em voo, a aeronave obteve o certificado de homologação do CTA. Nesse momento, o A-122 recebeu a designação militar de T-23 e o nome de batismo Uirapuru, em homenagem a uma ave canora da fauna amazônica, conhecida pelo seu canto melodioso.

No entanto, os ensaios em voo indicaram a necessidade de melhorar as características aerodinâmicas da aeronave, devido à grande dificuldade em sair da manobra parafuso.

²⁹ HP: abreviatura de *Horsepower*, ou cavalo-vapor, ou ainda cavalo de potência. Identifica unidade de medida para a potência de motores. Um motor de 120 HP tem cerca de 120 cavalos de potência no motor.

Em um dos voos de ensaio, o Major Aviador José **Mariotto** Ferreira, oficialmente o primeiro piloto de ensaios em voo do Brasil, após tentar diversas vezes, não conseguiu fazer com que a aeronave saísse do parafuso. Ao abandoná-la, na execução do procedimento de segurança, teve o velame de seu paraquedas preso no estabilizador vertical, falecendo em razão desse acidente.

Com a tragédia, ocorrida em 1 de novembro de 1968, os dados coletados foram levados até o Institute de Mécanique des Fluides, em Lille na França, para um estudo e laudo sobre o problema apresentado. A conclusão foi a de que a aeronave não saía do parafuso por insuficiência de superfície do estabilizador vertical.

Para solucionar esse problema, foi instalada uma quilha ventral, semelhante àsquelas de barcos, a partir do segundo protótipo, o PP-ZTT, na parte inferior da fuselagem, aumentando assim a área do estabilizador.

Nesse processo verificou-se a necessidade de aumentar, também, a potência do motor, o que foi feito com a substituição do original por um de 160 HP.

Esse segundo protótipo encontra-se exposto no Museu Aeroespacial – MUSAL, no Campo dos Afonsos.

Em abril de 1969, um segundo contrato foi assinado com o Ministério da Aeronáutica para a fabricação de mais 40 unidades, e o T-23 viria, definitivamente, a substituir o T-21 na instrução primária e básica dos Cadetes do Ar.

Duas versões foram produzidas: a versão A-122A, destinada ao uso militar e empregada pela FAB, e a versão A-122B, destinada aos aeroclubes brasileiros, para o uso civil.

Ao todo foram produzidas 130 unidades, sendo 30 delas para o mercado civil. Algumas ainda foram exportadas para a Bolívia (18) e o Paraguai (8).

As quatro primeiras aeronaves da linha de produção, matrículas FAB 0940, 0941, 0942 e 0943, foram entregues na antiga Escola de Aeronáutica, no dia 6 de março de 1970. Logo após, essas aeronaves foram trasladadas para o CFPM, onde foram usadas na formação de parte dos Alunos da Turma 67 BQ, uma vez que a outra parcela teve a sua formação no T-21.

A título de curiosidade, segundo o nosso colega Uirassú **Litwinski** Gonçalves, e conforme as informações obtidas pelo colega Aparecido **Camazano** Alamino, da Turma 69 BQ, o Uirapuru acabou sendo chamado carinhosamente de “Zarapa” pelos pilotos e mecânicos que com ele trabalhavam, em função de uma lenda folclórica.

Reza a lenda, que os habitantes ao redor do CFPM quiseram descobrir o nome daquele pequeno e ágil avião que fazia manobras e treinamento de tráfego de emergência simulado, voando muito baixo sobre as fazendas, terrenos arados, caminhos e estradas da região.

Quando souberam que o nome era Uirapuru e a maioria dos camponeses teve dificuldade em pronunciar esse nome, acabaram chamando-o de “Zarapuru”, que com o tempo tornou-se “Zarapa”, como é carinhosamente conhecido por todos os pilotos.

Ao final, podemos dizer então que as aeronaves T-23 “Zarapa”, do FAB 0940 ao FAB 0999, abrangendo tanto o primeiro como o segundo lote, todas designadas para o CFPM, fizeram parte da nossa formação.

Ao término do ano de 1971, vale ressaltar que os Zarapas registraram um total de 15.621h55m de voo, o que confirmou a sua excelência como treinador primário e básico.

2.3 CARACTERÍSTICAS DO T-23

68-382 *Antônio Ridenti Bugue*

A título de recordação, seguem, abaixo, as principais características do T-23³⁰:

Fabricante: Indústria Aeronáutica Aerotec S/A;
Emprego: treinamento primário e básico;
Tripulantes: 2;
Modelos: A-122A (uso Militar) e A-122B (uso Civil);
Envergadura: 8,50 m;
Comprimento: 6,60 m;
Altura: 2,70 m;
Superfície Alar: 13,50 m²;
Peso Vazio: 540 kg;
Peso Máximo de Decolagem: 840 kg;
Velocidade Máxima: 140 MPH ou 225 km/h;
Razão de Subida Máxima: 264 m/min ou 866,14 ft³¹/min;
Teto Operacional: 4.500 m ou 14.763,78 ft;
Alcance: 800 km;
Motor: Lycoming IO-320 B2B, com 4 cilindros opostos horizontalmente; carter úmido; refrigerado a ar; sem redução entre hélice e eixo. Desenvolve a potência de 160 HP a 2.700 RPM, ao nível do mar, nas condições de atmosfera padrão (ISA); e
Nome de Batismo: Uirapuru.



Vista lateral do T-23 utilizado no CFPM.

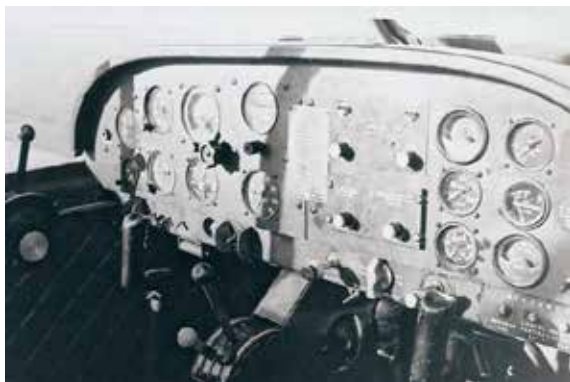
³⁰ Fonte: Opúsculo do CFPM, Brigadeiro do Ar Veterano Clovis de Athayde **Bohrer**.

³¹ Ft: ft (foot em inglês), ou pé, é usado para medir altitude, altura e elevação. É uma unidade de comprimento usada em países que seguem o sistema imperial. Por definição, 1 pé (1 ft) é igual a 12 polegadas (inches), ou a 0,3048 metros (m).



Vista superior do T-23.

Vista inferior do T-23.



Painel de instrumentos do T-23.



T-23 em voo na ala.

2.4 O TREINAMENTO NO T-23

68-382 Antônio Ricieri Bugas

Muito embora o T-23 fosse considerado uma aeronave muito simples, por ser o primeiro que voamos, tudo nos parecia difícil e exigia muito estudo e dedicação.

Vale ressaltar que muitos de nós, senão a maioria, sequer havia visto uma cabine de avião “in loco”.

Depois das aulas de Instrução Técnica da Aeronave, onde aprendia-se, detalhadamente, todos os seus sistemas e componentes, e do apronto da fase, iniciamos as famosas horas de nacele, nas quais, dentro e fora da cabine, eram repassados, repetidamente, todos os procedimentos relacionados com o voo, desde as inspeções pré-voo até o corte do motor e o abandono da aeronave.

Havia, também, o temível cheque de olhos vendados, onde, com uma venda sobre os olhos ou mesmo com os olhos fechados, éramos solicitados a indicar a localização e o nome de cada instrumento de bordo, bem como os comandos, controles e indicadores espalhados pela cabine.

Para fixar bem a noção de uma aeronave manobrando no espaço, foi-nos ensinado a praticar o até então desconhecido “voo mental”, que consistia em simular, na mente de cada um, como deveriam ser realizadas as manobras previstas para cada voo. Esse tipo de treinamento exigia muita concentração e um ambiente calmo e isento de ruídos.

Além disso, era preciso saber os procedimentos de emergência de cor e salteado, e qualquer informação sobre o avião e as manobras a executar, eram itens obrigatórios, podendo até mesmo significar um voo deficiente³² ainda no solo.

Cada grupo de três ou quatro Alunos tinha um Instrutor fixo, que os acompanhava até o final do treinamento.

Alguns tiveram a sorte de contar com Instrutores amigos e pacientes, que faziam questão de ensinar e, vez em quando, para aliviar as tensões, faziam brincadeiras.

Outros, nem tanto!

Mas, de uma maneira geral, todos os Instrutores, com mais ou menos experiência de voo, estavam ali para nos ensinar a vencer o desafio de voar solo com cerca de 14 voos de instrução duplo comando.

Os voos iniciais consistiam em manobras básicas, como curvas de pequena, média e grande inclinação. As referências para essas curvas eram colocar a estrela da ponta da asa no horizonte para curvas de 30 graus, o farol para a curva de 45 graus, e o bocal de abastecimento para a curva de 60 graus.

À medida que a instrução avançava, fazíamos manobras mais complicadas como o “S” sobre estrada, o “8” sobre cruzamento, a *Chandelle*³³ e o parafuso. Todas essas manobras tinham por objetivo estimular o raciocínio, aumentar a coordenação motora e ampliar a noção de espaço, bem como refinar a nossa pilotagem.

Um treinamento que exigia muito era o de emergência simulada, onde o Aluno deveria realizar todos os procedimentos previstos e encontrar um local seguro para pousar. A emergência simulada mais comum era a “falha de motor”, que demandava conhecimento, inteligência e raciocínio para definir o local de pouso o mais rápido possível, sem esquecer-se de realizar os procedimentos previstos para acionar o motor em falha.

No entanto, as manobras que davam mais trabalho eram o circuito de tráfego e o pouso.

Como foi difícil, no início, manter os 800 ft da altitude de tráfego e a velocidade em 90 MPH³⁴. A seguir, reduzir a velocidade para 80 MPH na perna base, e, após comandar o flape de pouso³⁵ para o segundo dente, manter a velocidade de 75 MPH até o toque na pista.

No pouso, a dificuldade maior era definir a altura correta para iniciar a manobra de “arredondamento”. Era necessário ter uma boa noção de altura em relação ao solo. Essa manobra, o arredondamento, se iniciada muito cedo podia levar a diminuir a velocidade muito rapidamente e a aeronave simplesmente “cair” sobre a pista; se iniciada tardiamente podia levar a tocar a pista com

³² Voo deficiente: aquele voo que não atingiu os parâmetros estipulados para aquela missão.

³³ Chandelle: manobra na qual realiza-se uma curva de 180°, em uma subida contínua com potência máxima, como forma de mudar a direção do voo e ganhar altura.

³⁴ MPH: a sigla significa *miles per hour*, ou seja, milhas por hora. Por definição, uma MPH é a velocidade gasta para percorrer uma milha terrestre em uma hora. É uma unidade de velocidade usada principalmente em países que adotam o sistema imperial. Uma MPH é igual a 1,609 km/h. Em aviação, MPH pode aparecer em aeronaves mais antigas, sendo hoje mais comum usar nós (kt), que equivale a 1,852 km/h.

³⁵ Flape de pouso: é uma superfície móvel localizada na parte traseira das asas de uma aeronave, utilizada para aumentar a sustentação durante pousos e decolagens.

muita energia, o que era chamado de “entrar chão adentro”. Em ambos os casos, o pouso era considerado ruim e arriscava afetar a integridade do trem de pouso.

Até descobrir-se a altura correta para fazer o arredondamento e prosseguir para um pouso suave e seguro, era preciso muitas horas de nacele e de voo mental.

Alguns companheiros, ainda com dificuldades no pouso, costumavam fazer um voo mental que chegava a ser hilário. Para ter uma melhor noção da altura do início do arredondamento, subiam nos armários dos alojamentos e lá assentavam-se como se estivessem na cabine do avião. Alguns, ainda, com o intuito de manter a concentração, cobriam-se com lençóis e usavam um cabo de vassoura simulando o manche.

E assim, fomos até a 15ª missão, onde era feito o cheque do Voo Solo, ou o X1, quase sempre feito pelo Comandante da Esquadrilha.

Se o Aluno lograsse sucesso no cheque, poderia fazer o voo solo.

O primeiro solo era realizado logo após o voo de cheque, com o checador liberando o Aluno para fazer alguns pousos. A recomendação era observar o Instrutor que estava na cabeceira da pista. Caso ele jogasse uma almofada para o alto, era sinal que a aproximação não estava boa e o Aluno deveria arremeter e repetir o tráfego.

No dia seguinte, o Aluno era liberado para fazer o voo solo na área. Era o coroamento de muito estudo e dedicação. A sensação de liberdade e de poder, sozinho, dominar o “mais pesado que o ar”, foi para muitos indescritível.

Passar por essa fase, certamente, foi uma grande vitória, talvez a maior delas, pois estávamos no início de tudo. Vale ressaltar que, muitos de nós, sequer tinham carteira de motorista, mas já estavam voando sozinhos em uma aeronave militar.

Não conseguindo êxito no primeiro cheque, havia mais uma oportunidade, o “X2”, onde repetia-se o voo. Na hipótese desse segundo voo de cheque não ter sido satisfatório, o Aluno era levado a Conselho de Voo e poderia obter um ou mais voos para corrigir os problemas.

Caso no terceiro voo de cheque, o “X3”, o resultado não fosse o esperado, o próximo passo era o desligamento, emitido após um novo Conselho.

Encerrava-se aí, o sonho que todos tivemos ao ingressar em Barbacena, de nos tornarmos Pilotos Militares.

Essa foi a fase que mais deixou pelo caminho, muitos dos nossos colegas.

Após o Voo Solo, também conhecido como “Lachê”, os que lograram sucesso receberam um distintivo em forma de semiasa, denominado “Meio Brevê” de piloto. Uma conquista e tanto!

Terminada essa primeira fase, logo iniciou-se a seguinte, com aproximações, manobras de precisão e o voo de formatura, realizado com três aeronaves.

Realizamos também duas viagens. A primeira, solo, até a cidade de João Pessoa (PB), sem pouso. A segunda, com o Instrutor, até a cidade de Fortaleza, com pouso e pernoite.

Como coroamento da nossa instrução, realizamos uma grande manobra na pista localizada próximo de Maxaranguape (RN), onde praticamos alguns voos de formatura no T-23.

Dessa forma, após realizarmos cerca de 40 voos, terminamos o curso do T-23.

Novas atividades nos esperavam; agora, maiores e mais desafiadoras. Voaríamos o T-37C, aeronave a jato.

2.5 TEMPOS AVANÇADOS - O T-37C *TWEETY BIRD*

68-382 *Antônio Ridenti Bugas*

A história do T-37C inicia-se em 1951 quando a Força Aérea Americana – USAF, estabeleceu uma concorrência para o desenvolvimento de uma aeronave de treinamento avançado bimotor, denominada TX.

A Cessna Aircraft Company apresentou o modelo 318, com os assentos, Aluno e Instrutor, lado a lado. Após diversas avaliações, o projeto da Cessna foi declarado vencedor, com a construção de três protótipos designados XT-37. Em 12 de outubro de 1954, ocorreu o primeiro voo.

Durante os ensaios, o XT-37 apresentou problemas na execução do parafuso, com a tendência de não desfazer a manobra.

Para corrigir o problema, a Cessna adicionou perfis aerodinâmicos no nariz da aeronave e redesenhou a sua cauda. Após essas correções, passou a ser designada como XT-37A, e teve a sua entrada em produção homologada em 1955. A encomenda inicial foi de 440 aeronaves.

O primeiro T-37A foi oficialmente entregue à USAF em junho de 1956.

No início da década de 1960, a USAF solicitou ao fabricante melhorias no desempenho da aeronave, o que levou à instalação de uma versão atualizada dos motores J-69-T-25, que forneciam cerca de 10% a mais de empuxo. Além disso, a nova versão teve os sistemas aviônico e de comunicação atualizados, e passou a ser designada como T-37B.

Dessa nova versão, foi contratada a produção de 550 novas células, para serem entregues até meados de 1973. Além disso, foi contratada, também, a modernização de 203 células da versão T-37A.

Em 1961, a Cessna começou a desenvolver uma versão para a instrução de ataque ao solo, em um momento de forte demanda internacional por aeronaves para combate à guerrilha. Baseado na célula do T-37B, foi criado o modelo 318C, equipado com visor de tiro e capacidade para lançar bombas e foguetes.

Essa versão recebeu a designação de T-37C. Além da capacidade do emprego armado, a nova aeronave estava equipada com os modernos instrumentos ADF³⁶ e HSI³⁷, bem como tanques de combustível nas pontas das asas – TPA, podendo ser operada durante o dia ou à noite.

³⁶ ADF (*Automatic Direction Finder*): denominado localizador automático de direção, é um instrumento de navegação, usado em aeronaves, para indicar a direção de uma estação de rádio transmissora, ou um rádio farol terrestre. Ao captar o sinal, o ADF mostra no indicador de bordo a direção da estação em relação ao rumo da aeronave.

³⁷ HSI (*Horizontal Situation Indicator*): denominado indicador de situação horizontal, é um instrumento de navegação avançado, que combina informações do compasso magnético, mostrando, de forma visual e intuitiva, a posição da aeronave em relação à rota.

Essa variante, destinada à exportação, não foi adquirida pela USAF. Foram produzidas 270 aeronaves, comercializadas com o Brasil, Colômbia, Paquistão, Birmânia, Chile, Grécia, Portugal, Turquia e Coreia do Sul.

Quando a FAB buscava uma aeronave para o treinamento avançado, encontrou no Cessna T-37C o modelo ideal para o seu objetivo.

O lote inicial de 40 aeronaves foi trasladado, em voo, por Oficiais da FAB, da sede da Cessna em Wichita, nos Estados Unidos, até o Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica em Pirassununga. Essas aeronaves receberam as matrículas de FAB 0870 a 0909.

No dia 9 de setembro de 1968, foi realizado no Brasil, o primeiro voo de instrução com Cadetes no Cessna T-37C.

A partir de 1969, toda a formação avançada passou a ser realizada com o T-37C, na recém-inaugurada Academia da Força Aérea.

Com a criação do Centro de Formação de Pilotos Militares, em 1970, a FAB optou pela compra de mais 25 aeronaves, do mesmo tipo.

Essas aeronaves receberam as matrículas de FAB 0910 a FAB 0934 e todas foram entregues ao CFPM.

Essa nova Unidade teria a responsabilidade de ministrar, em um ano, toda a instrução de voo avançada para os seus Alunos, selecionando-os como Pilotos Militares, que seguiriam, após, para a Academia da Força Aérea.

O T-37C tinha o apelido de *Tweety Bird*, ou canário, em razão do ruído característico das suas turbinas. O nome *Tweety* é a junção das palavras *sweetie*, cujo significado é querido, doce, e *tweet*, que significa pio de pássaro. O fato é que o som sibilar das suas turbinas exigia o uso obrigatório de abafadores de ruído.

A instrução aérea avançada da Turma 68 BQ foi toda realizada no T-37C, nos anos de 1971, no CFPM, e de 1972 a 1974, na AFA, sendo o CFPM responsável pelo currículo e a AFA pelos voos de manutenção. Esse formato nos proporcionou voar o T-37C por quatro anos ininterruptos, perfazendo um total de aproximadamente de 160 a 180 horas de voo por piloto.

O T-37C destacava-se por ser uma aeronave birreatora a jato, com os assentos lado a lado, o que facilitava a instrução e a interação entre o Aluno e o Instrutor. Além disso, dispunha de um sistema aviônico moderno para a época. Equipado com receptores de NDB³⁸ e VOR³⁹, não só permitia o treinamento do voo por instrumentos diurno e noturno, como também, viagens e operação em aeroportos melhor equipados.

³⁸ NDB (Non-Directional Beacon): é um sistema de navegação que emite um sinal de rádio omnidirecional (em todas as direções simultaneamente), captado pelo ADF, para indicar a direção da estação.

³⁹ VOR (Very High-Frequency Omnidirectional Range): é um sistema de navegação que transmite ondas de rádio em frequência muito alta (VHF), captadas pelo HSI, e que permite aos pilotos saber a sua posição em relação a uma estação terrestre. As aeronaves guiam-se usando as “radiais”, que são linhas de referência irradiadas pela estação, semelhantes a uma roda de bicicleta.

Era uma aeronave totalmente acrobática, de fácil manejo, dócil nas manobras e equipada com assentos ejetáveis e paraquedas de dorso, os quais já salvaram as vidas de muitos Cadetes e Instrutores.

O Tweety Bird, como era carinhosamente chamado, tornou-se uma lenda no treinamento de jovens Cadetes, e entregou para a FAB cerca de dez gerações de bem formados Oficiais Aviadores.

2.6 CARACTERÍSTICAS DO T-37C

68-382 *Antônio Riciéri Rufus*

A título de recordação, seguem, abaixo, as principais características do T-37C⁴⁰:

Fabricante: Cessna Aircraft Company – USA;

Emprego: treinamento avançado;

Tripulantes: 2;

Modelo: T-37C;

Tipo: monoplano, asa baixa, birreator com assentos lado a lado;

Envergadura: 10,30 m;

Comprimento: 8,93 m;

Altura: 2,80 m;

Superfície Alar: 17,09 m²;

Peso Vazio: 1.755 kg;

Peso Máximo de Decolagem: 3.402 kg;

Velocidade Máxima (VNE): 382 kt/Mach 0,7 ou 707 km/h;

Razão de Subida Máxima: 728 m/min ou 2.388,45 ft/min;

Teto Operacional: 9.115 m ou 29.904,86 ft;

Alcance: 1.500 km;

Grupo Motopropulsor: 2 turbojatos Continental J69-T-25, de 1025 libras de empuxo cada;

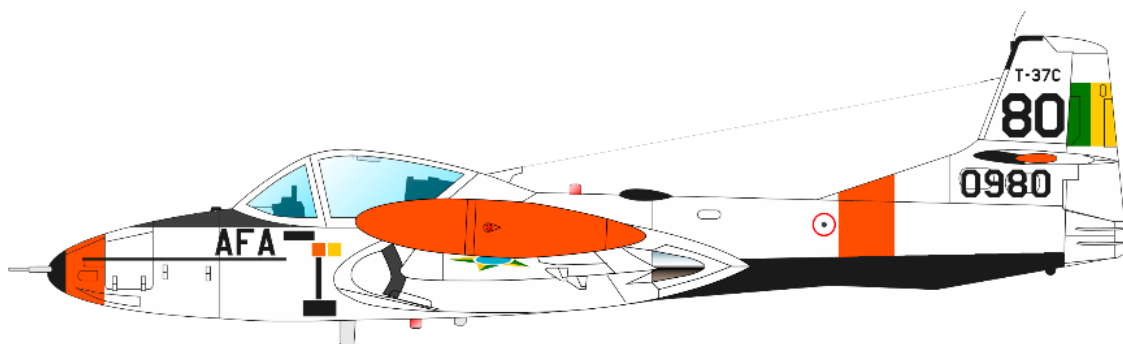
Equipamentos de Sobrevivência: assentos ejetáveis; e

Nome de Batismo: *Tweety Bird* (Canário).



O T-37C com o padrão de pintura utilizado no CFPM.

⁴⁰ Fonte: Manual de instrução de voo da AFA.



O T-37C com o último esquema de pintura, "Branco Neve", utilizado pela AFA.



Vista superior do T-37C da AFA.



Vista inferior do T-37C da AFA.



Recebimento dos T-37C na fábrica da Cessna - USA.



T-37C em voo de formatura.

2.7 O TREINAMENTO NO T-37C

68-382 Antônio Ribeiro Braga

O nosso treinamento, no T-37C, foi realizado em duas etapas.

A primeira delas aconteceu no CFPM, quando nos tornamos Pilotos Militares.

Realizamos todas as missões previstas no currículo, exceto o voo em formatura com quatro aviões e o emprego operacional armado.

Ao término da primeira etapa, recebemos o Brevê e o Diploma de Pilotos Militares. Era o mesmo Meio-Brevê que havíamos recebido quando solamos o T-23, agora com asa inteira. No entanto, era diferente do Brevê de Oficial Aviador, por não incluir o Brasão das Armas da República.

A segunda etapa do nosso treinamento foi cumprida na AFA onde, conforme as instruções vigentes, faríamos voos de manutenção.

Porém, ao chegarmos na Academia, considerada o Ninho das Águias, os Instrutores, de forma crítica e buscando pressionar a Turma, decidiram ignorar a nossa condição de Pilotos Militares e cumprir a instrução plena da aeronave, desconsiderando o treinamento realizado no ano anterior.

Assim foi decidido e cumprido.

Cadete não reclama, cumpre a ordem e faz o que lhe determinam! Foi o que fizemos.

No CFPM, logo após o término do curso no T-23, iniciamos as aulas teóricas do T-37C, provas, aprontos, horas de nacele, bem como a memorização de todas as emergências críticas, até o início do voo.

Entre os voos de T-37C, fizemos mais alguns no T-23 para aprendermos o básico do voo por instrumentos. O T-23 não era homologado para esse tipo de voo, mas aprendemos como controlar a razão de subida e descida, cronometrar curvas e alguma coisa a mais que o avião podia oferecer.

Ao iniciarmos o treinamento básico no T-37C foi-nos necessária uma adaptação a uma nova fisiologia do voo. A máscara de oxigênio, o *Life Preserver Unit* – LPU⁴¹, e a força “G” eram as novidades.

O T-37C, por não ser pressurizado, exigia muito fisicamente de cada um de nós. O voo a jato era algo novo para todos. Voávamos mais alto, com mais velocidade e expandíamos os nossos horizontes em termos de aprendizado.

Além disso, o avião permitia fazer algo até então desconhecido para todos: ver o mundo de cabeça para baixo, durante as acrobacias. Se no T-23 as manobras eram muito restritas, já no T-37C fazíamos quase tudo.

Contudo, antes disso, tínhamos a famosa subida TO, preconizada pela *Technical Order*, ou seja, o Manual de Voo da aeronave. Era um procedimento que exigia muita atenção, principalmente para nós, inexperientes, avaliados que éramos em todas as fases do voo.

⁴¹ LPU (Life Preserver Unit): é um colete salva-vidas, utilizado por pilotos militares, durante o sobrevoo de áreas tais como mares, rios ou lagos. É um equipamento de segurança projetado para manter o piloto flutuando caso necessite ejetar-se da aeronave e caia na água.

O velocímetro do T-37C era semelhante aos dos demais aviões, só que, internamente, existia um tambor com divisões a cada 2 kt (nós). Ou seja, era muito preciso. Se a subida fosse realizada com uma velocidade constante, era mais fácil. Bastava manter a velocidade e pronto. Mas não era assim. A subida TO era feita partindo-se da velocidade inicial de 200 kt e, para cada 1.000 ft alcançados durante a subida, a velocidade deveria decrescer 2 kt, e continuar assim até o nível de voo desejado. A título de exemplo, para o aeródromo do CFPM, ao nível do mar, se o nível de voo desejado fosse 20.000 ft, a velocidade final deveria ser de 160 kt; mais especificamente, 190 kt ao cruzar 5.000 ft, 180 kt ao cruzar 10.000 ft, e assim por diante.

Imaginem isso para um Aluno com pouco mais de 30 horas de voo, realizadas em uma aeronave com propulsão à hélice, tendo que orientar-se para localizar a área de instrução, fazer os cheques de subida, desconectar a abertura automática do paraquedas, executar os cheques periódicos, manter a reta, realizar o badalado cheque cruzado – atitude, altitude, velocidade e proa, e tudo mais. Éramos muito exigidos, mas, para uma boa formação, era necessário, pois selecionava.

Depois do 20º voo de instrução duplo comando, era a vez do voo de cheque. Da mesma forma que no T-23, o Aluno era obrigado a realizar as manobras solicitadas pelo checador com total proficiência, ou seja, com confiança e sem erro.

Caso o voo fosse realizado conforme o previsto, o Aluno era liberado pelo Checador para o voo solo. Em caso de insucesso, repetia-se o cheque. Se, ainda, após a terceira tentativa, o Aluno não conseguisse ser aprovado, o desligamento era inevitável.

Passada essa fase, começamos a realizar as missões de voo por instrumentos e voo de formatura.

Em virtude de não haver equipamento adequado para o voo por instrumentos, a simulação para não olhar para fora da aeronave era feita mediante a colocação de um papelão, com um formato especial, encaixado entre as viseiras do capacete. Com isso, podia-se visualizar todo o painel de instrumentos, mas não se conseguia ver nada fora da aeronave. Nessas horas, o cheque cruzado exigia dedicação e concentração total.

Para o treinamento da instrução básica do voo por instrumentos, foi criado o Tráfego “A”, uma sequência de variações de velocidades, subidas e descidas com curvas diversas, tudo cronometrado. Assim, era necessário fazer uma descida de 500 ft por minuto em uma curva padrão, o que obrigava, aos 30 segundos do procedimento, perder 250 ft de altura e ter virado 90 graus, isso tudo olhando e acompanhando o horizonte artificial, o altímetro, a bússola e demais instrumentos de voo. Era cansativo, mas treinava.

Na instrução avançada do voo por instrumentos, na esperança de melhor compreender as manobras de interceptação de rumos e direções, tanto saindo como aproximando-se das estações de NDB e VOR, os Alunos utilizavam, no solo, uma bússola desenhada sobre um papelão, com o objetivo de treinar para aprimorar o uso dos instrumentos de navegação ADF e HSI, modernos para a época.

As manobras que usavam os sinais do NDB eram denominadas QDM quando a interceptação era realizada em direção à estação, ou QDR, quando afastava-se da estação.

Já, para o sistema VOR, por ser mais preciso e emitir um sinal mais conciso, as manobras consistiam em interceptar os rumos, chamados de radiais, tanto afastando-se como na direção da estação.

Treinava-se muito para tornar-se algo quase automático, pois durante o voo, era preciso manter a altitude, a velocidade, fazer os cheques cruzados, o cheque periódico e ainda ouvir as considerações e recomendações do Instrutor.

Na época, usava-se um procedimento de descida, próprio da aviação militar, denominado Penetração Jato, normalmente iniciado a 20.000 ft. Era uma descida com uma razão de 2.000 ft por minuto, afastando-se da estação, com uma curva de retorno decorridos 2 minutos após o seu início, aproximando-se da estação, que terminava a 2.000 ft acima do terreno onde, normalmente, iniciava-se o procedimento de aproximação para o pouso, usando as cartas de voo por instrumentos publicadas especificamente para cada aeródromo. O aeródromo sede do CFPM era equipado com NDB e VOR.

Voar gripado era algo impensável, pois essa descida de forma acentuada em uma aeronave não pressurizada, demandava muito sacrifício. Alguns Alunos incautos, ou mesmo por desconhecimento, não raro eram internados acometidos de sinusites agudas.

Apesar de exigente, o T-37C permitia realizar muitas manobras, inclusive as acrobáticas.

As mais populares eram os tunôs⁴² lento e barril, o *looping*⁴³, a Immelmann⁴⁴, a Chandelle, o oito preguiçoso⁴⁵, o oito cubano⁴⁶, o trevo⁴⁷, o *reversement*⁴⁸ e o *retournement*⁴⁹.

A título de recordação, algumas das velocidades utilizadas nas manobras acrobáticas, conforme com o seu Manual de Voo:

⁴² Tunô: uma manobra acrobática em que o avião realiza uma rotação de 360 graus ao redor do seu eixo longitudinal. No tunô lento, mais rápido em relação ao giro de asa, o voo é mantido nivelado e constante durante toda a rotação. No tunô barril, o avião descreve uma trajetória helicoidal, combinando uma curva com uma rotação ao redor do eixo longitudinal, descrevendo o formato de um “barril” no ar.

⁴³ *Looping*: é uma manobra de 360 graus no plano vertical, formando um círculo completo ao final. O avião inicia a manobra em voo nivelado, sobe em uma trajetória circular, passa no topo do círculo na posição de dorso (de cabeça para baixo), desce e retorna à posição inicial, completando o círculo.

⁴⁴ Immelmann: é uma manobra que consiste em um meio-*looping* seguido de um giro, ou meio-tunô lento, no topo da trajetória, retornando ao voo nivelado na direção oposta à inicial.

⁴⁵ Oito preguiçoso: é uma manobra usada para desenvolver a coordenação, a suavidade e o controle de atitude da aeronave. É composta de dois meios-laços horizontais em sequência, um para cada lado, formando o desenho de um “8” deitado, ou o símbolo do infinito quando visto de cima.

⁴⁶ Oito cubano: é uma manobra que combina dois meios-*loopings* com meios-tunôs lentos. Quando vista de fora, a trajetória do avião forma o desenho de um “8” inclinado no plano vertical.

⁴⁷ Trevo, ou Trevo de Quatro Folhas: é uma manobra composta por quatro voltas, no plano vertical, que formam o desenho de quatro “folhas de um trevo”, quando vista de cima. Cada volta é realizada por um meio-*looping* combinado com um rolamento (curva) para o lado desejado, formando um padrão simétrico. Cada “folha” representa uma mudança de direção de 90°, e ao final da manobra o avião retorna à mesma direção inicial.

⁴⁸ *Reversement*: é uma manobra semelhante ao Immelmann, em que o avião sobe em um meio-*looping* e, no topo, realiza um meio-tunô para inverter o sentido do voo. A aeronave termina a manobra descendo na direção oposta à da entrada. Dois *reversement*, na sequência, formam um oito cubano.

⁴⁹ *Retournement*: é uma manobra onde o avião parte do voo nivelado, faz um meio-tunô e, a partir do dorso, recupera como se fosse a parte final de um *looping*, até voltar ao voo nivelado.

Tunô lento: de 200kt a 230 kt;
Tunô barril: de 200kt a 230 kt;
Looping: 250 kt;
Immelman: 270 kt;
Chandelle: 200 kt;
Oito preguiçoso: 200 kt;
Oito cubano: 250 kt;
Trevo: 220 kt;
Reversement: de 200kt a 230 kt; e
Retournement: 120 kt.

O voo de formatura era o mais esperado e o que provocava mais ansiedade nos Alunos. De natureza dinâmica, era realizado por elemento, ou seja, duas aeronaves, cada uma com um Aluno e um Instrutor.

A duração prevista para cada voo era de uma hora e vinte minutos. Nos quarenta minutos iniciais, um dos Instrutores liderava o voo para o Aluno em instrução, voando na ala com o seu Instrutor. Nos quarenta minutos restantes, as posições eram trocadas. Conforme os comentários pós-voo, a preferência dos Alunos era para os quarenta minutos iniciais, a fim de evitar o estresse provocado pela ansiedade e o cansaço.

Após a instrução, quase sempre, havia a chamada “alegria do Instrutor”, quando eles assumiam os comandos e faziam cambalhotas na ala. Era o nosso momento de relaxar e vibrar.

Mais tarde, com o treinamento, também conseguimos acompanhar, na ala, acrobacias como *looping* e tunôs, de ambos os lados da aeronave líder.

Havia, também, o treinamento de uma manobra chamada Ataque 2, onde a aeronave ala permanecia afastada da aeronave líder, numa relativa de 45º, em uma distância que oscilava entre uma e duas envergaduras. Essa posição, além de proporcionar um certo relaxamento, permitia mais agilidade nas manobras.

O coroamento do voo de formatura foi a realização do voo solo na ala, o que nos deixou com a verdadeira sensação de ser um Piloto Militar.

A aeronave acomodava 2.000 libras de combustível no tanque de fuselagem e nos tanques das asas, ou ainda 2.800 libras com os tanques de ponta de asa, o que lhe garantia uma razoável autonomia. Era possível realizar voos de mais de duas horas de duração e atingir uma distância de até 1.500 km, o que possibilitava a instrução de viagens mais distantes.

O T-37C era, sem dúvida, um excelente treinador. Moderno e de projeto recente, nos proporcionou uma formação de qualidade naquele início da história do CFPM e da AFA.

Essa aeronave tinha, ainda, alguns recursos que a tornavam única, como, por exemplo: o atenuador de empuxo, o flape de mergulho e o *spoiler*.

O atenuador de empuxo era um dispositivo cuja função era reduzir a potência efetiva do motor e ainda manter a sua rotação elevada. No caso de uma arremetida, permitia um ganho imediato de potência.

O sistema operava da seguinte maneira: com o trem de pouso baixado, os flapes de pouso estendidos, o flape de mergulho aberto e pelo menos uma das manetes de potência com a rotação

do respectivo motor abaixo de 70% de RPM, ou até em rotação de marcha lenta, configuração usual para o pouso, uma aleta defletora era acionada, hidraulicamente, na saída dos gases de exaustão em cada um dos motores. Essa aleta diminuía o fluxo de ar na saída do tubo de escapamento. Se fosse necessária uma arremetida, o piloto, ao levar a manete para a frente, acima dos 70% de RPM, ou recolhendo o flape de mergulho, acionava os atenuadores que eram recolhidos automaticamente, gerando um ganho de 10% de potência em cada motor. Com isso, as arremetidas eram mais rápidas e eficazes, sem a perda de altura, normal em alguns tipos de aeronaves.

O flape de mergulho era um dispositivo, no formato de uma placa retangular, localizado no intradorso, parte inferior, do nariz da aeronave. Era acionado hidraulicamente e tinha como função principal reduzir a velocidade. Era muito utilizado no procedimento de Penetração Jato, nas descidas de grandes altitudes, no circuito de tráfego e nas reuniões dos voos de formatura, após as dispersões. Auxiliava, também, na manutenção de uma determinada velocidade, bem como na manutenção de uma determinada razão de descida.

Outro dispositivo diferenciado era o *spoiler*, uma pequena aleta localizada na parte superior da carenagem do motor, que permitia ao piloto reconhecer que a aeronave estava próxima do estol⁵⁰, possibilitando uma efetiva recuperação antes de o mesmo ocorrer.

Operava da seguinte maneira: com os flapes de pouso estendidos a 25% ou mais, e com a velocidade reduzida para 72 KIAS⁵¹ ou menos, em voo nivelado, uma aleta localizada embaixo da ponta da asa esquerda, acionava eletricamente o atuador hidráulico dos *spoilers*, que abriam-se e geravam um turbilhonamento, sentido no profundor da aeronave, entre 4 e 10 kt acima da velocidade de estol, fazendo com que o piloto, a partir desse aviso, iniciasse a recuperação. O aumento da velocidade acima de 72 KIAS, ou o recolhimento dos flapes para menos de 25%, provocava o recolhimento dos *spoilers*.

O estol não era uma manobra crítica, mas, se não recuperada adequadamente e a tempo, a continuação poderia ocasionar uma perda brusca de sustentação (queda com perda de altura), ou até mesmo a entrada em parafuso.

O parafuso era, também, uma manobra que fazia parte do nosso currículo. No T-37C, porém, gerava ansiedade e desconforto, não só nos Alunos como em alguns Instrutores, principalmente os mais novos. Embora a entrada fosse fácil, a sua saída parecia complicada. Mas, na verdade, não era. Após a terceira volta (giro em torno do eixo vertical), colocava-se o manche na posição neutra e o pedal (leme de direção) na posição oposta ao giro. Para alguns, a dificuldade estava em “descobrir” a posição neutra com a aeronave girando.

O parafuso do T-37C tinha como característica um giro um pouco acelerado, embora não fosse exagerado. Após aplicados os comandos para a saída, a aeronave ainda girava mais uma volta ou um pouco mais, levando o piloto a acreditar que ainda estava em parafuso. Era preciso acreditar e aguardar. Era necessário, também, certificar-se que os comandos estavam corretamente

⁵⁰ Estol: do inglês *stall* é uma condição aerodinâmica em que a aeronave perde sustentação porque o seu ângulo de ataque ultrapassa um limite crítico, fazendo com que o fluxo do ar sobre a asa se separe. Nessa condição, a aeronave tende a “cair” perdendo altura.

⁵¹ KIAS: significa *Knots Indicated Airspeed*, ou a velocidade indicada no velocímetro expressa em nós. É a velocidade que o piloto lê diretamente no velocímetro e a referência para procedimentos de voo.

centralizados; caso contrário, era possível ocorrer uma reversão no giro ou transformar-se em um parafuso invertido (cabeça para baixo), complicando, ainda mais, a situação.

Muitos Instrutores, entretanto, mormente os mais experientes, treinaram os seus Alunos à exaustão, até tornarem-se proficientes na manobra.

Na AFA, treinávamos somente a entrada em parafuso e, logo em seguida, a saída, sem permitir que a aeronave completasse o giro.

Como o T-37C era, reconhecidamente, uma excelente aeronave para executar manobras acrobáticas, os Instrutores da Academia criaram o Esquadrão Coringa, onde nove aeronaves faziam acrobacias na ala, em voo de formação.

Para nós, Cadetes, era o máximo vê-los na sequência de *loopings* e tunôs, ao final da tarde, treinando sobre os céus da AFA. Aqueles Instrutores eram venerados por todos nós.

Todavia, era um passo muito grande até chegar lá, uma vez que ainda estávamos preocupados em cumprir o nosso recorrente currículo, que não nos deixava esquecer da subida TO, das manobras básicas, da Penetração Jato, do circuito de tráfego etc.

Como mencionado logo mais acima, perfizemos, na AFA, por três anos consecutivos, o mesmo currículo de voo que havíamos cumprido no CFPM.

Ao final, podemos dizer, com orgulho e sem falsa modéstia, que nos tornamos Pilotos Militares de excelência!



Alunos no T-37C - CFPM.



Painel de instrumentos do T-37C.



T-37C no pátio do CFPM.



T-37C no CFPM - linha de voo.



T-37C pronto, na linha de voo.



T-37C taxiando.



T-37C em voo de ala.



T-37C em voo de ala.



Decolagem na ala - dois aviões.



T-37C em voo - flape de mergulho aberto.



T-37C em voo.



T-37C em voo de ala.



Voo de formatura.



T-37C em voo de ala.



T-37C em voo de ala.



3. CAPÍTULO 3 – O CENTRO DE FORMAÇÃO DE PILOTOS MILITARES – CFPM 1971

3.1 A CIDADE DE NATAL E O CFPM

68-382 *Antonio Ricieri Buzas*



Audaces fortuna juvat. A fortuna ajuda os audazes. O bom êxito depende de deliberações arriscadas.

A capitania do Rio Grande foi estabelecida no ano de 1535, com a chegada de uma frota comandada por Aires da Cunha, a serviço do Donatário João de Barros e do Rei de Portugal. Buscavam colonizar a região, que sofria a resistência dos indígenas potiguaros e dos piratas franceses, em busca do pau-brasil.

No dia 25 de dezembro de 1597, uma nova frota adentra pela barra do hoje denominado Rio Potengi.

Com uma missa na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação, no dia 25 de dezembro de 1599, foi fundada Natal. A origem do nome é relacionada à data da sua fundação, o dia de Natal.

Não existe um consenso sobre o nome do real fundador da cidade, ficando entre Jerônimo d'Albuquerque, ex-Governador, e João Rodrigo Colaço, Capitão da Fortaleza. A documentação que provaria o nome do real fundador foi destruída durante a invasão holandesa.

A primeira Paróquia do Rio Grande foi criada em 1601, por alvará da Coroa Portuguesa.

Em 1603 iniciaram-se os trabalhos para a construção da Fortaleza da Barra do Rio Grande, hoje conhecida como Fortaleza dos Reis Magos, concluída em 1630. Tornou-se o principal ponto de defesa da Capitania do Rio Grande.

Os holandeses tentaram invadir a cidade no ano de 1631, porém só conseguiram êxito em dezembro de 1633, quando tomaram a Fortaleza da Barra do Rio Grande. A Fortaleza, até então de taipa, foi reconstruída em alvenaria e passou a chamar-se de Castelo de Keulen. Natal tornou-se Nova Amsterdã, em homenagem à capital holandesa. A ocupação só teve fim no ano de 1654, quando os holandeses foram expulsos pelos portugueses e Nova Amsterdã voltou a chamar-se Natal.

Com o fim da ocupação, os portugueses retomaram a posse do território, expandindo-se em direção ao interior da colônia, em constantes lutas contra os povos indígenas que habitavam a região. A estabilidade só veio acontecer no final do século XVII, quando Bernardo Vieira de Melo assumiu o governo.

O Rio Grande, subordinado à Paraíba, emancipou-se em 18 de março de 1818, por meio de Alvará Régio e, assim, como Rio Grande do Norte, tornou-se uma unidade política autônoma, e Natal a sua capital.

Todos sabemos que a Independência do Brasil foi proclamada no dia 7 de setembro de 1822. Porém, devido à grande distância, a notícia demorou a chegar ao Rio Grande do Norte, e a Independência só foi celebrada em Natal no dia 22 de janeiro de 1823.

Com a Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889, o Rio Grande do Norte transforma-se em um estado da federação, e Natal é declarada a sua capital.

O estado do Rio Grande do Norte sempre teve laços estreitos com a aviação.

O primeiro deles refere-se a Augusto Severo de Albuquerque Maranhão, nascido em Macaíba, no dia 11 de janeiro de 1864.

Em 1880, mudou-se para o Rio de Janeiro, onde iniciou os seus estudos de engenharia na Escola Politécnica.

Augusto Severo passou a interessar-se pelo voo observando as aves planadoras. Começou, então, a construir pequenos modelos de pipas, uma das quais denominou de Albatroz.

A partir dessas observações, elaborou o projeto de um dirigível denominado Potyguarânia ou Potiguarânia, que não chegou a ser construído.

Dedicou-se, posteriormente, à política, chegando a ocupar, em 1893, a vaga aberta pela eleição do Dr. Pedro Velho para o cargo de Governador do Estado do Rio Grande do Norte. Mesmo assim, não se afastou dos seus projetos aeronáuticos. A passagem de Augusto Severo pelo parlamento brasileiro ficou assinalada por projetos que viraram leis.

Nesse período, projetou o dirigível Bartolomeu de Gusmão, em homenagem ao padre, cientista e inventor brasileiro. O projeto recebeu, em outubro de 1892, ouvida a opinião dos professores da Escola Politécnica, um auxílio pecuniário do governo para que fosse fabricado na Europa.

Era um aeróstato dirigível, semirrígido, onde o grupo propulsor estava integrado ao invólucro por uma complexa estrutura trapezoidal em treliça. O invólucro foi encomendado a uma empresa especializada na construção de balões, em Paris.

Estabeleceu como princípio que, para voar, era necessário obter a justaposição dos centros de tração e de resistência. A essa justaposição de forças, obtidas no seu aeróstato, ele chamou de Sistema Potiguarânia.

O seu dirigível, com cerca de 2.000 m³ de volume, media 60 m de comprimento. Chegou ao Brasil em março de 1893, porém, a treliça, projetada em alumínio, na falta desse material, foi construída em bambu. Tratava-se de uma estrutura complexa que deveria suportar o motor elétrico, as baterias e os tripulantes. Além disso, teve que montar uma usina para a produção de hidrogênio.

Só em 1894, o Bartolomeu de Gusmão realizou as primeiras ascensões, ainda como balão cativo, e mostrou-se estável e equilibrado, demonstrando que a concepção proposta por Augusto Severo era adequada para o voo. Porém, antes de o dirigível ser testado livre das amarras, uma tempestade destruiu o hangar e a aeronave.

Em fins de 1901, Augusto Severo licenciou-se da Câmara para viajar para a França e aí dedicar-se à construção de um novo semirrígido, o Pax, inflado a hidrogênio. Ele queria concorrer ao Prêmio Deutsch, que recompensaria com cem mil francos aquele que fizesse um voo comprovadamente dirigido.

Os ensaios foram realizados nos dias 4 e 7 de maio de 1902, com sucesso. Porém, no dia 12 de maio de 1902 ocorreu a tragédia. Tendo como mecânico de bordo o francês Georges Saché, o Pax decolou às 5h30, saindo da estação de Vaugirard, em Paris. Elevou-se rapidamente, atingindo cerca de 400 m. Cerca de dez minutos após, o Pax explodiu violentamente. Severo e Saché faleceram na queda.

Todavia, a configuração proposta por Severo, de um dirigível semirrígido, foi revolucionária e influenciou o desenvolvimento dos dirigíveis nas décadas seguintes.

A partir de 1927, a cidade de Natal começava a ter destaque na história da aviação, quando hidroaviões começaram a amerrissar sobre as águas do Rio Potengi, ou aterrissar no modesto campo de pouso em Parnamirim, onde operavam aeronaves de pequeno porte.

Mas, talvez o fato mais notório e que trouxe grande repercussão, ocorreu em 5 de julho de 1928, quando os aviadores italianos, Carlo del Prete e Arturo Ferrarin, provenientes de Roma, a bordo do Savoia-Marchetti S-64, alcançaram a costa potiguar após um voo de mais de 49 horas, sem escalas. Eles percorreram a distância de mais de sete mil quilômetros.

Sobrevoaram Natal às 16h10 da tarde, onde viram os natalenses acenando pelo feito. Tentaram, inicialmente, pousar no campo de pouso em Parnamirim, operado pela Aeropostale e localizado ao lado de uma ferrovia, mas não obtiveram sucesso. Prosseguiram então para Touros, pousando nas dunas, onde tornaram-se hóspedes do vigário local.

Pelo apoio que receberam ao completar tamanha façanha e pela calorosa recepção dos natalenses, em 1 de janeiro de 1931, o navio italiano Lazeroto Malocello chegou a Natal trazendo a Coluna Capitolina. A coluna, supostamente do Monte Capitólio, com cerca de dois mil anos, era parte das ruínas da Roma Antiga. Foi doada pelo chefe de governo da Itália, Benito Mussolini, como um presente ao povo do Rio Grande do Norte, em agradecimento pela boa acolhida oferecida pelos natalenses aos pilotos do primeiro voo de Roma a Natal.

Em 6 de janeiro de 1931, a capital foi visitada por uma esquadrilha da Força Aérea Italiana, composta por hidroaviões Savoia-Marchetti S-55, conhecida como Esquadrilha Balbo, comandada pelo General Ítalo Balbo. Era também conhecida como *Crociera Aerea del Decennale*. Dois dias depois, a Coluna Capitolina foi solenemente inaugurada.

No início da história da aviação, era comum a utilização de hidroaviões, devido a quase inexistência de campos de pouso. Por sua localização estratégica e proximidade com a África e a Europa, Natal foi a escolha natural para sediar uma base para a operação dos hidroaviões.

Em 1930 foi construído o prédio que servia como estação de passageiros e, ao final da década de 1930, o declive que deu nome ao local, a Rampa, utilizada para facilitar o acesso dos hidroaviões.

À época, grande parte dos voos entre a Europa e a América do Sul fazia escala no local. Operavam nesse local as companhias aéreas Pan American, Panair do Brasil e Lufthansa. Por ser o

ponto mais próximo da África, cerca de 2.800 km, possibilitava que as aeronaves chegassem ao continente europeu utilizando-se dessa rota.

Mas, o mais importante evento que consagrou Natal para a história aeronáutica, ocorreu durante a II Guerra Mundial.

A Base Aérea de Natal – BANT, foi criada em 2 de março de 1942 e ativada em 7 de agosto do mesmo ano, inicialmente com Unidades de Caça, Bombardeio e Patrulha. Dentre elas, o 2º Grupo de Caça, com a aeronave Curtiss P-40. Era necessário o uso dessas aeronaves para combater os submarinos alemães que navegavam pela região.

Os americanos, após o ataque a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, entraram no conflito, e Natal era o caminho mais curto para que chegassem à África e Europa, a fim de apoiar as Forças Aliadas, o mais rápido possível.

A localização de Natal, próxima da "esquina da América do Sul", fez com que o Departamento de Guerra dos EUA considerasse a cidade como um dos quatro pontos mais estratégicos do mundo, ao lado do Canal de Suez, no Egito, e dos estreitos de Bósforo, na Turquia, e Gibraltar, entre a África e a Europa. Por sua localização estratégica e facilitar as operações americanas, Natal recebeu o cognome de “Trampolim da Vitória”, o que impulsionou a sua infraestrutura.

O presidente dos Estados Unidos da América, Franklin Delano Roosevelt, a bordo do USS Humboldt, quando voltava da Conferência de Casablanca, no Marrocos, chegou ao porto de Natal no dia 28 de janeiro de 1943, onde reuniu-se com o presidente do Brasil, Getúlio Vargas. Esse encontro, chamado a “Conferência do Potengi”, resultou no acordo que decidiu a entrada do Brasil no conflito e deu origem à Força Expedicionária Brasileira – FEB. No dia 29 de janeiro de 1943, houve a visita dos dois presidentes à Rampa, onde celebraram a Conferência do Potengi.

A Rampa, que antes da entrada do Brasil no conflito, era uma base de suporte aos hidroaviões civis, passou a ser utilizada conjuntamente por brasileiros e norte-americanos, porém, continuou oficialmente sob o Comando brasileiro.

Foi utilizada pela FAB e Marinha do Brasil, bem como pelas Forças Armadas americanas, as quais instalaram equipamentos, alocaram pessoal e aeronaves de patrulha, principalmente os hidroaviões Catalina PBV, que partiam da Rampa com o objetivo de patrulhar o Atlântico Sul e caçar submarinos alemães.

Não muito distante dali, numa área conhecida como a “planície de Parnamirim”, foi construído o *Parnamirim Field*, que sediou a United States Army Air Force – USAAF, oficialmente denominado Base Americana. O Setor Oeste do campo pertencia à FAB e era conhecido como Base Brasileira. A Base da FAB foi criada em 2 de março de 1942 e ativada em 7 de agosto do mesmo ano. Não existe o registro de quando foi inaugurada a Base Americana, mas a sua entrega à FAB foi durante todo o ano de 1946, após o término do conflito.

O nome Parnamirim vem do termo tupi “Paranã-mirim”, que significa “rio pequeno”, derivado de Paranã (rio grande; mar) e *miri* (pequeno), em razão do rio Pitimbu que cortava a região.

Apesar da existência de uma Base Aérea e de uma grande atividade logística, o povoado só foi elevado à categoria de distrito em 23 de dezembro de 1948. O Município de Parnamirim,

entretanto, só foi criado, oficialmente, em 17 de dezembro de 1958, e reunia, à época, menos de dez mil habitantes.

Além das missões de patrulha no Atlântico Sul, os americanos realizaram uma verdadeira ponte aérea para a cidade de Dakar, no Senegal, Oeste da África, a fim de abastecer as tropas aliadas.

Em 5 de outubro de 1944, o 2º Grupo de Caça foi transferido de Natal para a Base Aérea de Santa Cruz, no Rio de Janeiro, transformado, posteriormente, no 2º/1º Grupo de Aviação de Caça, responsável pelo Estágio de Seleção de Pilotos de Caça – ESPC.

Em 28 de agosto de 1945 foi criado o 5º Grupo de Bombardeio Médio – 5º GBM, equipado com as aeronaves North American B-25B/J Mitchell.

Em 1946, já terminado o conflito, todas as dependências da Base passaram a pertencer à FAB.

Com a reorganização das suas Unidades, em 24 março de 1947, a FAB desativou o 5º GBM e, em seu lugar, criou o 5º Grupo de Aviação, ativando o 1º/5º GAV em 1 de abril do mesmo ano.

Esse Esquadrão passou a ser o responsável pela instrução e emprego da Aviação de Bombardeio da FAB. Operou as aeronaves B-25J Mitchell até 1958, além do B-26B e C *Invader*, e do C-41 Paris. A partir de 1964, operou o Beechcraft TC-45T, como aeronave de instrução, até o final da sua história em 24 de fevereiro de 1970.

Em novembro de 1953, o 3º/1º Grupo de Aviação de Caça foi transferido de Santa Cruz para Natal, sendo transformado no 2º/5º GAV, o Esquadrão Pacau, operando a aeronave Republic P-47 *Thunderbolt*. O nome Pacau permaneceu com o 2º/5º GAV até a sua transferência para Fortaleza, quando passou a chamar-se 1º/4º GAV – Esquadrão Pacau, agora o responsável pela formação dos novos pilotos de caça da FAB.

As aeronaves P-47 dotaram o 2º/5º GAV até o dia 7 de dezembro de 1956, quando foram transferidas para o 1º/4º GAV. Os B-25J, que até então equipavam o 1º/4º GAV, foram transferidos para o 2º/5º GAV, que passou a ministrar a instrução para a formação dos pilotos de bombardeio da FAB, juntamente com o 1º/5º GAV. Do ano de 1957 até o ano de 1970, o 2º/5º GAV utilizou o nome de Esquadrão Vitor.

A BANT, também sediou, a partir de 9 de maio de 1967, a ERA – 21, Esquadrilha de Reconhecimento e Ataque, transferida de Recife (PE), e que permaneceu em Natal até 26 de dezembro de 1969, quando todas as Esquadrilhas foram transformadas em Esquadrões de Reconhecimento e Ataque.

Em decorrência da criação do Núcleo do Centro de Formação de Pilotos Militares, no dia 15 de julho de 1968, a BANT e o 2º/5º GAV seriam desativados, e o 1º/5º GAV, transferido para Recife juntamente com as suas aeronaves Douglas B-26C *Invader*.

No dia 24 de fevereiro de 1970 efetivou-se a desativação da Base Aérea de Natal, cedendo o seu lugar para o Centro de Formação de Pilotos Militares.

Foi a partir daí que começou a história dos Pré-cadetes da Turma 68 BQ no CFPM.

Respiramos essa rica história desde a nossa chegada, 26 anos depois do término da II Guerra Mundial.

3.2 ENFIM, CHEGAMOS AO CENTRO

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Corria o ano de 1970 e já estávamos finalizando os três anos de formação acadêmica na EPCAR. Em nossas mentes ansiosas, o objetivo maior era ir para o CFPM, em Natal, a fim de realizar o tão decantado sonho de tornar-se Piloto Militar.

Na realidade, o Centro era localizado na cidade de Parnamirim, distante 20 km ao sul de Natal.

Chegou o mês de dezembro e todos os que haviam logrado êxito nos exames médicos, por sinal bem rígidos, receberam o certificado de conclusão do Curso, a confirmação da transferência para o CFPM e entraram em férias aguardando, ansiosamente, a confirmação do local e a data do embarque com destino à nova Organização Militar, agora uma Unidade Aérea de instrução.

Para muitos, foi o definitivo adeus à Instituição que, carinhosamente, os acolheu por três consecutivos anos e que os ajudou, de uma forma ou de outra, a superar as suas dificuldades e a forjar os seus caracteres.

As notícias que tínhamos de Natal, até então, é que era um lugar maravilhoso, repleto de praias e de um povo muito hospitaleiro.

Ouvimos histórias que diziam que Natal havia sido a primeira cidade do Brasil a comercializar Coca-Cola, calças *jeans* e óculos Ray-Ban, em virtude da passagem dos americanos por lá, durante a II Guerra Mundial.

Dizia ainda a lenda, porém sem comprovação histórica, que além desses produtos, os americanos também patrocinavam festas abertas ao público, para todos (*for all* em inglês), e dessa expressão “*for all*” surgiu o termo “*forró*”, dança típica do nordeste brasileiro.

Tudo isso só fez aumentar a nossa ansiedade e o firme desejo de tomar o rumo em direção a tão decantada Natal, o mais rápido possível.

A ida para o CFPM, para a maioria, ocorreu a partir do Rio de Janeiro, da Base Aérea do Galeão, em aeronaves modelo Douglas DC-6, designadas na FAB como C-118 *Liftmaster*, num esforço de embarque centralizado, para facilitar a organização de chegada em Natal.

Assim, no início de fevereiro de 1971, egressos da EPCAR, chegamos ao CFPM. Éramos cento e noventa e nove veteranos da EPCAR e, em seguida, recebemos cinquenta novos companheiros admitidos por concurso, numa boa seleção, iniciando a caminhada de um todo maior, buscando atingir a meta colimada: ser Piloto Militar. Além desses, também juntaram-se a nós cinco Oficiais da Força Aérea Panamenha.

Após a recepção de praxe e a infindável lista de regras e procedimentos a seguir, fomos liberados para as nossas habitações, localizadas no Setor Oeste do aeródromo do CPFM, a antiga Base Brasileira.

Para alguns foi uma surpresa, um tanto desagradável, voltar a residir em alojamentos coletivos, numa mistura de camas e armários, embora devidamente organizados.

O prédio era em formato de “U”, sendo que os banheiros localizavam-se em uma de suas pernas; a outra era completada com camas e armários.

Ao contrário de Barbacena, onde a estação inverno sempre acontecia, em Natal, por estar localizada na linha do Equador, era calor o ano todo.

Como os alojamentos não tinham ar-condicionado, tampouco ventiladores, as suas paredes, em alvenaria, eram complementadas, a partir de uma certa altura, com elementos vazados denominados cobogós, que subiam até o teto.

Essa composição permitia maior ventilação e luminosidade no interior dos alojamentos, bem como a indesejável entrada de insetos e alguns tipos de mamíferos voadores, mais conhecidos como morcegos. Apesar do calor, era comum durante a noite, usarmos um lençol para nos protegermos da constante brisa que trazia um ar com uma temperatura bem mais amena que durante o dia.

A antiga Base Brasileira, agora chamada Base Oeste, era uma “Unidade” autônoma. Além dos alojamentos, compreendia: o Prédio do Comando, a cozinha e o refeitório, o auditório, as salas de aulas, a praça poliesportiva com piscina e a famigerada Casa do Laranjeira⁵².

Chamava atenção a abundância de árvores frutíferas existentes no seu perímetro, entre elas as mangueiras, cujos frutos eram colhidos verdes e embrulhados em jornal, para serem degustados mais tarde quando maduros.

No Corpo de Alunos fomos divididos em duas Esquadrilhas.

A Primeira Esquadrilha era comandada pelo Capitão Aviador Sérgio **Candiota** da Silva e o seu adjunto era o Segundo-Tenente Aviador Eugênio de **Sá Barreto** Pereira, ambos caçadores e Instrutores de Voo.

A Segunda Esquadrilha era comandada pelo Capitão Aviador **Altamir** Ferreira Ribeiro da Silva e o seu adjunto era o Segundo-Tenente Aviador Ertz Tavares **Bandeira** de Mello.

O Comandante do Corpo de Alunos era o Capitão Aviador Sérgio Pedro **Bambini**, o qual, logo em seguida, entregou o Comando ao Major Aviador José **Elislande** Baio de Barros, que permaneceu até o final do Curso. O Subcomandante era o Capitão Aviador **Edmilson** Souza de Oliveira. Na Divisão de Instrução Aérea – DIA, a separação era por Esquadrões, em número de dois, e suas respectivas Esquadrilhas, em número de quatro por Esquadrão.

O Chefe da DIA era o Major Aviador **Ary** Pereira Barbosa, que tinha sob seu Comando, o Primeiro e o Segundo Esquadrões de Instrução.

Subindo na cadeia de Comando, tínhamos como Chefe da Divisão de Ensino – DE, o Coronel Aviador Fernando **Hippolyto** da Costa; como Subcomandante do CFPM, o Coronel Aviador Clóvis de Athayde **Bohrer** e como Comandante, o Brigadeiro do Ar Ismael da **Motta Paes**, veterano e herói de guerra, por sua atuação no 1º Grupo de Aviação de Caça, na Itália.

⁵² Casa do Laranjeira: o termo vem de uma laranjeira que existia próxima à guarita principal da antiga Escola de Aviação Militar e, mais tarde, da EPCAR. Com o tempo, “Casa do Laranjeira” passou a ser usada de forma simbólica, para designar o posto de guarda ou o local de vigilância e controle de acesso de uma Organização Militar. O termo laranjeira é uma referência àqueles que não saíam do Quartel por residirem distantes do mesmo. No CFPM, era o local onde trocávamos o uniforme pelo traje à paisana, na ida para a cidade e no retorno desta para o Quartel.

O Brigadeiro Motta Paes era uma figura ímpar, que destacava-se pela sua postura ereta e séria, e o semblante taciturno.

No período inicial do Curso fizemos treinamentos militar e físico, não só para reforçar os conhecimentos recebidos na EPCAR como, também, enrijecer o corpo para a desgastante atividade aérea que teríamos pela frente, incluindo o treinamento para o abandono da aeronave com o paraquedas.

Foi, ainda, o período necessário para o entrosamento com os novos integrantes da Turma, alguns oriundos da vida militar, e a maioria do meio civil.

Apesar do espírito de camaradagem e da motivação que batia forte em nossos corações, a ansiedade pela espera do início da instrução aérea estava estampada no semblante de cada um.



Natal e suas praias.



Vista da Base Oeste e uma das pistas de pouso.



Alameda da Base Oeste.



Alameda dos alojamentos das Esquadrilhas.



Alojamento da 1ª Esquadrilha.



Cassino dos Alunos.

3.3 Os NOVOS COMPANHEIROS

68-382 Antônio Riciéri Buzus

Após a apresentação no CFPM, fomos surpreendidos com a notícia de que receberíamos novos companheiros.

O Ministério da Aeronáutica havia instaurado um concurso de admissão e cinquenta novas vagas foram abertas.

Havíamos deixado a EPCAR com 199 (cento e noventa e nove) Pré-cadetes, aprovados para iniciar o Curso de Formação de Pilotos Militares.

Entretanto, por motivos médicos, quatro companheiros não foram aprovados.

Qual não foi a nossa surpresa quando, em lá chegando, defrontamo-nos com eles. Durante o período de férias, fizeram os devidos tratamentos e uma vez aprovados no exame médico, lá estavam, matriculados juntamente com os 199.

Que bela surpresa!

Mas, apesar de “velhos companheiros”, foram matriculados como se fossem novos Alunos, recém-chegados. Para nós, no entanto, não houve alteração. Éramos todos da Turma 68 BQ e assim continuaríamos.

Os demais aprovados, em número de 46, chegaram em dois grupos; o primeiro deles, que juntou-se à Turma logo após a nossa chegada ao CFPM, foi matriculado na primeira quinzena de março. O outro grupo apresentou-se e foi matriculado entre os dias 18 e 23 de abril. Somando-se aos oriundos de Barbacena, no total éramos 249 Alunos.

Completaram ainda essa soma, cinco Oficiais Panamenhos, designados para realizarem o Curso de Pilotos Militares, elevando o total para 254 matriculados no CFPM.

Do total de brasileiros, juntaram-se ao grupo um Pré-cadete da Turma 67 BQ e outro da Turma 69 BQ. Dos demais concursados, alguns eram militares da FAB, nas graduação de Sargento e Cabo e outros vieram da vida civil.

Quando o último grupo apresentou-se, todos os matriculados no início do ano, já haviam realizado o voo solo no T-23, de modo que estavam adiantados na instrução aérea em relação a eles.

No entanto, gradualmente, a instrução desenvolveu-se e não demorou muito para que todos alcançassem o mesmo nível em que estávamos.

E, assim, integrados aos novos companheiros, tornamo-nos um grupo único, a Turma 1971, pronta para seguir adiante e enfrentar novos desafios.

3.4 A ROTINA DIÁRIA

68-382 Afonso Riciari Bugue

Quando chegamos ao CFPM, já sabíamos da importância daquela Instituição, como Organização Militar, desde a época da II Guerra Mundial, e da cidade que lhe dava suporte, a tão decantada Natal.

Conforme mencionado anteriormente, assim que nos apresentamos, fomos instalados no Setor Oeste do Centro, denominado Base Oeste.

Embora a Unidade tivesse sido criada recentemente, a nossa experiência de três anos na EPCAR, dava-nos condições para enfrentar a rotina militar, em regime de internato, sem maiores dificuldades.

De uma maneira geral, a rotina diária não diferia em muito daquela da EPCAR. Tratava-se de despertar logo ao amanhecer e recolher-se às 22h, ao toque do silêncio. Nesse intervalo, mais precisamente entre oito e dezessete horas, era quando ocorriam as atividades diárias.

Todas as refeições, incluindo o café da manhã, o almoço, o jantar e a ceia, eram servidas na Base Oeste. A alimentação, embora provesse um bom sustento, não tinha lá o trato saboroso que gostaríamos. A sobremesa, por vezes, era um pequeno quadrado de 4 x 4 cm de goiabada, com uma fina camada de creme de leite sobre o mesmo.

Assim, principalmente no jantar, quando dispúnhamos de mais tempo, uma opção era correr para a lanchonete no Cassino dos Alunos, o que acarretava uma certa fuga do rancho noturno, somente compensada pela velha ceia oferecida antes do toque de recolher.

A principal diferença entre as rotinas era que, no CFPM, afóra a instrução militar e a educação física, todas as nossas atividades eram voltadas para a instrução aérea.

Enquanto na EPCAR o currículo visava a formação acadêmica, no CFPM o objetivo principal era formar Pilotos Militares.

Para tanto, o currículo era voltado para as matérias relacionadas com o voo, tais como: instrução técnica das aeronaves, aerotécnica, navegação aérea, tráfego aéreo, meteorologia, comunicação, medicina de aviação, suprimento de aviação, tiro e bombardeio e Força Aérea, entre outras.

Toda a instrução especializada, digamos assim, era ministrada na Base Oeste. Só nos deslocávamos para o Setor Leste do Centro, denominado Base Leste, para a atividade aérea.

Comparada com a rotina da Escola, a do Centro era mais amena; primeiro em razão do menor número de matérias e, segundo, porque o foco era a atividade aérea. Como consequência, os Alunos dispunham de mais tempo, não só para o estudo como, também, para o lazer.

Mesmo assim, não era raro, logo após a alvorada, vestir o uniforme de educação física, e antes mesmo do café da manhã, iniciar uma corrida atlética pelas ruas da cidade, comandada pelo Tenente IG **Oséas** Avelino da Silva, com o seu característico grito de guerra: - “Todos batendo palminha! Vamos acordar Parnamirim!”.

Normalmente, a instrução aérea desenvolvia-se à base de um voo por Aluno, por dia, o que permitia-nos tempo suficiente para revisar as manobras realizadas naquele dia, bem como estudar e preparar a próxima missão, geralmente comunicada na véspera.

As aulas e os voos eram alternados entre as esquadrilhas. Quando havia aulas no período da manhã, o voo era realizado no período da tarde e vice-versa.

O voo, de uma maneira geral, envolvia três fases: o *briefing*, o voo propriamente dito e o *debriefing*.

Normalmente, cada Instrutor era responsável por quatro Alunos que, dependendo das condições meteorológicas e disponibilidade das aeronaves, realizavam os voos na sequência, executando a mesma missão.

Era comum nos intervalos entre os voos, fazermos um lanche no próprio Esquadrão e, mais comum ainda, levarmos um lanche para o Instrutor, que permanecia na aeronave aguardando o próximo Aluno.

O Centro contava com três pistas, localizadas entre as Bases Leste e Oeste, e amplos pátios que acomodavam as aeronaves e os hangares de manutenção, de maneira que, dificilmente, a instrução era interrompida por interdição de pista.

Diferentemente de Barbacena, os finais de semana eram livres. Podíamos deixar o Centro na sexta-feira à noite e só retornar no domingo à noite. Entretanto, não era permitido viajar para outras cidades, ou seja, estávamos restritos ao perímetro que abrangia Parnamirim e Natal.

O detalhe interessante dessas saídas era que não podíamos transitar pelo Centro em trajes civis. Tínhamos que percorrer o trajeto entre os alojamentos e a famigerada Casa do Laranjeira, e vice-versa, em trajes militares. A razão para esse procedimento ninguém sabia, mas era certa a punição para aqueles que aventuravam-se a “furar” a regra.

A casa, localizada entre a cerca limite da Base Oeste e a cidade de Parnamirim, margeava a linha férrea e distava cerca de 500 m dos alojamentos. Nela trocávamos o traje e partíamos para Natal em um grande veículo, tipo carreta, apelidado de “papa-fila”, substituído mais tarde por ônibus mais modernos.

Na cidade éramos livres para frequentar as praias, bares, cinemas e os clubes, com as famosas vesperais dançantes.

Na primeira visita que fizemos, as moças da época acenavam ao ver passar o nosso “papa-fila”, identificado pelas cores e o logotipo da FAB. Mesmo na tenra idade, esses acenos indicavam o prenúncio de ótimos partidos para futuros casamentos.

Com um povo hospitaleiro como o natalense, muitos Alunos fizeram amizades e passaram a frequentar as suas residências onde, muitas vezes, faziam refeições ou até mesmo pernoitavam.

Uma localidade bastante frequentada era a Rampa onde, durante a II Guerra Mundial, ancoravam os hidroaviões. Posteriormente, embora transformada em Cassino dos Oficiais⁵³, permitia a presença dos Alunos, para onde acorriam aqueles que dispunham de mais verba, com o intuito de saborear os bons pratos servidos no seu restaurante.

Outra opção de lazer era assistir aos filmes da época que eram exibidos no famoso Cine Navy, ainda do tempo do conflito, localizado na Base Leste.

E assim, com a mente voltada para o objetivo de tornar-se um Piloto Militar, iniciamos o Curso no CFPM.

Era uma nova fase e bem sabíamos que seria árdua e exigente, mas tínhamos que seguir em frente. Afinal, era o tão almejado início da nossa carreira como aviadores.

Até então, em Barbacena, havíamos elevado o nosso nível de conhecimento intelectual. Agora, no CFPM, era chegada a hora de desenvolvermos e aprimorarmos as nossas habilidades psicomotoras, tão necessárias para nos tornarmos bons pilotos.



Chegada para o voo.



Sala de *briefing* e *debriefing*.



Indo para o voo.



Turma reunida.

⁵³ Cassino dos Oficiais: é um espaço tradicional, de uma Organização Militar, que funciona como um clube social e de convivência para os Oficiais e seus dependentes. O termo "Cassino" não tem relação com jogos de azar, mas sim com um espaço de lazer, cultura e integração.



Intervalo entre atividades.



Intervalo entre atividades.

Instrução Militar - ordem unida.



Prontos para uma solenidade - detalhe do Meio-Brevê.

Ida para o Esquadrão de voo.



Momento de lazer na piscina.



Ou de saborear uma lagosta na Rampa.

3.5 A INSTRUÇÃO AÉREA NO T-23

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Foi duro, porém produtivo, e chegamos finalmente à instrução técnica da aeronave T-23, Uirapuru, apelidado carinhosamente de “Zarapa”, corruptela da pronúncia do nome do pequeno avião, pelo povo simples dos arredores do CFPM.

Como explicitado anteriormente, foi com afinco que estudamos os sistemas que compunham a aeronave, para realizar a prova teórica que habilitaria-nos iniciar a instrução aérea.

Ao final, todos foram aprovados e chegou o dia da apresentação no Primeiro e no Segundo Esquadrões de Instrução Aérea – EIA.

Cada Esquadrão era composto de quatro Esquadrilhas:

1º EIA – Esquadrilhas Saturno, Netuno, Urano e Júpiter; e

2º EIA – Esquadrilhas Xavante, Tupi, Guarani e Tamoio.

Os Esquadrões possuíam as suas próprias “bolachas”, distintivos representativos fixados no macacão de voo.

Os Instrutores eram, em sua maioria, Capitães, Primeiros e Segundos-Tenentes, que cursaram a EPCAR entre os anos de 1960 a 1964. Os Segundos-Tenentes, formados mais recentemente, apesar da pouca experiência, demonstravam muita vontade de voar e gerar novos aviadores.

A instrução iniciou-se com os voos de adaptação, quando cada Aluno observava o Instrutor e seguia as suas orientações, a fim de acostumar-se aos comandos e às situações diversas que o voo apresentava, enquanto a aeronave evoluía no espaço aéreo.

Alguns já deixaram a carreira por ali mesmo, devido a vários motivos, como a absoluta incompatibilidade com o voo em si, enjoos e mal-estar durante as evoluções, a percepção de que aquela não era a carreira que realmente seguiria, ou ainda, outros motivos quaisquer.

Fatos engraçados ocorreram nessa fase, como um Aluno que, por haver cometido muitas falhas durante a missão de instrução, caminhou de vela nas mãos, após o pouso, dizendo o seguinte: “Não posso tentar matar o meu Instrutor”.

Além disso, contribuiu com as clássicas estrelas⁵⁴, que serviam para enriquecer o caixa do churrasco das comemorações.

Houve ainda um Aluno que o Instrutor, insatisfeito com o seu desempenho na missão, obrigou-o a carregá-lo no colo, para atravessar uma poça d'água estacionada na entrada do Esquadrão.

Assim prosseguia a instrução aérea, com a Turma cada vez mais aguerrida em busca do objetivo maior.

O transcurso dessa primeira fase do voo, chamada de pré-solo, foi de fato a mais difícil. Em média, eram necessárias treze horas de instrução para o Aluno ser levado ao voo de cheque. Uma vez aprovado, era declarado Primeiro Piloto – 1P da aeronave.

Aprendemos, nessa fase, como identificar cada instrumento e a sua importância para o voo, bem como, precisamos memorizar todos os procedimentos de emergência, obviamente pelo pequeno tempo de reação que restava-nos nesses casos.

Além disso, e talvez mais importante, foi a compreensão da mecânica do voo e da noção de espaço, necessárias para visualizar, mentalmente, uma aeronave manobrando nos ares e a sua posição em relação ao terreno.

Não só havia a necessidade de saber a teoria, como também “treinar” mentalmente, no chamado voo mental, para que as manobras previstas fossem realizadas com eficiência e só houvesse a prática do que havia-se pensado em solo.

No geral, os voos dessa fase constavam de manobras tais como: curvas coordenadas de 30, 45 e 60 graus de inclinação para ambos os lados, subidas e descidas com razões definidas, curvas com variação de velocidade, estóis e manobras como oito preguiçoso, entre outras. O foco, entretanto, era o circuito de tráfego, com ênfase nos pousos e decolagens.

A cada missão programada era previsto, antes do voo, um *briefing*, onde o Instrutor dava-nos uma orientação sobre cada manobra a ser praticada, explicando, em detalhes, como realizá-la.

Era comum, durante os *briefings*, o Instrutor indagar o Aluno sobre algum sistema, limitações e procedimentos, mesmo que não estivessem relacionados com o objetivo da missão.

Ao retorno da missão, novamente, o Instrutor reunia os Alunos para o *debriefing*, onde discorria sobre cada manobra realizada, identificando os pontos positivos e os pontos a melhorar, para consolidar o aprendizado e aprimorar o desempenho futuro. Aproveitava, também, para transmitir o programa da próxima missão.

Cada missão era avaliada e as notas eram configuradas por graus, que variavam de um a cinco. Sabíamos, por definição, que o grau um era sinônimo de voo perigoso, e o grau cinco era reservado para um voo muito bom.

⁵⁴ Estrelas: muitas simbólicas aplicadas aos Alunos por pequenas falhas, erros ou situações ocorridas durante o treinamento, ou a convivência diária. Aplicada de forma bem-humorada pelos Instrutores, as estrelas não eram punições, mas sim, uma tradição interna,. O objetivo era criar um fundo comum para as festas, churrascos ou confraternizações do Esquadrão, ajudando a fortalecer o espírito de corpo, a camaradagem e o bom humor entre os Alunos e os Instrutores.

Os graus e os comentários do Instrutor eram confidenciais e relatados em uma ficha, denominada Ficha de Avaliação, ou Ficha de Voo, emitida em duas colorações, verde e rosa. A ficha verde correspondia ao grau três e acima e a ficha rosa aos graus um e dois.

Para os Alunos, entretanto, o Instrutor não informava o grau que haviam recebido na missão. Simplesmente dizia: voo deficiente, voo satisfatório, ou voo bom, mesmo que o grau obtido fosse cinco.

A maioria ficava pelo grau três, que correspondia a uma ficha verde, e o voo era considerado satisfatório. Não raro ocorriam voos com grau quatro, quando o Instrutor informava “voo bom”.

O grau um era motivo de Conselho de Voo. No grau dois, o voo era considerado deficiente e o Aluno tinha direito a repetir a missão.

Vale lembrar que não havia simuladores de voo de espécie alguma, situação essa que era palidamente substituída pelo voo mental.

Apesar das dificuldades e dos tropeços, a maioria conseguiu o tão sonhado “voo solo”. Éramos, então, considerados pilotos com “P” maiúsculo.

O nosso estimado Zarapa, entretanto, já nos aguardava para uma nova fase.

3.6 VOANDO O T-23 UIRAPURU

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Se o avião era pequeno e simples, a dificuldade pelo inusitado e desconhecido, era grande. Apesar disso, o sucesso foi maioria na Turma.

Vale recordar que o T-23, nessa época, por problemas de logística, ainda não possuía rádio de comunicação. Tanto na saída como no retorno do voo, operávamos como se estivéssemos em um aeródromo sem controle, no que dizia respeito à fonia.

A comunicação entre a torre de controle e a aeronave, era feita por meio de luzes emitidas pela torre.

Luzes verdes garantiam que tudo estava de acordo e era possível prosseguir na manobra.

Luzes vermelhas eram sinal de que algo estava errado, ou em desacordo, e era preciso corrigir imediatamente, sob o risco de provocar um acidente.

Luzes brancas indicavam que não era possível realizar a manobra naquele momento e a aeronave deveria voltar à posição inicial.

Existia, ainda, na cabeceira da pista em uso, uma placa que, conforme as condições do aeródromo, era apresentada em verde, autorizando o pouso, ou em vermelho, determinando uma arremetida em voo.

Não é necessário dizer que, por vezes, o Aluno em voo solo, atrapalhava-se e descumpria a orientação da placa, o que deixava o pessoal do controle bastante apreensivo.

Apesar de todo esse cuidado, como o aeródromo era, também, operado pela aviação comercial, embora em horários bem estabelecidos, houve caso de arremetida de um Boeing 727 na curta final, já próximo ao pouso. Choveram estrelas para o incauto Aluno.

Por ocasião do voo solo, o Instrutor permanecia próximo à cabeceira da pista, para orientar o Aluno durante a aproximação para o pouso. Usava, para isso, uma almofada da própria aeronave que, quando jogada para o alto, indicava que a aproximação não estava correta.

Lembramos agora, com um sentimento nostálgico, que ao final de cada fase, fazíamos um voo de revisão antes de sermos levados ao cheque. Normalmente, o cheque era realizado pelo Comandante da Esquadrilha e tínhamos duas chances para a aprovação.

Caso isso não ocorresse, havia o temeroso Conselho de Voo, constituído pelo Instrutor do Aluno, pelo Comandante da respectiva Esquadrilha, pelo Comandante do respectivo Esquadrão, um Oficial curador e pelo Comandante do CFPM, o presidente do Conselho.

Era difícil obter nova chance nessas ocasiões, mas houve casos de sucesso.

Ao final do mês de março já conhecíamos os primeiros jovens que tornaram-se pilotos, cabendo ao Aluno Marcos Salgado de **Oliveira Lima**, a primazia do voo solo em T-23 da Turma 71 do CFPM.

Em seguida, ainda nessa fase, vimos ocorrer as inúmeras saídas do voo solo de cada Aluno que lograva sucesso no cheque. Tais momentos foram de muita emoção, pelo domínio da máquina e a certeza de que eram capazes.

Houve também algumas desilusões, para aqueles que não conseguiram sucesso e terminaram por ser desligados do Curso. Seguiram outros caminhos, mas continuaram unidos, à distância, a todos os que tornaram-se Aviadores.

Mais tarde essa união passou a chamar-se “Sempre Juntos”.

A marca do voo solo traduzia-se pelo significativo banho do Lachê, seguindo a tradição do que ocorria na Escola de Aeronáutica, quando o Cadete era “batizado” no lago do estágio de instrução aérea. Ali, no CFPM, todos levamos um vigoroso banho de mangueira do carro de bombeiros e saímos todos lavados, de corpo e alma, para o que viesse em seguida.

As novas fases nessa aeronave sucederam-se com as manobras de precisão, aproximações e formatura de três aviões.

Muito embora fossemos considerados 1P, Primeiro Piloto, no Uirapuru, sempre que mudávamos de fase, havia, inicialmente, voos de demonstração e treinamentos, antes que pudéssemos praticar as novas manobras em voos solos.

Até então tudo transcorria, de certa forma, sem problemas, com voos tranquilos, sem muito exigir. Porém, quando chegou a fase de formatura, foi visível observar o aumento da ansiedade e do nervosismo em geral.

O voo de formatura, além de muito exigente, era uma “senhora” novidade e muitos acabaram por ficar pelo caminho, por não conseguir adaptar-se ao mesmo.

Era preciso, agora, além de “vigiar” o seu avião, manter os olhos bem abertos, voltados para o avião-líder, bem como para o terceiro avião, o ala da posição oposta a sua.

O trabalho era constante e, por vezes, exaustivo: verificar a velocidade, a altitude, a potência do motor, a direção do voo, a posição na área de instrução em relação ao aeródromo etc.

Além disso, era importantíssimo manter o voo coordenado e a posição da sua aeronave em relação ao avião-líder. Para tanto, contribuía em muito, manter a aeronave bem compensada, o que permitia usar menos força nos comandos, durante as curvas e acelerações.

Uma das manobras mais exigentes no voo de formatura era chamada de “cobrinha”, quando os aviões dispersavam-se; o líder manobrava livremente e os alas o seguiam mantendo uma distância aproximada de dez aviões. Quando se era o terceiro, último da fila, a vigilância era redobrada, para não ultrapassar nenhum limite operacional da aeronave e nem perder de vista os demais aviões.

Encerrada a cobrinha, vinha, talvez, a manobra mais difícil e exigente do voo de formatura: a famigerada “reunião”. O avião-líder entrava em uma curva de pequena inclinação, nivelado, com velocidade constante e os alas aproximavam-se em uma trajetória ligeiramente à frente, como se estivessem “cortando o caminho”. Era necessário ter uma boa noção de espaço, bem como um bom controle da velocidade de aproximação, para não provocar a indesejável “espirrada” quando, aproximando-se com muita velocidade, não se conseguia chegar na posição de forma suave e controlada.

Vale lembrar que o T-23 Uirapuru era uma aeronave a hélice e a distância entre os aviões, no voo de formatura, oscilava entre um e dois metros. Além disso, era equipado somente com um compensador de profundor, o que aliviava os esforços a cabrar e a picar; entretanto, os esforços nos ailerons e no leme de direção, embora de média intensidade, tinham que ser sustentados na força bruta, com os pés e as mãos.

Infelizmente, essa fase deixou para trás muitos companheiros, basicamente em função da dificuldade de voar próximo a outra aeronave.

E pensar que já estávamos na metade do Curso!

A navegação foi o ponto final da instrução no Zarapa, incluindo uma missão solo e outra com o Instrutor.

Como o Zarapa não possuía equipamentos, a navegação era por contato, isto é, um olho no mapa e o outro no terreno, mantendo a altura, a velocidade e a proa, com a aeronave compensada para facilitar o voo. Era preciso observar, também, com uma certa constância, o combustível remanescente e a deriva da rota, que o vento, traiçoeiro, poderia provocar numa determinada etapa.

Os mapas aeronáuticos que usávamos, conhecidos como cartas WAC⁵⁵, eram publicados pelos americanos e datavam da década de 1950. Era comum observar na carta o traçado de um rio e não o encontrá-lo no terreno, pois havia secado e a carta não havia sido atualizada a tempo.

Era necessário ficar atento para não confundir-se e perder-se no meio da navegação. O Instrutor, já conhecendo a rota de cor, fazia-se de desinteressado aguardando a reação do Aluno.

Realmente não foi fácil, mas tinha o gosto que todos experimentaram e aprovaram, era o de vencer os desafios impostos, operando nas três dimensões.

⁵⁵ Carta WAC: *World Aeronautical Chart*, ou Carta Aeronáutica Mundial, é um tipo de carta aeronáutica, utilizada para o planejamento da navegação visual. Possui diversas escalas, como a de 1:1.000.000, onde 1 cm na carta equivale a 10 km no terreno.

Ao final do mês de maio havíamos encerrado a instrução primária e básica, e era chegada a hora de iniciar outra fase, a instrução avançada.

Para comemorar o encerramento da instrução aérea no T-23, houve uma Solenidade onde recebemos uma placa alusiva ao voo solo e o tão esperado "Meio-Brevê", dando continuidade à tradição do estágio primário e básico da Escola de Aeronáutica.

Todos os novos pilotos de T-23 receberam o distintivo com muito orgulho e emoção...

E partiram, confiantes, rumo aos novos desafios...



Linha de voo dos T-23.



T-23 pronto para o voo.



Aluno equipado pronto para o voo.



Aluno equipado pronto para o voo.



Aluno realizando a inspeção externa.



Motores "girando" - prontos para o táxi.



O Instrutor e seus Alunos - prontos para o voo.



Aguardando o Instrutor - prontos para o voo.



Alunos prontos para o voo.



Foto para a posteridade.



Alunos prontos para o voo.



Foto para a posteridade.



Os Instrutores e seus Alunos.





Você pode voar solo. Faça três pousos!



Voo solo na área no dia seguinte.



Voo de formatura com 3 aviões - formação "básica".



Voo de formatura - formação "básica".



Voo de formatura - "cobrinha"



Pose para mandar foto para a família.



Preparativos para o voo.



Voando solo formatura.



Voando solo formatura.



Meio-Brevê de Aluno - CFPM 1971.

3.7 VOANDO O T-37C NO CFPM

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

As comemorações do Meio-Brevê mal se findaram e lá estávamos nós, prontos para enfrentar novos desafios.

Afinal, iríamos iniciar a fase da instrução avançada, voando o tão esperado T-37C *Tweety Bird*, aeronave a jato. Mesmo assim, nas nossas mentes afloravam mais ansiedade, incertezas e temores.

A fase da instrução avançada, iniciou-se com o mesmo padrão da fase primária e básica, ou seja, pela instrução técnica da aeronave, dessa vez, bem mais complexa e longa.

O T-37C era composto por vários sistemas, bem mais que o T-23, que deveriam ser estudados e entendidos, por completo, a fim de que a instrução aérea fluísse sem atropelos ou regressões.

As aulas foram ministradas pelos próprios Instrutores, principalmente os mais antigos, alguns já experimentados nos jatos de caça e treinados no T-37C. Ao final, como de praxe, fizemos uma prova de avaliação do conhecimento.

Terminada a instrução teórica, partimos para as horas de nacele e os cheques de olhos vendados. A aeronave, por ser mais complexa e possuir um painel de instrumentos bem mais equipado, demandava muito treinamento. Ficávamos horas treinando e exercitando o cheque entre nós, para, em seguida, enfrentar o teste com o Instrutor.

Bem como o T-23, essa aeronave também não possuía simulador ou coisa semelhante, e o famoso voo mental tinha lugar permanente na cabeça dos Alunos. Era o ponto de partida da prática do voo e um caminho bem seguro na absorção da instrução.

Prontos para iniciar a instrução, recebemos um capacete de voo equipado com máscara de oxigênio e um colete salva-vidas, chamado LPU – *Life Preserver Unit* – próprio para flutuar, após uma ejeção sobre a água.

Ao contrário do T-23, cujo paraquedas era de assento, o do T-37C era do tipo dorsal e próprio para uma ejeção, em caso de necessidade. Era levado para o avião no primeiro voo e lá permanecia até ser recolhido após o último voo.

O T-37C era dotado da capacidade de navegação por instrumentos, pois contava com equipamentos de rádio comunicação e navegação como o VHF, o ADF e o VOR, além do *transponder*, que ainda não era utilizado pela FAB na época. No entanto, o seu indicador, um modelo analógico, era usado para contar o número de pousos realizados na missão.

Os voos iniciaram-se e pudemos observar a diferença de respostas dos seus comandos em relação ao T-23, assim como os envelopes de altitude e velocidade, bem mais extensos.

As evoluções em relação ao avião primário, o T-23, eram bem mais acentuadas e requeriam um manejo firme, embora suave. Por ser equipada com compensadores elétricos nos três eixos, a pilotagem era extremamente facilitada. Essa facilidade tornou-se evidente, principalmente durante os exercícios que envolviam manobras e acrobacias.

Apesar da complexidade da aeronave e da pouca experiência de voo, a Turma foi adaptando-se bem ao voo a jato, muito embora alguns tenham demorado um pouco mais a ambientar-se ao uso da máscara de oxigênio, conhecida por provocar enjoos.

Assim, passou-se a primeira fase da instrução avançada, denominada de adaptação, que durou, em média, cerca de vinte e cinco horas, para declarar o Aluno solo na aeronave.

Novamente, tivemos os primeiros Alunos que chegaram ao voo de cheque e, dessa vez, por força do destino, dois companheiros lograram sucesso ao mesmo tempo, o que levou o Chefe da Divisão de Instrução Aérea, a declarar que ambos tinham a primazia conjunta do voo solo.

E assim aconteceu, com duas decolagens seguidas e algum tempo depois, dois pousos simultâneos, o táxi, o corte dos motores e parada total das aeronaves, lado a lado.

Os jovens Alunos Pedro José **Moris** e Aloísio Marques da **Cunha**, então pilotos de T-23, tornaram-se os primeiros pilotos de jato da Turma e, juntos, merecidamente, foram presenteados com o tradicional “banho solo”.

Daí em diante, a sequência de voos solos foi ocorrendo naturalmente e, a cada sucesso, fortificava mais a vontade de cada um na persistência em buscar o objetivo colimado.

Vieram então as fases seguintes: manobras e acrobacias, voo de formatura, voo por instrumentos e navegação por instrumentos.

O treinamento de manobras e acrobacias exigia bastante concentração, além de uma sólida consciência situacional, principalmente durante as acrobacias. Algumas manobras, bem como acrobacias, exigiam precisão nas velocidades, altitudes e posição em relação ao terreno. Ao realizar um *looping*, por exemplo, era requerido do Aluno que a velocidade e o ponto de saída fossem idênticos aos de entrada, para a manobra ser a mais perfeita possível.

O mesmo acontecia com as demais, principalmente aquelas realizadas no plano vertical, como o trevo, por exemplo, que exigiam um controle contínuo da velocidade, altitude, a força “G” e

a posição em relação ao terreno. Era necessária uma boa e constante compensação nos três eixos, para evitar forças excessivas no manche, o que, com certeza, provocava oscilações na trajetória da aeronave.

À medida que o treinamento avançava, mais e mais conhecíamos as reações da aeronave, o que nos ajudava a realizar uma pilotagem mais suave e segura.

Conforme já mencionado anteriormente, o voo de formatura era uma fase aguardada com ansiedade.

Comparado com o T-23, o voo de formatura no T-37C era muito mais exigente e desgastante. Primeiro, porque a aeronave era mais rápida, mais manobrável e voava mais alto; segundo, porque permitia a execução de uma extensa lista de manobras, principalmente no plano vertical. Além disso, como era birreatora, a vigilância dos parâmetros de motor era redobrada.

Vale lembrar que a aeronave não era pressurizada, o que exigia do nosso físico muito mais que o T-23, em função da gama de altitude em que operava, entre 15.000 e 20.000 ft.

Além disso, tínhamos que lidar com o implacável fator de carga (força G), pois a aeronave não possuía um sistema de redução da força G. Durante a realização de um *looping*, por exemplo, ao aplicarmos o fator de carga inicial, 4 G, se o capacete de voo pesasse 3 kg, era como se estivéssemos carregando um objeto equivalente a 12 kgf, sobre as nossas cabeças. Ao final de cada voo era notável o semblante de exaustão em alguns Alunos.

Diferentemente do T-23, no T-37C o voo de formatura era realizado em elemento, ou seja, dois aviões, onde os Alunos revezavam-se para que cada um pudesse cumprir o seu período de treinamento.

Durante esses voos, era comum os Instrutores repetir, constantemente, as palavras “antecipação” e “finesse”.

Na primeira, a antecipação, era pretendido que o Aluno buscasse antecipar-se ao tipo de manobra que o líder estava prestes a iniciar. Em uma manobra vertical, por exemplo, era esperado que o Aluno comesse a aumentar a potência dos motores, bem como iniciasse a compensação a cabrar, assim que o nariz do avião-líder mudasse a sua trajetória, ultrapassando a linha do horizonte em subida. Em descida, o processo inverso aplicava-se. A manutenção da posição, em voo de ala, era um constante vaivém, como num balé. O uso dos comandos e dos compensadores era contínuo, e o controle da potência dos motores era feito na base do “tira dando, dá tirando”, ou seja, aumentava-se a potência para compensar um pequeno atraso e, imediatamente após, retirava-se o excesso para não avançar além da posição prevista.

Na segunda, *finesse*, palavra de origem francesa, era pretendido que o Aluno pilotasse com fineza, elegância, habilidade e primor. Para tanto, era necessário ter uma boa noção espacial da manobra a realizar, bem como fazer um bom uso dos compensadores, o que permitia dosar melhor as forças nos comandos, evitando assim comandos bruscos.

Isso tudo ocorria com as aeronaves manobrando continuamente no espaço, ora subindo, ora descendo, ora curvando, em permanentes mudanças de velocidade, altitude e posição em relação ao terreno, além das constantes instruções emitidas pelo Instrutor, diretamente nos nossos ouvidos.

Não era mesmo de se esperar que o Aluno não ficasse exausto após essa “maratona”.

Mas, quase sempre, vinha a recompensa com a “alegria dos Instrutores”, quando eles assumiam os comandos e realizavam uma série de acrobacias na ala.

Para nós era vibração e adrenalina total!

Mais tarde, por força do treinamento, também conseguimos realizar acrobacias na ala, sendo o *looping* a mais emocionante delas.

Todavia, a novidade maior, na instrução avançada, era o domínio da técnica do voo por instrumentos, impossível no T-23 pela inexistência de equipamentos adequados, motivo pelo qual não era certificado para esse tipo de voo.

Nessa fase, em condições de “voo sob capota”⁵⁶, fazíamos treinamento de determinados circuitos de tráfego em altitude, de variados graus de dificuldade, iniciando pelo chamado tráfego “A”: uma sequência de variações de velocidades, subidas e descidas com curvas diversas, tudo cronometrado para nos adestrar aos comandos e fixar a capacidade de voar somente consultando os instrumentos, sem nenhuma visão exterior. Era cansativo, mas treinava bem e o aprendizado era visível.

Além de permitir o domínio da técnica do voo por instrumentos, uma vez que a aeronave era capacitada para tal, era possível realizarmos aproximações para o pouso usando o que havia de mais atual para a navegação aérea daquela época no Brasil, o ADF e o VOR.

Entretanto, por não haver equipamentos que fornecessem o tempo e a distância corretos para uma estação de radionavegação, era preciso lançar mão de um antigo procedimento para determiná-los. Assim, obtínhamos o tempo para uma determinada estação, pela queda do ponteiro do ADF em 10 graus, ao passarmos pelo través da mesma. Baseados no tempo obtido e na velocidade atual, estimávamos a distância que a aeronave estava da estação. Preparávamos, então, a descida, cujo início era o bloqueio vertical da estação. A partir desse ponto, iniciava-se a Penetração Jato, que visava colocar a aeronave na altitude de início do procedimento de aproximação por instrumentos propriamente dito, comumente chamado de “descida por instrumentos”.

A Penetração Jato era executada com a aeronave ainda não configurada para o pouso, somente com o uso do flape de mergulho, e imprimia uma forte razão de descida, cerca de 2.000 ft por minuto. Iniciava-se por volta de 20.000 ft e terminava cerca de 2.000 ft de altitude. Esse procedimento propiciava uma rápida descida, com uma velocidade razoavelmente reduzida, de forma a não se afastar demasiadamente da estação e, por consequência, do aeródromo.

Apesar de ser considerado um procedimento inteligente e seguro, por envolver uma trajetória livre de obstáculos, uma vez que a aeronave não era pressurizada, era comum observar o desconforto dos Alunos, provocado pela forte compressão que havia entre o seu início e o final, em função da grande diferença de altitude e a forte razão de descida.

⁵⁶ Voo sob capota: é uma expressão usada para designar o treinamento de voo por instrumentos, ou seja, quando o piloto realiza o voo sem referências visuais externas, simulando condições em que não é possível visualizar o horizonte natural ou o terreno, como em um voo dentro de nuvens, nevoeiro ou à noite.

A partir dos 2.000 ft, cumpríamos os procedimentos padrões homologados pela então Diretoria de Rotas Aéreas – DRA, que após 1972 tornou-se a Diretoria de Eletrônica e Proteção ao Voo – DEPV.

Essa fase do treinamento avançado foi muito bem explorada, em todos os seus detalhes, com o objetivo precípuo de preparar os Alunos para que se tornassem aptos à navegação por instrumentos, fosse ela noturna ou com meteorologia adversa.

Mesmo assim, já próximos do encerramento da instrução, tivemos algumas perdas. Alguns Alunos, já pilotos, não conseguiram sucesso nesse tipo de voo sendo desligados do Curso.

No geral, o T-37C, por ser uma aeronave birreatora a jato, um tanto quanto avançada para a época, além de proporcionar-nos uma instrução aérea de qualidade, permitiu-nos, também, expandir os nossos horizontes, em termos de conhecimentos e práticas da aviação.

Além disso, à medida que avançávamos na instrução e adquiríamos mais experiência, também consolidávamos o nosso “espírito de corpo”, com os mais avançados numa determinada fase auxiliando aqueles que apresentavam dificuldades, oferecendo dicas de como executar certas manobras, ou mesmo esclarecendo dúvidas sobre a aeronave e seus sistemas.

Voar o T-37C, o *Tweety Bird*, foi para nós uma incrível experiência, que nos deixava cada vez mais próximos do objetivo de nos tornarmos Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira.



Pátio de estacionamento das aeronaves.



O T-37C na linha de voo.



T-37C.



T-37C.



Alunos Cunha e Moris, os primeiros a fazer o voo solo no T-37C.



Comemoração dos primeiros Alunos a voar solo no T-37C.



Prontos para o voo.



Chegada do voo solo.

Celebração do voo solo.



Celebração do voo solo.



Alunos e o Instrutor.

Alunos voltando do voo.



Fotos para a posteridade.



Fotos para a posteridade.



Alunos em voo solo.



Alunos em voo solo.



Alunos em poses para a família.



Aluno em voo solo.



T-37C visto por trás.



Alunos em momentos de descontração.

3.8 A VIDA ACADÊMICA

68-382 *Antônio Rícieri Braga*

Na realidade, a palavra “acadêmico” é um termo que pode referir-se tanto a um estudante universitário como a um membro de uma academia (sociedade de teor científico, literário ou artístico). Em um sentido mais amplo, a vida acadêmica envolve a busca por conhecimento em um nível superior, incluindo pesquisa, estudo e compartilhamento de conhecimento, levando, frequentemente, a profissões como professor universitário ou pesquisador.

Entretanto, no CFPM, a nossa “vida acadêmica” buscava, tão somente, adquirir conhecimentos que nos levassem a atingir o almejado diploma de Piloto Militar.

O nosso currículo era direcionado, exclusivamente, para o ensino de matérias associadas ao voo, a sua fisiologia e todo o contexto onde o avião operava.

Dessa forma, as aulas teóricas limitavam-se a ensinar matérias novas, tais como Meteorologia, Navegação Aérea, Regras de Tráfego Aéreo, Fraseologia e Comunicação, Aerotécnica, Medicina de Aviação, Suprimento de Aviação, Tiro e Bombardeio e Força Aérea, entre outras.

Em face disso, não constava da nossa grade curricular matérias como Matemática, Física, Biologia, Português, Geociências etc. O aprendizado de tudo que nos foi ministrado na EPCAR ficou para trás, mas serviria de base, para que pudéssemos entender melhor a mecânica do voo, o voo em si e as matérias correlatas, sem, no entanto, descuidar do físico e do rigor da militância.

Afora essas, as consideradas mais importantes, relacionadas diretamente com a instrução aérea, eram as aulas de instrução técnica da aeronave onde, de maneira minuciosa e metódica, os Instrutores discorriam sobre cada aeronave em particular e os seus sistemas. Eram conhecimentos novos e necessitavam ser muito bem compreendidos, para que entrassem na “massa do sangue” de cada um, jargão comumente utilizado para indicar que o Aluno deveria saber de cor e salteado tudo sobre aquela aeronave.

Antes de iniciarmos a instrução aérea propriamente dita, realizamos aulas teóricas e práticas sobre o abandono da aeronave e o salto de paraquedas, focando, principalmente, na chegada ao solo para evitar machucaduras, ou mesmo lesões graves como fraturas.

A instrução aérea demandava, também, que decorássemos todos os procedimentos relativos à operação de uma determinada aeronave, a saber:

- procedimentos pré-voo: relacionados com o estado da aeronave e dos equipamentos de voo, tipo capacete, máscara de oxigênio, paraquedas etc;
- procedimentos normais: relacionados com a operação normal da aeronave e seus sistemas, incluindo, de uma maneira geral, as inspeções visuais (externa e interna), a partida do motor, o táxi, a decolagem, a subida, a descida, o pouso, o regresso, o estacionamento e o corte do motor;
- procedimentos anormais: relacionados com falhas que não constituíam perigo iminente;
- procedimentos de emergência: relacionados com falhas que constituíam perigo iminente e que requeriam ação imediata; e
- procedimentos pós-voo: relacionados à “entrega” da aeronave e dos equipamentos de voo, bem como o relato de alguma intercorrência, ou falha, observada durante o voo.

Para todas as matérias teóricas realizávamos provas, o que demandava um bom tempo de estudo, uma vez que tinham o peso de reprovação, embora fosse facultada uma segunda chance aos necessitados. No entanto, melhor “acertar de primeira”, de modo a não prejudicar a caminhada em direção ao tão desejado objetivo.

Semanalmente, em geral nas sextas-feiras, fazíamos a prova sobre a matéria ministrada naquela semana.

O Tenente Aviador **Nilson** Francisco Pereira, cuja alcunha era “Zé do Norte”, então Chefe da Seção de Avaliação, era quem fazia a correção das provas. Tido como folgazão, gostava de brincar e deixar alguns Alunos apreensivos, principalmente os seus instruendos. Dirigindo-se ao Esquadrão, ainda distante, com aquele forte sotaque nordestino, começava a gritar o seu famoso jargão: - “Fulano, Beltrano ... sentoooouu!”.

Era sempre uma incógnita, mas, com certeza, alguém seria “convocado” para uma segunda chance. Ao final, todos conseguiram atingir suficiência.

Também não ficamos isentos de provas e testes relacionados com a atividade aérea. Além das provas sobre as aeronaves e seus sistemas, éramos constantemente arguidos pelos Instrutores sobre a localização, a operação e a finalidade, desse ou daquele sistema, instrumento, comando etc.

As provas sobre as aeronaves, T-23 e T-37C, e seus sistemas requeriam atenção máxima, uma vez que o insucesso impedia-nos de iniciar a instrução. Uma segunda chamada não ficava bem para um iniciante.

Para fazer face a nossa grade curricular, juntamente com a instrução aérea, as aulas teóricas e os voos eram separados de tal maneira que, quando uma Esquadrilha estava voando, a outra estava em sala de aula, e vice-versa. Da mesma forma, quando os voos eram realizados pela manhã, as aulas aconteciam no período da tarde, e vice-versa. As Esquadrilhas também se revezavam em relação aos voos, ora no período da manhã, ora no da tarde.

Quando o voo era no período da manhã, íamos para o café já uniformizados, com o chamativo macacão de voo na cor laranja. Após o café seguíamos para a Base Leste e só regressávamos para o almoço. Terminado o almoço trocávamos o uniforme e seguíamos para as aulas. Ao final da tarde, educação física e jantar.

Para os que voavam no período da tarde, a rotina era o inverso. O dia começava com a educação física, o café da manhã e as aulas. O almoço era servido mais cedo para que todos pudessem chegar à Base Leste no início da tarde, para aproveitar todo o período vespertino com a instrução aérea.

Os voos noturnos eram arranjados de modo a não interferir com a rotina de estudo e aulas, bem como a militância e a educação física.

Por falar em militância, vale lembrar um belo episódio que nos aconteceu por ocasião do dia da independência da nação Panamenha. Perfilados, em trajes de cerimônia, solenemente cantamos o hino do Panamá, em sua língua pátria, o espanhol, o que deixou os nossos companheiros panamenhos felizes e orgulhosos. Vale lembrar que o Panamá, nação amiga, acolheu muitos pilotos brasileiros em treinamento inicial para a operação na Itália, durante a II Guerra Mundial.

Os treinamentos físicos não eram esquecidos, alternando, geralmente, com a instrução aérea. Faziam parte deles o uso da Pista de Aplicação Militar, os exercícios de educação física e jogos livres. O Tenente Aviador **Joel** Farias Lima, então Chefe da Seção, era quem comandava a educação física. O Cabo Sandoval, seu fiel escudeiro, normalmente designado como “guia”, era quem puxava a ginástica calistênica, e o fazia com extrema maestria.

A título de manter o espírito de corpo, a união e a camaradagem entre os Alunos, o currículo previa uma competição poliesportiva, tipo Olimpíada, disputada a “ferro e fogo” pelas Esquadrilhas.

Quase ao final do Curso, tivemos a oportunidade de visitar e conhecer diversas Unidades Militares e empresas sediadas em Natal. Foram momentos não só culturais como, também, de relaxamento, para um estressante ano que estava prestes a findar-se.

Apesar de o nosso currículo não se comparar com o de uma Academia, Faculdade ou Universidade, a “vida acadêmica” dos Alunos do CFPM não deixou nada a desejar, em função da intensidade e do rigor com que o mesmo foi ministrado.

Apenas para relembrar alguns números: iniciamos a EPCAR, em 1968, com 450 Pré-cadetes mais 29 repetentes. Desse total, 249 foram matriculados no CFPM, sendo 199 oriundos da EPCAR e 50 concursados. A esses somaram-se cinco Oficiais panamenhos e 254 alunos iniciaram o Curso.

Concluído o Curso, ao final do ano de 1971, éramos 151 brasileiros formados como Pilotos Militares.

Na AFA, teríamos uma vida mais acadêmica, no sentido literal do termo, sem deixarmos de lado a nossa formação aérea.

Enfim chegamos ao final, a maioria, muito embora tenhamos deixado pelo caminho companheiros que nos eram caros.

O sonho ainda estava longe de acontecer, mas a cada degrau que avançávamos, mais perto chegávamos do seu fim.



Alunos em visitas diversas.



Alunos em visitas diversas.

Grupo de amigos no Primeiro EIA.



Fazendo brincadeiras, para descontração.



A Esquadrilha - um punhado de amigos.



Grupo de amigos.



Grupo de amigos.



Confraternização dos "100 dias".



Confraternização dos "100 dias".



Confraternização dos “100 dias”.

3.9 MANOBRA EM MAXARANGUAPE

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Aproximava-se o final do Curso e o término do ano de 1971, quando realizamos um grande exercício nos arredores da cidade de Maxaranguape, localizada cerca de 60 km ao norte de Natal.

Estava em curso, como coroamento da instrução aérea, a “Manobra de Maxaranguape” que, embora similar à “Manobra de Cabangu”, diferenciava-se desta por incluir exercícios aéreos.

Houve, então, um grande deslocamento com vários T-23 em esquadrilhas, formação de quatro aviões, para o campo de pouso de Maxaranguape, instalação pertencente à Aeronáutica, onde se fez um grande acampamento com barracas de campanha.

Montado, o acampamento parecia-se com uma pequena Base Aérea, com todas as suas divisões e facilidades: Comando, sala de *briefing* e *debriefing*, dormitórios, rancho (cozinha e refeitório), posto médico e banheiros de campanha. Até postos de vigia foram montados, para guarnecer as sentinelas que faziam a proteção das instalações.

Para a nossa própria proteção, foi-nos alertado, com ênfase, que procurássemos animais peçonhentos, principalmente escorpiões, comuns na área e que poderiam esconder-se nas nossas botas durante a noite.

Fomos divididos em dois grupos, obedecendo à estrutura dos Esquadrões de voo e para lá deslocamos-nos, um grupamento de cada vez. O exercício obedecia à configuração de uma Unidade Aérea deslocada para cumprir as suas missões.

Como não foi possível acomodar todos os Alunos no deslocamento aéreo, muitos chegaram lá, em uniformes de campanha e armados, transportados por uma aeronave Douglas C-47, própria para esse tipo de operação, considerando-se que a pista era de piçarra.

Simulando exercícios fora de sede, como numa guerra, cumpríamos várias missões que incluíam pequenas viagens de circuito fechado. Eram voos solo, sem o Instrutor, cujo planejamento era feito pelos próprios Alunos, minuciosamente detalhado em pequenas folhas denominadas “calungas” e presas a uma pequena prancheta, que por sua vez era acomodada na coxa.

Para conferir a navegação usávamos as já descritas cartas WAC. Para não se perder, era necessário ficar atento ao relógio, ao velocímetro e à bússola, bem como de “olhos bem abertos”,

para identificar os principais pontos de referência no solo, tais como rios, pontes, entroncamentos, vilas, cidades etc. Caso o Aluno se encontrasse perdido, a orientação era voar no rumo Leste (090°), em direção ao mar, e ao encontrar a costa orientar-se para decidir a próxima ação.

Realizamos também vários voos solo de formatura, para aprimorar o treinamento nesse tipo de exercício.

Considerando-se que, à época, a região era inóspita, pouco habitada e a vegetação praticamente inexistia, realizamos um excelente treinamento.

A Manobra foi, também, uma oportunidade para o treinamento de orientação, simulando o retorno à Base, após o abandono da aeronave em um salto de paraquedas.

O exercício transcorreu da seguinte maneira: fomos levados de caminhão, próximos ao entardecer, onde viajamos por um tempo razoável, até um determinado ponto, e ali abandonados para o regresso ao acampamento por meios próprios.

Outro exercício que exigiu a nossa atenção pelo inusitado, foi o treinamento de “assalto de guerrilha”, realizado por um grupo de voluntários que já havia cumprido esse tipo de missão anteriormente, nos mesmos moldes da manobra realizada em Cabangu.

O deslocamento do grupo foi realizado em um Douglas C-47, comandado pelo Major Aviador José **Elislande** Baio de Barros, então Comandante do Corpo de Alunos, que partiu do CFPM ao alvorecer, com quinze “guerrilheiros”, em uniforme de campanha, armados com fuzil Mauser calibre 7,57 mm, com munição de festim⁵⁷, e mais os equipamentos de sobrevivência, sob o comando do Primeiro-Tenente IG **Oséas** Avelino da Silva.

O pouso no campo de Maxaranguape deu-se pouco tempo depois, quando o grupo abandonou a aeronave ainda na pista, durante a corrida de pouso, aproveitando-se da redução de velocidade na curva para retorno à cabeceira e abandono imediato da área.

O grupo dispersou-se rapidamente no terreno, em duplas, para esconder-se e aguardar o final da tarde e a noite, a fim de praticar os assaltos planejados ao acampamento.

A manobra de chegada dos guerrilheiros, logo ao amanhecer, totalmente inesperada, pegou todos de surpresa, inclusive as sentinelas. Muitos estavam começando a despertar quando ouviram o ronco dos motores do C-47. Outros, embora tenham percebido a aproximação, imaginaram que, talvez, fosse algum transporte de víveres.

Em virtude do fator surpresa e da ousadia em “visitar” o terreno inimigo, o fato é que a missão de infiltração obteve pleno sucesso. Quando as sentinelas e os demais responsáveis pelo acampamento começaram a reagir, a aeronave já estava decolando, evadindo-se da área sem possibilidade de interrompê-la ou mesmo persegui-la.

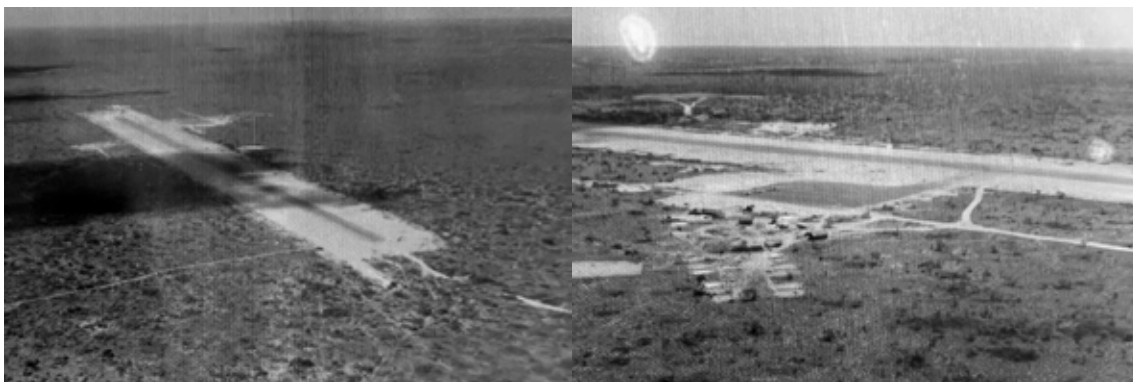
Estávamos chegando ao final da Manobra e o churrasco de confraternização, previsto com a finalização dos exercícios, foi bastante prejudicado pelo ataque dos guerrilheiros, que lograram

⁵⁷ Munição de festim: também chamada de cartucho de festim, é um cartucho que contém pólvora, mas não tem projétil. Ao ser disparado, gera o som e os gases típicos de um tiro real, sem lançar uma bala.

algum sucesso derrubando barracas e marcando alguns aviões no pátio de estacionamento, dando-os como destruídos.

Do nosso lado, entretanto, houve prisões de guerrilheiros e os devidos interrogatórios, para extrair dos mesmos os esconderijos dos demais.

Apesar de exaustiva, o fato é que toda a operação, que durou quinze dias, foi um sucesso e todos voltaram conscientes de que só o preparo dita o resultado do emprego.



Pista de Maxaranguape.



Barracas do acampamento na Manobra.

Alunos prontos para o voo e o plantão.



Affonso e Guião Leite em Maxaranguape.

Grupamento da “guerrilha” e o Douglas C-47 do CFPM.



Atividade sempre havia: ou em voo ou em solo.



Quando possível, um descanso.

3.10 OS PRIMEIROS ASPIRANTES

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

A legislação que criou o CFPM, cujo objetivo era formar Pilotos Militares, antecipando, assim, a instrução aérea primária, básica e avançada que os futuros Oficiais Aviadores receberiam na AFA, visava, também, a formação de pilotos destinados à Reserva da Aeronáutica.

Desse modo, além de proporcionar mais tempo para a formação acadêmica dos futuros Oficiais, dava ensejo a um plantel de Aviadores reservistas, voluntários, com ótima formação militar e aeronáutica. Oficiais esses, aptos a cumprir um determinado tempo de serviço na Força Aérea e, em seguida, integrar os quadros da aviação civil, ainda jovens e com uma boa experiência de voo.

Essa foi uma ideia que tomou forma e deu resultados positivos.

A primeira Turma do CFPM, formada no ano de 1970, legou para a FAB seis Aspirantes a Oficial Aviador, cuja declaração ocorreu no dia da formatura de final de Curso.

Da mesma forma, ao final de 1971, outros seis novos Aviadores, também voluntários, foram declarados Aspirantes a Oficial, no mesmo dia da nossa formatura de final de Curso.

Foram declarados Aspirantes a Oficial Aviador os seguintes Alunos:

- Luiz **Valério** Dutra Filho;
- Kairo Assis **Martin**;
- **Gilberto** José Miranda;
- Roberto Joaquim **da Silva**;
- Giorgi Antônio **Venturieri**; e
- Vanderlei Saraiva **Gandra**.

Após a declaração, entraram em regime de espera para a convocação ao serviço ativo, o que ocorreu algum tempo depois. Alguns foram designados para as Unidades Aéreas de transporte dos diversos Comandos Regionais, denominadas Esquadrão de Transporte Aéreo – ETA, e os outros dirigidos para a ALA 435, em Santos (SP), para realizar o curso de helicópteros, voando o Bell H-13H, a fim de compor guarnições em outras Unidades Aéreas.

Nesse meio tempo, um acidente fatal ceifou a vida do então Segundo-Tenente Aviador **Kairo Assis Martin**, num percurso realizado em uma aeronave U-42 Regente, entre a ALA 435 e a cidade de Ubatuba (SP).

Após o tempo de serviço previsto a ser prestado, entre dois e quatro anos, no máximo, esses companheiros deixaram o serviço ativo e permaneceram no quadro de Oficiais da Reserva da FAB.

Desengajados, cada um seguiu o seu destino, sendo que todos, dirigiram-se ao mercado da aviação civil, cumprindo, assim, o objetivo que a legislação pretendia.

O histórico de cada um deles, segundo relatos de terceiros, indicam que todos foram bem sucedidos nas suas carreiras, comprovando a eficácia do Curso ministrado no CFPM.

Essa medida de formação de Oficiais Reservistas, uma ideia acertada, foi encerrada alguns anos depois, por economia de custos.

3.11 FINALMENTE, PILOTOS MILITARES

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

O tempo voou em 1971. Para nós, literalmente, de direito e de fato, também.

O ano passara rápido, mas, após muito estudo e dedicação ao voo, estávamos felizes e orgulhosos, pois havíamos atingido o nosso objetivo. Muitos de nós já éramos Pilotos de Jato sem sequer possuir uma “carteira de motorista”, o que era considerado um feito extraordinário.

As lembranças e a saudade começavam a bater forte nas portas dos nossos corações.

Apesar de vivermos encerrados no CFPM, tínhamos os finais de semana livres e, nessas ocasiões, o mundo natalense descortinava-se diante de nós.

Era a possibilidade de fazermos novos amigos, ou rever os já feitos, que sempre nos recebiam muito bem; encontrar garotas já conhecidas e conhecer outras que, muitas vezes, se tornavam namoradas; frequentar a Rampa, onde degustávamos um bom prato de “Lagosta à Thermidor”, iguaria inigualável e a preço adequado para Alunos.

Também frequentávamos clubes e festas, para os quais éramos convidados; sem esquecer das maravilhosas praias, como a de Ponta Negra, mais distante da cidade e o seu icônico tobogã de areia, a Praia do Meio e a Praia dos Artistas, defronte ao Hotel dos Reis Magos, ponto certo das paqueras e encontros que aqueciam os corpos e corações.

Dali certamente saíam futuros casamentos de alguns dos nossos companheiros.

Tudo isso vinha a nossa mente como num filme de romance. Era difícil não se emocionar.

Finda a instrução aérea, no apagar das luzes do ano de 1971, ocorreu o evento tão esperado por todos os Alunos que lograram êxito no Curso de Formação de Pilotos Militares: a formatura de Diplomação, a última atividade oficial a cumprir no CFPM.

A nossa formatura foi simples e honrosa. O ambiente de respeito e reconhecimento contribuiu para uma atmosfera de celebração solene e festiva. Além de recebermos o tão decantado

Diploma, pudemos, orgulhosamente, ostentar no peito o Brevê de Piloto Militar, agora com duas semiasas interligadas pela estrela de Cadete da Aeronáutica.

Para abrilhantar ainda mais, alguns formandos tiveram a felicidade de contar com os seus familiares que, assim como todos, traziam no rosto o sorriso aberto e sincero, de quem estava muito orgulhoso do sentido que aquela Solenidade encerrava.

Estávamos, enfim, prontos a prosseguir para o próximo destino, a Academia da Força Aérea, onde a previsão era cumprir um currículo acadêmico, nos moldes de uma Faculdade, e uma atividade aérea voltada para a manutenção do que havíamos aprendido até então.

De fato, havia sido, para Alunos e Instrutores, um ano de um trabalho hercúleo, porém extremamente profícuo.

Alunos sim, porém Aviadores com orgulho e classe.

Para encerrar com “chave de ouro” o evento, à noite aconteceu o famoso Baile de Formatura, realizado na Rampa, o Clube dos Oficiais, localizado no bairro da Ribeira, tradicional reduto da histórica Natal dos idos de 1942 a 1945, que resultou num sucesso inesquecível.

Quando demos por conta, estávamos embarcados em duas aeronaves Lockheed C-130 Hércules, com destino ao Campo Fontenelle, na Academia da Força Aérea, em Pirassununga, no interior de São Paulo, onde ainda teríamos que cumprir três longos anos até conseguirmos realizar o sonho idealizado na longínqua Barbacena.

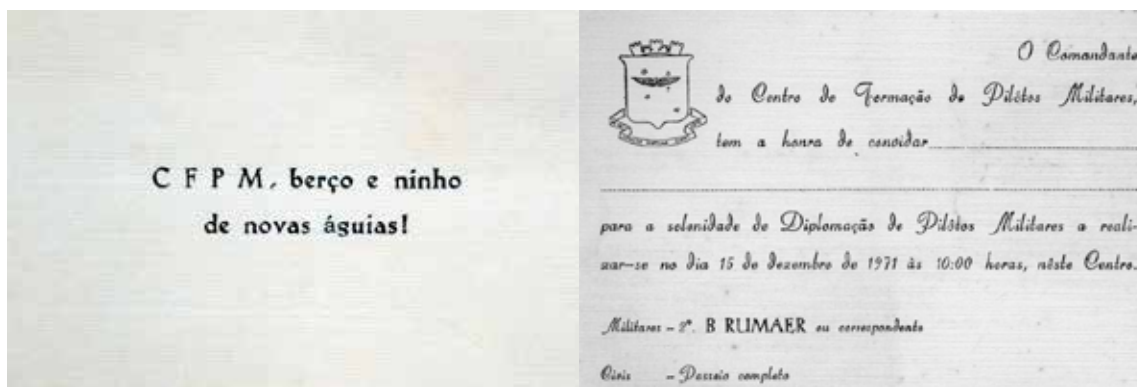
Em resumo, do total de 254 matriculados, 249 brasileiros e cinco panamenhos, seis optaram pela inclusão no quadro de Reservistas, e somente 145 tiveram como destino a AFA. Quanto aos panamenhos, quatro concluíram o Curso e retornaram ao Panamá. Ao todo, ficaram pelo caminho 103 companheiros, cerca de 40% do efetivo inicial.

Com certeza, o CFPM entregava à AFA, 145 pilotos bem adestrados e formados, fazendo jus ao objetivo da criação daquele Centro.

O sol de dezembro brilhava intensamente, prenunciando uma carreira feliz, mas, com certeza, com muito trabalho e suor pela frente.

“Audaces fortuna juvat!” havia ficado no passado.

Agora prevalecia “Macte animo generose puer!”



Convite para a formatura de Diplomação de Pilotos Milares.



Entrega do Brevê de Piloto Militar.



Entrega do Brevê de Piloto Militar.



Formatura de Diplomação.



Alunos com o Diploma e o Brevê de Piloto Militar.



Após a formatura de Diplomação em 1971.



Brevê de Piloto Militar - CFPM 1971.

3.12 AS BOLACHAS NO CFPM

68-382 *Antônio Riciéri Bugus*

Bolachas utilizadas no CFPM.



Bolachas do 1º e do 2º Esquadrão de Instrução Aérea.



Bolacha da Turma, usada no macacão de voo.

4. CAPÍTULO 4 – A ACADEMIA DA FORÇA AÉREA – AFA 1972 – 1974

4.1 A CIDADE DE PIRASSUNUNGA E A AFA

68-382 *Antonio Ricieri Bugus*



Macte Animo! Generose Puer, Sic Itur Ad Astra – Coragem, jovem! É assim que se alcança os céus.

Quando chegamos a Barbacena, era previsto que, após os três anos na EPCAR, seguiríamos para a Escola de Aeronáutica, sediada no Campo dos Afonsos, onde aprenderíamos a voar.

Porém, naqueles três anos em Barbacena, muitas coisas estavam acontecendo na Força Aérea que refletiram na nossa formação. Vivemos parte dessas mudanças.

Até a criação do Ministério da Aeronáutica, pelo Decreto n.º 2.961, de 20 de janeiro de 1941, a Marinha do Brasil e o Exército Brasileiro tinham as suas próprias escolas de formação de Aviadores Militares.

A Escola de Aviação Naval da Marinha do Brasil foi a primeira escola militar de aviação do país, localizada inicialmente na Ilha das Enxadas, no Rio de Janeiro.

Posteriormente, no segundo semestre de 1924, mudou-se para o Galeão, com a construção de novas instalações e uma pista de pouso de concreto, com 700 metros, que mais tarde tornar-se-ia parte do Aeroporto Internacional do Galeão.

A escola de formação de pilotos do Exército Brasileiro era sediada no Campo dos Afonsos.

A história da aviação no Campo dos Afonsos remonta ao ano de 1911, quando em outubro daquele ano, começava a funcionar ali a primeira Organização aeronáutica, o Aeroclube do Brasil. O seu presidente honorário era Alberto Santos Dumont, e tinha como sócio o Tenente Ricardo **Kirk**, o segundo Piloto Militar brasileiro a obter um Brevê. Por curiosidade, as aeronaves do Exército Brasileiro à época eram designadas com a letra K, em homenagem ao Tenente Kirk.

Em 2 de fevereiro de 1914, o Campo dos Afonsos passou a sediar, também, a Escola Brasileira de Aviação – EBA, cujo Diretor foi o Tenente da Marinha do Brasil Jorge Henrique **Moller**, o primeiro Piloto Militar brasileiro a obter um Brevê.

A Escola de Aviação Militar do Exército foi criada somente em 15 de janeiro de 1919, pelo Decreto n.º 13.417, após o término da Primeira Guerra Mundial. A sua inauguração, no entanto, só

ocorreu no dia 10 de julho de 1919, tendo o Tenente-Coronel Estanislau Vieira **Pamplona** como o seu primeiro Comandante.

O Campo dos Afonsos abrigou, ainda, o 1º Grupo Misto de Aviação, criado em 1931, alterado posteriormente para 1º Regimento de Aviação.

Foi uma das Unidades pioneiras da aviação militar brasileira, e teve papel fundamental na consolidação da aviação como arma estratégica no Brasil.

Já naquele tempo, o Major **Lysias Augusto Rodrigues**, Aviador Militar, vislumbrara, sem sucesso, que tanto a Aviação Naval como a Militar, não alcançavam pleno desenvolvimento por serem uma espécie de apêndice das duas Forças. Esse fato teve grande relevância quando eclodiu a II Guerra Mundial.

A formação dos Aviadores Militares era realizada para atender as demandas secundárias de cada Força, não com o propósito de constituir-se uma Força Aérea.

Em 1941, a Escola de Aviação Naval e a Escola de Aviação Militar, bem como ambas as aviações militares do Brasil, foram incorporadas ao recém-criado Ministério da Aeronáutica, inicialmente com o nome de Forças Aéreas Nacionais. Posteriormente, pelo Decreto-Lei n.º 3.302, de 22 de maio de 1941, o nome foi alterado para Força Aérea Brasileira.

Em plena II Guerra Mundial, o Ministério da Aeronáutica sentiu a necessidade de acelerar a formação de seus pilotos.

Essa formação seria realizada pela Escola de Aeronáutica, criada em 25 de março de 1941, pelo Decreto n.º 3.142, como parte da reorganização da aviação militar brasileira.

Surgia, então, a figura do Tenente-Coronel **Eduardo Gomes**, já famoso e muito conhecido pelo episódio histórico da Revolta dos 18 do Forte de Copacabana, em 1922. Ferido em combate durante a Intentona Comunista de 1935, ao defender a Escola de Aviação Militar, tornar-se-ia, mais tarde, o patrono da Força Aérea Brasileira.

A ele coube o papel decisivo na organização, estruturação e consolidação da nova Escola, em substituição à Escola de Aviação Militar.

Porém, as instalações da Escola de Aeronáutica no Campo dos Afonsos, já se mostravam inadequadas para atender as necessidades da FAB.

Por meio do Aviso n.º 16, de 23 de janeiro de 1942, foi designada uma comissão de Oficiais Aviadores, para escolher um novo local destinado à construção da nova Escola de Aeronáutica.

Entre os locais cogitados, foram selecionadas as cidades de Campinas, Pirassununga, Rio Claro e Ribeirão Preto, todas localizadas no interior do Estado de São Paulo.

A escolha recaiu sobre a cidade de Pirassununga, em decorrência das excepcionais características topográficas da área oferecida, denominada Campo Alto, localizada ao leste e fora do perímetro da cidade.

As terras que hoje formam o Município de Pirassununga eram habitadas por índios de língua tupi, que chamavam o atual distrito de Cachoeira de Emas de “Pirassununga”, cujo significado é “lugar onde o peixe faz barulho”.

O nome Pirassununga é derivado da junção dos termos *Pirá* – peixe, *Sunu* – barulho ou ronco, e *Nga* – lugar. A denominação faz referência ao fenômeno da Piracema, quando, no mês de dezembro, os peixes, principalmente os curimatás, sobem o Rio Mogi Guaçu para desovar, emitindo sons semelhantes a “roncos”, devidos ao esforço de nadar contra a correnteza.

No início do século XIX, em 1809, Christovam Pereira de Godoy e sua esposa Anna Maria da Conceição vieram para a região, construíram uma morada permanente à beira de um córrego – Córrego da Barra, e fundaram a fazenda Santa Cruz, a primeira do Município. Logo em seguida, em 1810, fundaram a segunda propriedade no sítio do Paiol, um grande paiol para a guarda de cereais que subsistiu até o ano de 1968, quando os seus restos foram demolidos.

Por volta de 1823, outra família, a de Ignácio Pereira Bueno e sua esposa Anna Francisca da Silva, instalou-se na área central onde hoje é a cidade.

Em 6 de agosto de 1823, com a ajuda dos seus escravos, construíram uma capelinha de taipa e trouxeram o padre Felipe Antônio Barreto, para ali realizar a primeira missa em terras do Bairro do Senhor Bom Jesus dos Aflitos de Pirassununga, mantendo-se a denominação que os índios davam à cachoeira.

Historicamente, esse dia foi considerado o dia da fundação da atual cidade de Pirassununga. O local da primeira missa é, hoje, o largo onde encontram-se a Igreja da Assunção e a Estação Rodoviária.

Em 21 de novembro de 1828, a capela do Senhor Bom Jesus dos Aflitos de Pirassununga foi elevada à categoria de Capela Curada. Tornou-se freguesia em 4 de março de 1842, com a mesma denominação da capela, e em 22 de abril de 1865 foi criada a Vila de Pirassununga.

A vila recebeu foros de cidade em 31 de março de 1879 e tornou-se Comarca em 6 de agosto de 1890. Pirassununga tinha, na época, uma população de 7.169 habitantes, sendo 1.376 escravos, que trabalhavam principalmente na lavoura de café e na cultura de cereais.

Até a metade do século XX, um dos principais nomes da cidade foi o Doutor Fernando de Sousa Costa, um destacado empreendedor, administrador e político, da confiança do presidente Getúlio Vargas.

Ele foi responsável, direta ou indiretamente, pela vinda das mais importantes e históricas Instituições da cidade, como a Academia da Força Aérea, o 13º Regimento de Cavalaria Mecanizado, a Universidade de São Paulo, o Instituto de Educação Estadual Pirassununga e o Centro de Pesquisa e Treinamento em Aquicultura – CEPTA.

A partir de 1942, como parte do esforço de guerra e da reorganização da FAB, foram recebidas 405 unidades do avião de treinamento Fairchild PT-19, incorporadas a nova Força.

Desse total, 103 aviões vieram dos EUA, pilotados por brasileiros, em esquadrilhas, enfrentando uma jornada de 15.000 km com 44 etapas.

A Fábrica do Galeão também produziu algumas unidades sob a designação FG-19. Essas aeronaves foram utilizadas na formação de Oficiais Aviadores até 1958 e, depois, transferidas para os aeroclubes. Foram substituídas pelo Fokker T-21, para o treinamento primário e básico e pelo North American T-6, para o treinamento avançado.

A antiga Escola de Aeronáutica já não suportava mais os voos na área do Rio de Janeiro, nem as suas instalações administrativas comportavam mais a crescente demanda de Oficiais, para uma Força Aérea que crescia e modernizava-se.

Ainda durante a II Guerra Mundial, iniciava-se a construção dos primeiros hangares da nova Escola de Aeronáutica, em Pirassununga.

O primeiro conjunto de hangares começou a ser construído em 1944. Foram iniciadas as obras de seis hangares de concreto, numerados de 3 a 8.

Em 1947, por restrições financeiras, as obras foram interrompidas e o contrato foi rescindido. Logo a seguir, em 1949, o Ministério da Aeronáutica designou um grupo de Oficiais para apresentar um projeto sobre a nova Escola de Aeronáutica.

Em 17 de julho de 1956 uma nova comissão foi nomeada para elaborar o projeto definitivo da Escola, em duas fases: a mudança do último ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores para Pirassununga e, posteriormente, a mudança completa da Escola.

Em 17 de outubro de 1960, durante as festividades da Semana da Asa, com a presença do Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro do Ar Francisco de Assis **Corrêa de Mello**, do Governador do Estado de São Paulo e de outras autoridades, foi inaugurado o Destacamento Precursor da Escola de Aeronáutica. A nova Escola teve como primeiro Comandante o Major Aviador Aloysio **Lontra Netto**.

As instalações eram poucas e precárias, contando somente com dois hangares. Os alojamentos, cassinos e instalações de infraestrutura eram, em sua maioria, concentrados no antigo prédio da Divisão de Apoio. A pista, no mesmo lugar da atual, era de grama e com menor dimensão.

O ano de 1968, com a chegada das aeronaves a jato T-37C, em substituição às aeronaves T-6, marcou o início de uma nova era. Em 9 de setembro desse ano, foi realizado o primeiro voo de instrução de Cadetes no novo T-37C.

Em 10 de julho de 1969, a Escola de Aeronáutica passou a denominar-se Academia da Força Aérea e, em consequência, o Destacamento passou a chamar-se Destacamento Precursor da Academia da Força Aérea – DPAFA.

No ano de 1971, a Academia da Força Aérea foi transferida, definitivamente, do Campo dos Afonsos para o Campo Fontenelle, em Pirassununga, e o seu primeiro Comandante foi o Brigadeiro do Ar Geraldo Labarthe **Lebre**.

Desembarcamos no Campo Fontenelle no dia 16 de dezembro de 1971, num ensolarado final de manhã, e, logo na chegada, pudemos observar, com um gostinho de saudade e satisfação, um elemento de T-37C que fazia acrobacias sobre o pátio de estacionamento.

Os nossos “antigos” veteranos, da Turma 66 BQ, estavam em pleno treinamento para a Solenidade da primeira Turma a ser formada nas instalações de Pirassununga.

Até que chegasse o dia da nossa solenidade final, a AFA seria a nossa casa pelos três anos seguintes onde, com certeza, dispenderíamos muito esforço em estudos acadêmicos e treinamento aéreo.

Era chegada a hora de colocarmos em prática o emblema daquela Academia: “Macte Animo! Generose Puer, Sic Itur Ad Astra”.



Praça Central de Pirassununga e uma das principais ruas da cidade.

4.2 A ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

68-382 *Antônio Ricieni Bugus*

A chegada na Academia da Força Aérea deu-se, efetivamente, no início de 1972, logo após o término das férias relativas ao ano em que cursamos o CFPM, muito embora a matrícula tenha sido efetivada no dia 16 de dezembro de 1971.

Para muitos, senão para todos, o primeiro olhar para a AFA causou surpresa e espanto, mas, ao mesmo tempo, provocou alegria e satisfação. Com certeza, orgulho também.

A Academia, como a EPCAR, era, igualmente, um “canteiro de obras”.

Comparadas com as antigas instalações do CFPM, ainda do tempo da II Guerra Mundial, as da Academia eram um evidente contraste.

Chamou atenção de todos a imensa área denominada “Campo Fontenelle”, localizada numa planície, repleta de prédios novos e modernos, e muitos ainda em construção.

Éramos 145 novos Cadetes e ali seria a nossa nova casa por três anos, até a finalização do Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

Muitos estudos, voltados para as áreas de engenharia, militar e aeronáutica, bem como para o adestramento em voo, esperavam-nos. O currículo exigia que tivéssemos uma visão completa de matérias que nos dessem uma sólida base acadêmica, bem como aumentasse a nossa cultura geral e aeronáutica.

Iniciávamos, então, uma nova era na AFA!

Seríamos a primeira Turma a cumprir os três anos restantes da nossa formação na Academia, sem cursar a antiga Escola de Aeronáutica.

No primeiro ano, 1972, dividimos as instalações da AFA com a Turma 67 BQ. No segundo ano, 1973, recebemos a Turma 69 BQ. Em 1974, no nosso último ano, as Turmas 70 e 71 BQ juntaram-se a nós e o Corpo de Cadetes – CCAer, estava completo com quatro Turmas, modelo que passou a vigorar com a desativação do CFPM.

Por conta disso, não houve a formação de Aspirantes no ano de 1972.

Essa configuração mostrou-nos uma situação pelo menos bizarra. Em 1973 terminamos o ano como o segundo ano da AFA e, em 1974, passamos para o quarto ano, com a vinda da quarta Turma diretamente da EPCAR.

Havia, na nossa chegada, como alojamento, somente um prédio de dois andares, onde estavam distribuídos os apartamentos. Ocupamos o primeiro andar, e o Segundo ano, o segundo andar. No último ano, 1974, continuamos a ocupar o primeiro andar e o Terceiro ano, o segundo andar. O Primeiro e o Segundo anos ocuparam um novo alojamento.

Os apartamentos foram projetados para acomodar, confortavelmente, quatro Cadetes, muito embora alguns deles chegaram a acomodar até cinco, com a colocação de uma cama, um armário e uma escrivaninha extras.

Nos três anos em que lá estivemos, não mudamos de alojamento. Apesar de mais antigo, era maior e mais espaçoso.

Os apartamentos eram amplos e cada Cadete recebia, individualmente, um armário grande que acomodava todo o seu material, uma cama, e uma escrivaninha que servia como mesa de estudos e preparação para os voos e as provas. Além disso, o banheiro dispunha de duas pias, com uma sala de banho e um sanitário privados. Faziam parte, também, logo na entrada, gavetões individuais para o armazenamento de roupas a serem lavadas.

Vale lembrar a pessoa de um Taifeiro-mor, já bem antigo, chamado João **Gomes** de Almeida, carioca, que chegou à AFA vindo do Rio de Janeiro. Conhecido por todos pela alcunha de “Abajur”, era quem atendia as nossas necessidades de manutenção básica, tais como trocas de torneiras, consertos de luminárias, interruptores, pequenos vazamentos, chuveiros etc. A sua função principal, entretanto, era cuidar da caldeira, para termos água quente disponível para o banho, durante os terríveis períodos de inverno. O “Abajur” era benquisto e todos reconheciam a sua presteza e a importância do seu trabalho.

Dia após dia, víamos a Academia crescendo, com novos prédios sendo construídos, entre eles dois novos alojamentos, cinema, ginásio poliesportivo, salas de aulas etc. Todos com linhas modernas e muito funcionais.

O alojamento recém-construído para abrigar a nova Turma oriunda do CFPM, foi inaugurado com enormes placas móveis de ventilação, todas na cor laranja. Como se tratava de um alojamento de novatos, o prédio foi batizado de “Disneylândia”.

O Destacamento Precursor da Academia da Força Aérea, cujo objetivo era acompanhar a execução de todas as obras em curso, estava em plena atividade.

Acompanhamos a construção de um belo e imponente ginásio de esportes. Quando estava quase pronto, um vendaval de início de verão removeu, praticamente, toda a sua cobertura. Vimos o telhado quase alçar voo, tamanha a força do vento. O ginásio contava com uma piscina olímpica e uma quadra poliesportiva. Em virtude do infortúnio usávamos a piscina externa e as diversas quadras existentes ao lado da mesma.

Como as salas de aulas definitivas estavam em construção, parte das nossas aulas foi realizada em salas adaptadas. Somente no último ano pudemos utilizar as salas definitivas, cuja ventilação era proporcionada por entradas de ar localizadas junto ao teto.

Curiosamente, em função da cultura da cana-de-açúcar, dominante na região, principalmente no final da estação de inverno, era comum o aparecimento de uma fuligem que inundava as salas de aulas, proveniente do processo de queima do canavial, para facilitar a sua colheita manualmente. Essa fuligem era, jocosamente, chamada pelos Cadetes de RQC: Resíduo da Queima da Cana.

Tudo na Academia era amplo e distante.

Entre o alojamento, o refeitório e as salas de aulas, ornavam o caminho, num extenso corredor aberto de ambos os lados, os chamativos “paraboloides” que, na realidade, eram estruturas em formato de hipérboles e parábolas, denominadas “paraboloides hiperbólicos”. Chamavam a atenção pelo seu formato que mais parecia uma árvore estilizada, ramificada nos quatro lados de um quadrado.

O refeitório era amplo, quase todo envidraçado e oferecia refeições de qualidade. Além das refeições costumeiras, como café da manhã, almoço e jantar, durante o período de aulas, em torno das dez horas da manhã, era servido um lanche de reforço.

O Cassino dos Cadetes e a sala do Cadete de Dia ficavam no térreo do nosso alojamento, e o Comando do Corpo de Cadetes era localizado no prédio adjacente.

A sala do Cadete de Dia abrigava, também, a Equipe de Serviço que, com certa frequência, usava um sistema de som vulgarmente conhecido como “chatofone”, o qual além de reproduzir músicas, servia para emitir avisos gerais ou solicitar a presença de um determinado Cadete.

Apesar de presenciarmos a construção de muitas futuras instalações, não nos foi possível usufruí-las, uma vez que ainda estavam inacabadas quando partimos.

A atividade aérea era realizada nos hangares localizados próximos às pistas de pouso paralelas que, por sua vez, eram localizadas a oeste do Corpo de Cadetes e a distância entre eles era de aproximadamente 3 km.

A AFA contava com seis grandes hangares, três ao lado das pistas paralelas asfaltadas, e três no Setor Leste, vizinho ao Corpo de Cadetes, onde havia uma pista de grama.

A instrução aérea desenvolvia-se no Setor Oeste, utilizando-se das pistas asfaltadas, enquanto a pista de grama era operada para o voo de um único planador existente na AFA naquela época.

O Esquadrão de Voo, subdividido em quatro Esquadrilhas, era localizado no primeiro hangar, o mais próximo em relação ao Corpo de Cadetes. Cada Esquadrilha ocupava um dos cantos do hangar. Entre elas, um bar servia, sem custos, sanduíches, café, chocolate ou suco para amainar a fome dos Cadetes e Instrutores.

Assim, bem disciplinados, começamos a nossa formação intelectual, cujo foco era proporcionar um conhecimento amplo baseado nas disciplinas de engenharia, intercaladas com a atividade aérea, programada para ser desenvolvida no nosso velho conhecido T-37C.



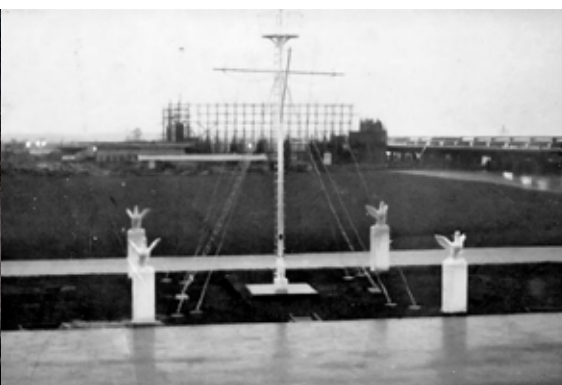
Vista aérea do Corpo de Cadetes.



O Mastro da Bandeira na sua localização original.



Pátio da formatura, visto da janela do apartamento.



Ao fundo, o cinema em construção.



O Mastro da Bandeira do CCAer.



Ginásio de Esportes, ainda em construção.



Interior do ginásio, ainda em construção.



Piscina externa.



Os paraboloídes do CCAer.



O pátio da formatura.



O Taifeiro-mor "Abajur".



Apartamento dos Cadetes.



Armário do Cadete.



Corredor dos apartamentos.



Novo prédio de alojamentos.





Armário do Cadete.



Corredor dos apartamentos.



Nosso alojamento nos três anos de AFA.



Pátio da parada diária e formaturas.



A imponente Torre de Controle.



Monumento do F-47.



Sala de Tráfego.



O Corpo de Cadetes ao fundo, visto da Torre.



Torre de Controle.



Radar de vigilância.



Mastro da Bandeira.

4.3 A NOVA DOUTRINA DO CORPO DE CADETES

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Havíamos deixado o CFPM em dezembro de 1971, prontos para as merecidas férias, após um exaustivo ano de treinamentos físicos, estudos profissionalizantes em aeronáutica e de instrução aérea pesada e excludente, mas coroado de pleno êxito.

Tão logo aportamos na AFA, percebemos que as férias não seriam como imaginávamos e merecíamos, com total descanso e um completo relaxamento, físico e mentalmente distantes de qualquer atividade relacionada com a Aeronáutica. Ledo engano; fomos “recebidos” com um calhamaço de papéis e folhetos que discorriam sobre a rotina, as regras a seguir e o novíssimo Código de Honra do Cadete da Aeronáutica, com os seus adendos doutrinários, os quais deveríamos saber de cor. Certo foi que alguns dias das nossas férias foram consumidos na memorização desses escritos.

Os textos que havíamos recebido, diziam respeito à nova doutrina a ser empregada pelos Cadetes da Aeronáutica, a partir de então.

As férias terminaram e em fevereiro de 1972 nos apresentamos no CCAer, comandado pelo Major Aviador João Jorge Bertoldo Glaser, Oficial de postura e sotaque sulistas e coração aberto. Mais tarde, foi substituído pelo Major Aviador Osíres Castilho, Oficial mais sisudo, de poucas palavras e compenetrado na sua função.

Além do Comandante, havia os Oficiais Chefe de Seção dos vários setores, e os que comandavam o Esquadrão e as Esquadrilhas, com os seus adjuntos.

Éramos o Segundo Esquadrão do CCAer, dividido em Esquadrilhas e subdividido em turmas, para fins da instrução acadêmica. O Primeiro Esquadrão, constituído pelos mais antigos, também seguia a mesma estrutura.

O Segundo-Tenente Aviador Luiz Paulo Moraes da Silveira respondia, interinamente, pelo Comando do nosso Esquadrão. Mais tarde, foi substituído pelo Capitão Aviador Sérgio Kunnerth, e permaneceu como Adjunto. Eram os responsáveis pela devida orientação aos Cadetes.

Baseada nas orientações doutrinárias empregadas pela Academia da Força Aérea Americana – USAFA, sediada em Colorado Springs, no estado do Colorado, começava a ser implantada na AFA a nova doutrina disciplinar do Corpo de Cadetes da Aeronáutica.

O então Tenente Aviador Luiz Alberto Costa **Cutrim**, Adjunto do CCAer, trouxe da Academia americana essas orientações e adaptou-as a nossa realidade.

Foi dele, também, a ideia de criar-se, em 1971, por meio de um concurso interno entre os Cadetes, um guia para orientar a conduta pessoal e profissional do Cadete da Aeronáutica, definindo o caráter ético, para embasar e ser o alicerce na formação dos futuros Oficiais.

Coube ao então Cadete Hugo José Teixeira **Moura**, da Turma anterior, baseado em uma carta recebida do seu pai, propor um legado de valores que o pai recomendava ao mesmo, fossem observados durante a sua formação na Academia da Força Aérea: Coragem, Lealdade, Honra e Dever.

A essa proposta, vencedora, por decisão do Tenente Cutrim, foi acrescentado o quinto elemento: a palavra Pátria.

Nascia, assim, o Código de Honra do Cadete da Aeronáutica: Coragem, Lealdade, Honra, Dever e Pátria. E, com ele, o Programa de Treinamento Militar – PTM, do CCAer, que consistia em uma série de procedimentos aplicados pelos Cadetes mais antigos aos mais jovens e recém-chegados na AFA.

Era necessário saber, de memória, o Código de Honra do Cadete da Aeronáutica, os textos intitulados como: “O que era o Cadete de outrora?” e “O que é ser Cadete?”, e por aí afora. O menor deslize nas respostas ensejava o já conhecido “pagamento em estrelas”, ou então, o indesejado apoio de frente sobre o solo, vulgarmente conhecido como “Bicho! Paga dez!”.

Tratava-se de incutir, nos novos Cadetes, uma mentalidade de responsabilidade de Comando, ao mesmo tempo, em que o conceito de subordinação ficava associado ao entendimento das tradições, princípios e ética militar, preservados desde os tempos antigos.

Uma das ações do referido Programa era a ausência de Oficiais durante o período noturno na área do Corpo de Cadetes, o que transferia ao Cadete de Dia a responsabilidade por tudo o que ocorresse no CCAer nesse período.

O conceito de disciplina consciente era o nosso mote e, cada vez mais, era fortalecido por meio dessas ações.

Outra ação que requeria a nossa atenção era a “pronta resposta”. Frequentemente era realizada uma revista, programada para um determinado uniforme. Na sequência, era realizada nova revista, de forma aleatória, que gerava uma imediata troca de uniforme, completamente diferente do anterior. Assim, tínhamos que estar com todos os uniformes prontos e alinhados a qualquer tempo.

A nova doutrina trouxe, também, no seu bojo, um novo conceito de Disciplina entre os Cadetes.

Nascia, no seio do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, a chamada “Cadeia de Comando”, corresponsável, perante o Comando do CCAer, pela manutenção da disciplina, da hierarquia e da ética militar entre os Cadetes.

O Cadete mais antigo era o Líder do Corpo de Cadetes, o segundo era o Vice-Líder, e o terceiro era o Líder do próprio Esquadrão, ou seja, da própria Turma.

Daí em diante, seguindo a antiguidade de cada um, havia os Líderes dos demais Esquadrões, os Líderes de Esquadrilhas, e os Líderes de Elemento, em referência ao conceito do voo militar.

O Líder do Corpo ostentava no peito, do lado direito do uniforme, um pequeno distintivo representado por uma barra dourada ornamentada por três águias, símbolos da AFA, também em dourado.

O Vice-Líder ostentava o mesmo distintivo, só que a barra era prateada com as três águias em dourado.

Os Líderes de Esquadrão ostentavam a barra com as três águias, tudo em prateado.

Os Líderes de Esquadrilha ostentavam a barra com duas águias, tudo em prateado.

Finalmente, os Líderes de Elemento que ostentavam a barra com uma única águia, tudo prateado também.



Líder do Corpo de Cadetes.



Vice-líder do Corpo de Cadetes.

Líder de Esquadrão.



Líder de Esquadrilha.

Líder de Elemento.

Cada Líder tinha as suas responsabilidades, com direitos e deveres, que cumpriam rigorosamente, no intuito de consolidar na mente dos Cadetes, principalmente os mais novos, os conceitos basilares do militarismo: hierarquia e disciplina.

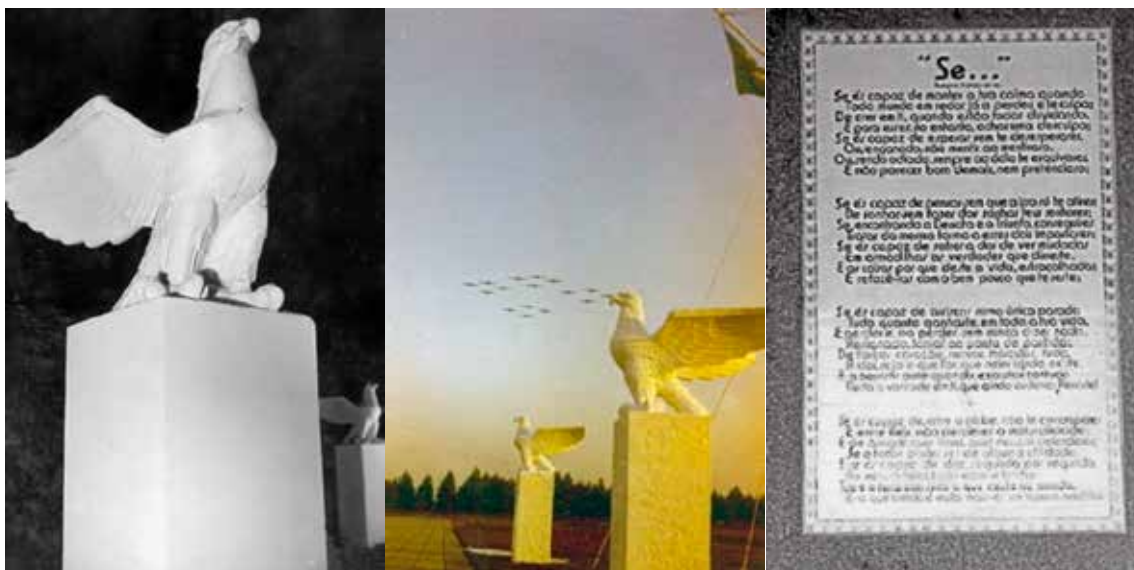
Alterações no comportamento, mormente as menos graves, sempre passavam pelos Líderes antes de chegar ao Comando do CCAer.

Nos primeiros três meses de AFA eram constantes, por parte dos mais antigos, nossos companheiros por dois consecutivos anos em Barbacena, os questionamentos sobre a nova doutrina.

Alguns deles, talvez com algum ressentimento da época “epicariana”, compraziam-se em arguir-nos com o claro propósito de medir a nossa paciência e o nível de estresse.

O fato é que, o Programa de Treinamento Militar apresentou-nos a um novo tipo de avaliação, denominado conceito horizontal, ou paralelo; um processo no qual o avaliado é comparado com outros, buscando referências, afinidades e até mesmo particularidades da personalidade desse avaliado.

Esse tipo de conduta, além de ajudar os Líderes a usar de sabedoria e discernimento, também impunha respeito junto aos mais novos, e credenciava-nos, a todos, cada vez mais como futuros Oficiais da Força Aérea Brasileira.



Águias que adornam o Mastro da Bandeira.

“Se... Rudyard Kipling”



A Placa do Cadete.



Mural "Ninho das Águias".



O sonho de Ícaro - homenagem aos que não voltaram.



Cadetes na USAFA.

4.4 O "SEU PRADO"

68-382 *Antônio Rícieri Braga*

Apesar de a Academia nos prestar o serviço de lavar e passar as nossas roupas e uniformes, gratuitamente, alguns Cadetes preferiam utilizar os serviços de terceiros.

No entanto, para nós, durante os três anos em que frequentamos a AFA, os terceiros eram um só: o Senhor José Prado dos Santos Filho.

Era casado com Ordalina Rodrigues dos Santos, e o casal teve sete filhos: Elizabete, Bernadete, Claudete, Katia, Joceli, Josué e Rodrigo.

Toda a família cumpria tarefas na sua lavanderia e ele tinha como passatempo, colecionar cédulas de notas já fora de circulação.

Chegava, todos os dias úteis, de ônibus, por volta das 17h, e percorria os apartamentos, um a um, na busca de roupas para lavar, ou para entregar aquelas que trazia prontas. Separava-as, cuidadosamente, e fazia a distribuição.

O seu trabalho era extremamente diferenciado e não houve Cadete que, pelo menos uma vez, não se serviu dessa sua nobre atividade, principalmente quando havia solenidades previstas na nossa rotina. Era necessário apresentar-se com o uniforme impecável e o seu cuidado para com as nossas roupas era visivelmente notado.

O “Seu Prado”, como era chamado por todos, em deferência especial pela sua idade já avançada, era para os Cadetes, aquela pessoa que fazia o estilo de pai e amigo.

Era uma pessoa simples, discreta e simpática. Falava baixo, num tom de voz suave e calmo. Gostava de conversar e, principalmente, oferecer-se para nos ajudar, fosse lá o que fosse o contratempo.

Como um pai, preocupava-se com todos, indistintamente, e sempre tinha uma palavra de alento para aqueles que se sentiam abatidos, tristes ou mesmo desanimados. Como um amigo, fazia tudo aquilo que os Cadetes necessitavam. Era o nosso “braço direito”, e sempre conseguia resolver os problemas sem nenhum alarde.

Como não tínhamos tempo suficiente para resolver as nossas pendências externas, principalmente aquelas que demandavam a ida até a cidade, e não podiam ser sanadas durante os finais de semana, o recurso era apelar para os préstimos do “Seu Prado”.

Recolhia todos os pedidos, dos mais variados gêneros, e a todos prometia uma solução; mesmo com tantos pedidos diversos, nunca os deixava de atender, não importando a sua complexidade. O pedido mais comum era postar cartas para os familiares e, na sua maioria, para as namoradas. Além desse, havia solicitações para a obtenção do Cartão de Identificação do Contribuinte – CIC; pagamentos em bancos e em estabelecimentos comerciais; compra de medicamentos ou algum artigo particular; entrega e recebimento de encomendas particulares etc.

Para isso, anotava cada pedido no seu caderninho e, no retorno, prestava contas de tudo o que lhe havia sido solicitado no dia anterior, inclusive relatava a situação de uma ação que ainda estava em curso. O fato é que, ninguém que lhe solicitasse ajuda ficava sem resposta.

Um episódio que merece destaque foi quando, pela primeira vez, no ano de 1974, necessitamos preencher o formulário de Declaração do Imposto de Renda. Mais uma vez recorremos aos préstimos do “Seu Prado” que, gentilmente, além de ensinar-nos como preencher, forneceu-nos os formulários, recolheu os prontos e entregou-os no posto da Receita Federal, e trouxe-nos o recibo de entrega para que pudéssemos comprovar, junto ao Corpo de Cadetes, que estávamos quites.

Por volta das 23h, encerrava o seu expediente, para não perder o último ônibus para a cidade. Com sorte, algumas vezes, conseguia uma carona.

A sua presença nos nossos alojamentos era bem-vista e bem-vinda por todos, independentemente do ano que estávamos cursando. Atendia não só os Cadetes, mas, também, os Oficiais que habitavam o Cassino de Oficiais da AFA.

A Turma fez questão de convidá-lo para a formatura do Aspirantado, pois, foi para todos, uma figura que marcou nossas vidas.

O “Seu Prado” nos deixou... e também aos seus...

Partiu desse nosso mundo para sempre, mas, com certeza, deixou entre aqueles que o conheceram a chama viva de uma pessoa que cumpria a sua missão com devoção, com afinco, com seriedade, com honestidade, com amor.

A ele, pois, as nossas mais sinceras homenagens.



O "Seu Prado" e o caderninho, recebendo novas tarefas.

4.5 ROTINA ACADÊMICA

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

O primeiro semestre de 1972 foi típico de uma Faculdade. Todo ele foi tomado por uma grade curricular mista, que envolvia ciências exatas e humanas. Tudo isso complementado com o treinamento físico, o treinamento militar, e a doutrinação cívica e moral.

A "vida escolar" havia deslanchado e as disciplinas começavam a demandar uma maior atenção aos estudos, para evitar surpresas desagradáveis. Além disso, os treinamentos físicos e militares, apesar de proporcionar um certo alívio da pressão acadêmica, sempre exigiam um grande esforço individual, para suplantar as dificuldades naturais de cada um.

A grade curricular era dividida em três tipos de instrução: a Fundamental, a Especializada e a Militar.

Constavam da Instrução Fundamental as seguintes disciplinas: Lógica, Matemática I e II, Física I, Química, Mecânica Aplicada, Psicologia e Administração.

Na Instrução Especializada, voltada para o ensino aeronáutico, cursamos as seguintes disciplinas: Instrução Técnica da Aeronave, Instrução Técnica de Voo, Tráfego Aéreo, Medicina de Aviação, Navegação Aérea, Comunicação, Meteorologia e Segurança de Voo.

As disciplinas da Instrução Militar envolviam a Instrução Militar Geral, Sobrevivência na Selva, Defesa Aérea e Educação Física.

A prática da educação física dava-se no pátio em frente ao nosso alojamento, uma vez que o ginásio poliesportivo, em construção, ficaria pronto somente no nosso segundo ano de Academia.

Assim como na EPCAR, ficou evidente que o currículo acadêmico foi formatado de maneira a manter o Cadete ativo durante todo o período diurno, do amanhecer ao pôr do sol.

Era uma rotina exaustiva, logo depois intercalada com a instrução aérea que, por ser o nosso objetivo final, era mais exigente ainda.

No meio de tudo isso, vale ressaltar, não deixaram de existir as Olimpíadas Internas, onde disputávamos, praticamente, todas as modalidades de esportes, algumas prejudicadas pela ausência do ginásio poliesportivo. Além dessas, havia as aclamadas competições denominadas NAVAMAER,

entre as Academias: A Escola Naval (Marinha), a Academia Militar das Agulhas Negras (Exército) e a Academia da Força Aérea (Aeronáutica).

Essa rotina estendeu-se, semelhantemente, pelos anos de 1973 e 1974.

Durante o ano de 1973, constou do nosso currículo a seguinte grade:

- Instrução Fundamental: Matemática III, Física III, Eletricidade, Eletrônica Básica, Iniciação à Computação, Mecânica dos Fluidos I e II, Inglês I, Geopolítica e Língua Portuguesa II; e

- Instrução Militar: Instrução Militar Geral e Educação Física.

A grade curricular de 1974, nosso último ano na AFA, envolveu as seguintes disciplinas:

- Instrução Fundamental: Termodinâmica, Balística, Propulsão a Jato, Direito, Eletricidade, Estudo de Problemas Brasileiros, Aerodinâmica, Eletrônica, Estatística, Resistência dos Materiais, Inglês e Português; e

- Instrução Militar: Educação Física.

As aulas eram ministradas por blocos, com períodos que duravam de três a seis meses, intercaladas por provas, que normalmente aconteciam às quintas-feiras. Em geral, tínhamos, pelo menos, uma prova por semana. Esse procedimento garantia-nos um final de semana sem atropelos, muito embora alguns companheiros tenham sido desligados por não atingir a nota mínima prevista para a aprovação. Foi triste, porém aconteceu.

O interessante era que, por vezes, as mesmas disciplinas eram ministradas tanto para o Primeiro como para o Segundo ano, em períodos diferentes, ora antes, ora depois. A consequência era que, a título de camaradagem, uma Turma passava para a outra os resumos da matéria lecionada.

No início do ano de 1974, já como último ano da AFA, fomos agraciados com algumas viagens de intercâmbio acadêmico, para estudos, conhecimentos e aculturação. Alguns Cadetes, os mais antigos, foram designados para visitar a Academia da Força Aérea Americana, onde puderam constatar, *in loco*, a semelhança de currículos e doutrina.

Ainda no transcorrer do ano de 1974, surgiu uma decisão que impactou a todos. Os Cadetes, para poderem ser declarados Aspirantes a Oficial, teriam que superar uma prova de natação, ou seja, saber nadar.

Muitos não sabiam! Eram considerados os “afogados”.

Foi contratado, então, um professor de natação para colocar os “afogados” em condições de realizar o teste, que consistia em atravessar, por cerca de 100 m, a lagoa localizada na entrada sul da AFA. Os que não sabiam nadar, passaram por um razoável período, durante a educação física, praticando somente a natação, independentemente da temperatura da água.

A cada dia, mesmo com a exclusividade das aulas, a maioria ainda não apresentava condições de obter sucesso no teste. O método que o professor ensinava estava voltado para a formação de nadadores profissionais, ou atletas aptos a disputar uma olimpíada. Consistia tão somente em bater as pernas e nada de desenvolver o nado propriamente dito. Ele não havia compreendido, que não se buscava campeões de natação, mas, somente sobreviventes, numa possível situação de queda n'água.

Assim, após alguma insistência, ele ensinou um método que auxiliou a todos os “afogados” a atingir o objetivo. Aprenderam a boiar e, boiando, colocaram-se em condições de vencer o desafio. Bastava manter a calma, respirar normalmente com a cabeça fora da água e, com movimentos calmos dos braços e pernas, vencer, vagarosamente, a distância que os separava do Aspirantado. E assim foi feito.

No dia do teste, sob a supervisão do Capitão Aviador Nelson Luiz **Trindade** Rocha, apesar do treinamento, alguns Cadetes haviam desistido e ninguém sabia o que aconteceria com eles. A maioria, no entanto, conseguiu vencer os 100 m. Felizmente, os que não conseguiram não foram desligados. Sob forma de penalização, perderam pontos no cômputo geral de Educação Física.

A exaustiva rotina acadêmica era compensada pela saída nos finais de semana. Era o respiro do guerreiro!

Embora pequena e ainda acanhada, todos saiam para conhecer a cidade, buscar diversão, conhecer pessoas e estabelecer contatos de amizade, muitos dos quais resultaram em matrimônio.



Salas de aulas, em formato de auditório.



Salas de aulas.



Aula de Direito.



Refeitório dos Cadetes - vista parcial.



Os apartamentos e as suas peculiaridades.



No apartamento - uniforme impecável.



No apartamento - um retoque no cabelo.



Os apartamentos - sinais de final de semana.



Sinuca no Cassino dos Cadetes.



Confraternização pré-Baile de Debutantes.

Brincadeira - engolindo o belo pôr do sol.



Formatura no CCAer.



Formatura em dia de Solenidade.

Curtindo o H-13H da AFA.



Cadetes no mural "Ninho das Águias".



Passeando por aí.



Olimpíadas Internas.



Nélson Prudêncio e Newton Reis.



Olimpíadas Internas.



Olimpíadas Internas.



Olimpíadas Internas.



Olimpíadas Internas.



Olimpíadas Internas.



Olimpíadas Internas - premiação.



Momento de descontração.



Momentos de descontração.



O planador da AFA.



Voando o planador da AFA.



Voo no planador da AFA.



Momentos de descontração.



Exame médico no CEMAL.



Visitando a casa do Lobo.



Voo no C-115 *Buffalo*.



Em Brasília.



1974 - Desfile em Brasília - Independência do Brasil.



Em Brasília.



Em São José dos Campos - visita à Embraer.



Pouso do C-115 *Buffalo* na AFA - 1974.



Missão cumprida - retorno de Brasília.



Momentos de descontração.



Apresentação do F-103 *Mirage* aos Cadetes.



Apresentação do F-103 *Mirage* aos Cadetes.



Encontro com ex-companheiros direcionados para outros rumos.

Baile do Aviador.



Com os familiares celebrando o Dia do Aviador.



Baile do Aviador.



Baile do Aviador.



4.6 A ENTREGA DO ESPADIM

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Uma das Solenidades mais esperadas pelos Cadetes do Primeiro ano era a tão exaltada “Entrega do Espadim”.

O espadim, incluído entre as armas brancas, é uma pequena espada de lâmina mais delgada, medindo aproximadamente um terço da dimensão de uma espada normal.

Além de ser uma peça de uso exclusivo dos Cadetes, ele representa a conquista de tornar-se, oficialmente, um Cadete da Aeronáutica.

Originário do Exército, os primeiros espadins foram entregues em 16 de dezembro de 1932, em Solenidade realizada defronte à estátua de Caxias.

Desde então, o espadim passou a ser peça do uniforme do Cadete, durante a sua formação, sendo devolvido somente na Solenidade de Formatura, para ser repassado ao Cadete calouro, simbolizando, assim, a continuidade entre as gerações.

Com a criação do Ministério da Aeronáutica e, posteriormente, da Escola de Aeronáutica, criou-se, também, o espadim do Cadete da Aeronáutica, herança trazida para Pirassununga, quando da transferência da AFA em 1971.

Desse modo, o espadim patenteia a primeira conquista do Cadete em sua caminhada rumo ao tão sonhado Oficialato. A data da sua entrega alude à data de criação da Escola de Aviação Militar, em 1919, e ao momento em que a Escola de Aeronáutica passou a ser denominada Academia da Força Aérea, em 1969.

Chegamos, assim, ao mês de julho de 1972 e era a hora de receber a honra de portar o cobiçado Espadim, símbolo eterno do instruendo militar de Academia.

Fizemos alguns treinamentos e, finalmente, num rigoroso inverno, como poucos em Pirassununga, chegou o dia.

Foi a 10 de julho, pela manhã, que as famílias vindas de muitos rincões, hospedadas em hotéis da cidade e arredores, chegaram ao Corpo de Cadetes para participar daquela Solenidade tradicional e simbólica.

Quando da entrega do Espadim, pelas madrinhas e padrinhos, a emoção tomou conta da atmosfera e veio coroar um tempo de espera que já restava no passado e lançava uma visão objetiva para o futuro.

O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro do Ar Joelson Campos de **Araripe** Macedo, foi recebido pelo Comandante da AFA, o Brigadeiro do Ar Geraldo Labarthe **Lebre**, com as honras militares de praxe e a Cerimônia ocorreu conforme o que havíamos treinado, com muito garbo e uma alegria incontida no peito de cada um dos Cadetes, ao cingir o Espadim do Cadete da Aeronáutica.

Sobre o evento, foi exarada a seguinte Ordem do Dia do Comandante da AFA:

“Cadetes!

Comemoramos hoje o aniversário da Academia da Força Aérea, que iniciou suas atividades a 10 de julho de 1919.

A ciência, a pesquisa e a tecnologia imprimem um ritmo acelerado aos sistemas de armas e equipamentos.

Os aviões de caça tão necessários à Força Aérea, são fabricados com características supersônicas, e constata-se a evolução dos mísseis e da eletrônica, tudo exigindo constante e rápida adaptação.

O próprio desenvolvimento vertiginoso da Nação impõe novas necessidades à Força Aérea Brasileira.

Os mais avançados países do Universo verificam a necessidade de modificações nas estruturas básicas das Academias das Forças Aéreas.

A AFA, “célula mater” da FAB, já agora sob os céus de São Paulo, moderniza-se, atualiza os programas de seus currículos, dinâmicos por excelência, procurando responder ao desafio que sua missão representa.

A Academia procura inculcar nos Cadetes os fortes atributos de caráter que eles devem ter como futuros líderes da Força Aérea. Em primeiro lugar dentre estes atributos está a responsabilidade.

Mesmo sob condições de extrema tensão ou perigo, o aviador deverá ter a habilidade de decidir e sempre será responsável por decisões que tomar.

Aqui, o Cadete amadurece a sua habilidade, aprende a respeitar antes de tudo os recursos que a técnica põe a seu serviço, conhece o seu avião a ponto de fazer dele, em qualquer situação, um instrumento útil para cumprimento de sua missão.

É a águia que se torna adulta, lança-se para além dos horizontes de seu ninho e faz-se soberana riscando qualquer céu.

No seu retorno, quando a terra cresce para os seus olhos saturados de azul, quando a paisagem assume sua primitiva proporção ele encontra na humildade de seus sentimentos, o que ainda lhe falta para a satisfação de seu ideal exigente, um passo a mais perseguindo a perfeição.

Dez de julho de 1972. Primeiro aniversário da AFA em Pirassununga onde continuaremos a evocar um passado glorioso que herdamos do legendário Campo dos Afonsos, berço de pioneiros e de heróis.

A AFA procura preservar zelosamente as tradições herdadas e, entre elas, uma das mais significativas é a Cerimônia de entrega de Espadins aos Cadetes da Aeronáutica.

Este ato do cerimonial marca o período inicial da carreira de jovens que se preparam para o Oficialato e tem, nesta data, um significado todo especial por se realizar pela primeira vez no Estado de São Paulo, Terra dos Bandeirantes.

Cadete!

Ostentas agora o espadim, símbolo do Cadete e complemento valioso da tua formação.

A imagem da águia esculpida no punho do espadim que te acompanhará, te induzirá ao dever de, como ela, ser altaneiro, valente e invencível nos ares.

Zela pela preservação deste patrimônio que a Força Aérea te confia e medita na grande responsabilidade que tens para com a Pátria, que de ti espera a retribuição de tantos sacrifícios aplicados na tua formação.

O espadim é mais do que um símbolo, é uma promessa. Breve terás sobre teus ombros a responsabilidade de um comando e terás de aplicar com sucesso toda a tua capacidade de líder, técnico e administrador. Aí então o espadim cederá lugar à espada de Oficial.

Cadete! Continua a amar da forma mais sublime a carreira que livre e espontaneamente escolheste. A tua vocação e teu ideal exigem de ti que venças cada desafio do árduo dever cotidiano, estimulado pelo exemplo dos pioneiros e heróis da FAB. Eles nos legaram exemplos de tenacidade, persistência, coragem, firmeza de caráter e patriotismo.

A visão diária do teu espadim e a meditação sobre os atos e palavras dos que deram a honra e glória à FAB e ao Brasil farão de ti um vitorioso.

A mensagem dos Cadetes para os Imortais Pioneiros e Heróis poderia ser o singelo canto espartano:

“Somos o que fostes. Seremos o que somos”.

Tanto eles, como todos nós esperamos que cada cadete cumpra com o seu dever para a grandeza da FAB e do Brasil”.

Brigadeiro do Ar Geraldo Labarthe **Lebre**, Comandante da Academia da Força Aérea.

Encerrada a Cerimônia, foi-nos oferecido um extraordinário coquetel, em um ambiente de alegria e descontração. A seguir, todos foram dispensados para descansar ou desfrutar da presença dos seus familiares, aguardando, com ansiedade, o primeiro Baile do Espadim a ser realizado na Academia da Força Aérea, em Pirassununga.

Com o salão do nosso refeitório impecavelmente bem ornamentado, o baile foi um sucesso absoluto. Apesar do frio cortante que se abatia sobre a AFA naquela noite, os cumprimentos, sorrisos e brindes, principalmente dos nossos familiares, eram uma constante.

Sucesso ainda maior, misturado com uma atmosfera de alegria e ainda eufóricos, foi o traje dos jovens Cadetes portando os seus tão esperados Espadins.

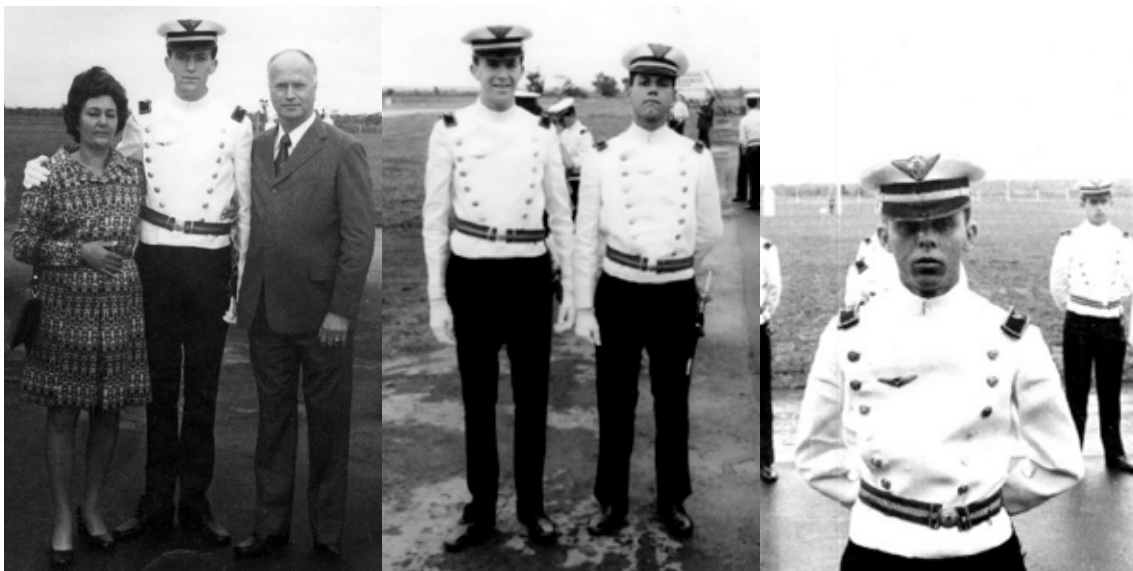
O dourado da águia esculpida no seu punho, em contraste com a túnica azul, além da beleza, dava a-nos certeza de que estávamos trilhando o caminho certo.

Fazia sentido, agora, refletir sobre as palavras ditas ainda há pouco pelo nosso Comandante: “A visão diária do teu espadim e a meditação sobre os atos e palavras dos que deram a honra e glória à FAB e ao Brasil farão de ti um vitorioso”.



Convite para a entrega dos Espadins.

Uniforme de gala.



Entrega dos Espadins - aguardando o início da Solenidade.



Formatura da entrega dos Espadins.



Formatura da entrega dos Espadins.



Formatura da entrega dos Espadins.



Formatura da entrega dos Espadins.



Formatura da entrega dos Espadins - o Ministro da Aeronáutica em revista à tropa.



Formatura da entrega dos Espadins.



A entrega dos Espadins.



A entrega dos Espadins - confraternização.



A Entrega dos Espadins - confraternização.



Em forma com os Espadins.



Desfile militar com o Espadim.

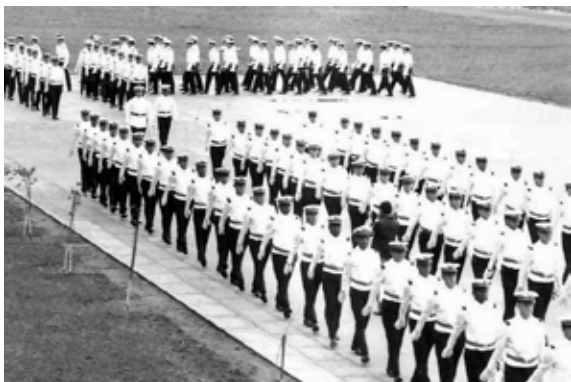


Desfile militar com o Espadim.

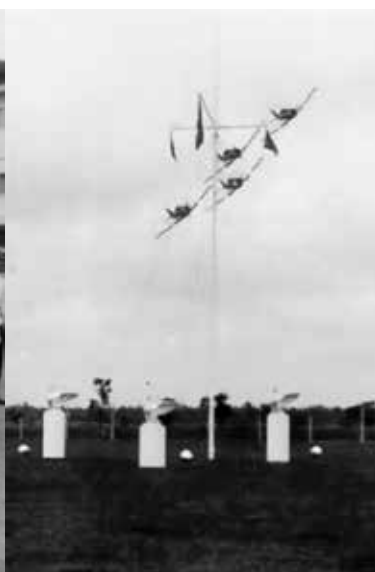


Desfile militar com o Espadim.





Desfile militar com o Espadim.



Desfile militar com o Espadim.

Presença da Esquadrilha da Fumaça.



A Esquadrilha da Fumaça.

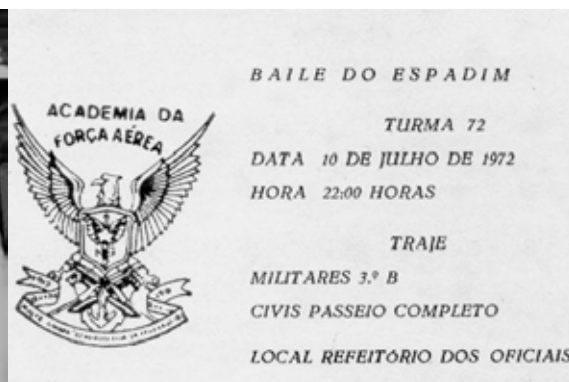
Desfile militar com o Espadim.



Desfile militar com o Espadim.



Confraternização - coquetel.



Entrega do Espadim - convite para o Baile.



Confraternização - coquetel.



Baile do Espadim.



Baile do Espadim.

4.7 VOANDO O T-37C NA AFA

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

O primeiro semestre de 1972 havia findado; já havíamos recebido o Espadim; estávamos sete meses afastados do voo, quando soubemos que iríamos retomar a instrução aérea.

Foi uma notícia feliz que aguardávamos com certa ansiedade.

Entretanto, nem tudo aconteceu como se esperava. O que deveria ser um reencontro amistoso com o já conhecido T-37C, recebendo novas orientações de pilotagem e treinamento intensificado, reverteu-se em algumas surpresas.

O Grupo de Instrução Aérea – GIA, era dividido em dois Esquadrões. Pertencíamos ao Primeiro Esquadrão de Instrução Aérea, que por sua vez, era subdividido em quatro Esquadrilhas: Antares, Vega, Sirius e Castor.

O Comandante do GIA era o Major Aviador **Ajax** Augusto Mendes Corrêa, Oficial já antigo, oriundo do Grupo de Aviação de Caça, que tinha como Oficial de Operações, o Capitão Aviador Araken **Leão**.

Os Comandantes das Esquadrilhas eram, respectivamente, os seguintes Capitães Aviadores: Paulo Roberto **Borges** Bastos, posteriormente substituído por Humberto Antunes **Tancilio**; Francisco **Montenegro** Ribeiro da Silva, posteriormente substituído por Dirceu Botelho de **Macedo**; Renato **Fiche**; e **Walacir** Cheriegate, posteriormente substituído por Ronaldo **Jenkins** de Lemos.

Chegado o dia da apresentação, deslocamo-nos para o Esquadrão, no trenzinho aberto que fazia o transporte dos Cadetes desde o CCAer até os hangares e vice-versa, e entramos em forma, sob o comando do Cadete Aviador Francisco Ferreira **Lana**, o primeiro colocado da Turma, o mais antigo dentre nós.

Vale ressaltar que, naquela altura do ano, ainda não havíamos recebido o uniforme de voo, o 8º Uniforme. Estávamos trajando o 7º Uniforme, de uso interno, composto de canícula⁵⁸, calça azul padrão, e sapatos pretos.

Os Oficiais do Esquadrão, todos em uniforme de voo, também estavam formados, sob o comando do Major Ajax e, após a apresentação da tropa pelo Cadete Lana, veio uma grande chamada de atenção.

O Major Ajax questionou o porquê do uniforme errado, como, também, o motivo de estarmos portando o brevê completo, recebido no CFPM.

A argumentação do Cadete Lana de nada adiantou e, por fim, terminou sendo agraciado com algumas “estrelas” pelo fato.

O Major Ajax declarou então, enfaticamente, que naquele Esquadrão só havia pilotos de uniforme de voo, ou seja, cachecol, macacão e botas. Declarou, também, que o Brevê de Cadete sempre fora o de “meia-asa”, complementando que, dali em diante, é que aprenderíamos a voar. Concluindo, dispensou-nos e determinou que retornássemos ao CCAer.

Desde a nossa chegada na AFA, ouvíamos rumores, segundo os quais alguns Instrutores comentavam que o Brevê de Piloto Militar, que havíamos recebido no CFPM, de nada valeria, pois ainda estávamos em formação. Esses comentários caíram com uma verdadeira ducha de água fria em todos.

Esse prenúncio, não tão caloroso como esperávamos, deu a entender que, dali em diante, não seria fácil a nossa vida no voo, o que confirmou-se, posteriormente, como uma verdade.

Não tardou e recebemos o uniforme de voo e, assim, ficamos prontos para a instrução aérea.

No entanto, antes desse início, tomamos conhecimento que teríamos aulas de Instrução Técnica da Aeronave, a conhecida ITA T-37C, e a sua respectiva avaliação. Tudo aquilo era uma mera repetição do que havíamos realizado pouco menos de um ano atrás, em Natal.

Ordens, no meio militar, são para ser cumpridas e nós, como Cadetes, as cumprimos sem hesitar. Entre aulas e provas, todos foram aprovados e pudemos, assim, iniciar a nossa instrução aérea. O que era para nós uma readaptação, para os Instrutores parecia uma demonstração de força, a provar que ainda não éramos capazes.

Os dias iniciais foram de certa apreensão. Alguns Cadetes receberam voos insatisfatórios, muitos em decorrência de falhas por nervosismo e, na sua maioria, por absoluta pressão dos Instrutores, principalmente dos mais novos.

Vencida essa barreira, de certa forma turbulenta, com o dia a dia, os Instrutores tornaram-se mais acessíveis e fomos progredindo na prática do voo, aumentando a nossa experiência como Aviadores.

⁵⁸ Canícula: camisa de manga curta, com passantes nos ombros para a fixação de insígnias. É usada em ocasiões formais e representa uma versão mais leve do uniforme, adaptada para o calor.

A nossa rotina era cumprir a escala de voo e, além disso, não havia o que fazer. Fomos nos acostumando ao ambiente, estudando cada vez mais e aplicando as técnicas de voo mental, nosso velho conhecido da formação inicial.

As Esquadrilhas, em duplas, revezavam-se para o voo, que ora era realizado no período da manhã, ora no período da tarde. A cada semana, os períodos eram trocados e quem voava na madrugada, na semana seguinte, voava no período da tarde, e assim sucessivamente.

Quando acontecia no período manhã, a rotina era acordar muito cedo, madrugada mesmo. Éramos acordados, individualmente, pelo Cadete de Serviço, em torno das cinco horas e, após um rápido café da manhã, seguíamos no trenzinho para o Esquadrão. No inverno, além de escuro, muitas vezes o frio era tão intenso que o trajeto entre o CCAer e o Esquadrão era realizado no mais completo silêncio. O voo no período da tarde era mais tranquilo, pois permitia-nos cumprir a rotina normal da AFA a partir da alvorada.

Chegando ao Esquadrão, entrávamos em forma e o Cadete mais antigo presente, da sua respectiva Esquadrilha, fazia a apresentação ao Comandante, ou ao seu substituto. Em seguida éramos dispensados para o início das atividades e adentrávamos a sala da Esquadrilha, onde era definida a escala de voo, com os horários e os Instrutores escalados. O *briefing* iniciava-se em torno das seis horas e a primeira decolagem ocorria por volta das sete horas da manhã.

Após o *briefing*, passávamos pelo equipamento de voo, onde retirávamos o capacete e o paraquedas e, na sequência, íamos para o avião já equipados.

Encerrado o voo, após o *debriefing*, aguardávamos na sala da Esquadrilha o trenzinho, no qual retornávamos ao CCAer para o almoço. Após o almoço, podíamos ir para o alojamento descansar ou preparar as missões seguintes. Tínhamos que preparar, no mínimo, duas missões para cada fase, pois, dependendo da meteorologia, o voo poderia evoluir de um tipo de missão para outro.

As missões constavam de voos de readaptação, voos por instrumentos, voos de formatura, voos noturnos e, no final da instrução, uma viagem para treinamento de navegação. Basicamente cumprimos o mesmo currículo do CFPM, que repetiu-se por três anos consecutivos.

Nesse ritmo, em 1972, voamos nos meses de agosto até novembro, realizando cerca de 20 missões. Em 1973, voamos de março a julho, realizando cerca de 25 missões e, em 1974, voamos de setembro a novembro, realizando cerca de 30 missões.

Um fato que nos chamou a atenção foi a execução da manobra “parafuso”. Ao contrário do CFPM, onde repetíamos, muitas vezes, a manobra completa, na AFA era previsto fazer somente os procedimentos de entrada, para logo em seguida comandar a saída. Apesar disso, alguns Instrutores faziam a manobra completa, como se fosse um treinamento de emergência, para o caso de uma entrada inadvertida em parafuso.

A razão para essas medidas de cautela tinha por base alguns acidentes ocorridos durante a execução da manobra, que resultaram na perda de pilotos, como também da aeronave.

Outro episódio a ser lembrado foi o treinamento de voo por instrumentos realizado nos antigos, mas eficientes, *link trainers*. Eram dispositivos estáticos, com um painel de instrumentos completamente analógicos, simulando uma cabine de avião, que permitiam a realização de procedimentos de aproximação para um determinado aeródromo. Operava tal qual em voo, e o

perfil do procedimento executado era traçado, sobrepondo-se ao perfil teórico desenhado sobre uma mesa colocada ao lado. Quanto mais o traçado assemelhava-se do perfil teórico, melhor era considerado o voo, para a aproximação e o pouso.

Esse treinamento era conduzido e controlado por experientes e competentes Sargentos, controladores de voo e monitores, que orientavam os Cadetes sobre como proceder. De fato, era um excelente treinamento, onde conseguíamos entender, mais pausadamente, a dinâmica do voo por instrumentos.

Também era possível, em função da quantidade de cidades vizinhas a Pirassununga, todas elas contidas nas áreas de instrução, realizar o treinamento de voo por instrumentos utilizando-se as estações de Rádios Difusoras locais. Era comum realizarmos o perfil dos procedimentos de descida do aeródromo de Pirassununga, nas cidades de São Carlos, Rio Claro, Araraquara, entre outras.

O coroamento da instrução aérea veio com uma viagem de pequena duração, mas que envolveu aeródromos relativamente movimentados, como Vitória, Belo Horizonte, Brasília etc. Em cada etapa realizávamos os procedimentos de aproximação previstos até o pouso. Esse treinamento permitiu-nos conhecer e planejar a navegação aérea, bem como preparar a aeronave para a etapa seguinte e o pernoite.

Ao final, a instrução aérea resultou em uma boa experiência para todos.

Tivemos a oportunidade de voar o T-37C por quatro anos consecutivos, sendo um no CFPM e três na AFA. Essa marca foi alcançada por poucas Turmas e nós tivemos o privilégio de ser uma delas. Houve o caso de Instrutores que chegaram na AFA em 1974 e que, apesar da experiência, eram menos voados no T-37C que os seus Cadetes.

No entanto, a cada ano de instrução, as chances de ser desligado do voo eram as mesmas. Bastava não se aplicar que o desligamento poderia vir a qualquer momento. Infelizmente, dois companheiros, cujos nomes já constavam dos convites, foram desligados por problemas com o voo a, praticamente, duas semanas da formatura.

Intercalando períodos de aulas com voos, fomos cumprindo, passo-a-passo, todas as etapas da instrução aérea e da nossa formação cultural e profissional. A cada dia, sentíamos-nos mais confiantes que, em breve, estaríamos formados.

Quando comemoramos o “almoço dos 100 dias” restantes para a formatura, vimos que aquele sonho que iniciou-se em Barbacena estava próximo de ser concretizado.

Apesar de todo o contratempo inicial, quando nos apresentamos no Esquadrão Cometa, ainda em 1972, conseguimos encerrar a instrução aérea voando um único tipo de avião, o T-37C, e logramos, incluindo as horas voadas no CFPM, formar-nos com uma média de duzentos e trinta horas de voo, por Cadete.

Nada mal para iniciar a carreira como Aspirante a Oficial Aviador!



O T-37C na AFA.



O trenzinho - ida do CCAer até o EIA e vice-versa.



Ida para o EIA, a escala de voo e a sala de *briefing*.



Regresso do EIA - sorriso nos lábios.



Amizades duradouras e eternas.



Sala de *briefing* da Sirius.



Momento de descontração.



O T-37C pronto para o voo e taxiando.



O T-37C no pátio de estacionamento e na linha de voo.



O T-37 C abastecendo e preparado para o pernoite.



Decolagem do Esquadrão Coringa.



Equipamento de voo - paraquedas e capacetes.



Equipamento de voo - capacetes.



Banho coletivo pelo voo solo.



Banho coletivo pelo voo solo.



Banho coletivo pelo voo solo.





Banho coletivo pelo voo solo.



Preparando-se para mais um voo.



Mais um voo.



Prontos para mais uma missão.



Mais um voo solo.





Cadete Fontenelle no regresso do voo.



Cadetes Affonso e Casimiro voltando do voo.



Momentos de descontração.



Momentos de descontração.



Momentos de descontração.



Momentos de descontração.



Momentos de descontração.



Esquadrilha Castor.



Esquadrilha Vega.



Esquadrilha Antares.



Esquadrilha Sirius.



Cadetes da Castor.



Cadetes da Vega.



Cadetes da Sírius.



Cadetes da Castor.



Cadetes da Vega.



Sala de *briefing* da Castor.



Sala de *briefing* da Sírius.





Cadetes na linha de voo.

4.8 A VIAGEM NO MINAS GERAIS

68-382 Antônio Ricieri *Bugus*

Ao final de 1973, completando o segundo ano na AFA, surgiu uma oportunidade para fazermos uma viagem de intercâmbio, a bordo de navios da Marinha do Brasil – MB, no trecho Rio de Janeiro – Salvador (BA), ida e volta. Foi algo totalmente novo e inusitado para todos e serviu de experiência para as futuras operações conjuntas que alguns de nós iríamos viver.

Ao todo éramos cerca de 40 Cadetes, 30 deles embarcados no NAeL⁵⁹ Minas Gerais e os demais em dois Destróieres, que acompanhavam a missão. O NAeL, designado A-11, era uma embarcação do tipo porta-aviões e mais confortável que os Destróieres, que além de menores e apertados, jogavam muito mais.

Os primeiros contatos com outra Força, mostrou-nos diversas peculiaridades entre a Marinha e a Força Aérea Brasileira.

Antes da viagem, o Capitão Aviador Cutrim orientou-nos para que usássemos, por baixo da canícula, uma camiseta branca, que não era o uniforme padrão. Estávamos no verão e, de início, parecia que sentiríamos mais calor do que já sentíamos. No entanto, a camiseta absorvia o suor do corpo e não deixava a canícula ficar marcada.

Como o NAeL estava ao largo, ou seja, afastado do porto, fizemos o traslado numa pequena embarcação. De repente, um marinheiro gritou: "Está quem manda". Esse "alerta" significava que o mais antigo estava a bordo e que a embarcação podia prosseguir. Se alguém estivesse atrasado, já não poderia mais embarcar.

⁵⁹ NAeL: é um Navio Aeródromo Leve, porta-aviões da classe Colossus, de origem Britânica. Foi operado pela Marinha do Brasil de 1960 até 2001; abrigou as aeronaves Grumman P-16, patrulha marítima e antissubmarino, por 33 anos.

O embarque no NAeL, realizado por meio de uma rampa, foi precedido de uma série de apitos, totalmente desconhecidos para nós. Não se usava a corneta, muito comum na FAB.

Já embarcados, tivemos a felicidade de reencontrar antigos companheiros de Turma, desligados na EPCAR, que decidiram fazer carreira na Marinha, ingressando na Escola Naval.

Os alojamentos e banheiros eram simples e apertados, pois não existia espaço disponível para luxos. Porém, nada que ensejasse reclamar demais. Conseguimos visitar todas as instalações do NAeL. Os que visitaram a “casa de máquinas” reclamaram do insuportável calor naquele ambiente.

Algumas peculiaridades da Marinha chamavam atenção:

- o hasteamento e o arriamento do Pavilhão Nacional, diferentemente do que estávamos acostumados, davam-se nos horários do nascer e pôr do sol, dos locais onde o navio estava navegando;

- os comandos eram realizados por apito, bem diferente do costumeiro som de uma corneta; e

- o Comandante do navio dificilmente era visto, e quem emanava as ordens do Comandante, verbalmente, era o Imediato.

Durante o trajeto, pudemos assistir à operação do Primeiro Grupo de Aviação Embarcada, que fez diversas missões antissubmarino com as suas aeronaves P-16 *Tracker*, fabricadas pela empresa americana Grumman Aircraft Engineering Corporation.

Participamos, também, de alguns eventos nas salas destinadas ao Grupo de Aviação Embarcada, e alguns Cadetes tiveram a oportunidade de fazer um voo no P-16. Outros tiveram a oportunidade de voar nos helicópteros da Marinha, para ver de perto a operação do porta-aviões.

Na oportunidade, o Cadete Jan Clovis Fagundes **Jucewicz**, nosso colega, fez o desenho de um gancho estilizado, para ser utilizado pelos pilotos da Embarcada no seu uniforme, mostrando a quantidade de catrapos⁶⁰ realizados.

Aqueles que foram nos Destróieres reclamaram muito, pois, além do balanço das embarcações, que provocou enjoos em muitos, os alojamentos e demais áreas dos navios eram apertados demais, deixando os colegas insatisfeitos com a viagem.

Outro fato interessante foi que, ao desembarcarmos em Salvador, parecia que ainda estávamos navegando, pois o corpo balançava como se estivéssemos a bordo.

Foi uma experiência proveitosa para todos, sem dúvidas.

⁶⁰ Catrapo: pouso embarcado.



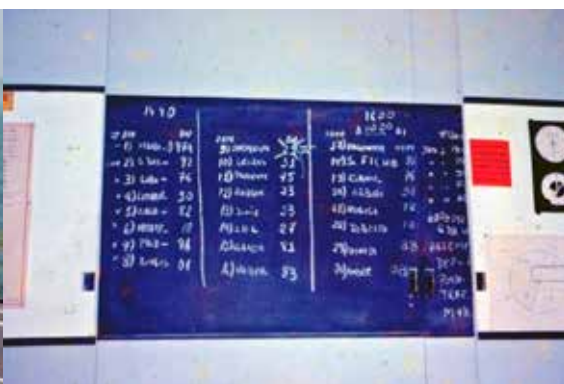
Embarque no Minas Gerais.



A bordo do Minas Gerais.



Pouso do P-16.



Sala de *briefing*.



A bordo do Minas Gerais.



A bordo do Minas Gerais.



A bordo do Minas Gerais.



Chegando em Salvador.



Em Salvador.



Em Salvador.



Chegando no Rio de Janeiro.



Momentos antes do desembarque.



Momentos antes do desembarque.



Desembarque no Rio de Janeiro.

4.9 O ESQUADRÃO CORINGA NO AR

68-330 *Afonso* *Henriques Rodrigues de Sousa*

68-141 *Luiz Alberto Guimarães* *Magalhães da Silva*

Era bonito de ver!

Era de plenos olhos encher!

Eram manobras de maravilhar!

Eram nove T-37C a bailar,

Era a magia a voar,

Era o Esquadrão Coringa no ar!

A sua origem iniciou-se no ano de 1969, quando os Instrutores, inspirados em outras esquadrilhas de demonstração aérea como a Esquadrilha da Fumaça, criaram um Esquadrão de Demonstração Aérea ao qual denominaram de Esquadrão Coringa, ligado ao Primeiro Esquadrão de Instrução Aérea.

O efetivo do EIA era composto por cerca de sessenta Instrutores, na sua maioria, Tenentes Aviadores, distribuídos nas quatro esquadrilhas de voo: Antares, Vega, Sirius e Castor.

Os Instrutores alternavam os seus papéis entre a instrução aérea e as funções administrativas, ora pela manhã, ora pela tarde; isto é, trabalhavam nas suas Seções pela manhã e ministravam a instrução à tarde, e vice-versa. Ainda jovens e cheios de energia, reuniam-se nas horas vagas e formavam esquadrilhas de voo, para realizar acrobacias em formação. Geralmente, essas formações iniciavam-se com um elemento, duas aeronaves, evoluindo, posteriormente, para uma esquadrilha, formada por quatro aeronaves. Isso ocorria, normalmente, após o último voo de instrução do dia, à tardinha, quase ao pôr do sol.

Eram, então, chamados de “cambalhoteiros”, pois as suas evoluções chamavam a atenção de todos. Não só demonstravam o alto grau de adestramento dos pilotos da FAB, como, também, eram um claro incentivo para todos os Cadetes, principalmente aqueles em final de formação, a confiarem em suas aptidões e na segurança das aeronaves utilizadas na instrução, motivando-os para a pilotagem militar.

Cada esquadrilha, formada por esses “cambalhoteiros”, tinha um líder e as suas posições na ala eram bem definidas.

Conta a história que, no ano de 1969, o então Tenente Aviador Padilha, considerado um exímio piloto e líder, reuniu, aproximadamente, quinze pilotos na sala de *briefing*.

Na ocasião, disse ele que decolaria com uma formação de duas esquadrilhas, uma com cinco aeronaves e a outra com quatro, e que se reuniriam no ar para fazer algumas evoluções.

Foi um grande choque para todos realizar um voo, em formatura, com nove aeronaves. Mas, terminado o *briefing*, todos seguiram para as suas aeronaves e realizaram os procedimentos de rotina, a decolagem e a reunião, como previsto, para o início das evoluções.

À época, essa formação recebeu o nome de Esquadrão Cometa.

Conta a história ainda, que após algumas evoluções, realizados alguns “oito preguiçosos”, o Tenente Padilha, líder do Cometa, indagou se havia alguém contrário à execução de um *looping*, em formação diamante. Houve um silêncio profundo, ninguém respondeu.

Diante disso, disparou a seguinte mensagem: “Cometa, cheque rádio”. A resposta veio de imediato: “Cometa dois, Cometa três” etc. Naquele mesmo instante, o líder respondeu: “Cometa checado”, deixando claro que todos haviam concordado.

Dessa forma, foi realizado, no Brasil, na vertical da Academia, o primeiro *looping* da história com nove aeronaves T-37C, em formação diamante, com um céu totalmente azul e o Sol escondendo-se no horizonte.

Os “ases” dessa façanha, liderados pelo Tenente Padilha, foram os seguintes Tenentes: Sfoggia, Léo Cabral, Chagas, Josino, Corrêa, Chaves, Resende, Roberto Sá, Fiche, Ribeiro Júnior, Soares Filho, Dias Filho, Vallim e Macedo.

Apoiados e incentivados pelo Comandante do GIA, o Major Aviador Ajax, e contando com a admiração do Comandante da AFA, o Brigadeiro do Ar Lebre, os “cambalhoteiros” ganharam destaque e deram-se ao luxo de escolher as suas próprias aeronaves.

Em 1970, decidiram alterar o nome do Esquadrão, o que gerou uma enorme discussão entre os pilotos. Ao final, batizaram-no de Esquadrão Coringa.

Também foi motivo de polêmica, a criação da sua bolacha. Por fim, foi aceita a ideia do Tenente Braga, de representar as nove aeronaves em formação diamante, sendo que cada piloto teria a sua posição indicada na própria bolacha.

O Esquadrão Coringa tomava corpo e, logo a seguir, criou um cachecol e passou a ocupar uma sala própria no segundo piso do hangar. Era a sala de *briefing* do Coringa, com as suas cadeiras personalizadas e pintadas na cor lilás.

Fato curioso nessa história foi que tudo isso, cachecol, bolacha e até mesmo a pintura das cadeiras, foi executado pelos próprios membros do Coringa, nos seus momentos de folga.

Com o desenrolar dos acontecimentos, ficou estabelecido que deveriam dispor de dois pilotos para cada posição da formação, incluindo o líder. Passaram a registrar, também, muitas ideias, informações e procedimentos presentes somente nas mentes dos pilotos. O objetivo era que tudo ficasse registrado, para as futuras gerações do Coringa.

A primeira demonstração aérea, ainda como Esquadrão Cometa, foi no dia 10 de julho de 1969, na Cerimônia de Entrega do Espadim.

Apesar de não ser um esquadrão de demonstração aérea oficial, fazia, também, apresentações dentro e fora do país, incluindo as tradicionais festas da Aviação de Caça, encerramento de cursos operacionais e datas comemorativas.

O Esquadrão Coringa contava com duas séries acrobáticas para fins de demonstração: uma delas tinha a duração de dez minutos e a outra de dezesseis.

A decolagem era realizada com todas as aeronaves na ala, separadas em duas esquadrilhas. A primeira com cinco aeronaves e a segunda com quatro, decolando com um intervalo de três segundos entre elas.

As manobras acrobáticas que executavam, normalmente na formação diamante (todos juntos), eram as seguintes: *looping*, tunô barril, desfolhado vertical na descendente, cobrinha *show*, além dos esperados rasantes em alta velocidade.

Uma das manobras que provocava admiração e emoção, com a formação em diamante, era iniciada como se fosse um *looping* e, no momento em que cruzavam 45 graus acima da linha do horizonte, a esquadrilha com cinco aeronaves iniciava um tunô barril e a esquadrilha de quatro completava o *looping*. O ponto alto da manobra era a recuperação, quando ambas as esquadrilhas voltavam a reunir-se na formação diamante.

Em função do sucesso do Coringa ocorreram algumas críticas, em tom de ciúmes, que levaram o então Tenente Macedo, um dos seus líderes, a solicitar a pintura da seguinte citação, de sua autoria, em letras grandes, em uma das paredes do hangar: “Todos gostam, alguns tentam, poucos conseguem, raros são os que executam com perfeição”.

As constantes movimentações dos Instrutores da AFA, uns chegando e outros saindo, refletiram na composição do Esquadrão Coringa. Assim sendo, também participaram do elenco, os seguintes Tenentes, nossos Instrutores: Krelling, Gondim, Migon, J. Nelson, Zilmar, Wagner Ramos, Bais, Boabaid e Castro.

O Esquadrão Coringa foi fonte de inspiração e incentivo para todos ao seu redor: Cadetes, Instrutores, Subalternos e Comandantes.

Deixou o seu legado, e os seus integrantes, certamente, fizeram jus ao nome “Coringa”, que no sentido mais geral e positivo, refere-se à pessoa que é versátil, polivalente e que se adapta facilmente a diferentes funções e cenários.

Nesse sentido, a sua “bolacha” traduzia bem o espírito do Esquadrão. Não havia a necessidade de nenhuma citação; simplesmente a palavra “Coringa”.



O Esquadrão Coringa no ar.

Sala do Coringa.



“Bolacha” do Esquadrão Coringa.

4.10 POR FIM, O OBJETIVO ALCANÇADO

68-382 Antônio Ricieli Bazar

Havíamos regressado das férias escolares no início de março de 1974 e, em pouco menos de dez meses, receberíamos a cobiçada espada e a patente de Aspirante a Oficial Aviador.

Éramos os próximos Cadetes a galgar o almejado patamar do Oficialato.

Mas, apesar da alegre euforia, a vida de Cadete continuava a exigir dedicação e sacrifício. Aulas, provas, *briefings* e *debriefings*, voos, instrução militar, educação física, não deixaram de fazer parte do nosso cotidiano, e a “cobrar” de cada um o melhor de si.

Nada seria fácil como imaginávamos. Até então, já estávamos nessa “estrada” por um longo tempo e, cada vez mais fazia-se presente o velho ditado inglês “no pain, no gain”; ou seja, para se conseguir ganhar alguma coisa, é preciso esforço e a vontade de fazê-la bem feito. Em resumo: “sem dor não há ganho”, e essa máxima é válida para tudo o que se deseja fazer.

Cada dia que avançávamos era mais uma vitória. Mais um degrau superado rumo ao topo, ao dia da formatura.

Mal havíamos comemorado a chegada dos “cem dias” que faltavam para o aspirantado, e a ansiedade nos veio visitar. Retomamos a instrução aérea no mês de setembro e ainda teríamos pela frente três meses de tensão.

Apesar de já conhecermos bem alguns Instrutores e considerando que estávamos “repetindo” as missões pela quarta vez consecutiva, não se esperavam contratempos. Mesmo assim, a tensão e a sua meia-irmã ansiedade, não nos deixou em paz. Se por um lado sofríamos, pelo outro nos aprimorávamos. Tanto foi que acumulamos, em média, cerca de 180 horas de voo em T-37C.

Um simples e rápido olhar para trás, indicava-nos que a trajetória havia sido longa, e ainda restava mais a caminhar. Foram, praticamente, sete longos anos de muito estudo, esforço e dedicação.

Estávamos chegando ao fim e, fazendo um balanço do que havíamos passado, apesar dos contratempos, inevitáveis numa jornada dessa magnitude, o saldo era extremamente positivo. Todo o sacrifício dispendido até então, para alcançar o objetivo, fora recompensado.

O sonho iniciado em 1968, lá em Barbacena, estava cada dia mais próximo de concretizar-se.

Contando os dias para a formatura, preparávamos-nos para a vida nova que iniciar-se-ia em breve.

Ao longo dessa caminhada, formaram-se muitos laços de amizade. Porém, com a proximidade da formatura, muito embora sabendo que, no ano seguinte, iríamos para um mesmo local, já não desfrutaríamos daquela sensação de apoio mútuo e de confidencialidade entre os pares. Muitos se casariam; outros se comprometeriam e outros mais planejavam viver a sós. Enfim, cada qual iniciando uma vida nova conforme as suas conveniências.

Com a formatura, novos desafios estavam por vir.

Se, até então, toda a nossa rotina e tudo o que fazíamos eram controlados pela Academia, com os afazeres arranjados para a engrenagem funcionar como previsto; após formados, caberia a cada um de nós fazer a roda girar.

Fazendo uma retrospectiva da nossa trajetória até aquele momento, alguns números chamam atenção.

Cerca de 5.000 candidatos, de todas as partes do Brasil, disputaram uma vaga para ingressar na EPCAR. Ao final das provas e dos exames médicos, 450 foram matriculados. A esses somaram-se 29 repetentes do ano anterior e mais 50, agregados ao grupo, quando da ida para o CFPM.

Ao todo, entre Pré-cadetes, Alunos e Cadetes, éramos 529 jovens com o firme propósito de tornar-se um Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira. Entretanto, era certo que nem todos chegariam ao final.

Dos 145 Cadetes matriculados na AFA, no dia 16 de dezembro de 1971, somente 106 lograriam alcançar o objetivo sonhado e receberiam a patente de Oficial Aviador.

Deixando-se levar pelo pensamento, havia sido uma verdadeira e rigorosa seleção, onde, ao longo de sete anos, a FAB lapidou jovens de diversas culturas e diferentes personalidades, e transformou-os em Pilotos e Oficiais, homens forjados e prontos para a defesa do país.

O resultado dessa forja seria a incorporação, nas fileiras da FAB, de cerca de um em cada cinquenta dos brasileiros que, no longínquo ano de 1967, fizeram o concurso para o ingresso na Turma de 1968 da EPCAR.

Aquele lema da Escola em Barbacena, agora fazia todo o sentido: *Non Multa, Sed Multum*. Ou seja, não era a quantidade que importava, mas sim a qualidade do produto final.

Em breve, deixaríamos na lembrança o Meio-Brevê e o Brevê de Piloto Militar, recebidos no CFPM, e ostentaremos o tão almejado “Brasão das Armas Nacionais Alado”, em dourado: o Brevê de Oficial Aviador.

Era certo que, após a nossa formatura, iríamos para a velha e conhecida Parnamirim, agora para o Centro de Aplicações Táticas e Reacompletamento de Equipagens – CATRE, uma Unidade recém-criada para a formação operacional dos Aspirantes.

A FAB adquirira mais de 100 aeronaves AT-26 Xavante, produzidas pela Embraer, para serem utilizadas na formação operacional dos Aspirantes, bem como equipar algumas Unidades Aéreas.

O CATRE fora criado para abrigar os novos Aspirantes e instruí-los numa aviação voltada para o combate, separados em dois grupos: Ataque e Caça.

Desse modo, após uma seleção prévia, 40 seguiriam para fazer o Curso na Aviação de Caça e os demais, na Aviação de Ataque.

Por fim, o objetivo havia sido alcançado. Os desafios, porém, ainda persistiriam. E lá iríamos nós enfrentar outro gigante: a formação operacional, porém, agora em outro patamar, pois já seríamos Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira.



AT-26, o desafio do ano seguinte.



Cadetes apreciando a nova máquina.

4.11 A ALMEJADA ESPADA – QUASE LÁ!

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

O esperado ano de 1974 finalmente chegara, e estávamos matriculados no último ano do Curso de Formação de Oficiais Aviadores. Na atmosfera da Academia, reinava um misto de euforia e ansiedade, pois era a reta final e a meta tinha que ser alcançada com resultados positivos.

Infelizmente, para a nossa tristeza, no decorrer desse ano, ainda ocorreram alguns desligamentos, já próximo ao final do Curso.

Alguns deles provocados por não atingir a nota mínima no currículo acadêmico, e outros por dificuldades no voo, a duas semanas da formatura, já com os nomes impressos no convite oficial.

Outros companheiros, por vontade própria, decidiram, na última hora, optar por diferentes carreiras e nos deixaram, na busca de alguma posição na aviação civil.

Essas perdas foram consideradas significativas, não só para nós, como, principalmente, para a Força Aérea.

A formatura aproximava-se e uma preocupação apresentou-se aos formandos. Era preciso conseguir as espadas que, à época, eram adquiridas junto a uma fábrica oficial, cujo custo representava um significativo débito nas finanças do futuro Aspirante.

Era preciso, também, confeccionar o novo enxoval: camisas, coberturas, insígnias, túnicas etc.

Muitos companheiros, já compromissados, e com a data das cerimônias matrimoniais agendadas, preocupavam-se, ainda, com o mobiliário das suas novas residências. Afinal, o CCAer havia emitido um aviso, no qual os formandos deveriam abandonar o alojamento em até 24 horas após a formatura.

Apesar de muitos já possuírem um veículo, por intermédio da Sociedade dos Cadetes da Aeronáutica, houve a possibilidade de adquirir veículos a preços diferenciados.

Dessa forma, às vésperas da formatura, chegaram à AFA, várias carretas repletas com veículos novos, diretamente da fábrica. Vale ressaltar, que a Ford do Brasil deixou no Corpo de Cadetes, à disposição dos Cadetes, um veículo modelo Corcel, para avaliação, isento do Imposto de Produto Industrializado, o que levou muitos Cadetes a adquiri-lo.

Havíamos recebido uma ajuda de custo para a compra do enxoval e, se possível, estendê-la a outros compromissos, mas, era preciso fazer um bom uso das economias, para não iniciar a nova etapa com mais preocupações que as devidas.

Com a aquisição das espadas em mente surgiu, então, a ideia de solicitá-las aos governos estaduais, de onde os Cadetes eram originários. Para isso, foi constituído um grupo de Cadetes, que encarregou-se de confeccionar cartas aos mandatários estaduais.

Alguns governadores atenderam aos pedidos, o que, para a felicidade dos formandos, foi um alívio nas finanças.

Houve Cadetes, entretanto, agraciados por amigos e parentes, que dispuseram-se a presenteá-los com a significativa espada.

Compete aqui ressaltar, que o Senhor Laudo Natel, Governador do Estado de São Paulo, recebeu todos os futuros Aspirantes no Palácio dos Bandeirantes, sede do governo, numa audiência reservada, onde todos os paulistas nativos receberam a sua espada, diretamente das mãos do próprio Governador.

Enfim, aproximava-se o dia da maior festa da Academia da Força Aérea, a Solenidade de Declaração dos novos Aspirantes a Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira.

Os convites já estavam sendo preparados e o Paraninfo da Turma escolhido. Ninguém menos do que o Marechal do Ar **Eduardo Gomes**, icônica figura da República e vivo o suficiente para comparecer e discursar sobre o evento, dando-nos alento na futura carreira.

Coube a uma comissão composta por quatro formandos, o Comandante do Esquadrão e o Comandante do CCAer, dirigir-se à residência do Marechal, no Rio de Janeiro, para formalizar-lhe o convite, o qual foi aceito de imediato.

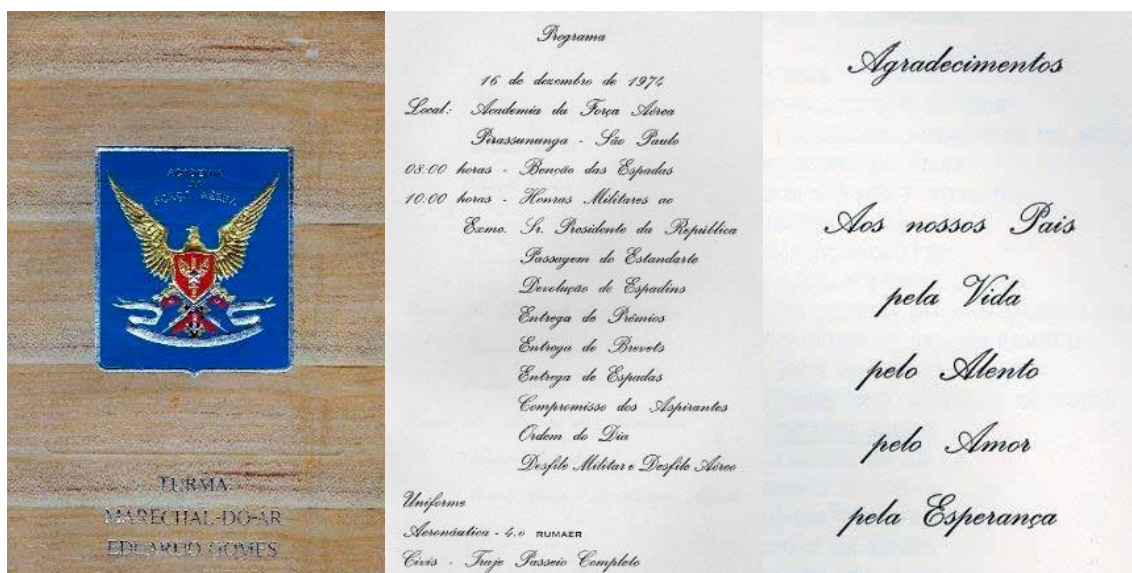
Os treinamentos da formatura intensificavam-se e com eles cresciam, também, a ansiedade.

Além das providências internas que ocupavam a mente de cada um, era preciso reservar hotel, na cidade ou nas circunvizinhanças, para os familiares e convidados. Pirassununga, à época, não suportava uma demanda de grande monta.

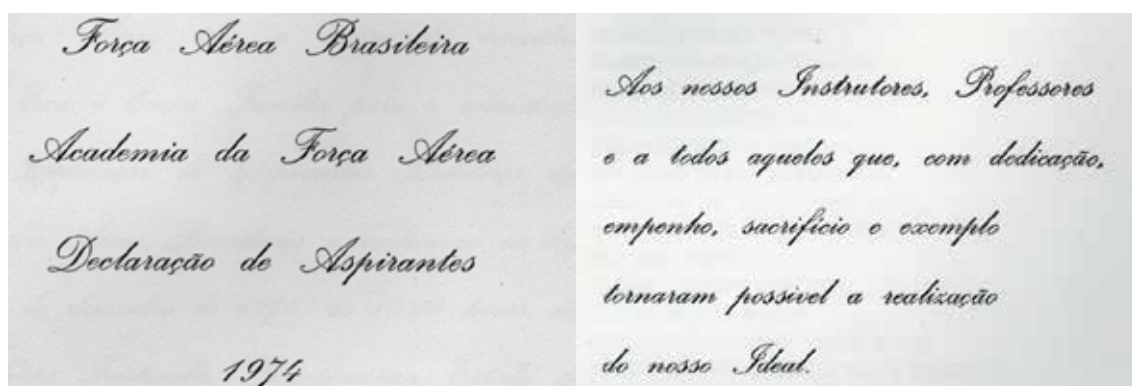
Os formandos compromissados preparavam-se, também, para as cerimônias de matrimônio e respectivas núpcias.

A vida social nos três anos de Pirassununga sedimentou boa parte dos relacionamentos de amizade, e consolidou amores que converteram-se em casamentos, alguns que seriam realizados imediatamente após a Solenidade do Aspirantado. Eram muitos detalhes a compilar e nada podia ser negligenciado.

Tanto quanto Barbacena, início de tudo, como Parnamirim e Natal, uma experiência inigualável, Pirassununga ficaria marcada em nossas mentes, como o coroamento de sete anos de formação.



Convite da formatura.



Convite da formatura.



Entrega do convite ao Paraninfo.

Governador Laudo Natel entregando as espadas aos paulistas.

4.12 A ALMEJADA ESPADA – ENFIM ASPIRANTES!

68-330 Affonso Henriques Rodrigues de Sousa

Chegado o dia, 16 de dezembro de 1974, numa bela manhã ensolarada que prenunciava um quente verão, lá estávamos nós, em uniforme de gala, ao mesmo tempo, ansiosos e eufóricos, numa impecável formação, aguardando o início da Solenidade.

Antes, porém, seguindo rigorosamente o cerimonial estampado no nosso convite, às oito horas daquela manhã, após uma solene missa, perfilados e com as espadas desembainhadas, ao estilo de um corredor polonês, recebemos a “bênção das espadas”, proferida pelo nosso Capelão.

Às dez horas, todo o Corpo de Cadetes, impecavelmente formado, recebeu e prestou as honras militares ao Presidente da República, o Excelentíssimo Senhor General de Exército Ernesto Geisel, presidente da Solenidade.

Estavam presentes, também, o Ministro da Aeronáutica, o Tenente-Brigadeiro do Ar Joelmir Campos de **Araripe** Macedo, um bom número de Oficiais Gerais e Oficiais Superiores da Aeronáutica, bem como os familiares e convidados dos novos Aspirantes.

Uma plateia entusiasmada, emocionada, alegre e vibrante!

Um evento digno de nota, foi a mística e emblemática passagem do estandarte da Academia. Com o coração apertado e a emoção a anuviar as nossas mentes, vimos o Cadete mais antigo da Turma que partia entregar, solenemente, o estandarte, às mãos do primeiro da Turma que nos sucedia. Foi, sem sombra de dúvidas, um momento de comoção geral.

Em seguida, antecipando a devolução dos espadins, o Paraninfo, Marechal do Ar **Eduardo Gomes**, fez um pronunciamento histórico e empolgante, como um legado, aos Aspirantes da Turma AFA-74.

Em virtude da sua idade, foi-lhe conferida a posição central no palanque, ao lado do Presidente da República, tendo a sua disposição, em caráter especial, uma confortável poltrona. No entanto, ao dirigir-se aos Aspirantes, o fez de pé e altivo.

Deixamos aqui, registrado para a posteridade, o pronunciamento do nosso Paraninfo:

“Esta Cerimônia, meus jovens camaradas, é um encontro de gerações.

Para mim e para os de minha época que, na verdade, aqui pretendo representar, têm este ato um simbolismo e um significado marcante que não posso esconder, mas ao contrário desejo ressaltar.

Sou, faz quase quinze anos, um oficial afastado das funções ativas da FAB, embora com os olhos e o coração sempre voltados para ela.

Há cerca de meio século minha geração, em idênticas cerimônias, ingressava na vida militar – os meus companheiros, os que ainda vivem, são igualmente como eu, expectadores sempre atentos é verdade, mas simples testemunhas dos acontecimentos atuais.

Apesar disso, vós, os jovens, fostes buscar-me, a mim, que represento esse passado.

É sobre isso que desejo conversar convosco, para vos dizer como sinto e entendo esta homenagem, este encontro de gerações.

Precisamente essa longa distância no tempo que nos separa é que constitui um dado do mais alto valor na interpretação e explicação desta festa que hoje nos une.

Pressinto que esta reunião a que assistimos é um julgamento, traduzindo uma certeza da compreensão e entendimento entre os moços e os mais velhos.

Somos na vida militar, e particularmente na aviação brasileira, uma única família.

Esta distinção que me está sendo conferida e que me é tão grata, eu a recebo, no sentido com que é feita a minha pessoa, em nome dos meus companheiros, como uma ratificação à conduta, ao comportamento, às lutas, aos anseios de uma geração que não teve juventude, toda ela vivida de armas nas mãos, nos cárceres ou no exílio.

Esta homenagem é um voto da mocidade. Maior compreensão e aprovação não poderia minha geração receber, e eu a aceito em nome dela.

Permiti, meus jovens camaradas, desse modo compreendendo vosso gesto, que, neste momento, eu me afaste de vós e sinta, ao meu lado, desfilar, com veneração e respeito, as figuras tutelares da Pátria e do meu tempo: Newton Prado – Carpenter – Octávio Corrêa – Joaquim Távora – Azauri – Portella – Benevolo – Cleto Campelo – Jansen de Mello, e tantos outros, que, se vivos fossem estariam, como eu emocionados e agradecidos pelo conforto que hoje, publicamente, dais à sua conduta no passado.

Ao contrário do que se diz e do que se pensa, as gerações se entendem, respeitam-se e se completam, não há antagonismo entre o moço e o mais velho quando um e outro perseguem os mesmos ideais nobres e elevados. É o nosso caso e por isso nos entendemos.

Acreditei, meus jovens camaradas, que essa minha geração, sofrida e lutadora, foi intensamente feliz porque os que tiveram a ventura de viver até nossos dias estão assistindo esta esplendida transformação do Brasil, e foram muitos deles os artífices dessa evolução, e os outros, os que já se foram, e quantos em defesa e pregação dessa mudança, partiram com a tranquilidade do dever cumprido.

Não julgueis, porém, que as lutas estejam terminadas. Tereis, estou certo, uma vida difícil, laboriosa e dura. Vale a pena, contudo, vivê-la.

Ela é altamente compensadora para nós mesmos.

Eu vos desejo todas as felicidades e vos agradeço esta festa, este encontro e a mensagem que ele representa.

O grande significado que se deve colher desta homenagem é verificar-se a comunhão de nossas gerações: a que se vai indo comigo e a que vem surgindo convosco. Esta identidade – os jovens julgando e aprovando os mais velhos – os moços compreendendo e procurando exemplos no passado.

Mercê de Deus cumprimos nosso dever, como estou seguro cumprireis o vosso, todos inspirados e sob a égide da lição magnífica que nos legou Siqueira Campos, o bravo entre os bravos, modelo de virtudes militares e civis, ao proclamar estas palavras de sublime desinteresse e suprema devoção.

“À Pátria tudo se deve dar; à Pátria nada se deve pedir, nem mesmo compreensão”.

Muito obrigado por este encontro”.

Marechal do Ar **Eduardo Gomes**.

A Cerimônia seguia tocante, deixando as emoções à flor da pele, marcada, agora, pelo garboso e impecável desfile de devolução dos Espadins de Cadete. Um a um, em fila indiana e marchando ao som da empolgante Banda, depositamos sobre uma mesa, num gesto imponente, o “Símbolo do Cadete da Aeronáutica”, que havíamos recebido em 10 de julho de 1972.

Retornamos à posição inicial e, novamente em formação, assistimos à entrega de prêmios, outro evento que nos cumulou de orgulho e emoção.

O Aspirante classificado em primeiro lugar, Francisco Ferreira **Lana**, recebeu a sua espada das mãos do Presidente da República, e foi agraciado com vários prêmios que a Força Aérea Brasileira e as Forças Aéreas amigas, ali representadas, tradicionalmente concedem aos que atingem esse mérito incomum.

Chegara, enfim, o momento mais esperado da Solenidade: as entregas do Brevê e da tão almejada Espada, símbolos maiores do Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira.

Anunciados, os padrinhos e madrinhas dirigiram-se aos formandos e, em meio a risos e choros, cumulados de muita alegria e felicidade, conduziram as entregas a cada Aspirante.

Foi um momento de muita vibração e emoção.

Para alguns, foi impossível conter as lágrimas... afinal, havíamos chegado ao topo da jornada e aquela conquista, para muitos, Aspirantes e familiares, representava um caminho árduo, vencido com arrojo, coragem e bravura, após muitas lutas, resignação, dedicação, sofrimento e obstáculos.

Recomposta a formação, restava, ainda, prestar junto aos presentes e, em simbolismo, à Força Aérea Brasileira, o Compromisso de Aspirante a Oficial.

Com as Espadas desembainhadas, na posição de “apresentar armas”, prestamos o Compromisso, cujo teor segue aqui registrado, como lembrança de um troféu que jamais pode ser esquecido.

Compromisso do Aspirante a Oficial:

“Ao ser declarado Aspirante a Oficial da Força Aérea Brasileira, prometo cumprir rigorosamente as ordens das autoridades a que estiver subordinado.

Respeitar os superiores hierárquicos, tratar com afeição os irmãos de armas e com bondade os subordinados.

E dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e Instituições, defenderei com o sacrifício da própria vida”.

Para ficar, também, um registro para a posteridade, deixamos aqui a Ordem do Dia, lida pelo Comandante da AFA, o Brigadeiro do Ar Clóvis **Pavan**.

Ordem do Dia:

“Mais uma vez nos reunimos para assistir à Cerimônia sempre empolgante de término de Curso daqueles que, após rigorosa seleção e anos de trabalho árduo e tenaz, conseguiram conquistar a merecida honra de ostentar em seus uniformes as insígnias de Aspirantes da Força Aérea Brasileira.

Das mais altas autoridades presentes ao mais simples dos nossos funcionários, dos pais, dos familiares, dos amigos, podemos sentir o entusiasmo diante deste acontecimento tão expressivo para os jovens formandos e tão valioso para a Força Aérea Brasileira.

Aspirantes:

Por vocação e sentimentos próprios da vossa personalidade decidistes, por livre escolha, através da carreira da Aeronáutica, colocar vossas vidas a serviço da Pátria. Nesta Academia, herdeira de toda a nossa tradição e mística, colocastes à prova o vosso idealismo, a vossa tenacidade, a vossa perseverança e, vencendo todos os obstáculos, chegastes ao mais sublime acontecimento da vida do cadete – receber a espada de Oficial e fazer o sagrado juramento.

Na espada, tendes o símbolo da honra e do pundonor do Oficial e no juramento, o solene compromisso de, dignificando-o, vos colocardes inteiramente a serviço da defesa da Pátria, da garantia dos poderes constituídos, da lei e da ordem.

Aqui recebestes, de Professores e Instrutores, os conhecimentos fundamentais de vossa formação científica, de vossa formação profissional e fostes permanentemente orientados para o culto das virtudes militares.

A partir de hoje ireis pôr à prova, com maior intensidade, os vossos conhecimentos, a vossa inteligência e o vosso idealismo.

A partir de hoje deveis cultivar cada vez mais os valores espirituais que fortalecem o caráter; deveis também esforçar-vos em consolidar e ampliar a vossa cultura geral e profissional para poderdes bem cumprir a missão que vos foi confiada, e realizar os vossos ideais tão ligados ao bem-estar de nossa gente e à grandeza de nossa Pátria.

A partir de hoje deveis sempre meditar sobre a feliz escolha que fizestes do Marechal Eduardo Gomes para o vosso patrono.

Como ardoroso defensor das Instituições Democráticas, seu exemplo servirá de guia para a defesa intransigente da filosofia de vida que o nosso povo escolheu como um de seus objetivos nacionais permanentes.

Sua existência devotada à FAB e ao fortalecimento da união das nossas Forças Armadas, seu profundo patriotismo, nobreza de alma e seu caráter íntegro, firme e sereno, servir-vos-ão de modelo a ser seguido.

Finalmente, que a liderança do Marechal Eduardo Gomes, como a de outros ilustres Chefes das nossas Forças Armadas, sirva de exemplo aos Aspirantes de hoje, Oficiais Gerais do amanhã!”

Brigadeiro do Ar Clóvis **Pavan**, Comandante da Academia da Força Aérea.

Por fim, coroando a Solenidade, assistimos ao desfile militar, num misto de saudoso Cadete e eufórico Aspirante, despedindo-nos daquela que fora a nossa casa por três longos anos.

O desfile aéreo do Esquadrão Cometa, na ocasião com 16 aeronaves T-37C, encerrou a Cerimônia, dando-nos um adeus, já saudoso, pelos tempos vividos e voados naquela máquina maravilhosa.

A seguir, foi-nos oferecido um coquetel, onde pudemos confraternizar com todos os presentes: familiares, amigos, Instrutores, Professores, namoradas, noivas e convidados, num ambiente alegre e festivo. Havia no ar, também, um clima de muito orgulho pelo objetivo alcançado.

À noite, num salão muito bem decorado e com um excelente bufê, o baile veio completar as emoções vividas há pouco, e coroar, com um toque sentimental, toda a alegria que aquele dia especial nos proporcionava.

Encerramos essa longa jornada que deixou marcas de todo o tipo, mas que firmou, entre todos os cento e seis Aspirantes formados, a vontade de prosseguir e vencer novos obstáculos.

Podemos afirmar que, dos mais de quinhentos que iniciaram aos cento e seis Aspirantes, não houve perdas, mas sim diferentes direcionamentos. A união da Turma de 1968 da EPCAR não se desfez; ao contrário, deu origem a uma plêiade de Oficiais que, juntamente com aqueles que seguiram a vida civil, a representarão eternamente.

Sempre Juntos estivemos e Sempre Juntos continuaremos!



Missa solene.



Marechal do Ar Eduardo Gomes na missa.

Participação dos quase Aspirantes.



Benção das espadas.



Marechal do Ar Eduardo Gomes - nosso Paraninfo.



Encontro com as famílias e amigos.



Encontro com as famílias e amigos.



E namorada também.



Chegada do Presidente da República.



Honras militares ao Presidente da República.



Presidente da República, Ministro da Aeronáutica e Comandante da AFA.



Palanque com as autoridades.



Esquadrão Cometa no ar.



Passagem do estandarte da AFA.



Devolução dos Espadins.



Devolução dos espadins.



Entrega do Brevê.



Entrega do Brevê



Entrega das Espadas aos novos Aspirantes.



Entrega das Espadas aos novos Aspirantes.



Entrega das Espadas aos novos Aspirantes.



Entrega das Espadas aos novos Aspirantes.



Momentos de alegria pelo objetivo alcançado.



Momentos de alegria pelo objetivo alcançado.



Momentos de alegria pelo objetivo alcançado.



Momentos de alegria pelo objetivo alcançado.



Compromisso dos Aspirantes.



Compromisso dos Aspirantes.



Esquadrão Cometa no ar.



Coquetel para os Aspirantes e convidados.



Coquetel para os Aspirantes e convidados.



Baile do Aspirantado.



Baile do Aspirantado.



Brevê de Oficial Aviador.

4.13 AS BOLACHAS NA AFA

68-382 *Antonio Ridenti Bugus*

Bolachas utilizadas na AFA.



Bolacha no início do Curso.



Bolacha oficial.



Bolacha do Esquadrão de Instrução Aérea.

5. CAPÍTULO 5 – NOSSOS MESTRES

5.1 INSTRUTORES NO CFPM

68-234 Marcos Salgado de Oliveira Lima

Capitães	Eduardo	Pettengil
Altamir	Esteves	Póvoa
Candiota	Faccin	Pozza
Chaves Filho	Caia	Ranier
Rivaldo	Gramkow	Ribeiro
	Guerson	Richter
Tenentes	Hansen	Rolla
Aguíar	Hoog	Rosa Filho
Aguieiras	Irapuan	Rosa Lima
Albuquerque	Joel	Rui
Almeida	José Luiz	Runivan
Altomar	Longhi	Sá Barreto
Átila	Lorenzetti	Saio
Azambuja	Macedo	Salles
Azeredo	Mallet	Santa Clara
Azevedo	Marcelo	Sérgio
Ballock	Marco Antônio	Sodré
Bandeira	Marco Santos	Spalding
Barcelos	Martins	Tavares
Berford	Mestre	Tito Lívio
Botelho	Milton	Valmir
Brardo	Moraes	Vergara
Breidenback	Musa	Viana
Cavaliere	Myiake	Vieira
Cezar Ney	Nílson	Vilarinho
Chaves	Nunes	Zagaglia
Correia	Paulo César	
Cunha Netto	Paulo Cezar	Aspirante
Custódio	Pereira	Giordano
Daemon	Perez	
Drummond	Perlíngeiro	

5.2 INSTRUTORES NA AFA

68-234 Marcos Salgado de Oliveira Lima

Tenente-Coronel	Bíssaco	Mitleg
F. César	Boabaíd	Mongelos
	Braga	Montechiari
Majores	Brasileiro	Ohashi
Ajax	Carlos Alberto	Ortiga
Délcio	Castro Alves	Paulo
Glaser	Cerqueira	Pena
Xavier	Cirilo	Peres
	Costa	Pinto Machado
Capitães	Cunha	Porto
Borges - Cmte. Antares	Cunha Gomes	Ramon
Tancillo - Cmte. Antares	Dailson	Ramos
Walacir - Cmte. Castor	Davi	Ribeiro
Jenkins - Cmte. Castor	Douglas	Ricardo
Fiche - Cmte. Sírius	Edward	Rocival
Montenegro - Cmte. Vega	Endo	Rolnei
Macedo - Cmte. Vega	Esteves	Romeiro
Calistrato Salles	Fonseca Viana	S. Andrade
Chagas	Gama	Santilli
Chaves	Gâmbaro	Serpa
Cutrim	Garrido	Silva Neto
Múcio	Gondim	Silveira
Paes	Guerra	Soares
Sales	Izaías	Vallim
Trindade	J. Carvalho	Vieira Rocha
	J. Lopes	Vila Verde
Tenentes	J. Nelson	Vogt
Alonso	Laércio	Werneck
Andrade	Lenilson	Zilmar
Armigliato	Mello	
Baís	Migon	

5.3 AOS NOSSOS ILUSTRES EDUCADORES

68-330 Affonso Henriques Rodrigues de Sousa

Reflexão sobre os Mestres

Os estudos acadêmicos permearam os três anos do Curso de Formação de Oficiais Aviadores, vividos por nós na Academia, transmitindo conhecimentos que completaram-nos como pessoas e ajudaram-nos a moldar o caráter de Oficial da Aeronáutica.

Ao final, tornaram-nos pessoas aptas a tomar decisões, tanto no ar, no comando de uma arma de guerra, como em solo, no comando de pessoas, em geral, dependentes de cada um de nós.

As disciplinas, as mais diversas, foram ordenadas para dar continuidade a uma sequência de ganhos intelectuais, que proporcionaram um encadeamento de ideias, nos diferentes campos do conhecimento humano, desde as ciências exatas, base da nossa formação profissional, como as sociais e econômicas, forjando pessoas capazes de prosseguir na sua missão com lucidez, discernimento, sabedoria e sucesso.

Aos Mestres que nos acompanharam nessa jornada, o nosso pleno reconhecimento pela dedicação, pela sapiência, pelas propostas discutidas e pelos caminhos abertos, levando cada um de nós à compreensão de que “o saber é eterno e a busca do conhecimento não cessa”.

Aos nossos Acadêmicos Mestres!

Vimos todos prontos a voar!
Vontade única! Sempre continuar;
Mas não é só isso o que é preciso,
Precisava ser pleno, estudar e ter siso.

Foram os Mestres que nos deram,
Lições de toda forma e jeito;
Foram eles que nos fizeram
Conhecer e saber, de tudo, o conceito.

Oficiais tem por obra e dever,
Decidir bem sobre a missão.
Mas só podem assim conceber,
Se souberem, sobretudo, a lição.

Assim foram, como guias,
Nosso intelecto explorar.
Buscaram, por todos os dias,
Nossa mente, sempre alcançar.

Disciplinas, as mais diversas, tivemos;
Recursos didáticos e vontade também.
O que nos pediram, foi bem o que fizemos,
Com afinco, para ser mais que um alguém.

Foram, assim, os tempos acadêmicos;
De voos aéreos, mas, também, terrenos.
Graças aos Mestres que a vida nos deu,
E variadas ciências, que a nós concedeu.

Aspirantes formados, com tino e louvor,
Devemos a muitos os ganhos reais;
À família, inestimável suporte dos pais,
Aos Instrutores, o seu devido valor,
E aos Mestres, educadores, o tributo de amor.

6. CAPÍTULO 6 – REVERÊNCIAS

6.1 OS COMANDANTES NA EPCAR

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Brigadeiro do Ar João **Camarão** Telles Ribeiro

1/3/1968 a 15/7/1969

O Brigadeiro Camarão nasceu em São Gonçalo, Município do Rio de Janeiro, em 8 de junho de 1916.

Foi declarado Aspirante a Oficial do Exército Brasileiro, em novembro de 1937, na Arma de Aviação, integrando a Força Aérea em 1941, quando da criação do Ministério da Aeronáutica.

Foi promovido ao posto de Brigadeiro do Ar em 1966, já no Comando da EPCAR, onde exercia, anteriormente, o cargo de Chefe da Divisão de Ensino. Permaneceu como Comandante até 1969.

Sua vida, no campo militar, foi marcada por feitos importantes.

Com a entrada do Brasil no conflito da II Guerra Mundial, foi para os EUA, em 1943, para realizar o curso do P-47 e lá permaneceu, como Instrutor dos próprios pilotos americanos que seguiriam para o Teatro de Operações na Europa.

Findo o conflito, em virtude da sua fluência em inglês e francês, bem como um grande conhecimento da história política grega, foi designado para servir na Grécia, como observador militar. Retornou ao Brasil quatro anos depois, tendo adquirido fluência plena em grego, alemão e espanhol, além de comunicar-se também em russo.

No Comando da EPCAR, provocou uma verdadeira revolução educacional na pedagogia aplicada, até então, bem como empreendeu uma série obras, no sentido de modernizar, também, os campos esportivo e da arte.

Incrementou os cursos de francês e inglês, por meio de um moderno laboratório de línguas, conhecido como Glossoteca, com instrumentos e professores especializados, inclusive alguns franceses.

Deu ênfase ao preparo físico dos alunos, a quem chamava de Pré-cadetes, com a construção de um ginásio de esportes moderno e completo, para a época.

Valorizou o ensino técnico, com a construção de um amplo pavilhão, denominado PAVITEC, onde aprendiam-se técnicas de mecânica geral e de cerâmica, noções de eletrônica e aerodinâmica, metalurgia, marcenaria, desenho técnico, datilografia, soldagem etc.

Propiciou a construção de um enorme recinto, apelidado de “Artarium”, que além de acomodar os quase mil e duzentos Pré-cadetes, também era palco das apresentações cinematográficas, do coral, do teatro e outras artes. Abrigava, também, salas de TV e teatro, bem como servia de local para a realização das provas periódicas, incluindo as três séries simultaneamente.

Sob o seu Comando, foi instituída uma nova forma de medir o conhecimento dos Pré-cadetes, por meio de um sistema de avaliação denominado “estaninos”, que dava uma informação menos pessoal e mais geral do nível de conhecimento de cada Turma da Escola.

Para ele, a disciplina sempre foi o ponto alto, gerando nos Pré-cadetes um sentimento de respeito aos mais antigos e às autoridades, bem como o fiel cumprimento dos regulamentos militares.

Personalidade ímpar, não tinha hora para deixar a labuta. Quase sempre chegava cedo no Comando e mantinha a Escola como o seu maior e principal objetivo de vida.

Em meados de 1969, entregou o Comando ao Brigadeiro do Ar Leonardo Teixeira **Collares**, que nos comandou por menos de um ano.

O Brigadeiro Camarão foi um Comandante que marcou indelevelmente a vida de todos nós, mercê de sua mente empreendedora e clareza avante de seu tempo.

Brigadeiro do Ar Leonardo Teixeira **Collares**

15/7/1969 a 9/4/1970

O Brigadeiro Collares era gaúcho, nascido em Bagé, no Rio Grande do Sul.

Assumiu o Comando da EPCAr em 15 de julho de 1969 e aí permaneceu por pouco tempo, transmitindo o cargo em 9 de abril de 1970.

Nesse pequeno espaço de tempo, atendendo a uma decisão do Alto Comando da Aeronáutica, foi o responsável pela criação da “temida” Comissão de Bolsas, cujo objetivo era a redução do efetivo de Pré-cadetes.

Em 1969, já no final do Segundo ano, fomos atingidos pela Comissão de Bolsas e sofremos uma significativa redução quando da promoção ao Terceiro ano, por limitação de vagas.

Foi substituído pelo Brigadeiro do Ar **Zenith** Borba dos Santos.

Brigadeiro do Ar **Zenith** Borba dos Santos

9/4/1970 a 1/3/1971

O Brigadeiro Zenith assumiu o Comando da EPCAR em 9 de abril de 1970, tendo sido o Comandante que nos conduziu até o final do Curso.

Foi sob o seu Comando, embora efêmero para nós, que realizamos os exames de seleção para ingresso no recém-criado CFPM, para onde seguimos no início de 1971.

Permaneceu no Comando da EPCAR até 1972.

6.2 O COMANDANTE NO CFPM

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Brigadeiro do Ar Ismael da **Motta Paes**

1/3/1971 a 9/12/1971

Aspirante a Oficial da Turma de 1942, sentou praça em 1 de abril de 1939, na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro.

Foi promovido ao posto de Brigadeiro do Ar em 27 de novembro de 1969.

Durante a II Guerra Mundial, foi Piloto de Combate do Grupo de Aviação de Caça, designado para a Esquadrilha Amarela, cujo código era B6. Realizou 24 missões, sendo a primeira em 11 de novembro de 1944 e a última, a sua 24ª, em 23 de dezembro de 1944, quando foi abatido pela antiaérea inimiga.

Logrou sucesso ao abandonar a aeronave com o seu paraquedas, e foi feito prisioneiro de guerra. Foi o primeiro piloto do Grupo de Caça a ser aprisionado e o último a ser liberto, retornando à cidade de Pisa, na Itália, onde o Grupo estava lotado, em 7 de junho de 1945.

Terminado o conflito, foi um dos vinte pilotos que partiram de Pisa, em 18 de junho de 1945, com destino aos EUA, para trasladar, em voo, os novos P-47D-40 adquiridos pelo Brasil.

Foi Comandante do CFPM entre os anos de 1970 e 1971, e, portanto, brindou-nos com o seu Comando, quando nos tornamos Pilotos Militares.

O Brigadeiro Motta Paes era uma figura ímpar, que destacava-se pela sua postura ereta e séria, e o semblante taciturno, um tanto quanto indecifrável.

Parecia uma pessoa distante, até mesmo sisuda, provavelmente marcada pelo seu histórico militar, reminiscências do seu tempo de combate, perda de companheiros, e, certamente, pelos cinco meses que enfrentou, como prisioneiro do *Stalag Luft I*, campo de prisioneiros da Força Aérea Alemã, localizado perto da cidade de Barth, Pomerânia Ocidental, no nordeste da Alemanha.

Sempre com o seu quepe meio de lado, esteve presente em todas as solenidades oficiais, destacando-se sozinho no palanque e, ao desfilarmos, entoando a Canção do Expedicionário, demonstrava estar visivelmente emocionado.

A sua figura sempre inspirou-nos como militares e aviadores.

Ao fechar das cortinas de 1971, entregou o Comando do CFPM ao Brigadeiro do Ar Everaldo **Breves** que nos enviou à Academia da Força Aérea.

6.3 Os COMANDANTES NA AFA

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

Brigadeiro do Ar Geraldo Labarthe **Lebre**

16/12/1971 a 15/2/1973

O Brigadeiro Lebre nasceu no Rio de Janeiro, em 28 de julho de 1920.

Ingressou no Exército Brasileiro em 17 de março de 1938, tendo sido declarado Aspirante a Oficial em 1942, e promovido ao posto de Brigadeiro do Ar em 6 de agosto de 1968.

Foi transferido para o recém-criado Ministério da Aeronáutica, em 1941, ainda durante o andamento de sua formação militar.

Foi o nosso Comandante durante o Primeiro ano na AFA, em 1972, já na etapa final da transição da Escola de Aeronáutica para Academia da Força Aérea, quando chegamos, provenientes do CFPM, para realizar o Curso de Formação de Oficiais Aviadores.

Representava o velho estilo da caserna do Campo dos Afonsos, exercendo um Comando um tanto quanto distanciado dos Cadetes, porém rígido na disciplina militar.

No princípio do ano de 1973, entregou o Comando ao Brigadeiro do Ar Clóvis **Pavan**.

Brigadeiro do Ar Clóvis **Pavan**

15/2/1973 a 16/12/1974

Natural de São Paulo, capital, onde nasceu em 13 de setembro de 1921, o Brigadeiro Pavan ingressou no Exército Brasileiro em 12 de abril de 1940, tendo sido declarado Aspirante a Oficial em 1944, e promovido ao posto de Brigadeiro do Ar em 21 de março de 1972.

Foi transferido para o recém-criado Ministério da Aeronáutica, em 1941, ainda durante o andamento de sua formação militar.

Foi o Comandante da AFA pelo restante de tempo em que lá estivemos, e lá permaneceu, mesmo após termos sido declarados Aspirantes a Oficial, ao final de 1974.

Durante a sua carreira, ganhou visibilidade nacional e internacional, por conta de suas experiências, realizando diversas missões e ocupando importantes cargos.

Destacou-se como o Oficial que mais tempo atuou ao lado do Marechal do Ar **Eduardo Gomes**, desde o seu tempo de Ministro da Aeronáutica.

Dentre as missões mais relevantes em que atuou, ressalta-se uma visita oficial à Inglaterra, em setembro de 1966. Para comemorar o seu aniversário, em 13 de setembro, à época como Coronel, foi convidado pela Royal Air Force – RAF, a voar a aeronave BAC-*Lightning*, o único vetor britânico capaz de atingir Mach 2, tornando-o, assim, o primeiro brasileiro a voar numa velocidade duas vezes maior que a do som.

Outra missão de destaque na sua carreira aconteceu com o Deputado Café Filho, à época Presidente da Câmara dos Deputados.

Ainda como Tenente, fora designado para transportar o Deputado até Foz do Iguaçu (PR), para uma visita oficial. Na ocasião, Café Filho havia assumido outro compromisso, de estar na manhã do dia seguinte, em Assunção, capital do Paraguai, com o Presidente Alfredo Stroessner Matiauda. O Tenente explicou ao Deputado que, por estarem a bordo de uma aeronave militar, necessitava solicitar autorização ao Ministério da Aeronáutica. Porém, como naquela época as comunicações eram precárias, não houve tempo hábil e o voo foi feito sem a devida autorização.

No retorno ao Rio de Janeiro, foram recebidos pelo então Brigadeiro Eduardo Gomes, que após despedir-se do Deputado Café Filho, deu ordem de prisão ao Tenente Pavan pelo fato ocorrido na missão. Ao tomar conhecimento da prisão, o Deputado Café Filho foi visitá-lo, pediu desculpas pelo inconveniente e assumiu o compromisso de fazer tudo o que estivesse ao seu alcance, para excluir o registro daquela prisão do seu histórico militar.

Com o falecimento do Presidente Getúlio Vargas, o Deputado Café Filho assumiu a Presidência da República e convidou o Brigadeiro Eduardo Gomes para comandar Ministério da Aeronáutica.

Em seu primeiro despacho com o Presidente, o Brigadeiro Eduardo Gomes dirigiu-se ao Palácio do Catete acompanhado de seu Ajudante de Ordens, o já Capitão Pavan. Chegando ao Palácio, foram recebidos pelo próprio Presidente, que após cumprimentar o Brigadeiro, dirigiu-se ao Capitão Pavan e questionou: “Capitão, aquele nosso assunto já foi resolvido?” Rapidamente, ele respondeu: “Sim senhor, Presidente”.

Ao longo de todos os anos em que serviram juntos, o Brigadeiro Eduardo Gomes nunca perguntou e nem o Capitão Pavan disse que assunto era aquele entre o Presidente da República e um Capitão da Aeronáutica; comprovando, assim, o nível de confiança que o Brigadeiro havia adquirido em relação ao seu subordinado.

Apesar de mais aberto e afável, com maior contato com os Cadetes, era rigoroso tanto na disciplina militar, como nos julgamentos dos Conselhos de voo e disciplinares, em que participava.

De toda forma, obteve o respeito dos Aspirantes de 1974.

6.4 AOS QUE SE FORAM

68-330 *Afonso Henriques Rodrigues de Sousa*

O ano era 1968 quando, todos juntos, chegamos à EPCAR, com sonhos e esperanças, cada qual com o seu pensar, mas, no fundo, um só desejo, nos tornarmos homens prontos a enfrentar o mundo, fosse qual fosse o caminho.

No decorrer do tempo, as variantes do percurso apresentaram-se, porém, nenhuma foi motivo de desunião ou afastamento daqueles que buscaram, naquele 23 de fevereiro, moldar o caráter e gerar convicções.

No entanto, somente os que partiram desse plano material, é que deixaram marcas que nunca se apagaram. Restam, sempre, a lembrança dos feitos e desfeitos de cada um desses irmãos companheiros que, um dia, ombrearam-nos lado a lado nas lides da caserna.

Foram nos deixando, lentamente, desde Barbacena até Pirassununga.

Os motivos foram vários, e não vale aqui, qualificar ou quantificar a dor da perda de um companheiro que viveu intensamente entre nós, diferenciando-os entre si. A saudade, sem igual, permanece viva, como chama que não se apaga.

O ano de 1974 encerrou-se e, observado o tempo decorrido, razoavelmente curto para o que ainda tínhamos pela frente, já contávamos com inesperadas partidas.

A existência, porém, mestra perene, nos ensinou que, sem lamento ou tristeza, o que vale é a lembrança daqueles que conosco chegaram, com esforço atuaram e, num certo momento, nos deixaram, marcando lugar, com garbo e rigor, na eterna formatura da vida.

Nunca esquecemos, e sempre reverenciaremos.

Sempre Juntos!

ETERNOS IRMÃOS

Meninos felizes, na Escola chegaram.

Foram fardados e, num todo, juntados.

Tornaram-se unidos, de corações moldados.

Alegrias tiveram e de tristezas, lamentaram.

Mas a vida é real e, por vezes, machuca!

Ganhar ou perder, refina e educa.

Porém, a perda total, um legado, como sorte!

Dimensiona, a todos, o que é, realmente, a morte.

Mas amigo! Um irmão nunca morre!

Apenas se vai para depois se encontrar;

Isso é um fato que, do tempo, decorre,

É assim que pensamos, até lá chegar.

Os que partiram:

Pré-cadete Pedro Emílio Beringhs **Martinelli**.

Cadete Aviador Eizo **Ito**.

Cadete Aviador Gerson Rodrigues **Pimentel**.

Segundo-Tenente Aviador Kairo Assis **Martin**.

7. CAPÍTULO 7 – MEMÓRIAS...

7.1 ASPIRANTES DE 74

Aspirante e o Oficial Aviador Affonso Henriques Rodrigues de Sousa

Aspirante e o Oficial Aviador Luiz Alberto Guimarães Madrueira da Silva

Foram cento e seis jovens, no total.
Viveram quatro anos sem igual,
Gerados, todos, num grupo bom e leal,
De esforço, dedicação e vibração real.

Nesse tempo, nem grande, nem pequeno,
Sustentaram o leme, jamais perdendo o rumo.
Navegaram firmes, com motor a pleno,
Mantiveram o nível e conservaram o prumo.

Vieram, sim, em busca dos seus sonhos.
Marcaram o futuro, numa data maior.
Com intenso viver e resultados risonhos,
Com perdas e ganhos, resultando o melhor.

Assim em dezembro, foi festa e gala.
Entregue, se foi, o espadim alado,
Símbolo acadêmico, tão majestoso que cala.
Receberam enfim a espada, o marco tão almejado.

Alegres semblantes, dos homens do ar.
De corações vibrantes!
Enfim, Aspirantes!
Sempre, ao voo ousado, alçar.



7.2 SEGADÃES! O TENENTE

68-330 *Affonso Henriques Rodrigues de Sousa*

De Cadete a Coronel,
O local foi sempre o céu.
De instrumento; o avião,
Que tomou seu coração!

Moço ainda se formou,
Persistiu com galhardia.
Procurou com vibração;
Toda sorte de alegria.

Com talento e atenção,
Tanto na noite ou no dia,
Sempre buscou o padrão!
Visando no ar a magia.

Assim, Comandante pleno;
Feliz, tranquilo e sereno;
Marcou, entre amigos, a patente!
A primeira, Segadães!... O Tenente.
Ao Comandante e Amigo de sempre!

7.3 ISABELINHA

68-369 Elcio Romar Fernandes

Isabelinha já é tradicional nas ruas de Barbacena.

Com sua voz rouca a pronunciar “Lindos Passarinhos” quando vê algum Pré-cadete da EPCAR passar por ela, além da sua cordial e pronta acolhida quando alguém lhe fala, suas veementes defesas a favor dos Pré-cadetes, tornaram-na um verdadeiro símbolo de bondade e compreensão para nós. Por isso lhe fazemos uma pequena homenagem.

“Lindos Passarinhos! Azuis como a cor do manto de Nossa Senhora”.

Quem dos que vivem na cidade das flores, não escuta a todo o momento saudação tão efusiva?

Nós te amamos Isabelinha!

Encontramos em tua doce figura, o bálsamo de nossas preocupações, de nossos sofrimentos, pois trazes em teu ser, a beleza e a quietude de um paraíso; em teu sorriso a alegria de uma criança; em tua voz, o conforto de que tanto necessitamos.

Com teus cabelos brancos, simbolizas a paz, da qual és representante garbosa e voluntária.

Todos conhecemos a tua vida.

Soubemos, também, que os espinhos que te dilaceravam a carne eram dados, outrora, por aqueles de quem esperavas uma rosa.

Contudo, estes passarinhos que te amam, nunca viram uma só lágrima, por ínfima que fosse, rolar em tuas faces.

Nunca poderias deixar de ser mencionada, pois esta revista retrata a nossa vida aqui nestes três anos, e tu, querida Isabelinha, fez, faz e fará, para os que ficam, parte dela.

Acredita que, nos corações destes que agora se vão, ficará perpetuada a tua figura inesquecível, intacta, límpida.

E, saudosamente, lembrar com os olhos inundados de pranto, da tua saudação:

“LINDOS PASSARINHOS! AZUIS COMO A COR DO MANTO DE NOSSA SENHORA”.

Publicado originalmente na Revista Senta a Pua, em dezembro de 1970.

7.4 AMOR INCONTIDO!

68-095 Flávio Lopes *Dezafio*

Ela contava 19 anos, nascida em 1949, e eu 18, nascido no ano seguinte. Já era amada por muitos; eu a descobri no ano anterior ao meu ingresso, por meio de amigos de juventude. Dela falavam maravilhas. Para estar com ela era, e ainda é, preciso estudar muito, pois muitos a queriam e a seguem querendo.

Nas arquibancadas do velho Maracanã, não para torcer para o time do coração, fui às provas no final de 1967, para ingresso em 1968. Vencida a primeira etapa, realizei os exames médicos. Tudo pronto para o encontro com aquela que se mantém presente na minha vida, mesmo estando apartado dela há tanto tempo.

No início de 1968, embarquei no trem que, saindo da Central do Brasil, levou os aprovados no Rio de Janeiro, noite afora, rumo ao desconhecido. Chegamos de manhã, ainda madrugada, à velha estação da “Cidade das Rosas”, a acolhedora Barbacena, que depois tornou-se para nós, apenas e para sempre, BQ.

Levado pelas ruas da cidade, o contingente, formado e em marcha sem cadência – literalmente “Ordinário, marche!” – enfim avistou, com toda a sua beleza, linha do trem à frente, aquela bela fachada da secular edificação. Lá, outros, vindos de todos os cantos do Brasil, se juntariam a nós, formando um grande mosaico da realidade social brasileira.

Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR, paixão à primeira vista!

Foi a primeira vez que o coração bateu mais forte por causa dela. Pouco diferente de hoje, quando o passado volta à memória.

Era fevereiro e tinha Carnaval. A cidade nos folguedos de Momo e os novos Pré-cadetes, os “bichos”, ensaiando os primeiros passos no Pátio da Bandeira. Lá fora, uns desfilando ao som do batuque; e, lá dentro, outros, ao som das vozes de comando. Passamos a ser identificados por um número e um nome de guerra, que nos acompanham até hoje. Começamos a nova vida pensando no futuro. Ser aviador, reencarnando os espíritos de Bartolomeu de Gusmão, o padre voador, e de Alberto Santos Dumont, o Pai da Aviação, era o sonho de cada um.

Estudantes e militares, militares e estudantes, dando asas à imaginação!

Eram tempos de Camarão, o Brigadeiro alimentador de mentes, domador de inteligências, educador de primeira grandeza.

Passados os três anos em BQ, com novos exames médicos, foi selado o futuro da Turma: alguns iriam para Natal iniciar a fase de formação de piloto; e outros voltariam para a vida civil, como

no meu caso. Para esses, era o fim do sonho, derretendo as asas, figurativamente, como ocorreu com Ícaro.

Voltei a BQ somente em 1982, em companhia da minha esposa, curtindo viagem de férias num fevereiro, pleno Carnaval. Feliz coincidência não planejada. Batuque na Praça dos Macacos e eu, lá da cidade, admirando a Escola, que não deixei de visitar e da qual jamais havia esquecido. Puro amor de juventude!

Depois foram muitos retornos para os Encontros da Turma de 68. Rever amigos e voltar às histórias dos tempos de aluno são bálsamos para a alma, que nos enche de vaidoso orgulho e de curiosidade aos que nos cercam. É-lhes difícil entender como homens já formados, voltam no tempo com tanta alegria, revivendo momentos como se de novo ocorrendo.

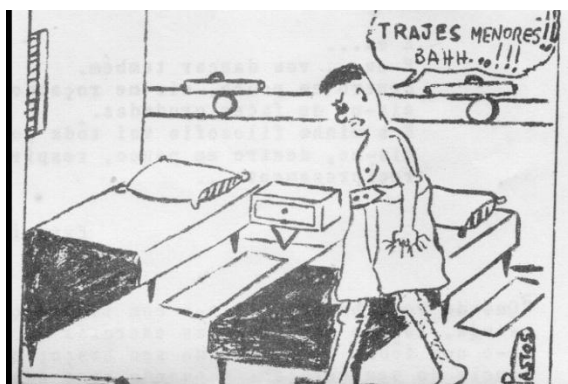
E o que restou de tudo?

Sem dúvida, a oportunidade de uma educação de alto nível, com um currículo de amplo espectro, cujo fruto é o elevado *status* socioeconômico, alcançado por quase todos os que por lá passaram.

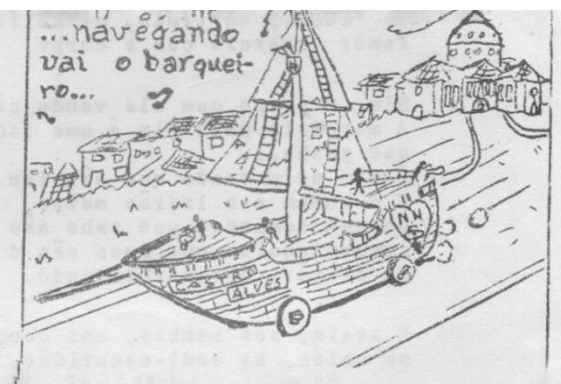
Acho que uma frase resume todo o sentimento que ainda continua presente:

“EPCAR, Escola formadora de cidadãos; berço civilizatório, onde os conhecimentos adquiridos alimentam mentes e moldam vidas”.

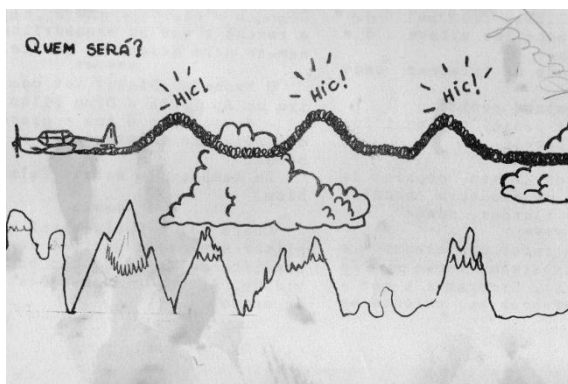
7.5 HILÁRIAS RECORDAÇÕES



Os trajes eram menores, porém o tamanho não.



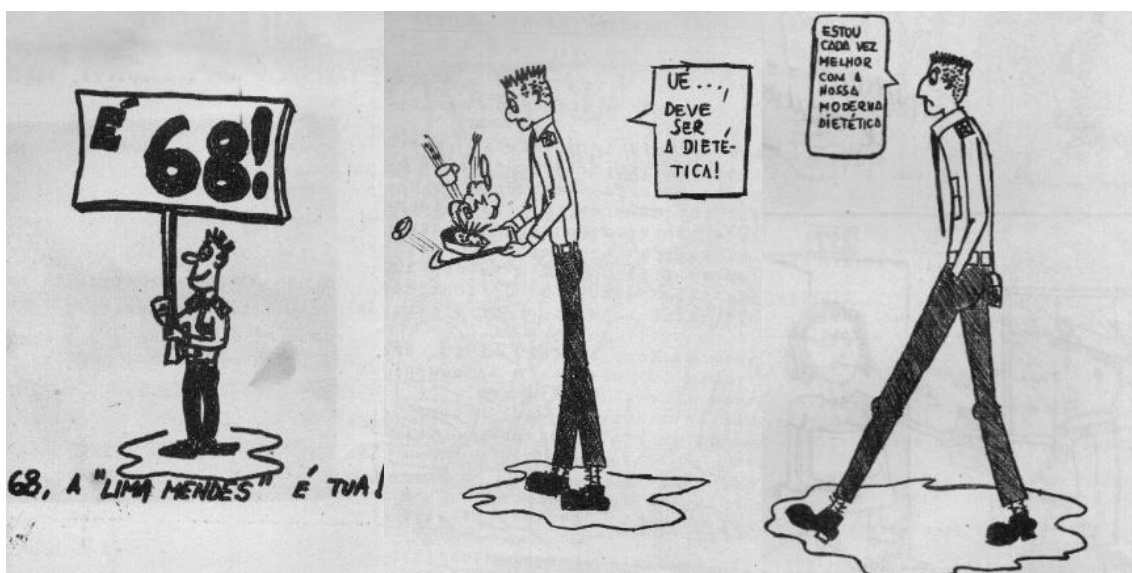
O famoso “Navio Negro”.



Um certo colega. Mas era só aparência!



Mudanças no quadro horário do corte de cabelo.



Orgulho de pertencer.

Nem sempre a comida era boa.

Mas tinha a dieta para engordar.



Os apaixonados em BQ.

Famoso jogador de sinuca.

Deixando marcas na EPCAR.



Triste notícia!

Volta do licenciamento.

O filme e o corte de cabelo.



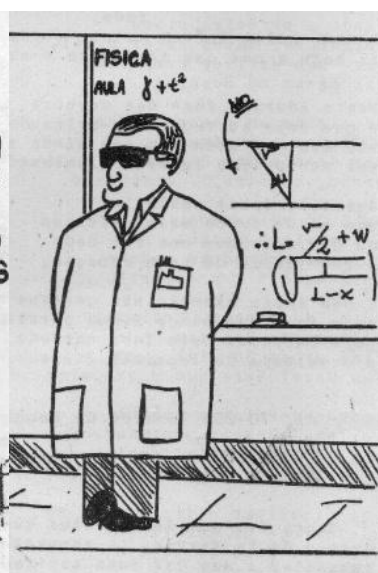
COMBOL = dar VI, dormir nas aulas, andar cabeludo, “matar” a educação física, ou ser punido.



A Lima Mendes é nossa!



Os filmes e o VI.



Um certo professor de Física.



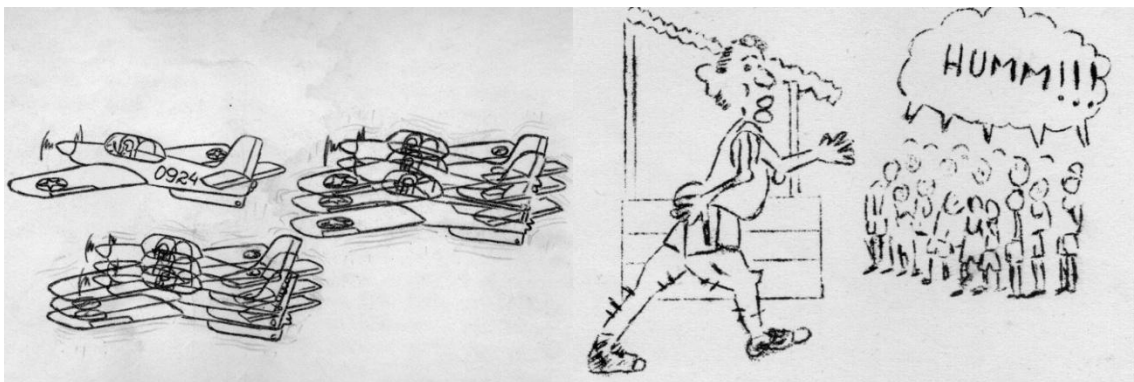
Outro filme e as dispensas médicas.



Dupla de PA.

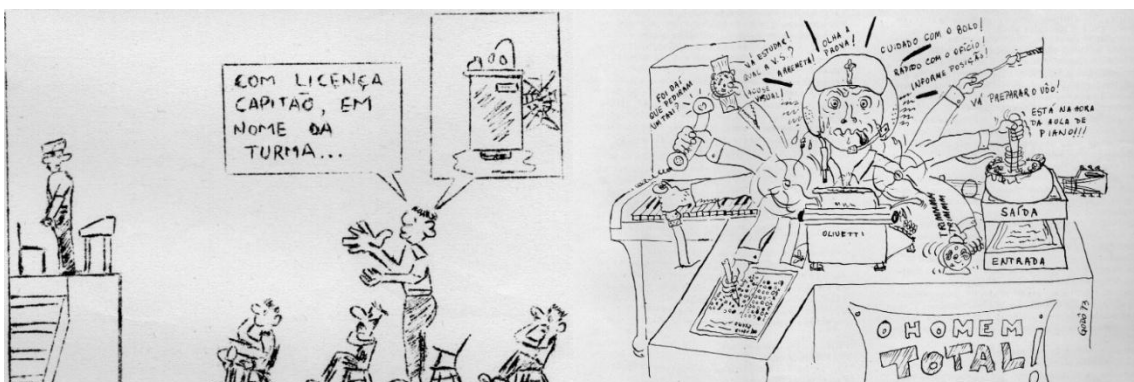


O Comandante e um certo aluno.



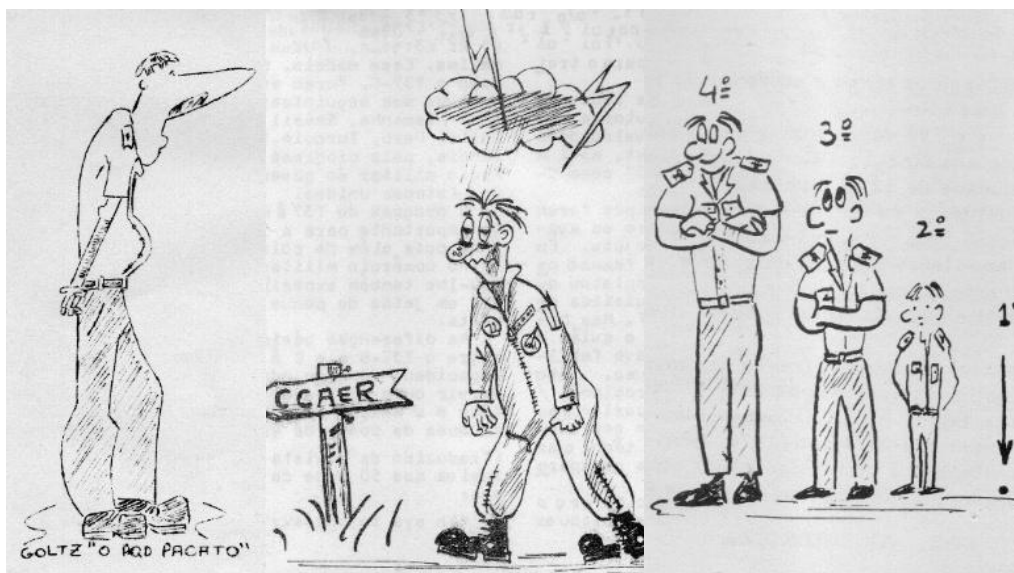
Voo de formatura em Natal.

Um certo monitor de educação física em Natal.



Um certo colega e o seu bebedouro.

A vida de Aluno no CFPM.



Aluno novo no CFPM.

Depois de mais um voo na AFA.

Como éramos no Quarto Ano da AFA.

7.6 MOMENTOS DE REFLEXÃO

Deus e você

Só Deus pode criar,

mas você pode valorizar o que Ele criou.

Só Deus pode dar a vida,

mas você pode transmiti-la, respeitá-la.

Só Deus pode dar o crescimento,

mas você pode orientar e guiar.

Só Deus pode dar a paz,

mas você pode unir.

Só Deus pode dar a força,

mas você pode sustentar.

Só Deus é a vida,

mas você pode restituir o seu desejo ao irmão.

Só Deus pode fazer milagres,

mas você pode trazer os seus cinco pães e dois peixes.

Só Deus pode fazer o impossível,

mas você pode fazer o possível.

Só Deus se basta a si mesmo,

mas Ele quis ter precisão de cada um de nós.

Capelania da EPCAR.

Publicado originalmente no O Cabangu, de junho de 1968, e no O Albatroz, de setembro de 1970.

7.7 A DISTRAÇÃO DO LARANJEIRA

68-441 *João Luiz de Castro Guimarães*

Manhã de sábado ou domingo... sol...

Para o aluno licenciado, Copacabana, Ipanema, Leblon, Flamengo...

Curvas, peles morenas, óculos escuros, fiu-fiu... Para o laranjeira, para aqueles a quem a Escola deve um pouco de vida nos dias "tristes" de licenciamento, um banho de sol, as peladas de basquete, futebol ou vôlei...

O cinema, a matinê em BQ...

O cassino, discos, revistas, biblioteca, jornais, pingue-pongue, sinuca, xadrez, damas.

Telefone, "estudo", "muito estudo".

Cartas... Cartas... Enfermaria... Plantão... Sono... Sono... Meditação... Garota... Cartas.

E termina o licenciamento; mas, para o laranjeira, tanto faz. Para ele, sucedem-se os dias, seguem-se as noites, corre o tempo e a Escola é sempre o seu lar, sempre o seu trabalho, sempre a sua meditação.

Publicado originalmente no O Albatroz, de março de 1970.

7.8 UMA VIAGEM NO TEMPO

Coronel Aviador Veterano João Luiz de Castro Guimarães

Amizade

“Quando o silêncio a dois não se torna incômodo” – Mario Quintana.

Uma “Viagem no Tempo”, não só retrata 57 anos de convivência, como, e principalmente, os sentimentos e emoções vividos durante os encontros de 40 e 50 anos de formação quando, no distante ano de 1974, nos tornamos Aspirantes a Oficial Aviador, da gloriosa Força Aérea Brasileira.

Era o sonho de jovens adolescentes fazendo-se realidade...

Deixemo-nos, então, ser levados por essa viagem...

Há muito tempo, em alguma galáxia distante, alguém, um poder, uma força, um ente, em sua infinita sabedoria e incomensurável visão, resolveu juntar, para que seguissem juntos, oriundos de diferentes caminhos e procedências, mas animados pelo inusitado e sublime desejo de voar, um eleito grupo de sonhadores meninos.

Pinçou aqui e ali, futuros escritores, médicos, artistas, desenhistas, poetas, atores; enfim, toda uma gama de visionários e mesclou-os ao sonho de Ícaro, fazendo-os procurar, inspirados por uma punção comum, determinada Escola que preparava, no ano da graça de 1968, futuros desbravadores dos céus. Pouco depois, acrescentou a esses, na ensolarada capital potiguar, em 1971, mais uma fração de sonhadores, também animados pelo sublime desejo de estar, sempre, vendo lá do alto, mais perto “Dele”, a velha e acolhedora Gaia.

Pensou mais um pouco e determinou, que o caminho que eles seguiriam para atingir o objetivo seria complexo, cheio de obstáculos e que alguns chegariam ao seu final, mas todos, independentemente da estação em que deveriam interromper a jornada, em direção ao domínio do azul dos céus, guardariam consigo, o mais precioso dos presentes: a profunda e forte, fraternal e arrebatadora AMIZADE, forjada no decorrer da sua vivência conjunta, na busca do objetivo comum, “como Bandeirantes de novos horizontes, não temer da luta os perigos, nem dos céus a infinita amplidão”.

E assim foi. E o tempo passou... 57 anos de caminhada, desde o longínquo e atual 1968...

Agora, já calejados pelos embates da vida, por alegrias e tristezas, objetivos realizados e algumas frustrações, como quer e deve ser a vida de cada um, voltaram a encontrar-se para comemorar, reviver e emocionar-se com os fatos que a história pessoal, transformada em coletiva, lhes proporcionou.

Aqueles que desfrutaram da AFA, como morada por três anos, pioneiros na ocupação do recém-transferido “Ninho das Águias”, da Escola de Aeronáutica dos Afonsos para Pirassununga, no ano de 1971, e aqueles que não a conheciam, passados tantos anos, reviveram, juntos, emoções e conheceram a grandeza e a abrangência da magnífica Organização e as suas expectativas para o futuro.

Nas asas dos 40 anos

Pirassununga – 14, 15 e 16 de novembro de 2014.

Relembrando a comemoração dos 40 anos, pós-aspirantado, vem à mente, a solene e nostálgica “Chamada dos Ausentes”, realizada no cinema da AFA. Vinte e dois irmãos de jornada que repousam no “Paraíso dos Aviadores”, foram aclamados com um sonoro “Presente”, respondido pela plateia, à medida que os seus nomes eram chamados.

A emoção atingiu a todos com a saudação feita pelo Professor mais antigo da AFA, aos Aspirantes formados em 16 de dezembro de 1974.

Emocionante, também, foi rever o Comandante da AFA, à época da Declaração de Aspirantes, o Brigadeiro do Ar Clóvis **Pavan**, cuja Ordem do Dia dedicada aos Aspirantes, foi lida pelo “Aspirante” Affonso, o “Barão”.

Em seu discurso, foram notáveis a emoção e a satisfação, bem como a firmeza e a lucidez, aos 93 anos, relembrando fatos do longínquo 1974. Uma lição de vida e um exemplo para todos.

O Tenente-Brigadeiro do Ar Clóvis Pavan, deixou-nos em março de 2022, aos 100 anos.

As palavras do “Aspirante” Machado, o derradeiro oficial da Turma na ativa da Força Aérea, como Tenente-Brigadeiro do Ar, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica, dirigidas ao Brigadeiro Pavan, concisas e emocionadas, também merecem menção.

A homenagem aos Professores e Instrutores, representados por alguns deles presentes, foi especial.

A montagem feita pelo “Aspirante” Biasus, com uma “garimpada” sequência fotográfica abrangendo o período da Academia, com instrução de voo no T-37C, instrução militar, cerimônias militares, competições esportivas, prédios em construção, ensino, momentos de descontração, o “Seu Prado”, o “Abajur”, e claro, todos os “artistas das fotos”, 40 anos mais novos, lembrou-nos momentos jubilosos...

A Cerimônia no velho pátio em frente ao nosso antigo alojamento, onde recebemos o Espadim e a Espada, com o “Aspirante” Godinho no comando, competente em finalizar a árdua tarefa de colocar os Aviadores em forma, cobertos e alinhados, apresentando a tropa ao Brigadeiro Pavan e a repetição da Cerimônia de Entrega das Espadas, pelos padrinhos e madrinhas, seguida do canto do Hino do Aviador, foi de abalar os mais contidos.

Os 47 anos de Força Aérea passaram celeremente no pensamento, tornando mais viva a inolvidável vivência que ela, FAB, proporcionou a todos nós. E o indissociável compromisso com ela assumido!!! Vestimos o azul e o tatuamos indelevelmente em nossas vidas!!!

A foto, com todos os 68 presentes, civis e militares, coroou de maneira esplêndida uma ensolarada manhã de: “são tantas as emoções”.

O descerramento da placa comemorativa aos 40 anos, um belíssimo poema do “Aspirante” Affonso, colocada ao lado da tradicional e oficial de formatura, junto aos versos de Rudyard Kipling e o seu famoso “Se” (If), realizada pelo Brigadeiro Pavan e pelo “Aspirante” Machado, e a entrega das miniaturas da Espada do Oficial a todos os 68 presentes, foi, também, muito especial.

Na placa, o poema:

“Jovens! Nós chegamos;

Homens! Nos forjamos;

Oficiais! Nos tornamos;

Cidadãos! Sempre fomos;

Gratos! Nós voltamos.

1974 – 2014”.

Enfim, os jantares e o churrasco, com direito a um show musical “di grátis” do Pré-cadete Murilo, ao final, e da camaradagem do “Aspirante” Moris, concentrado no preparo de suas especialidades, reafirmaram ainda mais os nossos laços de amizade e carinho mútuos.

Sorte nossa podermos, a essa altura da vida, com a presença das esposas, filhos e netos, demonstrar o apreço mútuo e cada vez mais escancarado e verdadeiro que une a todos. Afinal, todos com mais de sessenta anos, estamos já, acima do bem e do mal...

Podemos rir, chorar, gritar, saltar, um pouco menos, que tudo é perdoado...

Alguns diletos irmãos não puderam comparecer por variados e pessoais motivos.

A eles, que tenham a certeza, foram dedicados muito relatos, lembranças, histórias, “causos” e, principalmente, uma imensa saudade pela ausência. Mas, aguardamo-os em próximas oportunidades.

E finalizando, os nossos agradecimentos aos “Aspirantes” Feijó, Elanir, Fontenelle, Moris e Biasus, e ao Pré-cadete Piza.

Com medalha “Hors-Concours” os “Aspirantes” Madureira e Affonso.

Todos foram excepcionais na organização do evento.

Faz-se menção, também, ao “Aspirante” Cavalcante, que utilizando-se de todos os meios de que dispunha, constantemente atualizava a OBA (Ordem de Batalha Aérea), nos meses que antecederam ao encontro.

A toda equipe da AFA, na pessoa do seu Comandante, o Brigadeiro do Ar **Carlos Eduardo** da Costa Almeida, que apoiou os visitantes em todos os momentos, sem interrupção e sempre com um sorriso aberto, esforçando-se ao máximo para que tudo estivesse impecável e a tempo, ficam aqui os agradecimentos da Turma AFA – 74.

Nas asas dos 50 anos

Pirassununga – 17, 18, 19 e 20 de outubro de 2024.

Dez anos depois, em 2024, a emoção não foi menor ao revermos os que nos orientaram ou ensinaram, ainda com a mesma disposição e vibração originais. Foi rejuvenescedor!

Na comemoração dos 50 anos, pós-aspirantado, a efusiva chegada ao Hotel de Trânsito da AFA, bem como nos da cidade: risos, abraços, brincadeiras, estórias e apelidos cinquentões, relembrando muitos momentos e a doce alegria de rever muitos, que há tempos não se viam fisicamente; conectados somente pela internet ou notícias e fotos no “site” da Turma.

À noite, no dia 17, para iniciar os festejos, um descontraído jantar no Restaurante Brasinha onde, mais relaxados e à vontade, deixamo-nos levar pelas lembranças e atualizações, agora na companhia de amigos, familiares e convidados que, alegremente, vieram abrilhantar a nossa comemoração.

No dia seguinte, após o café da manhã, um Culto Ecumênico no auditório da Fazenda de Aeronáutica de Pirassununga – FAYS, e uma visita as suas principais dependências. A Fazenda, a única Unidade agropecuária da Aeronáutica, já existente quando da nossa passagem pela AFA, é a responsável pela produção e abastecimento de muitos gêneros alimentícios, não só para os refeitórios da AFA, como para várias Unidades circunvizinhas.

Além do beneficiamento e industrialização de leite; abatedouro de bovinos e suínos; plantio de milho, soja e cana-de-açúcar, a Fazenda é largamente conhecida pela produção da famosa aguardente “Faysca”, bebida genuinamente brasileira.

Após a visita à FAYS, fomos assistir a um treinamento do Esquadrão de Demonstração Aérea – EDA, popularmente conhecido como “Esquadrilha da Fumaça”. Criado na antiga Escola de Aeronáutica, no Campos dos Afonsos, o EDA hoje tem sede na AFA e, por tradição, é composto por Instrutores de Voo da própria AFA.

Atualmente a Fumaça está equipada com a aeronave T-29 Super-Tucano, de fabricação brasileira.

Vale aqui ressaltar que, de 1989 a 1992, com 321 demonstrações, a “Fumaça” foi comandada, pelo então Major Aviador, o “Aspirante” Walter Roberto Pereira **Schiefler**.

A Esquadrilha da Fumaça é o cartão de apresentação da Força Aérea Brasileira, no Brasil e no mundo, com inúmeras aparições nacionais e internacionais.

É um permanente bálsamo para os olhos e para o espírito, que sempre nos balizou.

É a pura arte de voar!!!

Desperta emoções variadas, independentemente da idade, e impulsiona inúmeras vocações para a Força Aérea e para a Aviação Civil brasileiras.

A nós, podemos dizer que muitos fizeram o concurso para a EPCAR, inspirados pela “Fumaça”.

Lá na EPCAR, provavelmente em deslocamentos, muitas vezes a vimos cruzando os céus de Barbacena, em direção ao Rio. Sempre dava uma “canja” sobre a Escola, deixando a todos extasiados com as suas manobras.

O avião, na época, era o icônico North American T-6 *Texan*, com o motor Pratt & Whitney de 600 HP, e o seu característico ronco, acompanhado pelo rastro do cheiro de gasolina azul 100/130 octanas, e da fumaça produzida para ressaltar as manobras... tudo era mágico e essa magia acompanhou-nos desde antes da chegada na EPCAR e despertou em todos o desejo de desbravar os céus.

Terminado o treinamento do EDA, fomos assistir à Parada Diária do Corpo de Cadetes da Aeronáutica, com os seus quatro Esquadrões.

Uma emocionante e nostálgica volta à juventude, à busca do Oficialato; ao transpor obstáculos, na realização do sonho de Ícaro.

Cada Esquadrão apresentando o seu “Grito de Guerra” vibrante, forte, e desfilando ao som do antigo Hino dos Cadetes, “Bandeirantes do Ar”, hoje Canção da Academia da Força Aérea, magistralmente executada pela tradicional Banda da AFA.

Impossível evitar o nó na garganta, o canto com a voz embargada, os olhos marejados, brilhantes, revivendo mentalmente os inúmeros desfiles em 1972, 1973 e 1974.

E lá estávamos nós, a Turma EPCAR 1968, Aspirantes de 1974, militares e civis, hoje, encanecidos, perfilados, e a visível emoção ao pensar que décadas antes éramos aqueles jovens a realizar o desfile.

E mentalizar o pensamento daqueles Cadetes vibrantes ao ver-nos, todos Veteranos, com as suas esposas, filhos e netos a assisti-los; dois Tenentes-Brigadeiros, vários Oficiais Superiores, alguns dos nossos Instrutores, todos “vibrando” juntos, como exemplos e objetivos a atingir. E comemorar, viver e sentir, dentro de algumas dezenas de anos, o mesmo que mutuamente proporcionávamos a eles, uma vida dedicada à Força Aérea Brasileira e ao Brasil.

E com a emocionada alegria de “Missão Cumprida”.

No dia 19, após assistirmos uma interessante e esclarecedora palestra do Comandante da Academia, atualizando a todos sobre as atividades atuais e as necessidades da FAB e suas projeções para o futuro; as homenagens e agradecimentos de praxe a Professores, companheiros e Oficiais que nos acompanharam na AFA, sempre carregados de emoções, e um sensacional vídeo, mais uma vez produzido pelo “Aspirante” Biasus, fomos para a Solenidade de entrega de medalhas, no Pátio do Corpo de Cadetes.

Estavam presentes o Major-Brigadeiro do Ar Veterano Luiz Paulo Moraes da **Silveira**, convidado de honra; nosso Instrutor de Voo, Oficial do Corpo de Cadetes e Comandante do Esquadrão, a quem prestamos as devidas honras militares, e o “eterno Comandante” da Turma, o Coronel Aviador Veterano Sérgio Roberto **Segadães**, convidado especial.

A apresentação do Grupamento de “Aspirantes”, coube ao “Aspirante” Aloisio Marques da **Cunha**, o mais antigo dos “Aspirantes” presente.

Como na Cerimônia do Aspirantado, os padrinhos e as madrinhas foram convidados a entregar aos seus apadrinhados, uma expressiva medalha, alusiva aos 50 anos de formatura, em tom de platina, cujo rosto estampava a “águia alada”, símbolo da Turma Marechal do Ar **Eduardo Gomes**.

A medalha continha, ainda, no seu verso, uma coroa de louros circundando o número 50; o passador, também em tom de platina, trazia uma barreta com cinco estrelas, representando o Cinquentenário da Turma; tudo isso sustentado por uma elegante fita em verde e amarelo.

A seguir, fomos para o “nosso” Cassino dos Cadetes, no térreo do prédio do alojamento que nos abrigou durante os três anos na AFA, para a entrega da mesma medalha aos companheiros que não lograram o Aspirantado.

Apesar de singelo, foi um evento emocionante, visto a contagiante alegria dos agraciados; para muitos, ainda, um ambiente repleto de lembranças.

Digno de nota são as placas comemorativas às três Turmas consideradas “Precursoras” na AFA, 1971, 1973 e 1974, anteriormente dispostas nos paraboloides, hoje reposicionadas no interior do Cassino.

Em dezembro de 1971 a AFA formou a sua primeira Turma de Aspirantes. Eram os nossos veteranos, da Turma BQ 66, vindos da antiga Escola de Aeronáutica, quando houve a transferência definitiva da AFA para Pirassununga.

No ano de 1972, fomos a primeira Turma a receber o Espadim, símbolo do Cadete da Aeronáutica, em Pirassununga. Nesse ano não houve a formação de Aspirantes.

Fomos, a seguir, para o “Memorial Ninho das Águias”, um monumento em forma de Sabre Alado, o símbolo a Força Aérea, local onde as Turmas fixam as placas comemorativas das suas reuniões festivas. Mais uma vez, familiares e componentes da Turma reviveram bons momentos, de forte emoção.

A placa comemorativa dos nossos 50 anos, continha a seguinte mensagem, cujo texto foi composto pelo “Aspirante” Affonso:

“JUBILEU DE OURO DA TURMA DE 1974 – ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

HÁ 50 ANOS, AQUI NOS FORMAMOS, TRANSFORMANDO CIDADÃOS EM OFICIAIS,
PRONTOS A SERVIR AO BRASIL, INCONDICIONALMENTE. PERMANECEMOS NA MISSÃO.

JOVENS! FOMOS UNIDOS;

HOMENS! JÁ DECIDIDOS;

OFICIAIS! COMPROMETIDOS;

CIDADÃOS! COM OBJETIVOS;

GRATOS! SEMPRE AMIGOS.

1974 – 2024”

A seguir foi plantada uma árvore, com a identificação da Turma, visando formar um bosque, onde cada árvore representará uma Turma formada na Academia da Força Aérea.

Para finalizar a tarde, um extraordinário churrasco de confraternização, na Fazenda de Aeronáutica, com a entrega de brindes e mais histórias, bons “papos” e muita satisfação e alegria. Na ocasião, as esposas e as convidadas também foram agraciadas com um bonito “broche”, alusivo aos 50 anos.

À noite, no *Hall* do Comando da AFA, gentilmente cedido pelo seu Comandante, o Brigadeiro do Ar Marcello Lobão **Schiavo**, participamos de um magnífico coquetel, coroando, majestosamente, o evento do nosso Cinquentenário.

Cumpre aqui, deixar os nossos agradecimentos à cordialidade, atenção e presteza, em todos os momentos, do Brigadeiro Schiavo e sua equipe, que ajudou a converter a nossa estadia e programação em uma experiência sem reparos.

No domingo, dia 20 de outubro, encerramos a nossa confraternização com um colossal “Café Colonial”, oferecido no refeitório dos Oficiais da AFA, onde, indesejavelmente, sentimos apertar-nos o “nó da garganta”, quando das inevitáveis despedidas.

E lá se foi, mais uma vez, a confraternização de irmãos que percorreram um longo caminho, hoje semeado por memórias compartilhadas pela vida conjunta desde 1968, e amalgamada pelas carreiras na Força Aérea e na vida civil, pois muitos que seguiram outros caminhos lá estavam, simbolizando a UNIÃO fortalecida, continuamente, desde o ingresso na EPCAR, e mantida robusta, fraterna e indissolúvel.

“É com a água, é com o ar que o piloto que decola entra em contato. Quando os motores começam a trabalhar, quando o avião já sulca o mar, seu casco soa como um gongo ao choque das marolas e o piloto sente esse trabalho no tremor de seus rins. Sente que o hidroavião, segundo por segundo, à medida que vai ganhando velocidade, vai-se enchendo de poder. Sente preparar-se, naquelas quinze toneladas de matéria, a maturidade que permite o voo. O piloto firma bem as mãos no comando e, pouco a pouco, em suas palmas cerradas, recebe aquele poder como um dom. Os órgãos de metal do comando, à medida que lhe entregam esse dom, se fazem mensageiros de sua potência. Quando ela está madura, o piloto separa o avião das águas e o eleva no ar com um gesto mais leve que o de colher uma flor”.

Esta pérola, que pode ser aplicada a todos os aviões e a todos os pilotos, independentemente do cenário, foi escrita pelo grande Antoine de Saint-Exupéry, em “Terra dos Homens”.

Mais uma vez reitero a alegria, a satisfação e a emoção de haver compartilhado, com todos os caros irmãos, os excelentes momentos vividos; por gostosas risadas a cada “estória” contada e por tudo o que foi realizado.

“SEMPRE JUNTOS!”

7.9 O ARTÍFICE

68-141 Luiz Alberto Guimarães *Madureira da Silva*

Originado do latim “artifex, artificis”, cujo significado é aquele que faz com arte; na linguagem portuguesa, artífice significa artesão, artista ou inventor. O termo refere-se tanto a quem trabalha em atividades manuais, quanto a quem é o autor intelectual de uma obra ou acontecimento.

Olhando cuidadosamente para a segunda vertente, vamos de encontro a um jovem que, embora não tenha alcançado o sonho que todos almejávamos, o de ser piloto, fez do seu intelecto uma “arma” para que a natural dispersão pós-escola não acontecesse.

Mantendo-se ativo, presente e, principalmente, atento, conseguiu que permanecêssemos em contínuo contato, desde que deixamos a nossa querida EPCAR.

Foram reuniões, almoços, encontros locais, regionais e nacionais, e, até mesmo, um sítio na internet, com “a vida” dos Pré-cadetes da Turma 68 BQ.

Sempre à frente, sem esmorecer, por anos a fio, avocou para si “tomar conta” de nós e assim, bem cuidados, já lá se vão 57 anos de um grupo coeso, forte e fraterno que, galhardamente, sustenta o bastão da nossa bandeira: Sempre Juntos!

A esse “jovem artífice”, deixamos aqui registrada uma singela homenagem.

Que os bons ventos continuem a conduzi-lo por águas tranquilas e caminhos suaves...

O seu pai era Adão,
E ele “Carlos da Luz”.
Sua mãe, “Santa” Paulina,
Era aquele amor que seduz.

Nasceu carioca,
Daqueles ditos “da gema”.
Infância inteira a brincar,
De forma tranquila e serena.

Brincou, viveu e cresceu;
E meninote virou.
Agora, na escola primária,
O dever o pegou.

Quando viu, já era grande!
A adolescência chegou.
Independente, dono de tudo,
O juízo “tomou”!

Era preciso vencer:
“Parado não posso ficar”.
Tenta isso, busca aquilo,
Por que não a EPCAR?

Era só o destino,
Ou um sonho o levou?
Mas, no sonho, sonhando,
O certo é que acertou.

Sol a pino, frio ou não.
Em forma, no dia a dia,
Se as pernas lhe faltassem,
Santo remédio: enfermaria.

Foram três longos anos,
Dessa triste agonia.
Mas, foi um tempo feliz.
Pois, também, lá se ria.

Chegou a Natal,
Céu aberto, ensolarado.
Era a hora de crer,
No seu sonho dourado.

No azul do horizonte,
O “cavalo alado”.
Zarapa, seu nome!
- É preciso domá-lo!

Tanto fez e desfez,
Mas o alado venceu.
- Sinto muito meu jovem;
Não foi dessa vez!

Guerreiro não perde,
Não deixa a labuta.
- Se piloto não fui,
Vou buscar outra luta!

Afinal tudo passa,
Inclusive a dor.
O sonho se foi,
Mas ficou o amor.

- É a Turma querida,
Com quem convivi;
Se perdi, se ganhei,
Confesso, não vi.

E lá se foi mais um jovem,
A buscar seu lugar.
Na bagagem o ensino,
Lá da velha EPCAR.

Conquistou novos mundos,
E a tudo ascendeu.
Mas, da Turma querida,
Jamais se esqueceu.

Foi passado, é presente.
E futuro também.
Sempre ativo, nunca ausente,
O além, do além!

Essa história, meus amigos,
Não se traça a qualquer um.
É o ídolo de meia oito,
É o eterno dois nove um!

Dedicado ao 68-291 **Temístocles** Carlos da Luz – “Jeremias, o bom!”

8. CAPÍTULO 8 – EPÍLOGO

Maior-Brigadeiro do Ar Veterano Antônio Guilherme Telles Ribeiro

Esta revista é a celebração de uma vida intensa, dedicada aos jovens de 1968 — escolhidos pelo destino e felizes em suas diferentes jornadas. Tudo começou na Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, e continua vivo até hoje em cada lembrança e em cada coração.

Cinco décadas se passaram desde que aquele grupo de jovens, cheios de sonhos e coragem, vindos de diferentes cantos do país, cruzou os portões da Escola. Era o ano de 1968, um tempo de mudanças e esperanças, quando cada um trazia no peito a chama do ideal e o desejo de construir um futuro digno, de servir com honra e enfrentar as batalhas da vida.

Nos bancos escolares, em meio à disciplina rígida, o esforço diário e as amizades sinceras, fomos forjados não somente como Pré-cadetes, mas, sobretudo, como cidadãos. Ali aprendemos que a verdadeira vitória não está somente nas conquistas visíveis, mas na coragem de seguir em frente, de abraçar nossos destinos com dignidade e perseverança. Foram momentos que o tempo jamais apagou, onde lapidamos nosso caráter, moldamos nossa determinação e descobrimos o verdadeiro sentido de união.

Essa sólida base vem nos acompanhando ao longo de nossas vidas. Cada um trilhou o seu próprio caminho: alguns seguiram a carreira militar; outros voaram em novas direções, e o Céu sempre foi aquele da cor do manto de Nossa Senhora.

Todos levaram consigo a chama acesa em Barbacena — a força da amizade, a confiança em si mesmos e a certeza de que a vida se torna mais plena quando vivida com propósito.

Por isso, ao olharmos para trás, o sentimento que nos invade é duplo: orgulho e gratidão. Orgulho da juventude que fomos, dos sonhos que alimentamos e das realizações que alcançamos; e gratidão pelos encontros, pelas histórias compartilhadas e pelo laço invisível que nos mantém unidos, apesar do tempo e da distância. Celebrar 50 anos de uma vida intensa é, acima de tudo, reconhecer que somos uma Turma vencedora: cada trajetória é a prova viva da força daquele espírito de 1968.

Assim, esta revista é mais que uma homenagem. É um registro de memórias, conquistas e sentimentos que nos unem. É a celebração de meio século de cumplicidade e irmandade. Porque o que começou em Barbacena nunca terminou — somente floresceu, multiplicou-se e permanece indestrutível na vida de cada um de nós.

E, se refletirmos bem, perceberemos que as nossas vidas são feitas de muitas vidas. Mesmo quando pensamos estar sós, tudo o que fazemos ou sofremos é, de alguma forma, partilhado. Nossas alegrias e tristezas, nossos sucessos e fracassos, sempre encontram companhia — seja na figura de protagonistas, ou de coadjuvantes que caminham conosco.

É por isso que, por detrás de cada atitude, existe um clima emocional que impulsiona e sustenta. Algo que o dinheiro não compra, que transcende a matéria e se enraíza no espírito. Foi esse algo maior que justificou nossos sacrifícios, deu sentido às escolhas e moldou a essência dos jovens de 1968.

A vida, no entanto, não se faz somente de calmarias. Vieram também os momentos decisivos, quando a boa intenção não bastava e era preciso coragem, arrojo, criatividade e espírito de luta. Os tempos mudaram, novos desafios surgiram, mas, permanecemos guiados por um combustível raro e poderoso: o idealismo.

E chegar até aqui, com a consciência do dever cumprido, é uma conquista incomparável. É sentir a consagração do respeito, o reconhecimento dos colegas, a admiração dos que amamos e, sobretudo, ouvir o próprio nome com orgulho. Orgulho de quem soube ver nos obstáculos a oportunidade de crescer; de quem enfrentou as turbulências da vida sem renunciar aos valores fundamentais; de quem, acima de tudo, pode reconhecer-se como vencedor.

Parabéns!

Turma de 1968 — Escola Preparatória de Cadetes do Ar.

Turma AFA 1974 — Cinquenta anos de história, amizade e vitória.

9. CAPÍTULO 9 – EXPEDIENTE

68-382 Affonso Ricieri Biasus

Comissão do Cinquentenário: Affonso, Álvaro, Biasus, Lobo, Machado, Madureira, O. Lima e Pohlmann.

Equipe da Revista: Affonso, Álvaro, Biasus, João Luiz, Lobo, Machado, Madureira, O. Lima e Pohlmann.

Escritores: Affonso, Biasus, Campistrous, Litwinsky, Madureira, O. Lima, Perfeito, Romar e Telles Ribeiro.

Revisor: Madureira.

Formatação: Biasus.

Fotos: Affonso, Biasus, Caldas, Coelho Pereira, Correa Ferreira, Couto Filho, De Paula, Elanir, Feijó, Fogaça, Fontenelle, Grion, Hamilton, João Luiz, Jugno, Leiras, Lobo, Machado, Madureira, Mendonça, Menezes, Monte, Moris, Negri, Outeiro, Paulo, Perfeito, Pizza, Ribeiro de Almeida, Romar, Roveri, Salamone, Sanches, Santos Oliveira, Schiefler, Servan, Sidney e Von Kouh.

Tratamento de fotos: Biasus e O. Lima.

Capa: Biasus e Rafael Biasus.

Desenhistas: Bastos, Carroçon (Moi), Cláudio, Jucewicz e Moacir.

Agradecimentos: Brigadeiro do Ar Eric **Breviglieri** – Comandante da AFA; Brigadeiro do Ar Veterano Cláudio **Alves** da Silva; Coronel Aviador Veterano Aparecido **Camazano** Alamino; Primeiro-Tenente Aviador Douglas de Paula **Gobi** – AFA; Professor **Rudnei** Dias da Cunha; Senhor Carlos **Lorch**; e Senhor **Rafael** Biasus.

10. CAPÍTULO 10 – TODOS NÓS!

Coronel Araripe Veloso Antonio Raciari Braga

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Abel Brasil Pedro	Brasil	68-114		71-176	72-114		
Abelardo do Nascimento Junior	Nascimento Junior	68-065					
Ademar Chies	Chies	68-257		71-077	72-065	024	
Ademar do Brasil Queiroz	Queiroz	68-380					
Ademar Pereira da Cruz	Ademar			71-231			4
Ademir Marques dos Santos	Marques	68-035		71-033	72-013	022	
Adilson de Araújo Furtado	Furtado	68-197					
Adney Costa Nascimento	Adney	68-087					
Aeu Marcene da Silva Nicolich	Nicolich	68-258					
Afonso Henriques Rodrigues de Sousa	Afonso	68-330		71-085	72-093	090	
Agliberto Diniz da Silva	Diniz	68-118		71-043	72-014	042	
Ailton dos Santos Pohlmann	Pohlmann	68-165		71-031	72-028	038	
Alamir Ribeiro Pires	Alamir	68-430		71-183			
Alberto Silva Bastos	Silva Bastos	68-429		71-014	72-015		
Aldo Francisco Cândido Cavalcante	Cândido	68-161		71-124			
Alexandre Assumpção Monteiro de Carvalho	Assumpção	68-096					
Alexandre Wojtas	Wojtas	68-270					
Alfredo Eustáquio Cardoso dos Santos	Eustáquio		67-324				
Almir Batista de Oliveira	Almir	68-057					
Almir da Costa	Almir			71-243			5
Aloísio Marques da Cunha	Cunha	68-448		71-001	72-003	002	
Aloysio Accioly de Senna Filho	Accioly	68-443					
Aluísio Jorge Pinheiro	Pinheiro			71-213			8
Álvaro José da Silva	Álvaro	68-186					
Amauri Ângelo Ribeiro	Ângelo	68-182					
Amauri Tavares Outeiro	Outeiro	68-298		71-108	72-043	044	
Amaury Vaz Ramalheira Chuva	Vaz	68-194					
Amílcar Baldez Costa Ferreira	Baldez			71-238			4
Aminthas Bernardino de Oliveira Sobrinho	Aminthas	68-422					
André Luiz Campanha de Moraes	Moraes	68-037					
André Luiz Coelho Barros	Barros	68-228					
Antenor Francisco do Nascimento Filho	Antenor	68-360		71-149	72-082	089	
Antônio Airton Lemos Cirino	Cirino	68-399		71-186	72-103	083	
Antônio Alves de Souza	Alves de Souza	68-083					
Antônio Carlos Aliverti	Aliverti	68-046					
Antônio Carlos de Moraes Cruz	Moraes Cruz	68-299					
Antônio Carlos Guimarães	Antônio Carlos	68-381		71-135	72-054		
Antônio Carlos Nunes	Nunes	68-394					
Antônio Carlos Ribeiro Rosa	Ribeiro Rosa	68-331					
Antônio Carlos Rodrigues	Carlos Rodrigues		67-283				
Antônio Carlos Sanches	Sanches	68-350					
Antônio Celso Pereira Chaves	Chaves			71-227	72-057		8
Antônio da Costa Prado	Costa Prado	68-445		71-060			
Antônio de Azevedo Galvão Filho	Azevedo			71-214			8
Antônio de Carvalho Quintella	Quintella	68-079					
Antônio do Espírito Santo Rangel	Rangel	68-246					
Antônio Ferreira Campos	Ferreira Campos	68-024					
Antônio Guedes del Castilhos	Del Castilhos	68-423					
Antônio Guilherme Telles Ribeiro	Telles Ribeiro	68-111		71-101	72-075	047	
Antônio José Loureiro Velardi	Velardi	68-279		71-219	72-027	029	

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Antônio Lourenço Alves de Oliveira	Antônio			71-210	72-124	084	8
Antônio Paulo Nunes Ferreira	Nunes Ferreira	68-419					
Antônio Ricieri Biasus	Biasus	68-382		71-057	72-055	031	
Antônio Tiburcio da Silva Santos	Tiburcio	68-332					
Antônio Walter Machado Cabral	Walter	68-175					
Arlei Caetano Franco	Franco	68-112					
Armando Francisco Maia Filho	Maia Filho	68-130		71-145			
Armando Lazzari Amâncio	Lazzari	68-124		71-040			
Armando Palácios Gondola	Gondola			71-254			9
Armando Pugliesi Padilha	Padilha	68-205					
Arnaldo Conti Neto	Conti Neto	68-048		71-023			
Artur Matias Brandão	Brandão	68-115					
Ary Sadi Cantuária	Cantuária	68-400					
Áureo de Almeida Campos	Campos	68-008		71-007			
Azencleves Santos da Costa	Azencleves	68-395					
Barzilai Alves Olivério	Barzilai	68-311		71-109			
Benedito Néelson Costa	Néelson	68-183					
Bruno Souza Vianna	Vianna	68-001					
Caetano Torres Duayer	Duayer	68-169					
Carlos Alberto Caldas	Caldas	68-431					
Carlos Alberto da Silva	Carlos Alberto	68-006		71-011	72-022	015	
Carlos Alberto dos Santos Oliveira	Santos Oliveira		67-382				
Carlos Alberto Ferreira da Gama	Gama	68-166					
Carlos Alberto Maciel da Silva	Maciel	68-343					
Carlos Alberto Oliveira Fontes	Fontes	68-259		71-102			
Carlos Alberto Rodrigues	Carlos Alberto	68-432					
Carlos Alberto Torres	Torres	68-120					
Carlos André da Silva	André	68-105		71-061	72-063	036	
Carlos Araújo Lima	Araújo Lima	68-066					
Carlos Augusto Roveri	Roveri	68-361		71-224			
Carlos da Silva Lima	Lima	68-187					
Carlos de Oliveira Filho	Oliveira Filho	68-368					
Carlos Domingos Oliveira	Domingos	68-171					
Carlos Ferreira Gomes	Ferreira Gomes	68-149					
Carlos Galdino Soares Bauerfeldt	Galdino	68-011		71-005	72-018		
Carlos Henrique Arend	Arend	68-300					
Carlos Marti Sobrinho	Marti	68-188					
Carlos Renato Carminatti Pereira	Carminatti	68-333		71-138	72-117		
Carlos Roberto Leite	Leite	68-424		71-073			
Carlos Roberto Santana Dias	Santana Dias	68-320					
Carlos Ronaldo Ramos	Ramos	68-198		71-195			
Celso Félix de Lima	Félix	68-106					
Celso Ferreira Francisco	Francisco	68-440		71-062			
Celso Gonçalves Garcia	Garcia	68-334		71-142	72-062	064	
Celso Lopes de Carvalho	Celso Lopes	68-229					
César Augusto Pavan	Pavan	68-206		71-163			
César Simões de Souza	Simões	68-189		71-153	72-131	103	
César Wilson dos Santos	Wilson	68-346		71-167	72-133	095	
Cid Pereira Marques Leitão	Leitão			71-229			8
Clair Pinheiro Feijó	Feijó	68-239		71-116	72-060	048	
Claudemir Montoni	Montoni	68-025					
Cláudio César Durante	Durante	68-391					
Cláudio Coelho da Costa Batista	Coelho	68-097		71-098			
Cláudio José Costa Claudino	Claudino	68-190		71-173	72-048	065	
Cláudio José Guimarães Vasconcellos	Vasconcellos	68-260					

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Cláudio Murilo Gonçalves Cardoso	Cláudio	68-362					
Cláudio Pereira Ghelli	Ghelli	68-261					
Clodonildo José do Nascimento	Clodonildo		67-383				
Cristovão Ubiratã Führrich	Führrich	68-363					
Dalton Ferreira Machado	Dalton	68-215		71-152			
Daniel de Miranda Santos	Daniel	68-301					
Danilo Flores Fuchs	Fuchs	68-090		71-056	72-084	071	
Dario Lourenço Ferreira	Lourenço			71-206	72-045	049	4
Décio Divino Costa	Costa	68-405		71-083			
Deilson Cunha Matoso	Matoso	68-174		71-042	72-058	050	
Demosthenes Salomão Sobrinho	Demosthenes	68-425					
Desmond Dyb Watkins	Watkins	68-107					
Dilermando Soares Coelho Filho	Dilermando	68-191					
Dilzon Prudente Filho	Prudente	68-125		71-107	72-094	091	
Dimas da Cunha Ferreira	Dimas	68-036		71-018			
Diocleciano Augusto Cunha e Silva	Diocleciano	68-184					
Diógenes Roberto Vieira	Diógenes	68-312					
Dionízio Soares do Nascimento	Dionízio	68-230					
Dixmer Vallini Junior	Vallini	68-352		71-112	72-072	052	
Edimilson Amâncio Alves	Edimilson	68-091		71-072			
Edsel Clemente	Clemente	68-156		71-134			
Edson Borin	Borin			71-204			4
Edson Gusmão	Gusmão		67-406				
Edson Newton Nogueira Paranhos	Paranhos	68-435					
Eduardo Adauto da Costa	Adauto da Costa	68-014					
Eduardo Akira Furusawa	Akira	68-176		71-093	72-051	012	
Eduardo do Canto Leite	Eduardo	68-442		71-136	72-125	099	
Eduardo Mendes Pereira	Mendes Pereira			71-249			8
Eduardo Pereira Carneiro Neto	Carneiro Neto	68-157					
Eizo Ito	Ito			71-232	72-042		4
Elanir da Silva Mendonça	Elanir	68-323		71-148	72-078	070	
Elcio Romar Fernandes	Romar	68-369		71-178			
Eliezer Negri	Negri	68-041		71-088	72-041	025	
Elizeu Carlos Cardoso	Elizeu	68-126		71-041	72-017	013	
Elmar Xavier Roesler	Roesler	68-158					
Élsio Teixeira Ferreira	Élsio	68-247					
Elton Vieira Bozza	Bozza	68-340		71-045	72-061	016	
Emílio Edgardo Espinosa Greeggan	Espinosa			71-252			9
Emmanuel Joaquim Andries	Andries	68-353					
Enivaldo Freire do Ó Filho	Enivaldo	68-027					
Enorê Roberto dos Tabajaras Nunes Rodrigues	Tabajaras		67-374				
Ernane Lucena Queiroga	Lucena	68-193		71-086	72-089		
Euclides Alberto Canuto	Canuto	68-216					
Eugenio Pacelli Mattar	Mattar	68-271					
Everaldo de Souza Lamarca	Everaldo			71-248			4
Ewerton Martins de Souza	Ewerton	68-321		71-159			
Ewerton Meira	Meira	68-021		71-175			
Expedito Martins da Luz	Da Luz	68-199		71-039			
Fausto Cintra Junior	Cintra	68-344					
Feliciano Ismael Ribeiro Maranhão	Maranhão	68-116					
Fernando Bernardo	Fernando Bernardo	68-302		71-164			
Fernando Eduardo Debs Diniz	Debs	68-293		71-044	72-064		
Fernando Rockert de Magalhães	Rockert	68-354					
Flávio Lopes Perfeito	Perfeito	68-095					
Flávio Maurício Carreira	Carreira	68-207					

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Flávio Nere Hadman Jasper	Jasper	68-231					
Flávio Silva Monteiro	Silva Monteiro	68-364					
Francisco Aurélio da Silva Pacheco	Aurélio			71-226	72-052	039	4
Francisco Brito Fernandes	Brito	68-192					
Francisco Carlos Ribeiro de Almeida	Ribeiro de Almeida	68-240					
Francisco de Assis Lisboa Junior	Lisboa Junior	68-365					
Francisco de Canindé Nunes	Canindé			71-246			4
Francisco Ednardo do Nascimento	Francisco Ednardo	68-294		71-075			
Francisco Ferreira Lana	Lana	68-052		71-002	72-002	001	
Francisco Helder de Oliveira Peixoto	Peixoto	68-150					
Francisco Josafá Lopes da Silva	Lopes			71-200			8
Francisco José Thurler Tecles	Tecles	68-094					
Fred Crawford Prado	Prado	68-026					
Frederico Firmo de Souza Cruz	Souza Cruz	68-088		71-055			
Gable Gorgoni	Gorgoni	68-396		71-111			
Gabriel Araújo Neto	Araújo Neto	68-049		71-046	72-024		
Galdino dos Santos Lima	Santos Lima	68-032					
Geraldo Moura de Freitas	Geraldo	68-370		71-067			
Geraldo Pires de Castilhos	Castilhos			71-245			4
Gerson da Cunha Lobo	Lobo	68-080		71-069	72-038	076	
Gerson Rodrigues Pimentel	Pimentel	68-355		71-170	72-115		
Getúlio Pinheiro da Silva	Pinheiro	68-151					
Gilberto Campos Tirado	Tirado	68-345					
Gilberto José Miranda	Gilberto	68-295		71-066			1
Giorgi Antônio Venturieri	Venturieri			71-203			1 e 8
Godofredo Soares Bastos	Bastos	68-217					
Guilherme Dantas Arboés	Arboés	68-273		71-185	72-143	086	
Halley Jefferson Barbosa Moreira	Halley			71-222	72-145		8
Hamilton Calciolari	Calciolari	68-437					
Hamilton do Rosário Werneck	Werneck	68-272					
Hamilton Marques da Silva Junior	Hamilton	68-262		71-082	72-098	082	
Haroldo de Mendonça Sodré	Sodré	68-280		71-160			
Helcio Erasmí Lopes Junior	Erasmí	68-322					
Heleno Inácio Pereira Neto	Heleno	68-324					
Hélio Acióli da Silva Junior	Acióli	68-241		71-128	72-068	087	
Hélio Cândido da Silva	Cândido			71-205			4
Hélio de Oliveira Alves	Alves	68-016		71-104	72-137		
Hélio Marinceck Filho	Marinceck	68-195					
Henrique Adauto da Costa	Henrique	68-073					
Henrique Raymundo Dyott Fontenelle Sobrinho	Fontenelle	68-356		71-143	72-073	088	
Henrique Sérgio Esmeraldo Justo	Justo	68-204		71-026	72-105	010	
Hércules de Oliveira Loureiro	Loureiro	68-098					
Horácio José Gonçalves Junior	Gonçalves Junior	68-274					
Hugo Silva Gestal	Gestal	68-436		71-129			
Irajá Tadeu Garcia Rocha	Rocha	68-208		71-177			
Irineu Parente Maia	Parente	68-303					
Isac Antônio de Miranda Oliveira	Miranda	68-061		71-006	72-011	004	
Iugho Ikemoto	Ikemoto	68-017					
Ivan Irber	Irber	68-275		71-114	72-031	069	
Ivo José Goettems	Goettems	68-335					
Ivo Romero Maciel	Romero	68-412					
Jaci Lopes da Silva	Jaci	68-281					
Jackson Alves	Jackson		67-375				
Jaime Luís Vieira da Silva	Vieira Silva	68-232					
Jair da Silva Dias	Jair	68-325		71-199	72-139	102	

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Jairo Jorge Aleixo dos Santos	Aleixo	68-139					
Jan Clovis Fagundes Jucewicz	Jucewicz	68-304		71-191	72-085	078	
Jayro Correa de Castro	Castro	68-209					
Joaquim Rodrigues Rolo	Rolo	68-371					
João Alberto dos Anjos Gomes	Anjos Gomes	68-218					
João Alberto Moreira Jorge	Jorge	68-282					
João Alberto Nunes da Silva	João Alberto	68-127		71-084	72-044		
João Alfredo da Silva Manso	Silva Manso	68-010					
João Aurélio Pennafirme Ferreira	Pennafirme	68-140					
João Batista Carroçon	Carroçon	68-040					
João Batista Pires da Rosa	João Batista	68-038					
João Bosco Barbosa	Barbosa	68-276		71-194			
João Bosco da Silva	Bosco da Silva	68-427					
João Bosco de Oliveira	Bosco	68-296		71-080	72-033	035	
João Diogo de Souza Pinto Marvão	Marvão	68-374		71-050			
João Evaldo de Vasconcelos	Vasconcelos			71-216			4
João Flávio Guião Leite	Guião Leite		67-328	71-081	72-083		
João Luís Pereira de Medeiros	João Luís	68-283					
João Luiz Biancatto Oscar	Biancatto	68-446					
João Luiz de Castro Guimarães	João Luiz	68-441		71-181	72-106	101	
João Paulo da Silva Daniel	João Paulo	68-401		71-166	72-116	104	
João Renato Morcelli Palma	Morcelli	68-074		71-036			
João Roberto Chaves de Almeida	Chaves de Almeida	68-162					
João Rogério Albuquerque Sobral	Sobral		67-090				
João Vicente Lucato	Lucato			71-234			4
João Vieira de Paula	João Vieira	68-402					
Joberto de Carvalho	Joberto	68-313					
John Igor Knak	Igor	68-404					
Jomar Mendes Gaspary	Gaspary	68-306					
Jorge Alberto da Silva Cabral	Silva Cabral	68-152					
Jorge Amaral da Silva	Jorge Amaral	68-336		71-119	72-132	093	
Jorge Correa dos Santos	Jorge Correa	68-089					
Jorge Gomes	Gomes			71-202			4
Jorge Gomes da Silva Filho	Jorge Gomes	68-159					
Jorge Madureira de Oliveira	Jorge Madureira	68-305					
Jorge Paulo Moro	Moro	68-177					
Jorge Stein Lopes	Stein Lopes		67-175				
José Alberto Costa dos Santos	Costa	68-146					
José Américo Montagnoli	Montagnoli	68-397					
José Antônio Corrêa Neto	Corrêa Neto	68-450		71-010	72-005	009	
José Antônio Gonçalves Ferreira	Gonçalves	68-062		71-122	72-091	085	
José Antônio Marussig	Marussig	68-347					
José Avelino de Souza Neto	Avelino	68-372					
José Carlos Nery e Benevides	Benevides	68-409					
José Carlos Nurchis	Nurchis	68-058					
José da Silva Maia	Silva Maia			71-244			4
José Ernesto Hofer	Hofer		67-264	71-141	72-087		
José Gilvan Soares Leite	Gilvan			71-223	72-034	014	4
José Hildo de Almeida Frazão	Frazão	68-200					
José Leal Neto Junior	Leal Neto		67-265				
José Murilo Lins de Araújo Pinheiro	Lins	68-220					
José Ribeiro de Souza	Ribeiro	68-248					
José Roberto Bonfim Boiteux	Boiteux	68-438		71-147			
José Roberto Campos	José Roberto	68-012					
José Roosevelt Vaz Amaro	Amaro	68-366		71-188	72-141		

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
José Rubair da Silva	Rubair	68-172		71-063			
José Vieira Neto	José Vieira	68-263					
Josemar Freire dos Santos	Josemar	68-219		71-025			
Juarez de Souza Gonçalves	Juarez	68-264					
Juarez Fortini	Fortini	68-408					
Júlio César de Souza Fonseca	Fonseca	68-357					
Júlio César Noschang	Noschang	68-415		71-155			
Jupiracy Gomes Damasceno	Damasceno	68-378					
Kairo Assis Martin	Martin	68-063		71-095			1
Kleber Prado Carneiro	Kleber	68-210		71-239			5
Leonardo Pedrosa Cavalcante	Pedrosa			71-215	72-050	097	8
Leone Martini Galvão de Souza	Galvão	68-044		71-049			
Leopoldo Sperb	Sperb			71-230	72-056	054	6
Luís Alberto Martins Lima	Alberto Martins	68-348					
Luís Carlos Santos Moreira	Santos Moreira	68-285					
Luís Paulo Ferreira de Menezes	Menezes	68-233		71-106	72-113		
Luís Valdemar Xavier Vieira	Xavier	68-407		71-218			
Luiz Alberto Braga Ribeiro	Ribeiro	68-042		71-076	72-100	045	
Luiz Alberto Ferreira Muniz	Muniz	68-081		71-190	72-130	092	
Luiz Alberto Guimarães Madureira da Silva	Madureira	68-141		71-012	72-026	007	
Luiz Alberto Passos Cavalcanti	Passos	68-050		71-030			
Luiz Antônio da Costa Azevedo	Azevedo	68-121					
Luiz Antônio de França Macedo Costa	Macedo Costa	68-108					
Luiz Antônio de Souza	Luiz Antônio	68-109					
Luiz Antônio do Amaral Carvalho	Carvalho	68-043		71-105	72-108	058	
Luiz Antônio Rezende Lima	Rezende	68-221		71-171	72-092	060	
Luiz Augusto Mendes do Nascimento	Luiz Augusto	68-314					
Luiz Carlos Cardoso França	França	68-053		71-078	72-109		
Luiz Carlos de Amorim Freitas	Amorim	68-113					
Luiz Carlos de Moraes	Luiz Carlos			71-241			4
Luiz Carlos de Souza Ferraz	Souza Ferraz	68-383		71-110	72-049	055	
Luiz Carlos dos Santos Gaya	Gaya	68-119					
Luiz Carlos Neves de Almeida	Neves	68-249		71-053	72-090	063	
Luiz Celso de Oliveira	Celso			71-212			8
Luiz Cezar Alvarez Lima	Alvarez	68-075					
Luiz Cosme Nunes dos Santos	Cosme	68-131		71-103	72-037	072	
Luiz Fernando Borges dos Santos	Borges dos Santos	68-082					
Luiz Fernando Coelho Lopes	Coelho Lopes	68-384					
Luiz Fernando Corrêa Ferreira	Corrêa Ferreira	68-142					
Luiz Fernando de Oliveira	Fernando	68-110					
Luiz Fernando Jugno da Silveira	Jugno	68-004		71-021	72-006	020	
Luiz Francisco Albrecht	Albrecht	68-059					
Luiz Olegário Pires de Oliveira	Olegário	68-068					
Luiz Pereira Leite Neto	Leite Neto	68-132					
Luiz Ricardo de Albuquerque Macagi	Macagi	68-265					
Luiz Valério Dutra Filho	Valério	68-002		71-008			1
Manoel Antônio Costa Neto	Costa Neto	68-077					
Manoel Carlos Gomes	Carlos Gomes	68-201					
Manoel Martins do Nascimento	Nascimento			71-220	72-107	021	4
Manoel Satyro Ribeiro Meirelles	Satyro		67-144				
Manoel Severino Campistrout Ribeiro	Campistrout	68-403					
Manoel Soares Brum Filho	Brum Filho		67-399				
Marcelo Esposel de Paiva Xavier	Esposel			71-201			8
Marcelo Perez Grisoli	Grisoli	68-385					
Marcílio Delgado de Souza	Delgado	68-147		71-017	72-009	008	

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Marcelino de Paula Silva	Paula Silva	68-267		71-182			
Márcio Pereira Guimarães	Guimarães	68-133					
Marco Antônio Camargo Provin	Provin	68-051		71-179			
Marco Antônio Coelho de Azevedo	Marco Antônio			71-228	72-122	105	8
Marco Antônio de Carvalho	Marco Antônio	68-030					
Marco Antônio de Carvalho Cavalcante	Cavalcante	68-033		71-127	72-020	074	
Marco Antônio Dechichi	Dechichi	68-067		71-099			
Marco Aurélio Vieira Mariz	Mariz	68-373					
Marco Polo Andrade da Franca	Marco Polo	68-084		71-137			
Marco Túlio Tiveron Alexandre	Alexandre	68-148					
Marcondes Milson Marinho	Milson		67-388	71-184	72-123		
Marcos Antônio Calaça da Silva	Calaça	68-007					
Marcos Araújo de Castro Bittencourt	Bittencourt	68-426					
Marcos José de Menezes Macedo	Marcos José		67-292				
Marcos Salgado de Oliveira Lima	O. Lima	68-234		71-024	72-029	011	
Marcus Roberto Storino de Oliveira	Storino		67-068				
Marcus Túlio Pereira Schmidt	Schmidt	68-211		71-070			
Mardem José de Andrade	Mardem	68-250		71-022	72-040	019	
Mário Anabuki	Anabuki	68-153					
Mário Cezar Braga de Almeida	Braga de Almeida	68-406					
Mário de Souza Leiras	Leiras	68-358		71-121	72-095	075	
Mário Medeiros Junior	Medeiros Junior	68-167					
Mário Takuma Kudo	Takuma	68-235		71-065			
Mário Toscano de Brito Filho	Toscano	68-031					
Marivaldo Ramirez de Jesus	Jesus	68-375					
Mauro da Silva Leal	Silva Leal	68-428		71-131	72-077	068	
Mauro Hernandes Rodrigues	Hernandes	68-377		71-189	72-120		
Mauro Pereira Santos	Mauro	68-128		71-146	72-110	100	
Mauro Roberto do Valle Silva	Valle Silva	68-251					
Máximo Montenegro Zamboni	Zamboni	68-315					
Milton Casimiro da Costa Filho	Casimiro	68-136		71-048	72-032	023	
Milton de Barros Mõcho	Milton	68-316					
Milton Ferreira D'Araújo	D'Araújo	68-009					
Moacir Mascarenhas Moraes Filho	Mascarenhas	68-129					
Moacyr Rodrigues da Costa Filho	Moacyr	68-099		71-158			
Murilo José da Silva	Murilo José	68-266					
Murilo Silva Junior	Murilo	68-326		71-165			
Nairton Santana Soares	Santana	68-307					
Nélson de Nazareth de Souza Amoras	Amoras	68-022		71-029	72-025		
Nélson Rodrigues Farias	Nélson Rodrigues	68-154		71-037	72-035		
Nélson Rollin Pinheiro Filho	Rollin	68-284					
Nery Machado Filho	Nery	68-168					
Neurinam Coelho Marques	Neurinam	68-122					
Newton Reis da Rosa	Newton Reis	68-449		71-097	72-030	040	
Niazeiz Oliveira Bispo	Bispo	68-078					
Nilson Aires de Souza Junior	Aires de Souza	68-379					
Nilson Lopes Junior	Lopes Junior	68-143					
Nilton Pereira da Silva Filho	Da Silva			71-247			4
Norberto Luiz Bedin	Bedin	68-447					
Octávio Enrique Samudio Vasques	Samudio			71-250			9
Odair Garcia Campanelli	Campanelli	68-277		71-071			
Odilon Mezini	Mezini	68-327					
Onilson da Rocha Mendes	Onilson			71-225			8
Orlando José Fercondini	Fercondini	68-085					
Osmar Gustavo Wöhl Coelho	Gustavo	68-287					

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Osmar Justiniano da Costa	Justiniano	68-317					
Osvaldo Pereira Carvalho Sampaio	Sampaio	68-054					
Oswair Antônio Moreto	Moreto	68-013					
Oswaldo Santana	Santana			71-235			7
Oswaldo Soares Filho	Soares Filho			71-240	72-079	059	8
Otilio Manoel	Otilio Manoel	68-286					
Pascoal Bruno Martins	Martins	68-018		71-015			
Paulo Afonso Winkelmann	Winkelmann	68-337		71-089			
Paulo César Alves Villar	Villar	68-093		71-197	72-138		
Paulo César Araripe Ramos	Araripe	68-252					
Paulo César Couto Dias	Couto Dias	68-288		71-117	72-071	073	
Paulo César de Oliveira	César de Oliveira	68-359					
Paulo César dos Anjos Gonçalves	Anjos Gonçalves		67-185				
Paulo César dos Santos	Dos Santos	68-338					
Paulo César Grion	Grion	68-420					
Paulo César Magalhães Brayer	Brayer	68-212		71-068			
Paulo de Souza Oliveira	Souza Oliveira	68-289					
Paulo Vasconcelos de Paula	De Paula	68-268		71-058	72-067	051	
Paulo dos Santos Silveira	Silveira	68-386					
Paulo Francisco Vieira	Vieira	68-005		71-013	72-012	006	
Paulo Henrique Pinheiro	Paulo Henrique	68-222					
Paulo Monteiro de Souza	Paulo Monteiro	68-185		71-052			
Paulo Roberto de Oliveira Pereira	Pereira		69-115	71-221	72-010	005	3
Paulo Roberto Farias dos Santos	Paulo Roberto		67-256		72-086	094	
Paulo Roberto Guimarães Moreira	Paulo Roberto	68-278		71-130			
Paulo Roberto Martins Mendonça	Mendonça	68-144		71-054	72-008	026	
Paulo Roberto Petrocchi Ribas da Costa	Ribas	68-170					
Paulo Roberto Ribeiro da Silva	Ribeiro da Silva	68-242					
Paulo Sérgio Rodrigues	Paulo Sérgio	68-398		71-162			
Paulo Sidney Moreira Haguiwara	Haguiwara		67-279	71-180	72-070	061	
Paulo Souza Nogueira	Nogueira	68-339		71-064			
Paulo Tarsis Arruda Cardoso	Arruda	68-223					
Pedro Alberto Marangoni Rodrigues da Silva	Rodrigues	68-019		71-118	72-126		
Pedro Bragança Marinho Falcão	Falcão	68-387		71-139			
Pedro do Nascimento	Nascimento	68-318					
Pedro Edgard Ávila da Silva	Ávila	68-047		71-100			
Pedro Emílio Beringhs Martinelli	Martinelli	68-028					
Pedro Freitas Neto	Freitas Neto	68-421					
Pedro José Moris	Moris	68-376		71-113	72-099	081	
Públio Tércio Marinho Lopes	Tércio	68-349					
Ramão Sebastião Ferreira Santos	Ramão	68-100					
Ramilton Cardoso Abintes	Abintes	68-319					
Raul José Ferreira Dias	Dias	68-202		71-032	72-019	028	
Raul Toscano de Brito Neto	Toscano		67-322				
Reinaldo Souto	Souto			71-236			8
Renato Oazen	Oazen	68-243					
Ricardo da Rocha Soares	Ricardo	68-309					
Ricardo da Silva Servan	Servan	68-060					
Ricardo de Melo Sousa	Melo Sousa	68-101					
Ricardo Hoffmann Monteiro Guedes	Hoffmann	68-269					
Ricardo Machado Vieira	Machado	68-039		71-125	72-076	046	
Ricardo Nogueira da Silva	Nogueira	68-388		71-154	72-119	053	
Rivaldo do Nascimento Pessoa Filho	Rivaldo	68-253		71-151	72-134		
Robério Carlos	Robério		67-407				
Roberto Antônio Cavalcanti da Silva	Cavalcanti	68-178					

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Roberto Antônio Perdiza	Perdiza	68-444		71-079	72-088	066	
Roberto Barros Rocha	Barros Rocha	68-433					
Roberto de Barros Teixeira	Barros Teixeira	68-417		71-087	72-066		
Roberto dos Santos	Roberto dos Santos	68-224					
Roberto Fortes Canizares	Canizares	68-117					
Roberto Gonçalves Pereira	Roberto	68-092		71-019	72-007	018	
Roberto Gremmelmaier	Gremmelmaier	68-297					
Roberto Joaquim da Silva	Da Silva	68-439		71-198			1
Roberto Romano	Romano	68-003					
Robinson Vladenir Botelho Lucas	Vladenir	68-308		71-140	72-074	079	
Robson Ferreira Igreja	Igreja	68-392		71-161	72-112	096	
Robson Franco de Oliveira	Robson	68-134		71-047	72-023	041	
Rolando Antônio Lara Menez	Menez			71-251			9
Romer Silveira e Silva	Romer	68-069		71-096			
Ronald Boabaid Rêgo	Rêgo	68-086		71-120	72-080	056	
Ronald Werner Peter Von Kouh	Von Kouh	68-416		71-090	72-053	043	
Ronaldo Coelho Pereira	Coelho Pereira	68-389		71-123	72-118		
Ronaldo Lúcio da Silva	Ronaldo	68-145					
Ronaldo Salamone Nunes	Salamone	68-196		71-028	72-039	037	
Ronuro Mazaruni Cavalcante Pinheiro	Mazaruni	68-179		71-169	72-129		
Rubem César Soares	Rubem		67-248				
Rubens Leitão Bonfim	Bonfim	68-341					
Rudi Walter Goltz	Goltz			71-237	72-097	062	8
Samuel Lima Malafaia	Malafaia	68-029					
Santanas Dimas Espinosa Greeggan	Greeggan			71-253			9
Saul Rodrigues Duarte	Saul	68-342		71-034			
Sebastião Fernando Grandão Martins	Fernando Grandão	68-160		71-092	72-101		
Sebastião Freitas da Silva	Freitas			71-207			4
Sebastião Lélis Brito	Lélis			71-233			8
Sérgio Antônio Mastrocola	Mastrocola	68-155					
Sérgio Cardoso dos Passos	Cardoso dos Passos	68-411					
Sérgio da Cruz Saraiva	Saraiva	68-163					
Sérgio de Oliveira Lima	Sérgio	68-055					
Sérgio de Serpa Pinto Barreiros	Barreiros	68-103		71-115			
Sérgio de Toledo Piza	Piza	68-328					
Sérgio Dolenga Lippmann	Lippmann	68-414					
Sérgio Fernandes Baptista de Oliveira	Sérgio Fernandes	68-236					
Sérgio França Cagnin	Cagnin		67-366	71-192	72-136		
Sérgio Guanabara Monteiro	Monteiro	68-020					
Sérgio Luiz Brayner Costa Mattos	Costa Mattos			71-208	72-135		8
Sérgio Luiz de Lima	Sérgio Luiz	68-034					
Sérgio Luiz de Oliveira Freitas	Sérgio		67-381	71-209	72-140	067	2
Sérgio Martins Bezerra	Bezerra	68-213					
Sérgio Neto Berardinelli	Berardinelli	68-418					
Sérgio Pacobahyba Filho	Pacobahyba	68-237		71-174	72-121	077	
Severino Batista Sobrinho	Sobrinho			71-211	72-036	057	4
Sidnei da Silva Couto	Couto	68-225					
Sidney Neves Sarmento	Sarmento	68-367		71-168	72-102	098	
Silomar Cavalcante Godinho	Godinho	68-076		71-003	72-001	003	
Sílvio Altamirano Canizares Veiga	Veiga	68-180					
Simon Chazin Duarte	Chazin		67-167				
Sizenandro Castanheira Jacinto	Castanheira	68-410					
Sydney Ubirajara Cardoso	Sydney	68-290		71-156	72-104		
Tarso José Schneider	Schneider	68-045		71-020	72-016	030	
Temístocles Carlos da Luz	Temístocles	68-291		71-187			

Nome	Nome de Guerra	EPCAR 68	EPCAR 67/69	CFPM 71	AFA 72	AFA 74	Obs.
Thales Siqueira de Farias Pereira	Thales	68-203					
Tomio Uemura	Uemura	68-310		71-126	72-127		
Túlio Cezar Andrade Ribeiro	Cezar	68-056		71-193	72-096		
Ubirajara Pedro de Oliveira	Ubirajara	68-071		71-035			
Ubiratan de Souza Dias	Ubiratan	68-351					
Uinajá de Azevedo Silva	Uinajá			71-217	72-142		8
Uirassú Litwinski Gonçalves	Uirassú	68-102		71-196	72-111	106	
Valdemar Henriques Monte	Monte	68-434		71-027	72-047	034	
Valdir Augusto Fogaça	Fogaça	68-329		71-059	72-046	027	
Valdir Flávio Ferraz Campos	Ferraz	68-015		71-004	72-004		
Valmar Gama de Amorim	Valmar		67-135	71-157			
Valmir Guiot Junior	Guiot	68-123					
Válter Marinho Costa	Marinho	68-164					
Válter Strafacci Junior	Strafacci	68-173					
Vanderlan Alves de Souza	Vanderlan	68-254		71-144			
Vanderlei Couto Filho	Couto Filho	68-393		71-074	72-069	033	
Vanderlei Saraiva Gandra	Gandra	68-214		71-094			1
Vicente Soriano de Oliveira	Vicente	68-135					
Victor Omar de Lucca Ferreira	De Lucca		67-282	71-172	72-128		
Vitor Luiz di Piazza	Piazza	68-226					
Vitor Roberto Sansoni Cardoso Gomes	Sansoni	68-064					
Wagner Moreira de Oliveira	Wagner	68-227					
Waldir Marçal Rodrigues	Marçal	68-390		71-133			
Walmar Monteiro Vidal	Vidal	68-255		71-091			
Wálter Roberto Pereira Schiefler	Schiefler			71-242	72-059	080	8
Wálter Roque Teixeira	Roque	68-256		71-038			
Wálter Zampronha Filho	Zampronha	68-292		71-132			
Wanderley Cavalcanti Moreira	Moreira	68-137					
Wanderley Duarte Santos	Wanderley	68-072					
Welson Ladeira Senna	Senna	68-413					
William Amaral da Silva	William	68-238					
William Damázio de Almeida	Damazio	68-244					
William Nogueira	Nogueira	68-245		71-016	72-021	017	
Wilmington Oliveira Collyer	Collyer	68-104					
Wilson Fonseca Mattoso	Mattoso		67-173				
Wladimir Moreno Filgueiras	Filgueiras		67-233				
Yassuo Yamamoto	Yamamoto	68-138		71-051	72-081	032	
Yves Henrique Cardoso Serpa	Serpa	68-070		71-150	72-144		
Zacarias da Silva Filho	Silva Filho	68-023		71-009			
Zacarias Romão de Melo Filho	Melo Filho	68-181					

	68 BQ	CFPM	AFA	Aspirantes
Turma original	450	199	145	106
Repetentes 67	29			
67 Renumerados		1		
68 Renumerados		3		
Concurso		46		
Estrangeiros		5		
Total	479	254	145	106

Obs.	Informação
1	Aspirante da Reserva - 15 Dez 1971
2	Turma 67 BQ - concurso CFPM em 1971
3	Turma 69 BQ - concurso CFPM em 1971
4	Sargento - Aeronáutica
5	Ex-aluno - EPCAR
6	Cabo - Aeronáutica
7	Soldado - Polícia Militar SP
8	Civil
9	Oficial Panamenho

