



AUTOR

Ademir Massuia

CONSELHO EDITORIAL

Carlos Alberto Vieira de Souza

Diógenes Tavares Rossi Júnior

George Velloso Guimarães

Leovigildo Souto Maior Júnior

Nilson Soilet Carminati

Orlanil Mariano Lima de Andrade

Reynaldo Rodrigues da Rocha

Victor Samuel Cavalcante da Ponte

DIAGRAMAÇÃO & ARTE

Lemuel Massuia

LOGO 72 - 50 ANOS

Antônio José Álvares de Abreu e Silva

IMPRESSÃO

COAN Indústria Gráfica

Tubarão-SC

IMAGENS

As fotografias contidas nesta obra foram produzidas pelo Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER) e por diversas outras fontes. Agradecemos ao CECOMSAER e a todos que colaboraram para a edição desta obra, que objetiva preservar uma parcela da memória aeronáutica brasileira.

Massuia, Ademir.

M422e Da EPCAR ao Comando da Força Aérea: a saga da turma de 72./ Ademir Massuia. – Pirassununga, 2022.
152 p.: il.; 21 cm.

ISBN 97865-00-46910-3

1. Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAR) - narrativas pessoais. 2. Academia da Força Aérea - crônicas. 3. Memórias. II. Título.

CDD 929.2
CDU 92

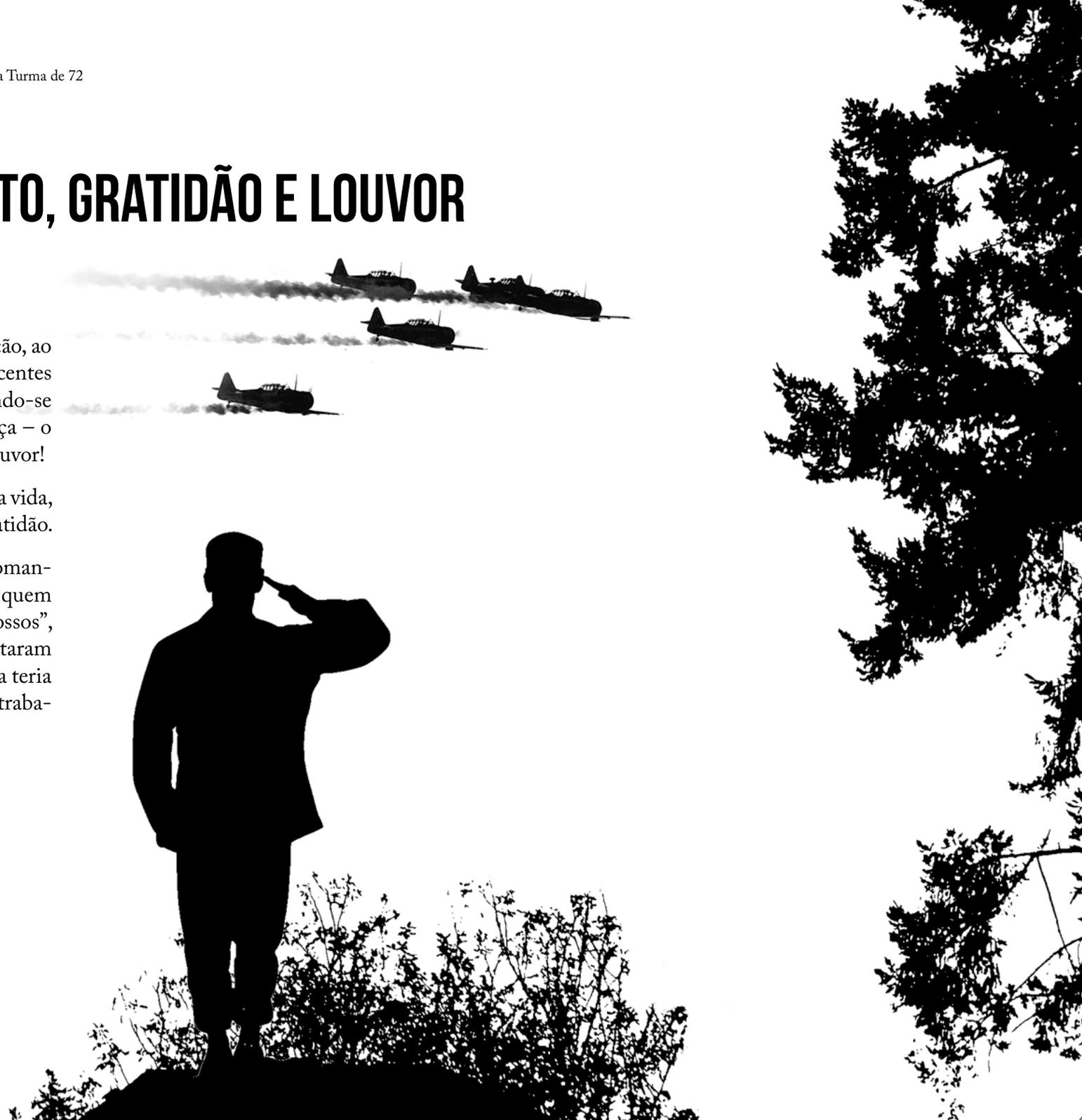


RECONHECIMENTO, GRATIDÃO E LOUVOR

A Deus, fonte de toda inspiração, ao Pai protetor daqueles adolescentes que deixaram seus lares, aventurando-se no desconhecido, cheios de esperança – o nosso reconhecimento, gratidão e louvor!

Aos nossos pais a quem devemos a vida, nosso reconhecimento, carinho e gratidão.

Nosso reconhecimento aos comandantes, professores e instrutores, a quem carinhosamente chamamos de “nossos”, devido à importância que representaram para nossa formação. Sem vocês nada teria acontecido. Somos os frutos do seu trabalho incansável.



PREFÁCIO

Muito se passou desde aquela manhã de 28 de fevereiro de 1972, quando cruzamos os portões da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, em Barbacena, Minas Gerais.

Éramos adolescentes, em busca de realização pessoal, escolhendo a Força Aérea como lar e ambiente de trabalho. A Aeronáutica, como tema de vida. Éramos os novos “filhos altivos dos ares” a ensaiar os primeiros passos naquele ninho.

O sonho de voar impregnava o ambiente.

A fiel dedicação visava a vencer os desafios do ensino e da preparação física e mental. Olhávamos para a Academia da Força Aérea, que ainda parecia distante, como o sonho a ser alcançado. O voo era a imaginação que nos movia.

Os voos rasantes de T-6, pilotado pelos comandantes e pela Esquadrilha da

Fumaça, sobre o Pátio da EPCAR, faziam nossos corações vibrarem. Avião e piloto compunham a figura mítica aos olhos de quem dava os primeiros passos na carreira.

Era a década de 1970 e tudo ia realmente bem.

O Governo Militar nos transmitia segurança. Havia ordem e progresso - o lema da bandeira era realidade em nosso País.

Os ecos da grande vitória da Seleção Brasileira de Futebol, em seu tricampeonato, não deixavam dúvidas sobre nossa superioridade nos gramados. E o futebol, para aquela juventude, era o mais importante dos elementos que nos unia.

Ouvíamos os melhores cantores e as melhores canções populares de todos os tempos: Roberto Carlos, Elis Regina, Beatles e Carpenters. As melodias românticas italianas e francesas animavam o



ambiente do alojamento dos alunos, nos gravadores de fita cassete, recentemente lançados.

Tempos de pele bronzeada, de praia e de cabelos compridos. Eram tempos de orgulho de pertencer ao Rio de Janeiro e à Grande São Paulo; de ser torcedor do Botafogo, Palmeiras e do Santos, (e seus craques mitológicos: Mané Garrincha, Ademir da Guia e Pelé).

Ao adolescente, a vida parece nunca ter fim, e as esperanças eram bem fundamentadas. Eram tempos de felicidade.

A Turma foi ganhando coesão, à medida que o convívio acontecia.

As competições esportivas nos levaram a uma afirmação significativa. Fomos crescendo.

Os três anos de EPCAR foram completados, a Academia da Força Aérea nos recebeu, enquanto outros seguiram outras carreiras. O Curso de Formação de Oficiais da Reserva, o CFOR2, recebeu dezenas de nossa Turma. A Escola Naval foi destino, igualmente. O Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, o CIAGA, também ofereceu oportunidade aos alunos

que para lá seguiram, adotando a carreira da Marinha Mercante. As Polícias Militares dos estados abriam as portas para aqueles jovens bem formados.

Mas, certamente, a Academia da Força Aérea, a AFA, representava a continuidade maior do desafio inicial – a aviação militar.

Agora, o voo estava diante de nós. Os filhos altivos dos ares alçavam voo. Ganhávamos asas, finalmente!

Assim como perdemos muitos para outros destinos, também recebemos outros que foram incorporados à Turma, tanto pelo concurso para a carreira de oficiais aviadores, quanto para a carreira de oficiais intendentess.

Os novos integrantes da Turma 72 trouxeram uma renovação e um ímpeto adicional à trajetória de todos nós. Brasileiros e estrangeiros, vindos dos mais diversos rincões, tornaram-se nossos irmãos na jornada. Conquistaram amizade e admiração por sua integração ao grupo procedente da EPCAR. A Turma 72 foi enriquecida pelos talentos e pelo idealismo dos que chegaram.

E assim, cada um, em seu novo caminho, foi alcançando a desejada realização profissional.

Sim, houve perdas, a tragédia alcançou alguns, e choramos nos momentos de despedida. A memória ficou.

Hoje, olhando para o que passou, olhando para os filhos que já são chefes de família e para seus filhos, nossos netos, perguntamos se ainda há algo a ser feito, e concluímos que resta colocar nossa história escrita, para que outros saibam que houve uma Turma, em 1972, cuja Saga merece ser contada.

Sim, certamente!

Mas, quem poderia contar essa história senão aqueles que a viveram?

Com a firmeza que sempre nos caracterizou, aceitamos mais este desafio.

As próximas gerações hão de saber que houve uma Turma que ficou conhecida como 72. Nossa coragem, alegrias e lutas hão de motivar outros às mesmas vitórias.

Graças a Deus!

INTRODUÇÃO

Como contar essa história tão cheia de acontecimentos marcantes?

Saberemos compor uma sequência que seja honesta para com todos, que aproveite as contribuições de textos e imagens e, ao mesmo tempo, seja agradável ao leitor?

Conseguiremos deixar todo esse acervo impresso em um livro que mereça lugar entre outros bons livros nas melhores bibliotecas?

Entendemos que a sequência histórica, a cronologia dos eventos se impõe, por razões lógicas que facilitem o entendimento dos acontecimentos, à medida que o tempo transcorreu.

Igualmente, a relevância terá primazia, entre os iguais, no sentido de bem transmitir as ideias, sem deixar lacunas de narrativa. O que melhor explicar a história, mais relevante será. A concisão terá lugar

de excelência, como convém aos bons textos.

As fotos e ilustrações ocuparão espaço de maneira oportuna, de modo a cumprir a missão da imagem, esclarecendo o que se pretende dizer.

Todo esse conteúdo vai envolto no prefácio e introdução que lhe antecedem; e na conclusão e posfácio que o encerram. A mensagem estará completa. Uma galeria de fotos concluirá o que pretendemos deixar impresso.

Isso posto, esta introdução esclarece a rota de nosso plano de voo - o seu conteúdo, isto é: o que antecedeu a chegada à EPCAR; a vida na Escola e em Barbacena; a primeira diáspora da Turma; o intervalo entre Barbacena e Pirassununga; a vida na Academia da Força Aérea; a segunda diáspora; a vida no CATRE, em Natal; a aviação operacional; as conquistas

de todos os que se destacaram, em todas as áreas do conhecimento e sua contribuição para a sociedade brasileira – o legado da Turma de 1972.

Resta-nos assumir esse grande desafio.

É o que fazemos nas páginas a seguir.



Charles Astor, nosso Patrono e um ícone da aviação.

CAPÍTULO 1

ESCOLA PREPARATÓRIA DE CADETES DO AR — EPCAR

Nos últimos dias do mês de fevereiro do ano de 1972, diversos jovens brasileiros, oriundos dos mais distantes confins de nosso imenso País, partiram de suas cidades com destino a Barbacena, em Minas Gerais, a Cidade das Rosas, Pérola da Mantiqueira, que hospeda a Escola Preparatória de Cadetes do Ar – EPCAR, desde 1949.

Muitos desses jovens estavam se afastando de seus lares pela primeira vez, rumo ao desconhecido, em busca de um sonho, aquele mesmo de Ícaro: alcançar os céus. A ansiedade era perceptível e, aqui e acolá, podíamos ouvir o choro abafado da saudade de casa, que já se apresentava.

Manhã cinzenta e chuvosa, de vinte e oito de fevereiro de 1972. Éramos trezentos e cinquenta e dois garotos, estranhos entre si, embora alguns incipientes laços de amizade tivessem sido estabelecidos

meses antes, durante as provas de escolaridade, os exames médicos e os testes físicos.

Desembarcamos no enorme Pátio da Bandeira, onde começou a nossa vida: entrar em forma para receber fardamento, conhecer o alojamento onde residiríamos. Dentro do enorme alojamento, os pequenos armários seriam nossa casa, reduto de nossa individualidade.

Após um período de dois meses de um “banho” de militarismo, “regado” a muita ordem unida e instrução militar, fomos, finalmente, “aceitos” como alunos da EPCAR. Entre os mais antigos éramos ainda “bichos”, uma “raça” à parte, não mais que aprendizes de aluno.

Desde o início de nossa história, a turma já se mostrou diferente e um “compositor” inspirado, o Henrique, lançou o que viria a ser o hino oficial nosso naquele ano:

Abram Alas

Abram alas agora, não deixem pra depois,

É o bicharal de Setenta e Dois.

Nossa Turma em forma é dona da parada,

Nosso direito é não ter direito a nada.

Se se mexe em forma, vai comer na reta,

A aviação é a nossa meta.

Somos jovens de fibra, somos jovens afoitos,

Oficiais em setenta e oito!

Não nos revoltamos contra o tratamento de “seres inferiores”, ao contrário, transformamos em motivo de poesia, música e festa a oportunidade de nos mostrar submissos e humildes.

“A humildade precede a honra”.

E aquilo marcou! Foi o alicerce do que viria depois.

Em oito de abril, fomos, oficialmente, apresentados à sociedade barbacenense, no tradicional Baile do Bicho, realizado no Olympic Club.

Da inspiração e talento do **Abreu**, como desenhista, nasceu o emblema (“bo-lacha”) que viria representar nossa Turma, com a forte imagem do dragão alado.





Juramento dos atletas

Arotina seguia seu curso: aulas, mais aulas, educação física, a famosa “suga”, ordem unida.

O espírito de corpo crescia. Mesmo sem nos darmos conta, aqueles laços incipientes iam sendo construídos e se fortalecendo, tornando-nos irmãos.

A Escola contava com diversas agremiações dedicadas a atividades extracurriculares, às quais os Alunos se afiliavam voluntariamente de acordo com seus interesses. Entre elas podemos citar: clube de radioamadores, clubes de idiomas (inglês e francês), emissora interna de rádio (“Rádio H-8”, que depois evoluiu para a TV EPCAR), bem como grupos de prática de esportes especiais, como o karatê e a capoeira. A equipe de karatê, chefiada pelo **Belfort**, teve continuidade na AFA, tendo na chefia também o **Cury**.

Alguns de nós eram praticantes de esportes em suas origens e foram selecionados pelos “olheiros” da Escola para fazerem parte das equipes das diversas modalidades esportivas. Outros, que demonstravam potencial ou interesse, também passaram a integrá-las, com vistas à disputa da **Lima Mendes**, competição

interna entre as Turmas. A competição maior certamente era a **NAE**, quando se enfrentavam o Colégio Naval, a Escola Preparatória de Cadetes do Exército e a nossa EPCAR.

A competição interna, o Torneio Lima Mendes, competição interna entre os três Esquadrões do Corpo de Alunos, tradicionalmente vencida pelo 3º Ano, em função da antiguidade e do conseqüente maior entrosamento, representou o próximo desafio.

Os “bichos”, coitados, ficavam sempre em último lugar. Era a tradição imutável. Mas aquele ano reservava uma surpresa: o “bicharal” surpreendeu a todos e, por pouco, muito pouco, não invertemos essa ordem. Ficamos com um honroso 2º lugar.

Em algumas modalidades, como basquete, vencemos com exhibições de dar inveja às melhores ligas conhecidas, e os comentários exageravam as virtudes, ao limite:

“Causávamos inveja à famosa NBA americana”.

“Há quem diga que até tentaram aliciar alguns de nossos jogadores, mas estes se

mantiveram firmes em seus propósitos. A unidade da Turma era mais importante”.

“Foi o Aurélio, aluno de nossa Turma, quem inventou o ‘jornada nas estrelas’, comprovadamente. Até quebrou as luminárias do Ginásio no Maranhão – Amâncio”.

“Desde os exames finais de saúde e psicotécnico, no Campo dos Afonsos, foi anunciado em letras garrafais: Mens sana in corpore sano. Em se tratando de saúde corporal, esteve para nós postada a educação física diária e as diferentes modalidades esportivas.

Como se verifica nas universidades americanas, ao esporte na EPCAR foi dado relevo inaudito. Aliás, a Escola também absorveu dos norte-americanos a literatura estudantil (livros, laboratórios e vídeos de Física, de Química e Biologia).

No que diz respeito ao aspecto substantivo do ensino, além do lado formal, a didática, como se poderia entrever na então avançada Glossoteca. A influência americana e, de resto, castrense, brasileira, máscula, fez de nós campeões logo no primeiro ano”.

Holanda

Chegou o ano de 1973 e, com ele, novos desafios.

Já não éramos mais bichos. Agora éramos veteranos. Nossa turma tinha sido bem doutrinada e assimilou os preceitos da vida da caserna.

Talvez nem todos os preceitos, uma vez que a prática do “VI”, “Voo por Instrumentos”, era prática frequente. Constituía em pular o muro, em local conveniente, evitando a passagem pelo portão principal, onde a chegada em horário posterior ao licenciamento seria anotada. A punição seria consequência natural.

Agora, como Alunos do 2º Ano, começaríamos a exercitar nossa liderança.

Segue a rotina e, novamente, chega a época da Lima Mendes. Segundo a tradição, deveríamos ficar em 2º lugar para manter o tabu nunca quebrado. Entretanto, a exemplo do ano anterior, nossa turma era diferenciada. Era o fim do paradigma. Para espanto geral, tanto dos alunos do 3º Ano, como também de toda a oficialidade da Escola, nossos atletas tiveram um desempenho fantástico. Vencemos em qua-

se todas as modalidades. A turma de 72, estando no 2º Ano, sagrou-se campeã da Taça Lima Mendes - fato inédito em toda a história da EPCAR, granjeando o respeito de todos.



CABANGU

Naquele ano, em 19 de julho, a EPCAR organizou uma marcha de 20 quilômetros entre a cidade de Santos Dumont e a Fazenda Cabangu, onde nasceu o Pai da Aviação. Lá, todos os alunos ficaram acampados e participaram da cerimônia de lançamento dos selos comemorativos do centenário de nascimento de Santos Dumont.

Iniciava-se o ano de 1974, trazendo a reboque uma grande e ansiosamente aguardada mudança: éramos terceiranistas - veteranos de verdade. “Os donos da Escola”.

O alegre reencontro, entretanto, foi quebrado por duas tristes notícias: havíamos perdido dois colegas de forma trágica: o Takano e o Virga. O Virga era um craque do nosso futebol. Perdas irreparáveis.

Mas a vida não para; segue o curso e, entre outras novidades, houve uma em especial: o uniforme interno sofrera uma pequena mudança na ombreira bordada. A insígnia, outrora toda dourada, passou

a ser toda negra. Ante a visão da turma ostentando as novas ombreiras, um aluno do 2º Ano, turma de 73, logo exclamou em tom de perplexidade: “Xiii!!! Agora viraram o Terror Negro!”

O apelido pegou logo. Viramos a TN 72 - TURMA TERROR NEGRO. A alcunha que nos acompanha desde então é uma alusão ao que fomos, na ótica dos nossos “bichos” e colegas mais modernos: uma turma de integrantes “caxias”, em sua maioria, que fazia valer a rigidez dos regulamentos militares.

Assumimos a expressão com humor e agregamos a ela o Mancha Negra, personagem dos desenhos de Walt Disney, símbolo que carregamos desde então e que virou marca registrada da Turma de 72



Na condição de veteranos mais antigos, assumimos a liderança das diversas associações e entidades, formais ou não, presentes no cotidiano do corpo discente da Escola. Assim, por exemplo, a Sociedade Acadêmica da EPCAR (SAEPCAR), composta por diversas Diretorias (Cultural, Transportes, Imprensa etc) passou a ser presidida pelo **Elias**. Outros grupos e associações passaram a ser chefiados por integrantes da TN, como o **Mota Lima**, diretor da “poderosa” **Rádio H-8**, o **André**, presidente do **Serviço de Apoio e Recepção aos Pais de Alunos (SARPA)** e outros.

Como de costume, entre os meses de maio e junho, ocorreu o Torneio Lima Mendes. Desta vez, a responsabilidade era ainda maior, pois tínhamos que “defender” o título de campeões. Como não poderia deixar de ser, adotamos a cor negra como nossa bandeira.

Estávamos muito bem preparados para o desafio e decidimos estabelecer uma meta audaciosa: vencer em todas as modalidades esportivas.

A S. A. E. P. C. Ar e a Escola Preparatória de Cadetes do Ar têm a honra de convidar V. S. para o Baile de Adeus da Turma de 1972, a realizar-se no dia 14/12/1974 na E. P. C. do Ar.

CONJUNTO: *Ed Bernard*

HORÁRIO: *23 horas*

TRAJE { CIVIS: *Passoio Completo*
DAMAS: *Longo*
MILITARES: *3.º A*



Convite para o Baile do Adeus

O esforço foi tremendo. Nossos atletas se superaram; o desempenho de todos foi espetacular. Quem não estava na disputa estava na torcida, nas arquibancadas, com uma percussão harmoniosa e empolgante, mandando energia para os valorosos desportistas.

A partida de basquete contra a Turma de 73 foi eletrizante.

Um de nossos melhores atletas de basquete, o **Urpia**, relata a apoteose, em uma das partidas de basquete.

“Estávamos nos momentos finais, e o placar marcava 72 a 63, em nosso favor. Eu peguei uma bola, e a cesta se apresentou livre para uma bandeja. A partida já estava ganha, mas a tentação de fechar com aquele lance me parecia irresistível. Corri para a cesta, enquanto ouvia um grito forte da Turma:

‘não, não, não!’. Não adiantou meu esforço de marcar os pontos, a bola deu duas voltas no aro e acabou saindo. Mas, por que o ‘não, não, não!’?’

“Era para que nosso time vencesse com 72 no placar”.

“Mais do que a vitória, havia um ‘show’ de competência demonstrado e selado: 72

Com muito empenho e dedicação, características marcantes em nossa turma, conseguimos atingir o objetivo proposto: vencemos **todas as modalidades**, sagrando-nos bicampeões do torneio.

Ao encerrar a competição, nossos esforços voltaram a ser concentrados nos estudos, uma vez que a conclusão do terceiro ano é etapa importantíssima para ser um Cadete da AFA, ou mesmo buscar outros caminhos.

O ensino da EPCAR sempre teve um padrão excelente e nos preparava muito bem para o futuro, independentemente de nossas escolhas. Findo o ano letivo, alguns caminhos se nos apresentavam: tentar seguir a carreira militar na ativa, como Oficiais Aviadores ou Intendentes, seguir

para o CFOAR2 - Curso de Formação de Oficiais Aviadores da Reserva, em Natal - RN, ou regressar para a vida civil.

A despeito de nossas pretensões individuais, tínhamos alguns obstáculos a transpor além de lograr êxito nos estudos - deveríamos estar aptos fisicamente para a atividade aérea, mediante exames médicos a serem realizados no “temível” CEMAL - Centro de Medicina Aeroespacial.

Nesse final de ano da EPCAR, alguns companheiros não seguiram com a maioria para a Academia da Força Aérea, alguns por imposição dos exames médicos e outros por opção, como foi o caso dos quarenta e um que seguiram para Natal e fizeram parte da penúltima turma formada pelo CFOAR.

Desafios superados, outros por vir.

Baile do Adeus, despedida da Escola e da sociedade barbacenense, que tão carinhosamente nos acolheu. O ano de 1975 já se avizinhava.

Em um discurso proferido na cerimônia de encerramento do ano letivo, o **Aluno 72/287 Victor** disse:

“- Colegas, as raízes da nossa amizade são profundas. Jamais esqueceremos esta nossa convivência, porque foi aqui que forjamos o nosso caráter, foi aqui que fortalecemos a nossa disciplina, foi aqui que aprendemos a ser irmãos.”

Adeus, EPCAR! Adeus, Barbacena! Vocês estão indelevelmente marcados em nossa memória e em nossos corações, assim como Comandantes e Professores. Não os esqueceremos jamais!

E nossa memória nos faz lembrar daqueles que tanto nos foram preciosos.



BRIGADEIRO OSWALDO TERRA DE FARIA

Massuia

O Brigadeiro Terra de Faria foi nosso Comandante, na EPCAR.

Alto, sério, e ao mesmo tempo amigo, inspirava respeito e amizade, como convém a um comandante e pai.

Suas frases eram adornadas de suntuosidade, em sintonia com aquela tradicional Escola.

“Lampadário de cultura”, “Fanal de conhecimento”, ele pronunciava aos nossos ouvidos adolescentes, impulsionando-nos a grandes esperanças, a partir da capacidade daquele centro cultural em preparar jovens para futuros promissores.

Nossa lembrança sempre o terá.



PROFESSORES DA EPCAR QUE MARCARAM

PROFESSOR SEBASTIÃO BAUMGARTH

Eis a própria imagem da versatilidade! Mestre Baumgarth exercia a cátedra de Desenho Técnico, mas isso era muito pouco para ele. Experiente atleta em defesa pessoal, treinava uma equipe de Alunos voluntários.

Sua figura maciça escondia uma surpreendente agilidade. Quantas vezes um distraído Aluno era imobilizado pelo golpe rápido e certo, sendo liberado depois de alguns segundos sob risada geral!

O Professor Baumgarth era um verdadeiro preceptor; procurava sempre avivar em nós a chama do patriotismo e da ética, participando de diversas atividades discentes. Em particular, com respeito à Turma 72, engajou-se totalmente na tarefa de obter patrocínios comerciais para a nossa Revista Senta a Pua. Chegou a viajar a

Belo Horizonte, por sua conta, para reunir-se com empresários e pleitear apoio para a Revista.

Nossa gratidão e homenagem ao Tião, este grande Mestre!



FENELON COUTINHO FILHO

“DEIXADO NA PEDREIRA” - MASSUIA

Geociências era a matéria. E o Professor Fenelon era tão capaz e conhecedor do assunto que me fazia ficar maravilhado, extático, prestando atenção a cada detalhe de sua aula. Você poderia perguntar o que desejasse que ele superava as expectativas.

Se ele era o conhecimento em pessoa, seu assistente, o Mauro, era a simplicidade que nos alcançava, em nossas limitações, no laboratório.

Até que fomos de ônibus para uma visita à Pedreira, em Barbacena.

Ali, entre máquinas e trabalhadores que extraíam o gnaíse para o asfaltamento das rodovias mineiras, o Fenelon nos explicava as camadas geológicas, sua formação e movimentos. “Esta está invertida, tal o movimento tectônico que sofreu”. A curiosidade era ativada, diante do segredo revelado.

Acabaram-se as explicações, mas eu fiquei diante daquelas rochas que contavam a história geológica com tanta clareza.

Os colegas se afastaram, fiquei para trás. De longe os vi entrando no ônibus. Gritei, gesticulei com os braços, mas ninguém me viu ou ouviu. Fiquei para trás e prossegui a pé para a Escola.

Ficou a lembrança daquele dia e das aulas magistrais do Professor Fenelon.

PROFESSOR ENÉIAS

Doutor em Biologia era o Professor Enéias.

Eu me deliciava com sua aula, com sua simplicidade e firmeza nas explicações sobre a vida celular.

“Se vocês forem prestar vestibular, eles vão perguntar sobre isto aqui” - e nos apontava os processos de divisão das células que desenhara no quadro.

“Como o senhor sabe que vão perguntar isso, mestre?” - alguém desafiava.

“É porque não tem mais nada a ser perguntado!” - precisava.

Aquela figura já envelhecida, de pouca estatura, cabeça grande de nordestino, arrastando os pés ao andar, causava profundo respeito em nós. Que belo exemplo de capacidade dedicada aos alunos que tão pouco sabiam e que tanto careciam de aprender.



PROFESSOR ANASTÁCIO

O “BIP-BIP”

Matemática era a sua área. E que precisão, que humildade, que conhecimento, e que velocidade!

Ele pegava o giz pela parte de trás. Isso lhe conferia uma velocidade jamais vista de nos transmitir a matéria. Você copiava, querendo ou não, e aprendia, mesmo sem perceber.

Sua história era outra revelação.

Aos dezoito anos, ainda residia em algum grotão de Minas Gerais. Estava de tal maneira afastado da civilização que era analfabeto. Contava-nos que, em certo dia, ouviu o barulho de um animal desconhecido, que deixou uma marca comprida como rastro. O pai lhe esclareceu que era uma motocicleta.

Saiu da roça, matriculou-se na escola, prosseguiu nos estudos, dedicando-se à matemática. Sorte a nossa!

Agora, tínhamos, diante de nós, o melhor e mais inesquecível professor de matemática da EPCAR, e quem sabe de todas as nossas vidas.



PROFESSOR FERNANDO VICTOR

Ele não sabia apenas a História – sabia os detalhes, e tinha aquela beleza da narrativa toda na mente.

Impressionante!

Ele sabia as motivações que levavam os atores a agirem. Sabia tudo! E simplificava o entendimento da matéria. Desmistificava as complicações construídas por outros. E como sabia falar!

Quando menos esperávamos, ele sacava de seus arquivos um recorte de jornal, onde o argumento alcançava comprovação.

Você ficava uma aula inteira “grudado” no professor.

Que exemplo de competência!

ISABELINHA

HOMENAGEM ESPECIAL

Quem era aquela senhora frágil, cabelos brancos, cuidadosamente maquiada, que parava tudo o que estivesse fazendo quando encontrava algum Aluno da EPCAR pelas ruas de Barbacena e bradava: “- **Lindos passarinhos azuis, da cor do manto de Nossa Senhora!**”?

Existem várias versões para a história de sua vida. Qualquer que seja o relato verdadeiro de sua trajetória, ela marcou sua presença nas lembranças de várias gerações que passaram pelos bancos da EPCAR. Conquistou a simpatia e a admiração de todos pelo carinho que demonstrava por nós.

Procedentes de todos os recantos do Brasil, muitos sem a oportunidade de rever os familiares nos fins de semana, sentíamos-nos abraçados simbolicamente por aquela figura maternal. Isabelinha conseguia trazer, para a nossa realidade, um sentimento de família.

E agora, quando ela já descansa há muitos anos junto ao Senhor, lembramos sua presença e reforçamos nossa gratidão a ela, por seu amor desinteressado e generoso, sem cobranças e sem formalidades.

Obrigado, Isabelinha, um beijo respeitoso de saudade... Descanse em paz!!!

Ao tempo em que nos lembramos dessas personagens cujas lembranças nos são

tão caras, lembramo-nos das perdas que tivemos com a primeira diáspora.

Mas seriam realmente perdas?

Como esses preciosos colegas contam os momentos em que não mais puderam continuar com a Turma?

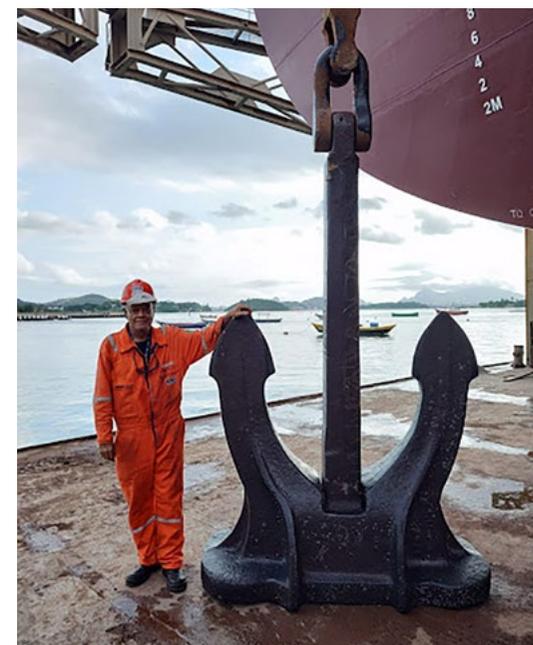


Isabelinha e alguns de nós na reunião de 1992

A DISPERSÃO PÓS-EPCAR



Matusalém



MARINHA MERCANTE - MATUSALÉM

“Éramos muitos quando chegamos à Barbacena. Ao final dos três anos, constatamos que não havia vaga para todos no destino natural - a tão sonhada Academia das Força Aérea. Desse modo, o destino de aproximadamente um terço da Turma sofreu uma mudança de rota. Novos rumos, novos desafios.

Um misto de incerteza e desapontamento tomou conta daquela expressiva parcela do grupo que agora se dispersava. Recuperados do inesperado, entre muitos destinos, alguns encontraram a Marinha Mercante.

A Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante é uma espécie de Universidade do Mar. Um centro de referên-

cia na formação de oficiais especializados na condução de navios mercantes. Esses homens e mulheres do mar são responsáveis pela segurança da navegação e pela proteção do meio ambiente marinho, cruzando mares e oceanos em todo o mundo.

Entraram para a Marinha Mercante vários colegas, mas nem todos lá permaneceram”.



Kadri

RELAÇÕES EXTERIORES – KADRI

“No último ano da EPCAR não pude seguir a carreira de piloto militar, meu sonho de juventude, por causa da miopia. Assim, foram-me oferecidas algumas possibilidades: ITA, Intendência da Aero-

náutica, Escola Naval ou Marinha Mercante. Optei pela última.

Após concluir o curso de Oficial de Máquinas da Marinha Mercante, em Dezembro de 1976, trabalhei na Aliança Navegação S/A, até março de 1978.

Cursei Administração, trabalhei na Eso Brasileira de Petróleo, casei-me com Elza Magalhães de Sousa Kadri.

Cursei Mestrado em Administração de Empresas.

Em 1982, fiz concurso e fui aprovado para o Instituto Rio Branco (IRBr), ingressando no quadro ativo da Carreira Diplomática brasileira, progredindo até o cargo de Ministro de Primeira Classe (2010), último degrau da nossa Carreira.

Privilegiei sempre servir ao Brasil (43 anos), seja na FAB, seja na Marinha, ou na Diplomacia.

Tenho imenso orgulho de pertencer à Terror Negro, turma que continua a escrever uma das mais belas páginas da história da Força Aérea Brasileira”.

POLÍCIA MILITAR E CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MAGNO TEOTÔNIO

No final do 3º ano da EPCAR, houve o exame de saúde e foi verificado que eu tinha astigmatismo, portanto, inapto para a aviação.

O Douglas sugeriu a mim e a outros prosseguirmos para a PM do Rio. Fizeram as provas e entraram: Teotônio, Antunes, Douglas, Abrantes e Marujo, em 1975.

O Robson, logo a seguir, foi aprovado no concurso para a AMAN, largou a PM e seguiu para o Exército.

Mallman

Em 1975, após terem passado pela AFA e se desligarem durante as instruções de voo, ingressaram na PMERJ, em 1976, e formaram-se Aspirantes a Oficial PM, em 1978, os ex-Cadetes Aviadores Mallman, Darci, Maraschim, Rangel, La-

ranjeira e Robson, seguindo assim a carreira do oficialato na Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.

Uma vez que não puderam prosseguir na AFA como Cadetes Aviadores, prestaram concurso para continuarem na carreira militar em outra Corporação, a fim de bem representar a formação recebida na EPCAR e AFA, destacando-se nos serviços prestados à população do Estado do Rio de Janeiro, no Comando de Unidades Operacionais ao atingirem o posto máximo de Coronel PM.

O Paixão ingressou no Corpo de Bombeiros e seguiu uma brilhante carreira, exercendo vários comandos e funções de responsabilidade.

“Esses que foram para a PMRJ se formaram em 1977 e 1978.

Uma vez que não pudemos prosseguir para a AFA, como desejávamos, seguimos outros caminhos, e nos destacamos, a serviço da Nação” - Mallmann



CFOAR2 – OS R2 DA TURMA

Paulo dos Santos Carinha

Centro de Formação de Oficiais Aviadores da Reserva de 2ª. Classe

“No anos 70, a FAB estava com a pirâmide hierárquica de oficiais aviadores invertida: sua base estava incompatível, com baixo número de tenentes, material humano indispensável para composição de tripulações aeronáuticas e oxigenação técnica, nas Unidades Aéreas espalhadas pelo país.

Em 1973, o CFPM, Centro de Formação de Pilotos Militares, em Natal, formou uma dezena de oficiais aviadores da Turma de 70, para integrar o quadro de Oficiais da Reserva, início da tentativa de inversão da pirâmide. Em paralelo, foi criado o CFOAR2, com abertura de inscrições para provas acadêmicas e físicas, para civis e militares. Foram disponibilizadas 100 vagas para os aprovados. O

exame era o mesmo da AFA, com a opção pelo CFOAR2.

No ano seguinte, em 1974, iniciou-se a primeira turma e a Turma 71 de BQ inaugurou o CFOAR2, com vários alunos fazendo essa opção.

Nesse mesmo ano, em meados do ano, quando estávamos no terceiro ano de BQ, não tínhamos confirmação se haveria uma segunda Turma em 75 e se alunos de 72 poderiam fazer essa inscrição.

Vários procuraram a sargenteação para informações e uma relação extraoficial foi aberta. Para surpresa do Comando, mais de 70 nomes foram parar nessa rela. Isso causou desconforto.

Nosso comandante do CA não gostou da quantidade de supostos interessados, em detrimento ao caminho natural, a AFA, e não sei dos demais, mas fui cha-



mado para audiência e indagado sobre os motivos de tal escolha. Saí da sala com a informação que muito provavelmente não haveria essa escolha e que, se houvesse, a EPCAR iria vetar o ingresso de alunos.

Somente no final do terceiro ano, quase no apagar das luzes, é que foi confirmada a disponibilidade de 40 vagas para a Turma 72, com ingresso imediato, sem a necessidade de provas acadêmicas e físicas, àqueles que estavam aptos a seguirem para a AFA.

Apresentaram-se para matrícula no Curso, em janeiro de 1975, 102 jovens oriundos de todas as partes do país, inclusive do exterior e do mundo civil.

O curso teve a duração de 11 meses, sendo 1 mês para o PARASAR. Foram voadas em média 200 horas por aluno e formados 49 alunos, dos 102 admitidos.

Daqueles 40 oriundos de Barbacena (Turma 72), 19 terminaram o curso.

Muitos dos desligados, após o período pré-solo, puderam continuar o treinamento de voo, em aeroclubes e companhias aéreas.

Ao término do Curso, os formados foram designados para servir em Unidades Aéreas, por classificação:

- ALA 435 - Santos, 5 vagas - a mais “piruada”;
- 2ª. ELO - São Pedro da Aldeia;
- ETA 4 e ETA 5 - Cumbica e Canoas;
- ETA 1 e EMRA 1 – Belém; e
- EMRA 2 – Recife.

Foram escolhidos 6 alunos, pelo Conselho de Voo, para permanecerem como instrutores, em Natal, no ano de 1976.

Por pré-requisito, deveríamos permanecer na FAB até o término de 1978, mas houve flexibilidade para menos e ajustes para mais um ano, de acordo com o caso, conforme estabelecido pela DIRAP.

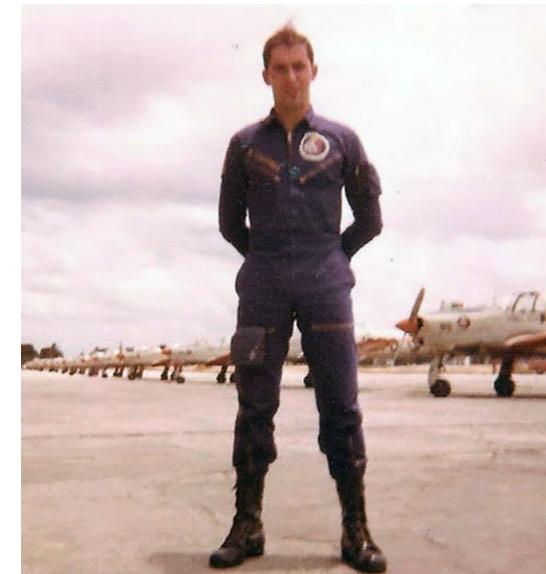
No ano de 1976, mais uma Turma de 100 inscritos foi admitida para o Curso da Reserva, sendo esta a última, até então.

Durante 3 anos, em 3 Turmas, foram formados cerca de 150 pilotos de avião e helicópteros, da Reserva de Segunda Classe da Aeronáutica, onde as Companhias Aéreas foram seus destinos. Jovens preparados pela Força Aérea, que ao assumirem suas funções na Aviação Civil, levaram seus serviços profissionais para o engrandecimento da aviação civil brasileira.

Nos anos 70 e 80, as grandes empresas aéreas foram “abastecidas”, no quadro de pilotos, por aqueles jovens oriundos do CFOAR2, em âmbito nacional e internacional.

Certa vez, ouvi de um comandante de esquadrão: “O que a FAB lucrou, gastando o que gastou com vocês?”.

Minha resposta: “A FAB teve o retorno dos nossos serviços, como tripulantes, por três anos, resolvendo um problema crucial momentâneo, mas o Brasil terá o nosso serviço por no mínimo três décadas, e os jovens que virão nos substituir no futuro, nossos alunos, terão o DNA da Força Aérea assegurado para sempre”.



Carinha em frente aos T-25 Universal



Há 50 anos, a Turma 72 ingressou na EPCAR, a Nascente do Poder Aéreo Brasileiro.

Seus integrantes vieram de todas as regiões do Brasil e lá iniciaram sua jornada na Força Aérea. Dos bancos da tradicional e conceituada Escola, eles prosseguiram sua caminhada, seja na Aeronáutica, em outras instituições militares, seja nos setores público e privado da vida nacional.

A FHE POUPEX saúda a Turma 72 pelo seu cinquentenário, parabenizando os seus integrantes pelo idealismo e pelas vitórias alcançadas.



Acesse

[@poupex_oficial](https://www.instagram.com/poupex_oficial) [/PoupexOficial](https://www.facebook.com/PoupexOficial) [@poupex_oficial](https://www.twitter.com/poupex_oficial) [/poupexoficial](https://www.linkedin.com/company/poupexoficial) [/FHEePOUPEX](https://www.youtube.com/channel/UCFHEePOUPEX)

NOSSA MISSÃO

Promover e facilitar o acesso à casa própria e contribuir para a melhoria da qualidade de vida de seus Beneficiários e Associados.

FHE **POUPEX**

poupex.com.br



CAPÍTULO II

ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

A VIDA DO CADETE EM PIRASSUNUNGA

Comparada com a vida em Barbacena, a vida na AFA foi muito dura. Já não havia compaixão, diante das exigências para se tornar um piloto de combate. E os meninos se depararam com o verdadeiro combate pela sobrevivência pessoal na carreira de aviador.

Novos companheiros se juntaram àqueles vindos da EPCAR. De repente, o espírito de corpo formado entre os antigos alunos, tão presente na alma, agora era enriquecido pela chegada de oitenta novos companheiros, vindos do mundo civil. Alguns poucos vinham de origens militares diversas, como de colégios militares, da EsPCE_x, do CPOR do Exército e de carreiras subalternas da própria FAB. Eram os “PQD”, ou aqueles que “caíram de parquedas”, sem passar por Barbacena.

Eles foram sendo absorvidos aos poucos e trouxeram suas contribuições.

A Turma sempre teve modos criativos de incluir os diferentes. A amizade não tinha limites quando se tratava de buscar a união.

O bom relacionamento entre aqueles dois grupos tão distintos deveu-se à mútua aceitação, como nos revelam as palavras do **Cadete Carminati**:

“SOU PQD DE 72”

Carminati

“Quem te conhece, PQD de 72? Quem conhece as tuas aspirações e teus sonhos? Quem te conhece é o seu irmão mais ex-

periente, vencedor, oriundo da EPCAR Turma 72.

Quem te conhece é o avião Zarapa, a ti designado.

Quem te conhece, PQD, é o teu Novo Irmão 72 da tua Esquadilha, do teu Esquadrão, forjado no labor cotidiano, ao qual amparastes e recebestes amparo, no dia a dia do ‘Voar e Sonhar’.

Quem te conhece, PQD, é teu ala em formatura, é teu irmão 72, é o ronco do motor, é a força do ar sobre a nacele; é o furor de poder contemplar do alto a Nossa Bandeira tremulando ao vento, como labareda de fé.

Estes te conhecem, PQD de 72.

Lá no Ninho das Águias, as madrugadas frias aqueceram o teu sonhar, PQD e BQ, unidos tendo como testemunha indelével o Campo Fontenelle. Lá, teu so-

nho se tornou realidade, por tua dedicação, esforço e talento.

Na Academia da Força Aérea, realizaste o teu sonho, que era voar, e voar rumo ao horizonte dos sonhos.

Desafios vencestes, cadetes de 1975, PQD e BQ, um punhado de amigos a vibrar de emoção.

Foram guerreiros, foram longe, foram em busca dos seus horizonte de sonhos.

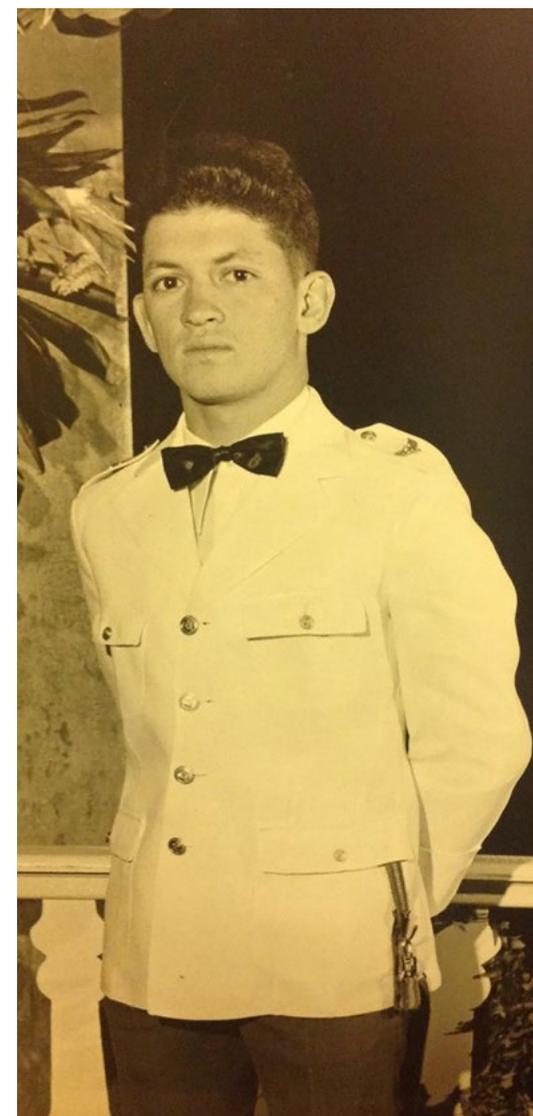
Sua paixão de voar tornou-se realidade em você ou nos seus novos irmãos de 72. Aqui, ratificaste a paixão pelos voos, ao longo desta expressiva marca de 45 anos da memorável Formatura de Espadim de 10 de julho de 1975.

Passadas mais de quatro décadas, deixaste o legado de voar e ensinar a voar, conduzindo mais alto o Pavilhão Nacional, a bordo do gigante alado, vigiando nosso espaço aéreo, transportando, resgatando e salvando vidas, num universo sem fronteiras, elevando o nome do Brasil e da Força Aérea, apresentando-te, assim, àqueles que te desconheciam.

Salve, PQD de 72!

Bem-vindos a esta grande Turma, meus irmãos PQD!

FORÇA AÉREA, BRASIL!!!”



Cadete Carminati – foto típica ao Jantar do Espadim
Julho de 1975

Éramos 300 cadetes, sendo 270 aviadores (178 oriundos da EPCAR e 92 admitidos por concurso) e 30 intendentos (10 da EPCAR e 20 admitidos por concurso).



Éramos tantos que algumas camas foram colocadas nos corredores, pois não havia vagas suficientes nos quartos. E os cadetes intendententes ainda estavam por chegar.

Éramos tantos que enchíamos um ônibus papa-fila e mais um ônibus normal, no trânsito entre o alojamento e o hangar, durante o Curso Teórico do T-23 Uirapuru (apelidado de Zarapa).

Assim, o recebimento dos espadins, em meados de 1975, soava como uma cerimônia de vitória. Enfim, sagrávamo-nos aviadores.

Na Cerimônia de Entrega dos Espadins, 220 cadetes, entre aviadores e intendententes, participaram do Evento.



AFA 1975 - Espadim



OS ESPORTES

EDUARDO PEREIRA BENVEGNI

Fevereiro de 1975, recém-chegados à Academia, nós, oriundos de BQ, fomos encaminhados para as modalidades esportivas que já praticávamos na EPCAR, porém uma nova triagem foi realizada com todos os demais componentes da turma, dando chance àqueles que desejavam ser atletas ingressarem nas várias equipes esportivas e atingirem suas metas.



Equipe de atletismo 72 na AFA, que nos deu muitas vitórias.

Vale lembrar que haviam se juntado a nós os “PQD’s de 72”, os quais viriam a demonstrar uma grande participação nas nossas equipes esportivas da TN e também da Academia.

Em 1975, não houve competição interna para fazer a seleção dos atletas que representariam a AFA na NAVAMAER, competição entre a Marinha, o Exército e a Aeronáutica; desta forma, a seleção foi realizada dentro de cada equipe que iria a esta competição tão importante. Somente as modalidades individuais (Atletismo/

Natação/Esgrima/Pentatlo Militar/Tiro) faziam parte da competição.

Vários atletas da TN foram selecionados e, para variar, os “bichos” surpreenderam.

Destaque especial para o Izaías (salto em distância) e para mim (salto triplo), que ganhamos as provas com marcas expressivas e garantimos vaga no Campeonato Sul-americano de Cadetes, que seria realizado em junho/75 em Caracas na Venezuela.

E lá fomos eu e o Izaías representar a Turma 72, chegando a perder a Cerimônia de Entrega dos Espadins. “Peguei o meu no Almoarifado da Academia” – lembro.



Benvegnú

Alguns dos nossos atletas foram injustiçados na composição da equipe brasileira, sendo substituídos por atletas do Exército; o Dávalos, o Gilmar e o Aurélio estavam entre eles.

Foram 8 atletas da AFA para Caracas, sendo dois de cada ano: Lopes Alves e Hamilton, Alcaraz e Kauffman, Eitel e Genes, Izaías e eu. O desempenho de todos foi excelente, com medalhas e o título de campeões do Sul-americano.

O campeonato foi realizado bem na época dos treinamentos e da solenidade da entrega do nosso tão almejado espadim. Izaías e eu o recebemos das mãos de um sargento no almoxarifado e fomos impedidos, pelo Lopes Alves e Hamilton, de usá-lo antes do dia da solenidade; éramos os únicos cadetes na Venezuela sem espadim até o dia 10/06/75.

Assim foi o primeiro ano, sem muito brilhantismo nos esportes, devido à não realização da competição interna da AFA.

Já em 1976, as coisas foram bem diferentes. As internas foram realizadas e o **“Campeão voltou”**, com um brilhante de-

sempenho: a **TN tornou-se tricampeã de competições internas de maneira consecutiva**. A decisão foi no ginásio da AFA nas provas de natação e, numa disputa acirrada com a turma de 71, velha conhecida Turma “Maracujá”, ganhamos.

Em 1977, não tivemos tanta sorte, pois o voo às pressas e os desligamentos haviam enfraquecido as equipes da TN; mesmo assim, tivemos um bom desempenho: fomos vice-campeões, perdendo para a Turma do primeiro ano.

Nas competições extra AFA, vários dos nossos atletas continuaram se destacando e acumulando um currículo invejável para o nível de esporte da nossa AFA, destacando-se o Izaías e eu nos esportes individuais.

Nesse ano, começaram a mudar as modalidades da NAVAMAER. Esportes coletivos foram adicionados aos individuais e o Vôlei, o Basquete e o Futebol passaram a fazer parte do calendário da competição; desta forma, outros atletas da TN passaram a se destacar, como Urpia, Vidual, Short e outros.

Uma de nossas mais destacadas equipes esportivas foi o voleibol. Vamos conferir o que diz o Short (72/273 e 78/149):

“Estamos falando do vôlei? Falamos de um time muito vitorioso na EPCAR, onde, nos três anos, só perdemos uma partida, mesmo assim no início do 1º ano, quando não nos conhecíamos muito bem. Na ida para a AFA, muitos dos amigos não seguiram nossos passos, como o Auro, o Holanda, o Cunha, o Heitor e, logo após, o Aurélio. Tivemos que nos reinventar, ensinando o Vidual a jogar. Chegaram para o time o Russo, o Carlos Alberto, o Benvegna e outros que fizeram a chama de um grande time permanecer acesa. Agradeço a todos que se esforçaram para manter a tradição do vôlei da Terror Negro!”

Chegou o quarto ano. Usualmente todo quarto ano sempre havia sido coadjuvante nas competições internas e na NAVAMAER, porque seus atletas estavam muito envolvidos com o voo e a conclusão do Curso (o Aspirantado). Contudo, um grande número de desligamentos em voo na Turma 71 fez com que 55 inte-

grantes daquela Turma fossem reintegrados à AFA no quarto ano de Intendência, incorporando-se pois à nossa Turma.

Esse triste acontecimento com a Turma Maracujá fez com que a TN mudasse essa história: graças ao reforço de excelentes atletas procedentes daquela Turma, nós quase conseguimos ser campeões, perdendo por muito pouco para o segundo ano.

Desta forma, fechamos a nossa participação em competições internas da EPCAR e AFA com 3 títulos e 3 vice-campeonatos em 6 competições. **Abram alas agora!**

O VOO

No início do terceiro ano (1977), o Clube de Voo a Vela da AFA (CVV) foi fortemente revitalizado, refletindo uma decisão dos comandos superiores em incentivar nos jovens Cadetes o gosto pela aviação e a busca pelo contínuo aprimoramento da pilotagem. O Clube recebeu mais de uma dezena de planadores TZ-13 Blanik, de fabricação tcheca, e

dois rebocadores Ipanema, fabricados pela EMBRAER. Nos fins de semana, muitos de nós prazerosamente se engajavam nesse apaixonante esporte, refinando técnicas de pilotagem e aprendendo a trabalhar em equipe.

Os Cadetes Glauco e Homero em um TZ-13 Blanik do Clube de Voo a Vela da AFA.

Com relação às atividades oficiais de voo, nossa TN retornaria a elas no segundo semestre do terceiro ano, fazendo um curso de readaptação no T-23, avançando com as manobras possíveis naquela aeronave tão limitada. Foram voadas cerca de 50 horas por cadete. Perdemos mais alguns nessa seleção e o número de intendentes cresceu.



Os Cadetes Glauco e Homero em um TZ-13 Blanik do Clube de Voo a Vela da AFA.

Ao início do quarto ano, 45 cadetes engrossaram o Curso de Oficiais Intendentes da nossa Turma, oriundos da Turma de 77. Haviam sido desligados no voo do T-37. Mais 29 cadetes da nossa própria Turma, desligados em voo, também foram admitidos entre os intendentes. Nos anos seguintes, 1979 e 1980, 6 ex-cadetes aviadores foram declarados aspirantes intendentes.

O T-25 Universal foi introduzido na instrução aérea de nossa Turma no início do primeiro semestre do quarto ano

e, novamente, perdemos alguns colegas que ingressaram no CFOInt. No segundo semestre, como as horas disponíveis do T-37C não eram suficientes para todos os 123 cadetes aviadores, apenas 79 foram para o T-37C, e 44 permaneceram voando o T-25, completando o Curso de Oficial Aviador. Nesse segundo semestre não houve desligamento.

O ensino na AFA era dividido em Atividade Terrestre e Atividade Aérea. O “inimigo” atacava em duas frentes. O “P” de EPCAR agora podia ser melhor en-



tendido. A adolescência dava lugar à vida adulta.

Algumas vezes, em plena sexta-feira, todos de malas prontas, o licenciamento era retardado, e um exercício difícil, em jejum, noite adentro, ao som de bombas explodindo. O gás lacrimogênio coçava em cada lugar do corpo onde houvesse cabelo e suor, enquanto cruzávamos obstáculos no mato, subindo e descendo, rastejando na lama, e o estômago ardendo pela falta do alimento.

No terceiro ano, mais uma perda, no voo. Algo estranho ocorreu com o Lunardelli, ao embarcar com o Tenente William, sem estar escalado, para um voo de experiência num Zarapa que não saía do parafuso, conforme relatado.

Realmente, não saiu.

A busca, nós a ouvimos pelo rádio que sintonizava a frequência do helicóptero de busca.

“Todos mortos”, foi a informação última, para nossa tristeza e desconsolo.

A ESBOSLÁVIA

No terceiro ano, fomos surpreendidos com um exercício de sobrevivência, campo de concentração, mais fuga e evasão, dirigido por oficiais do Exército.

A surpresa, aliada à dureza do exercício, deixaram marcas inesquecíveis na memória. Entre elas, o hino que não sai da memória, apesar dos anos.

*“Avante, sempre avante, Esboslávia,
E mostra ao mundo inteiro o teu valor,
Teus filhos estão prontos para a luta,
No céu, no mar, na terra, onde for.
Esboslávia, teus filhos preferem morrer,
A viver, sem te defender”.*

Repetições seguidas, de dia e de noite, naqueles dias frios, próximo ao Rio Mogi-Guaçu, até que a resistência estivesse quebrada, ou o grande exercício tivesse sido assimilado, sem resistência. Havia algo mais importante do que o suposto treinamento de campo de concentração

– havia a necessidade de não reagir, não gerar motivo de punição que levasse ao desligamento.

“Matéria prima”, “pau de arara”, “crucifixo”, “gaiola” e outros castigos mais, de cabeça baixa. Não era permitido levantar a cabeça.

Sem dormir, a não ser por vinte minutos, a intervalos de duas horas, pelas noites.

O ridículo de tomarmos apenas um copinho de água de manhã, outro de tarde. Todos em fila, sendo o primeiro um cachorro vira-lata que passou pelo campo e foi aproveitado. Era o primeiro a lamber a água na bacia.

Cinco dias sem comer.

Tudo isso, ao cheiro de churrasco que os oficiais saboreavam, enquanto passávamos fome.

Era um exercício motivado pela intenção de proporcionar aos futuros guerreiros uma ligeira visão das severas condições enfrentadas por combatentes capturados pelo inimigo, em uma situação de conflito.

O mundo vivia ainda em uma conjuntura de Guerra Fria, de maiores probabilidades de ocorrência de um conflito envolvendo o Brasil. Contudo, as possibilidades de reação, ou iniciativas de reação, não eram reais, evidentemente, porque éramos alunos em formação e não prisioneiros de guerra, e portanto sujeitos a limites de atuação que não se fariam presentes em caso de uma conflagração.

Certo colega conta:

“Achei um maço de prego, daqueles bem grandes, deixado por aqueles que tinham montado o ‘crucifixo’. Fixei um prego em uma haste de madeira e fiquei pronto para, quando no ‘crucifixo’, aplicar um curto-circuito na instalação elétrica, cujas emendas não tinham recebido isolamento. Estava pronto para acabar com o trote, em plena madrugada. Tudo seria desligado, tudo ficaria no escuro, sem possibilidade de restauração rápida. Haveria tempo para a fuga de todos. Mas busquei aconselhamento de um dos mais maduros entre os colegas, ao que ele respondeu: “Nada faça, é apenas um trote. Eles querem que nós suportemos calados”.

De fato, em certo momento, alguns fugiram e seguiram para a Academia, mas foram obrigados a regressar, sob pena de punição. Era um exercício e assim devia ser encarado.

A fuga foi uma aventura composta de dramas variados. Fomos divididos em grupos e as luzes distantes da Academia nos foram mostradas. Fomos liberados, um grupo após o outro, começando às vinte e três horas daquela noite escura de julho.

Alguns, de tão cansados, preferiram descansar ao calor de uma fogueira. Tanto dormiram que só acordaram quando o fogo já lhes queimava as botas.

Outros tiveram alucinações na longa caminhada.

Estávamos no meio de canaviais altos. Eram dezenas de quilômetros de cana, mas certo colega colheu muitas, enchendo os braços, logo que entramos no canavial. Outro lhe perguntou: “para que isso?”, ao que respondeu: “é para não faltar o que comer”. Tinha perdido o senso crítico, tal a opressão sofrida, e a falta de comida naqueles dias difíceis.

Houve quem tentasse conseguir alimento, no meio da noite, em casas, ao longo da caminhada. Mas, o aspecto deprimente, esfarrapado, só fazia afastar os que desejavam atender

O Ruy, valente atleta de judô, ainda tinha forças, devido ao vigor físico. E foi ele quem carregou nas costas certo colega que desfaleceu pelo caminho. Prosseguiu para Santa Cruz das Palmeiras, que era mais próxima, ao invés de seguir para a Academia. O amigo precisava de atendimento médico.

Fomos licenciados, tão logo chegamos do exercício. Muitos viajaram e correram riscos enormes, como aqueles colegas que, prosseguindo para Minas Gerais, apagaram de tal forma que só acordaram com o carro parado, no acostamento da rodovia, tendo um precipício do outro lado.

Certo colega, mais prudente, relata:

“Decidi descansar. Raspei o cabelo, tomei um bom banho, almocei calmamente, vesti o pijama, deitei-me e apaguei. Acordei dezouito horas depois, pensando que tinha dormido doze horas”.

Quando superamos mais esse severo teste, a TN estava mais “aterrorizante” do que nunca. Agora, já não havia mais diferença entre os de Barbacena e os PQD. A Esboslândia nos igualou. Éramos um só corpo: “**Sete Dois**”.





A FORMATURA DO ASPIRANTADO

Em 12 de dezembro de 1978, ocorreu a Formatura do Aspirantado, após meses de treinamento.

Era, certamente, o momento maior, esperado desde a entrada em Barbacena.

Era o último verso do “Abram alas”:

*“Somos jovens de fibra,
Somos jovens afoitos,
Oficiais em 78”.*

Os familiares estavam ali para compartilhar o momento. A festa era enorme. A revoada dos aviões alegrava o ambiente. Nada faltou.

Entregamos os espadins e recebemos as espadas, em formação exata do Sabre Alado, no pátio, em frente ao Ginásio de Esportes.

“Eu estava em êxtase” – confessou certo colega.



“Era difícil acreditar que eu tinha conseguido. Parecia um sonho” – disse outro.

Foram sete anos de luta, enfrentando toda sorte de dificuldades, vendo colegas caindo pelo caminho, alguns até morrendo. Mas estávamos ali. Era verdade!

Os intendentess seguiram para suas Organizações Militares – já eram profissionais.

A DISPERSÃO CONTINUA

Cada um prosseguiu em sua vida, em direção à realização pessoal.

Conta-nos o Praciano:

“Eu saí da AFA no início do terceiro ano. Ingressei na Polícia Federal, onde me formei em 1985, na Academia Nacional de Polícia. Durante anos servi à PF, até me aposentar”.

CAPÍTULO III

O ESFORÇO DE MANTER A TURMA UNIDA

O Esforço de Manter a Turma Unida

Quando parecia que as seguidas dispersões nos afastariam definitivamente, alguns colegas iniciaram esforços para manter a Turma unida, destacando-se o Glauco nesse incansável trabalho, depois do acidente aéreo em que ficou cego dos dois olhos. Esse evento e o trabalho que realizou vão mais à frente descritos.

Recentemente, o Benvegnu deu prosseguimento ao trabalho do Glauco.

Quais pastores, eles buscam pelas ovelhas desgarradas, até que estejam certos de que sabem onde cada uma está. E ainda se esforçam para atender aqueles colegas em reais dificuldades.

Que fique o reconhecimento de toda a Turma por esse trabalho que não cessa.

Em razão desse esforço, uma rigorosa estatística, fiel até nos detalhes, foi produzida.



A TN EM NÚMEROS E LISTAS

ESTATÍSTICA

Em 1972, 352 alunos ingressaram na EPCAR. Foram selecionados de um total de aproximadamente 7.000 concorrentes de todo o Brasil.

RELAÇÃO DOS EPCARIANOS

72/001 *Pelson - Pelson de Souza Pinto*

72/002 *Luiz Antônio - Luiz Antônio Cavalcante de Castro*

72/003 *Brito - Antônio Carlos de Brito*

72/004 *Nadelicci - Ermes Carlos Nadelicci*

72/005 *Capute - Celso Andrade Capute*

72/006 *França - Paulo Roberto França*

72/007 *Frison - Orlando Frison*

72/008 *Jorge Luís - Jorge Luís dos Santos*

72/009 *Jesus - Felino de Jesus Magalhães*

72/010 *Fajardo - Luís Alexandro Fajardo*

72/011 *Rosado - Itiberê de Farias Rosado*

72/012 *Dirceu - Dirceu da Costa Rodrigues*

72/013 *Aderaldo - Nivaldo Aderaldo de Oliveira*

72/014 *Watanabe - Henry Watanabe*

72/015 *Minelli - Mauro Cerqueira Minelli*

72/016 *Maruoka - Robson Junger Maruoka*

72/017 *Kishi - Fernando Kishi*

72/018 *Barbado - Dárcio Jesuíno Barbado*

72/019 *Geraldo - Geraldo Monteiro de Carvalho Junior*

72/020 *Drummond - Rubens Lopez Drummond*

72/021 *Pereira - Antônio Pereira de Souza*

72/022 *Schilling - Fernando Schilling Gomes*

72/023 *Pinheiro - José Renato Pinheiro Ribeiro dos Santos*

72/024 *Corpa - Lauro Henrique de Lima Corpa*

72/025 *Mallmann - José Luiz Couto Mallmann*

72/026 *Aquino - Marcus Tomaz de Aquino*

72/027 *Cambahuva - Cássio Cambahuva Rufino*

72/028 *Marujo - Paulo Sérgio Marujo*

72/029 *Luiz Francisco - Luiz Francisco Pinheiro*

72/030 *Siqueira - Gerson de Siqueira Correa*

72/031 *Praciano - Carlos Sérgio Praciano Pereira*

72/032 *Euclides - Cláudio Euclides Vieira Junior*

72/033 *Almeida - Paulo Bittencourt de Almeida*

72/034 *Clovis - Clovis Antônio Pereira Braga*



72/035 *Orlanil - Orlanil Mariano Lima de Andrade*
72/036 *Carlos de Souza - Luiz Carlos de Souza*
72/037 *Souto Maior - Leovigildo Souto Maior Junior*
72/038 *Gomes - Roberto Gomes de Almeida*
72/039 *Magnavita - Waldemar Madeira Magnavita Filho*
72/040 *Antônio Sérgio - Antônio Sérgio Furtado*
72/041 *Carvalho - Francisco José Barros de Carvalho Junior*
72/042 *Heitor - Heitor Vieira Filho*
72/043 *Cariello - Osvaldo Pereira Cariello*
72/044 *Belfort - Marcus Vinicius Pessoa de Belfort Teixeira*
72/045 *José Jorge - José Jorge Coco*
72/046 *Martins - Paulo Eduardo Martins*
72/047 *Simões - Mário Sérgio Simões Araújo*
72/048 *Rangel - Ricardo Rangel Teixeira*
72/049 *Vidalmo - Vidalmo Marcos Ferreira de Souza*
72/050 *Manso - José Carlos Manso*
72/051 *Ronaldo - José Ronaldo Xavier*
72/052 *Ibero - Ibero Gaspar Sant'Anna Junior*
72/053 *Oliveo - Alvaro Oliveo Santos Bacim*
72/054 *Albuquerque - Jarbas José Tavares Albuquerque*
72/055 *Bezerra - Antônio Carlos Bezerra*
72/056 *Correa - Edmundo José Correa*
72/057 *Barbosa - Luiz Sílvio Barbosa*
72/058 *Portela - José Luiz Portela Gomez*
72/059 *Benitez - Marcos Benitez de Oliveira*

72/060 *Farah - César Renato Farah*
72/061 *Akira - Akira Yamamoto*
72/062 *Rego - Adilson Conde do Rego Barros*
72/063 *Araújo - Manoel Gomes de Araújo*
72/064 *Façanha - Haroldo de Vasconcelos Façanha*
72/065 *Padilha - Gilberto de Oliveira Padilha*
72/066 *Guedes - José Olavo Guedes Pinto*
72/067 *Chaves - João Lúcio Chaves de Melo*
72/068 *Soares - José Cláudio de Carvalho Soares*
72/069 *Silva - Paulo da Silva Cavalcante*
72/070 *Prata - Cláudio Roberto de Paula Prata*
72/071 *Fontes - Luiz Roberto de Oliveira Fontes*
72/072 *Josenaldo - Josenaldo Alves Vieira*
72/073 *Diógenes - Diógenes Luccas Rosas*
72/074 *Shimomura - Jorge Shimomura Junior*
72/075 *Homero - Homero Fernandes Oliveira*
72/076 *Márius - Márius Celso Freitas Pereira*
72/077 *Ignácio - Paulo Ignácio de Almeida Filho*
72/078 *Velloso - George Velloso Guimarães*
72/079 *Medeiros - Paulo Vinicius Moreira de Medeiros*
72/080 *Lins - Vicente Valle Lins de Araújo*
72/081 *Carinha - Paulo dos Santos Carinha*
72/082 *Barroso - Carlos Magno dos Santos Barroso*
72/083 *Valdecir - Valdecir Franco de Souza e Silva*
72/084 *Souza Ramos - Jorge José de Souza Ramos*

72/085 *Floriano - Floriano Batista Duarte da Silva*
72/086 *Kühner - Francisco Ricardo de Kühner Oliveira*
72/087 *Gilson - Gilson Batista de Souza*
72/088 *Ramires - José Pedro Ramires Monteiro*
72/089 *Rios - Milton Rios*
72/090 *Ferraz - Walseley Ferraz Barbosa*
72/091 *Fabiano - Fernando Fabiano Ferreira*
72/092 *Winz - Paulo Winz*
72/067 *Chaves - João Lúcio Chaves de Melo*
72/068 *Soares - José Cláudio de Carvalho Soares*
72/069 *Silva - Paulo da Silva Cavalcante*
72/070 *Prata - Cláudio Roberto de Paula Prata*
72/071 *Fontes - Luiz Roberto de Oliveira Fontes*
72/072 *Josenaldo - Josenaldo Alves Vieira*
72/073 *Diógenes - Diógenes Luccas Rosas*
72/074 *Shimomura - Jorge Shimomura Junior*
72/075 *Homero - Homero Fernandes Oliveira*
72/076 *Márius - Márius Celso Freitas Pereira*
72/077 *Ignácio - Paulo Ignácio de Almeida Filho*
72/078 *Velloso - George Velloso Guimarães*
72/079 *Medeiros - Paulo Vinícius Moreira de Medeiros*
72/080 *Lins - Vicente Valle Lins de Araújo*
72/081 *Carinha - Paulo dos Santos Carinha*
72/082 *Barroso - Carlos Magno dos Santos Barroso*
72/083 *Valdecir - Valdecir Franco de Souza e Silva*

72/084 *Souza Ramos - Jorge José de Souza Ramos*
72/085 *Floriano - Floriano Batista Duarte da Silva*
72/086 *Kühner - Francisco Ricardo de Kühner Oliveira*
72/087 *Gilson - Gilson Batista de Souza*
72/088 *Ramires - José Pedro Ramires Monteiro*
72/089 *Rios - Milton Rios*
72/090 *Ferraz - Walseley Ferraz Barbosa*
72/091 *Fabiano - Fernando Fabiano Ferreira*
72/092 *Winz - Paulo Winz*
72/093 *Benvegnu - Eduardo Pereira Benvegnu*
72/094 *Carlos Augusto - Carlos Augusto de Oliveira*
72/095 *Daniel - Daniel Alves Pereira*
72/096 *De Sá - José Maria Andrade de Sá*
72/097 *Fernando de Sousa - Fernando de Sousa*
72/098 *Carriello - Roberto Carriello Teixeira*
72/099 *Hütten - Michael Peter Hütten*
72/100 *Sena - Alexandre Moreira de Sena Filho*
72/101 *Franco - Uilson Franco Marinho*
72/102 *Lago - Roberto Lago Gonçalves Leite*
72/103 *Alvim - Paulo José Alvim Passos*
72/104 *Magno - Magno Teotônio da Fonseca Melo*
72/105 *Nóbrega - José Haroldo Duarte da Nóbrega*
72/106 *Abud - José Leonissa Abud*
72/107 *Couto - Gabriel Ribeiro Couto*
72/108 *Alexandre - Francisco Alexandre Alves da Costa*

72/109 Valença - Cláudio Luciano Valença Motta

72/110 Tafuri - Renato Eduardo Brogiolo Tafuri

72/111 Leal - Luiz Cardoso Leal Neto

72/112 Maedo - Mauro Miyashiro Maedo

72/113 Bordin - Gilberto Luiz Vitali Bordin

72/114 Gorini - José Eduardo Gorini Lobato de Campos

72/115 Iran - Iran Luiz Zaniolo

72/116 Valentim - Jorge Valentim

72/117 Heros - Heros Albuquerque

72/118 Herman - Herman Sávio de Souza

72/119 Henrique - Henrique da Cunha

72/120 Ribeiro - Amilton Ribeiro dos Santos

72/121 Tinelli - Vicente Tinelli

72/122 Ferrarezi - Francisco de Assis Lelis Ferrarezi

72/123 Hensel - Hensel da Silva Gonçalves

72/124 Antônio - Antônio Carlos dos Santos

72/125 Laércio - Laércio Geraldo Gonçalves

72/126 Célio - Célio João da Silva

72/127 Marques - Jorge Marques dos Santos

72/128 Kamino - Nelson Hitoshi Kamino

72/129 Gambaro - José Maria Gambaro

72/130 Brincas - Jair Jairo de Carvalho Brincas

72/131 Ramalho - Roberto Flávio Ramalho das Chagas Pires

72/132 Bassi - Antônio Carlos Bassi

72/133 Christopher - Christopher de Queiroz Sampaio

72/134 Berni - Antônio Carlos Berni Ramos

72/135 Tubino - Dalvio Ferrari Tubino

72/136 Xavier - José Roberto Xavier Barbosa

72/137 Monteiro - Ricardo Silva Monteiro

72/138 Lavogade - Marco Antônio da Silva Lavogade

72/139 Abrantes - Luiz Antônio Abrantes Coelho

72/140 Almiro - José Almiro Correa da Silva

72/141 Augusto - Roberto Augusto Gonçalves dos Santos

72/142 Matias - Clodoaldo Matias de Oliveira

72/143 Castro Neves - Haroldo de Castro Neves

72/144 Elson - Elson Barreto Passos

72/145 Júlio - Júlio César Machado Soares

72/146 Bueno - José Ricardo Bueno de Moraes Birolli

72/147 Fontoura - Antônio Augusto Neves da Fontoura 9/6

72/148 Vasconcelos - Paulo Vasconcelos Souza

72/149 Carlos Lopes - Francisco Carlos Lopes

72/150 Claudino - Edson Geraldo Claudino Gomes

72/151 Alvarez - José Ruy Alvarez Filho

72/152 Antônio Carlos - Antônio Carlos Pereira da Silva

72/153 Germani - José Flávio de Oliveira Germani

72/154 Fülöp - Jorge Luiz Fülöp

72/155 Jeferson - Jeferson Porto Neves da Conceição

72/156 Ornelas - Roberto Ornelas Bonifácio

72/157 Zanetti - Márcio João Zanetti

72/158 Paixão - Francisco Artur Ferreira da Paixão

72/159 Lauzana - Antônio Ribeiro Lauzana

72/160 Gil - Fernando Gil Guedes

72/161 Mortati - Luiz Antônio Cortes Mortati

72/162 Vilarinho - Marco Antônio Cardoso Vilarinho

72/163 Massuia - Ademir Massuia

72/164 Melgaço - Gilson Duarte Melgaço

72/165 Carlos Henrique - Carlos Henrique Almeida

72/166 Ferreira - Antônio Ferreira Junior

72/167 Campos - José Eugênio Ribeiro Campos

72/168 Jasson - Jasson Silva de Carvalho

72/169 Ioty - Robson Ioty Paiva

72/170 Nelson - Nelson de Almeida Ramos

72/171 Luiz Carlos - Luiz Carlos Monteiro

72/172 De Oliveira - Mário de Oliveira Santos Filho

72/173 Giglio - Roberto Giglio de Oliveira

72/174 Peixoto - Francisco Peixoto

72/175 Lima - Sérgio Renato Pinto Lima

72/176 Gerson - Gerson Ricardo Paes Barreto Carvalho

72/177 Strino - Júlio César Strino de Oliveira

72/178 Olivares - Olivares de Oliveira Santos Junior

72/179 Bernardo - José Bernardo de Souza

72/180 André - Sérgio André Coelho de Moura

72/181 Jonas - Jonas da Silva

72/182 Ladislau - Ladislau de Araújo

72/183 Braga - Paulo Roberto Braga

72/184 Souza - Carlos Waldir de Souza

72/185 Pedroso - João Carlos Pedroso de Moraes

72/186 Santos - José Carlos dos Santos

72/187 Júlio César - Júlio César Darci Ramos

72/188 Umberto - Umberto Jorge de Oliveira

72/189 Santos Pinheiro - Sérgio Santos Pinheiro

72/190 Giorno - Gilberto Giorno Filho

72/191 Barcellos - Carlos Henrique Barcellos de Uzêda

72/192 Capella - Josemar Fernandes Capella

72/193 Sprovieri - Wellington Sprovieri Campos

72/194 Perez - Marco Antônio Carballo Perez

72/195 Laranjeira - Márcio Ronaldo Vao Carneiro Laranjeira

72/196 Cruz - Antônio Carlos Cruz de Assumpção

72/197 Zolin - João Manuel Zolin Tavares

72/198 Alvani - Alvani Adão da Silva

72/199 Arlindo - Arlindo Ferreira Marques

72/200 Ferreira Lima - Marco Antônio Ferreira Lima

72/201 Aparecido - Lauro Aparecido de Lima

72/202 César - César Augusto de Melo

72/203 Robson - Robson Moreira Gomes

72/204 Reynaldo - Reynaldo Rodrigues da Rocha

72/205 Fonseca - Paulo Pinto da Fonseca

72/206 Kersul - Jorge Kersul Filho

72/207 Valdemir - Valdemir Mendonça Júlio

72/208 Gilmar - Gilmar Vieira da Silva

72/209 *Virga - Lourenço Virga*

72/210 *Alfredo - Alfredo da Costa Pinto*

72/211 *Gouvea - Paulo Roberto Nunes de Gouvea*

72/212 *Abreu - Antônio José Álvares de Abreu e Silva*

72/213 *Negrão - Marcos Augusto dos Santos Negrão*

72/214 *Leite - Ivan Motta Leite Barboza*

72/215 *Cosme - Ricardo Augusto Cosme Gonçalves*

72/216 *Adair - Adair Elísio da Conceição Rocha*

72/217 *Bombonato - César Bombonato*

72/218 *Ramos - Sérgio de Albuquerque Ramos*

72/219 *Cabral - César Roberto Maksoud Cabral*

72/220 *Florindo - Elieser Florindo de Souza*

72/221 *Walkir - Walkir de Oliveira Ribeiro*

72/222 *Meira - José Carlos Augusto Meira Lima*

72/223 *Maraschin - Flávio Antônio Maraschin*

72/224 *March - March Huxley Barbosa Moreira*

72/225 *Kunitake - Fernando Tadao Kunitake*

72/226 *Furtado - Sérgio Furtado*

72/227 *Douglas - Douglas Nogueira de Andrade*

72/228 *Marcos - Marcos Antônio Santos*

72/229 *Cunha - Sérgio Pires Cunha*

72/230 *Alencar - Bernardo Barros de Alencar Silva*

72/231 *Jaccoud - Jorge Jaccoud*

72/232 *Cozzolino - Renato Cozzolino Sobrinho*

72/233 *Bittencourt - Pedro Bittencourt de Almeida*

72/234 *Heto - José Anselmo Heto*

72/235 *Wilson - Wilson Nunes Vieira*

72/236 *Sávio - Antônio Donizeti Sávio*

72/237 *William - William Ferreira Cummings*

72/238 *Aroldo - Aroldo Luiz Costa*

72/239 *Cavani - Armando Cavani de Albuquerque Junior*

72/240 *Carlos - José Carlos da Silva*

72/241 *Dias - Luiz Carlos Dias*

72/242 *Gonçalves - Gilmar Gonçalves*

72/243 *Queiróz - José Jaime de Queiróz*

72/244 *Moura - Carlos Henrique Passos de Moura*

72/245 *Gersten - Peter Cláudio Gersten*

72/246 *Coutinho - Marcos Antônio de Jesus Coutinho*

72/247 *Scalécio - Heliodoro Crispim de Azevedo Scalécio*

72/248 *Tadeu - Tadeu Matos Fontes*

72/249 *Brasileiro - João Lazaro Brasileiro do Carmo*

72/250 *Dioclecy - Paulo Dioclecy Garcia Vieira*

72/251 *Matusalém - Matusalém Gonçalves Pimenta*

72/252 *Cardoso - Carlos Alberto de Souza Cardoso*

72/253 *Fernando - Fernando Antônio Martins Marques*

72/254 *Rocha - Rogério dos Santos Rocha*

72/255 *Rocha Neto - José Martins da Rocha Neto*

72/256 *Neves - Márcilio Neves dos Santos*

72/257 *Escobar - Jorge Silva Escobar*

72/258 *Saú - José Augusto Câmara Saú*

72/259 Alcântara - José Roberto de Alcântara

72/260 da Silva - Valter Francisco da Silva

72/261 Senra - Asdrubal de Mello Senra Sobrinho

72/262 Takano - Alvaro Noboru Takano

72/263 Pereira da Silva - Luiz Carlos Pereira da Silva

72/264 Auro - Auro Lima de Almeida

72/265 Simião - Reinaldo Silva Simião

72/266 Rollo - Leonardo Falcão Rollo

72/267 Vidual - Eduardo Sebastião de Paiva Vidual

72/268 Marçílio - Marçílio Dias Neves de Almeida

72/269 Albano - Albano Gomes Rodrigues

72/270 Denison - Denison da Silva Machado

72/271 Izaías - Izaías Moura

72/272 Rivera - José Luiz Rivera Carnero

72/273 Wander - Wander Short

72/274 Rosselini - Marcus Rosselini Policarpo da Silva

72/275 Didimo - Didimo Vieira Gonçalves

72/276 Drago - Cláudio Dalmau Drago

72/277 Rocindes - Rocindes José Correa

72/278 Odilon - Odilon Jaci Menezes do Espirito Santo

72/279 Costa - Antônio Carlos Costa

72/280 Morgado - Benedito Jorge Morgado

72/281 Aurélio - José Aurélio Ferreira dos Santos

72/282 Emanuel - Cláudio Emanuel Vasconcelos de Castro

72/283 Mota - Sílvio Mota Lima

72/284 Férius - Glauco Férius Constantino de Oliveira

72/285 Garden - Garden Garcia Junior

72/286 Gurgel - Archimedes Gurgel Filho

72/287 Victor - Victor Samuel Cavalcante da Ponte

72/288 Paulo - Paulo Roberto Ribeiro

72/289 Schemes - Sidney Schemes Pereira

72/290 Gilbert - Anthony James Gilbert

72/291 Ozon - Milton Ozon Junior

72/292 Genilton - Genilton Macedo Ribeiro

72/293 Vieira - Carlos Alberto Vieira de Souza

72/294 Misael - Misael Pereira do Carmo

72/295 Steele - Pedro Leandro Steele Neto

72/296 Andrada - José Bonifácio Borges de Andrada

72/297 Pena - Adilson Pena de Moraes

72/298 Elias - Elias Ribeiro do Nascimento

72/299 Canto - Jorge Aparecido Barbosa Canto

72/300 Maia - Alberto Maia da Fonseca

72/301 Pinho - André Santos de Pinho

72/302 Wagner - Wagner Rocha

72/303 Sobrinho - José Carlos de Lima Sobrinho

72/304 Lopes - Marco Antônio Lopes da Silva

72/305 Pedro - Pedro Jorge de Souza Farias

72/306 Passos - Paulo Cezar Pereira Passos

72/307 Saione - Agnelo Saione Filho

72/308 Kadri - Jorge Geraldo Kadri

72/309 Lacerda - Luiz Humberto Lacerda

72/310 Silas - Silas Albuquerque dos Anjos

72/311 Rizzo - Fernando Rizzo Galba

72/312 Eduardo - Carlos Eduardo Silva

72/313 Osório - Frederico Osório Guimarães

72/314 Delso - Delso César de Melo

72/315 Dias Neto - Antônio Dias Neto

72/316 Amâncio - Jurandir Amâncio de Oliveira

72/317 Edmar - Edmar da Rocha Marques

72/318 Edson - Edson Augusto da Silva

72/319 Lourival - Lourival Araújo Andrade

72/320 Ricardo - Ricardo Fernando e Silva

72/321 Mello - Gilson Mello Alves

72/322 Silva Mendes - Afrânio Silva Mendes

72/323 Brites - Eliseu César Dacorso Brites

72/324 Jorge - Mário Jorge Coutinho dos Santos

72/325 Holanda - André Luiz Holanda Lopez

72/326 Costa Silva - Paulo Roberto da Costa Silva

72/327 Cola - Antônio Cola de Oliveira

72/328 Tell - Guilherme Tell Peixoto

72/329 Pedrosa - Alberto Jorge Pinheiro Pedrosa

72/330 Luciano - Carlos Alberto Luciano de Souza

72/331 Rodrigues de Oliveira - Humberto Rodrigues de Oliveira

72/332 Áureo - Áureo de Araújo Souza

72/333 Taranto - Jaime Glacir Taranto

72/334 Cury - Edson Cury Carneiro

72/335 Miguel - Luiz Teixeira de Miguel

72/336 Mano - Sidney da Silva Mano

72/337 Claro - Ricardo Albergaria Claro

72/338 Danilo - Danilo Garcia

72/339 Tavares - Diógenes Tavares Rossi Junior

72/340 Oliveira - Luiz Carlos de Oliveira

72/341 Hidalgo - Pedro Francisco Lavado Hidalgo

72/342 Cabreira - Claudécir Nobre Cabreira

72/343 Francisco - Francisco Carlos Monteiro

72/344 Pages - Jorge Pages

72/345 Marinony - Jorge Aluizio Marinony Fernandes

72/346 Urpia - Paulo Roberto Urpia Lima

72/347 Carlos Roberto - Carlos Roberto da Cunha

72/348 Sérgio - José Sérgio Costa Coutinho

72/349 Caminha - José Wenceslau Caminha Aguiar Junior

72/350 Alberto - Ricardo Alberto Cury

72/351 Raia - Sílvio Luís Pimentel Raia

72/352 Spiller - Eduardo da Cruz Spiller

CADETES MATRICULADOS NA AFA

CADETES AVIADORES

78/001 *Tavares - Joao Manuel Zolin Tavares*
78/002 *Alvani - Alvani Adão da Silva*
78/003 *Bassi - Antônio Carlos Bassi*
78/004 e 78/271 *Rosado - Itibere de Farias Rosado*
78/005 *Teixeira/Belfort - Marcus Vinicius Pessoa de Belfort Teixeira*
78/006 *Kishi - Fernando Kishi*
78/007 *Saú - Jose Augusto Câmara Saú*
78/008 e 78/272 *Daniel - Daniel Alves Pereira*
78/009 *Marinho e 78/273 Franco Marinho - Uilson Franco Marinho*
78/010 *Escobar - Jorge Silva Escobar*
78/011 *Frison - Orlando Frison*
78/012 e 78/274 *Oliveira - Luiz Carlos de Oliveira*
78/013 *Hutten - Michael Peter Hutten*
78/014 *Massuia - Ademir Massuia*
78/015 *Kersul - Jorge Kersul Filho*
78/016 e 78/275 *Araújo - Manoel Gomes de Araújo*
78/017 *Fernandes - Homero Fernandes Oliveira*
78/018 e 78/276 *Fonseca - Alberto Maia da Fonseca*
78/019 *Souza - Carlos Alberto Luciano de Souza*
78/020 *Taranto - Jaime Glacir Taranto*
78/021 *Barbado - Dârcio Jesuino Barbado*
78/022 *Souza - Carlos Waldir de Souza*



78/023 *Vieira - Carlos Alberto Vieira de Souza*
78/024 *Vidual - Eduardo Sebastiao de Paiva Vidual*
78/025 *Rocindes - Rocindes Jose Correa*
78/026 e 78/277 *Rios - Milton Rios*
78/027 *Francisco - Valter Francisco da Silva*
78/028 e 78/278 *Carmo - Misael Pereira do Carmo*
78/029 *França - Paulo Roberto França*
78/030 *Barroso - Carlos Magno dos Santos Barroso*
78/031 *Pagés - Jorge Pagés*
78/032 *Furtado - Sergio Furtado*
78/033 *Matias - Clodoaldo Matias de Oliveira*
78/034 *Ribeiro - Walkir de Oliveira Ribeiro*
78/035 *Marques - Fernando Antonio Martins Marques*
78/036 *Christopher - Christopher de Queiroz Sampaio*
78/037 *Orlanil - Orlanil Mariano Lima de Andrade*
78/038 *Pedro - Pedro Jorge de Souza Farias*
78/039 *Martins - Paulo Eduardo Martins*
78/040 e 78/279 *Pinho - André Santos de Pinho*
78/041 *Tell - Guilherme Tell Peixoto*
78/042 *Strino - Júlio Cesar Strino de Oliveira*
78/043 *Santos - Marcos Antonio Santos*
78/044 *Davalos - Dario Davalos Nunez (Paraguai).*
78/045 *Paiva - Robson Ioty Paiva*
78/046 *Gilbert - Anthony James Gilbert*
78/047 *Almiro - Jose Almiro Correa da Silva*

78/048 Alcântara - Jose Roberto de Alcântara
78/049 Almeida - Pedro Bittencourt de Almeida
78/050 Giglio - Roberto Giglio de Oliveira
78/051 Guimaraes - Frederico Osorio Guimaraes
78/052 Tinelli - Vicente Tinelli
78/053 Shimomura - Jorge Shimomura Junior
78/054 Macedo - Genilton Macedo Ribeiro
78/055 Amâncio - Jurandir Amâncio de Oliveira
78/056 Melo - Cesar Augusto de Melo
78/057 Jorge - Umberto Jorge de Oliveira
78/058 Pinheiro Pedrosa - Alberto Jorge Pinheiro Pedrosa
78/059 Freitas - Marius Celso Freitas Pereira
78/060 Ricardo - Ricardo Alberto Cury
78/061 Perez - Marco Antonio Carballo Perez
78/062 Lima - Silvio Mota Lima
78/063 Simião - Reinaldo Silva Simião
78/064 Rivera - Jose Luiz Rivera Carnero
78/065 Rocha - Reynaldo Rodrigues da Rocha
78/066 Silva - Paulo da Silva Cavalcante
78/067 Chaves de Melo - Joao Lucio Chaves de Melo
78/068 Assumpção - Antônio Carlos Cruz de Assumpção
78/069 Canto - Jorge Aparecido Barbosa Canto
78/070 Spiller - Eduardo da Cruz Spiller
78/071 Alves - Josenaldo Alves Vieira
78/072 Bonifácio - Roberto Ornelas Bonifácio

78/073 Velloso - George Velloso Guimaraes
78/074 Danilo - Danilo Garcia
78/075 Savio - Antonio Donizeti Savio
78/076 Miguel - Luiz Teixeira de Miguel
78/077 Constantino - Glauco Ferius Constantino de Oliveira
78/078 Moraes - Adilson Pena de Moraes
78/079 Passos - Elson Barreto Passos
78/080 Campos - Jose Eugenio Ribeiro Campos
78/081 Florindo - Eliezer Florindo de Sousa
78/082 Winz - Paulo Winz
78/083 Urpia - Paulo Roberto Urpia Lima
78/084 Rodrigues - Albano Gomes Rodrigues
78/085 Bordin - Gilberto Luiz Vitali Bordin
78/086 Moura - Sergio André Coelho de Moura
78/087 Goncalves - Gilmar Goncalves
78/088 Luís - Jorge Luís dos Santos
78/089 Dias - Luiz Carlos Dias
78/090 Cabral - Cesar Roberto Maksoud Cabral
78/091 Delso - Delso Cesar de Melo
78/092 Ramos - Nelson de Almeida Ramos
78/093 Robson - Robson Moreira Gomes
78/094 Cariello - Osvaldo Pereira Cariello
78/095 Costa Silva - Paulo Roberto da Costa Silva
78/096 Bombonato - Cesar Bombonato
78/097 Bittencourt - Paulo Bittencourt de Almeida

- 78/098 Garden - *Garden Garcia Junior*
78/099 Abud - *Jose Leonissa Abud*
78/100 Denison - *Denison da Silva Machado*
78/101 Cury - *Edson Cury Carneiro*
78/102 Capute - *Celso Andrade Capute*
78/103 Albuquerque - *Heros Albuquerque*
78/104 Benvegnu - *Eduardo Pereira Benvegnu*
78/105 Gouvêa - *Paulo Roberto Nunes de Gouvêa*
78/106 Gilmar - *Gilmar Vieira da Silva*
78/107 Joao - *Celso Joao da Silva*
78/108 Zanetti - *Marcio Joao Zanetti*
78/109 Negrão - *Marcos Augusto dos Santos Negrão*
78/110 Sa - *Jose Maria Andrade de Sa*
78/111 Monteiro - *Francisco Carlos Monteiro*
78/112 Lins - *Vicente Valle Lins de Araújo*
78/113 Ferreira - *Arlindo Ferreira Marques*
78/114 Cunha - *Henrique da Cunha*
78/115 Marcilio - *Marcilio Dias Neves de Almeida*
78/116 Batista - *Gilson Batista de Souza*
78/117 Fulop - *Jorge Luiz Fulop*
78/118 Darci - *Júlio Cesar Darci Ramos*
78/119 Dioclecio - *Paulo Dioclecio Garcia Vieira*
78/120 Valdemir - *Valdemir Mendonca Júlio*
78/121 Gurgel - *Archimedes Gurgel Filho*
78/122 Corpa - *Lauro Henrique de Lima Corpa*
78/123 Rosas - *Diógenes Luccas Rosas*
78/124 Roberto - *Paulo Roberto Ribeiro*
78/125 Coco - *Jose Jorge Coco*
78/126 Carlos - *Antonio Carlos dos Santos*
78/127 Mallmann - *Jose Luiz Couto Mallmann*
78/128 Claudino - *Edson Geraldo Claudino Gomes*
78/129 Gersten - *Peter Claudio Gersten*
78/130 Dos Santos - *Jorge Marques dos Santos*
78/131 Humberto - *Humberto Rodrigues de Oliveira*
78/132 Leite - *Roberto Lago Goncalves Leite*
78/133 Policarpo - *Marcus Rosselini Policarpo da Silva*
78/134 Soares - *Jose Claudio de Carvalho Soares*
78/135 Benitez - *Marcos Benitez de Oliveira*
78/136 Nobrega - *Jose Haroldo Duarte da Nobrega*
78/137 Laranjeira - *Marcio Ronaldo Vão Carneiro Laranjeira*
78/138 Pires - *Sergio Pires Cunha*
78/139 Cosme - *Ricardo Augusto Cosme Goncalves*
78/140 Coutinho - *Marcos Antonio de Jesus Coutinho*
78/141 Fernando de Sousa - *Fernando de Sousa*
78/142 Schemes - *Sidney Schemes Pereira*
78/143 Ladislau - *Ladislau de Araújo*
78/144 Hensel - *Hensel da Silva Goncalves*
78/145 Mario - *Mario de Oliveira Santos Filho*
78/146 Brasileiro - *Joao Lazaro Brasileiro do Carmo*
78/147 Jose - *Jose Sergio Costa Coutinho*

78/148 Maraschin - Flavio Antonio Maraschin

78/149 Short - Wander Short

78/150 Saione - Agnello Saione Filho

78/151 Wagner - Wagner Rocha

78/152 Braga - Paulo Roberto Braga

78/153 Maruoka - Robson Junger Maruoka

78/154 Jonas - Jonas da Silva

78/155 Santos Pinheiro - Sergio Santos Pinheiro

78/156 Carriello - Roberto Carriello Teixeira

78/157 Gil - Fernando Gil Guedes

78/158 Pinto - Alfredo da Costa Pinto

78/159 Alexandre - Francisco Alexandre Alves da Costa

78/160 Marinony - Jorge Aluizio Marinony Fernandes

78/161 Ibero - Ibero Gaspar Sant'Anna Junior

78/162 Rufino - Cassio Cambahuva Rufino

78/163 Abreu - Antonio Jose Alvares de Abreu e Silva

78/164 Jose Aurélio - Jose Aurélio Ferreira dos Santos

78/165 Izaia - Izaia Moura

78/166 Bezerra - Antonio Carlos Bezerra

78/167 Rocha Neto - Jose Martins da Rocha Neto

78/168 Silas - Silas Albuquerque dos Anjos

78/169 Scalercio - Heliodoro Crispim de Azevedo Scalercio

78/170 Praciano - Carlos Sergio Praciano Pereira

78/171 Souto Maior - Leovigildo Souto Maior Junior

78/172 Meira - Jose Carlos Augusto Meira Lima

78/173 Lopes - Marco Antonio Lopes da Silva

78/174 Sobrinho - Asdrúbal de Mello Senra Sobrinho

78/175 Uzeda - Carlos Henrique Barcellos de Uzeda

78/176 Conceição/Porto Neves - Jeferson Porto Neves da Conceição

78/177 Prata - Claudio Roberto de Paula Prata

78/178 Ramires - Jose Pedro Ramires Monteiro

78/179 Crosue - Robson Crosue de Paula

78/180 Janilson - Janilson da Silva Santos

78/181 Nepomuceno - Milton Abib Nepomuceno

78/182 Russo - Paulo Henrique Russo

78/183 Bermudez - Antonio Carlos Moretti Bermudez

78/184 Pepino - Dovair Vagner Pepino

78/185 Giunti - Enzo Mario Giunti

78/186 Cruz - Sergio Arquimedes Pacheco da Cruz

78/187 Paulo Roberto - Paulo Roberto Bezerra Cavalcanti

78/188 Berezowski - André Mainardes Berezowski

78/189 Kauffmann - Sergio Catoira Kauffmann

78/190 Carvalho - Alfredo de Carvalho

78/191 Lunardelli - Eduardo Lunardelli

78/192 Edward - Edward Carlos Batista Lopes

78/193 Eremita - Paulo de Tarso Eremita da Silva

78/194 Maia - Atila Maia da Rocha

78/195 Mercês - Delmário Nascimento das Mercês

78/196 Braga Moura - Luiz Fernando Braga Moura

78/197 Cardoso - Sergio Cardoso e Silva

78/198 Antonio - Antonio Aurélio da Silva

78/199 Armando - Armando Almeida Santana

78/200 Bomtempo - Francino Bomtempo

78/201 Matos - Maury de Matos

78/202 Homero - Jose Homero da Silva

78/203 Borin - Jose Roberto Borin

78/204 Mano - Sidney da Silva Mano

78/205 Maranhão - Clésio Roberto Santiago Maranhão

78/206 Simões - Ubiratan Simões de Souza

78/207 Mutry - Paulo Roberto Mutry dos Santos

78/208 Joao Henrique - Joao Henrique Ferreira Oliveira

78/209 Carlos Roberto - Carlos Roberto Pereira

78/210 Tarcísio - Marcos Tarcísio Marques dos Santos

78/211 Mario Gouveia - Fernando Mario Gouveia Monteiro

78/212 Mendes - Ausier Mendes de Moura

78/213 Ando - Luís Tutomu Kubota Ando

78/214 Francesconi - Humberto Tenório Francesconi

78/215 Reis - Jorge Luiz Reis Gomes

78/216 Khattar - Emil Khattar

78/217 Murad - Robertson Namen Murad

78/218 Andrietta - Joelci Andrietta

78/219 Contatto - Afonso Clemente Contatto

78/220 Paulo Sergio - Paulo Sergio Pereira

78/221 Jacemir - Jose Jacemir Bezerra

78/222 Buonanno - Jose Carlos Buonanno

78/223 Hercowitz - Rogerio Hercowitz

78/224 Collado - Jose Antonio Collado Valencia (Panamá).

78/225 Lara - Marcus Vinicius Campos Lara

78/226 Morosino - Pablo Morosino Lopes

78/227 Cleber - Cleber Fernandes Barbosa

78/228 Jorge Luiz - Jorge Luiz Vieira de Souza

78/229 Picolini - Humberto Zenobio Picolini

78/230 Thales - Jorge Thales Moura da Silva

78/231 Mota - Paulo Roberto Pinheiro Mota Oliveira

78/232 Sial - Marcos Ubiratan da Costa Sial

78/233 Vaccani - Pedro Paulo Vaccani dos Santos Filho

78/234 Pickrodt - Ubiratã Bartolomeu Pickrodt Soares

78/235 Anísio - Anísio Sousa Neto

78/236 Krug - Dilso Roberto da Silva Krug

78/237 Valcir - Valcir Amaral de Azevedo Filho

78/238 Andriani - Claudio Cesar Andriani

78/239 Carminati - Nilson Soilet Carminati

78/240 Simermann - Eduardo Simermann

78/241 Brandi - Francisco Antonio Brandi

78/242 Rolim - Otaciel da Silva Rolim

78/243 Ferrari - Arnaldo Ferrari Carneiro

78/244 Pianowski - Roberto Pianowski de Moraes

78/245 Tupinambá - Luiz Francisco Tupinambá da Silva

78/246 Jose Carlos - Jose Carlos Simões Lopes

78/247 Alberto - Carlos Alberto de Freitas

78/248 *Fonseca Viana - Luiz Fernando Fonseca Viana*
78/249 *Lague - Ernani Lague*
78/250 *Stelle - Francisco Stelle Moreira Silva*
78/251 *Pinto Machado - Luís Antonio Pinto Machado*
78/252 *Rothmann - André Rothmann*
78/253 *Lima Rodrigues - Miguel de Lima Rodrigues*
78/254 *Noel - Osvaldo Noel Calvo (Panamá)*
78/255 *Vacca - Osvaldo Vacca Pinto (Bolívia)*
78/256 *Padilla - Lino Padilla Gutierrez (Bolívia)*
78/257 *Crespo - Juan Crespo Ligeron (Bolívia).*
78/258 *Zinezi - Jose Elias Zinezi*
78/259 *Pierantoni - Gilberto Pierantoni*
78/260 *Rangel - Pedro Rangel da Silva Filho*
78/261 *Franzão - Pedro Geraldo Franzão*
78/262 *Crema - Luiz Fernando Crema*
78/263 *Pepato - Antonio Celso Pepato*
78/264 *Galarça - Paulo Roberto Galarça Guimaraes*
78/265 *Ledo - Romulo Magalhaes Ledo*
78/266 *Borges - Jose Geraldo Rosa Borges*
78/267 *Pinto Junior - Wilson Pereira Pinto Junior*
78/268 *Marcos - Marcos da Silva*
78/269 *Paulo - Paulo Degrazia Campdelle*
78/270 - *Ruy (Foi da turma de 71)*

CADETES INTENDENTES

78/284 - *Áureo - Áureo de Araújo Souza*
78/285 *Xavier - Jose Roberto Xavier Barbosa*
78/286 *Henrique - Carlos Henrique Almeida*
78/287 *Nunes - Wilson Nunes Vieira*
78/288 *Ferreira - Antônio Ferreira Junior*
78/289 *Monteiro - Luiz Carlos Monteiro*
78/290 *Carlos Henrique - Carlos Henrique Passos de Moura*
78/291 *Queiroz - Jose Jaime de Queiroz*
78/292 *Kamino - Nelson Hitoshi Kamino*
78/293 *Emanuel - Claudio Emanuel Vasconcelos de Castro*
78/294 *Ilton - Ilton Agostinho de Oliveira (Foi da turma de 70)*
78/295 *Anibal - Anibal Moraes da Silva*
78/296 *D'Agostino - Luiz Carlos D'Agostino (Foi da turma de 71)*
78/297 *Joao Carlos - Joao Carlos Pedroso de Moraes (Foi da turma de 72)*
78/298 *Wanderley - Jose Antonio Wanderley Lins Junior*
78/299 *Ribeiro Santos - Sergio Ribeiro Santos*
78/300 *Dídimo - Dídimo Vieira Goncalves (Foi da turma de 72)*
78/301 *Fontoura - Paulo Jose Fontoura Campos (Foi da turma de 71)*
78/302 *Rebelo - Antônio Carlos Stangherlin Rebelo*
78/303 *Salles - Claudio Cezar Salles*
78/304 *Mario Henrique - Mario Henrique Alves*
78/305 *Luiz Antônio - Luiz Antônio Pereira dos Santos*
78/306 *Custodio - Marcos Aurélio Borges Custodio*
78/307 *Lessa - Luiz Fernando Maia Lessa*



78/308 Saraiva - Lourival de Castro Saraiva

78/309 Silva Filho - Joaquim Aureliano da Silva Filho

78/310 Fiuzza - Jose Fernando Cruz Fiuzza (foi da turma de 71)

78/311 Pereira Santos - Paulo Raimundo Pereira Santos

78/312 Newton - Jose Newton de Almeida (Foi da turma de 71)

78/313 Gonzalez - Carlos Alberto Gonzalez



ESQUADRILHAS DE 1975

ANTARES



68 Cadetes, dos quais 54 chegaram ao voo solo

Formaram Oficiais Aviadores em 1978:

*Zolim | Matias | Reynaldo | Negrão | Maruoka | Franzão | Belfort | Orlanil |
Canto | Arlindo | Gil | Jacemir | Hütten | Almeida | Velloso | Fülöp | Nepomuceno |
Lara | Homero | Shimomura | Férius | De Oliveira | Giunti | Picolini | Rocindes |
Perez | Cury | Short | Matos | Vaccani | Lague | Crespo | Carlos Roberto*

Solaram, mas foram afastados da AFA por motivos diversos:

*França | Florindo | Gersten | Íbero | Tell | Lopes | Kaufmann | Tupinambá | Dias |
Lima Rodrigues.*

Prosseguiu para a Intendência em 1975:

Marinho

Prosseguiram para a Intendência 1977 e 1978:

Ioty | Umberto | Bittencourt | Izaías | Scalécio | Prata | Valcir | Ledo

Prosseguiram para a Intendência em turmas posteriores:

Barbado (1979) | Maranhão (1979) | Rosseline (1980)

Não solaram o T-23 e não seguiram na AFA:

*Bordin | Robson, Gouvea | Gurgel | Cóco | Laranjeira | F. De Souza | Eremita |
Cardoso | Ando | Murad | Brandi | Paulo | Maranhão (1979) | Rosseline (1980)*

Seguiram outros destinos

*Bordin | Robson | Gouvea | Gurgel | Cóco | Laranjeira | F. de Souza | Eremita |
Cardoso | Ando | Murad | Brandi | Paulo*



VEGA



67 Cadetes, dos quais 33 chegaram ao voo solo

Formaram Oficiais Aviadores em 1978

Taranto | Alc Ntara | Albano | Valdemir | Jerferson | Vidual | Tinelli | Bombonato | Leite | Janilson | Furtado | Mélo | Benvegnú | Nóbrega | Krug | Christofer | Assumpção | Zanetti | Coutinho | Fonseca | Viana | Dávalos | Bonifácio | Gilson | Meira | Rothmann | Marcos | Pianowski.

Solaram, mas foi afastado da AFA por outros motivos:

Aurélio

Prosseguiram para a Intendência, em 1975:

Rosado | Daniel | Oliveira | Araújo | Misael | Pinho | Collado | Padilla

Prosseguiram para a Intendência, em 1977 e 1978:

Nélson | Pepino | Bomtempo | João Henrique

Prosseguiram para a Intendência, ingressando em outras Turmas, após 1978. Solaram, mas foi afastado da AFA por outros motivos:

Marinony (1979)

Não solaram e não seguiram na AFA:

Ricardo | Rivera | Miguel | Campos | Luís | Denison | Lins | Roberto | Claudino | Hensel | Maraschin | Braga | Carrielo | Silas | Berezowski | Edward | Braga Moura | Mano | Mendes | Khatarr | Paulo Sérgio | Jorge Luiz | Sial | Simmermann | Rangel | Galarça

SIRIUS



67 Cadetes, dos quais 43 chegaram ao voo solo

Oficiais Aviadores em 1978:

Bassi | Frison | Kersul | Luciano | Vieira | Válder | Pagés | Marques | Martins | Marius | Simião | Chaves De Melo | Sávio | Elson Passos | Gonçalves | Costa Silva | Heros | Marcílio | Dioclecy | Diógenes | Saú | Humberto | Souto Maior | Bermudez | Borin | Reis | Carminati | Alberto | Pinto | Machado | Pierantoni | Pepato

Solaram, mas foram afastados da AFA por outros motivos (08):

Abreu | Lunardelli | Abud | Osório | Almiro | José | Barcelos | Mercês

Proseguiu para a Intendência, em 1975:

Marcos

Proseguiram para a Intendência, em 1977 e 1978:

Urpia | Ferrari | Vacca

Proseguiu para a Intendência após 1978, ingressando em turma posterior:

Francisco (1979)

Não solaram e não seguiram na AFA (23):

Amancio | Josenaldo | Delso | Célio | Malmmann | Benitez | Cosme | Ladislau | Wagner | Santos Pinbeiro | Alexandre | Rocha | Neto | Crosué | Paulo Roberto | Armando | Mutry | Contatto | Mario | Gouveia | Hercowitz | Cléber | Mota | Anísio | Pinto | Junior

CASTOR



| Praciano | Buonanno | Antonio Carlos | Brasileiro | Senra

Proseguiram para a Intendência em 1975:

Maia | Rios

Proseguiram para a Intendência, em 1977 e 1978:

Pickrodt | Rolim | Ruy | Mota Lima

Proseguiu na Intendência em turma posterior, após 1978:

Pedrosa (1979)

Não solaram e não seguiram na AFA:

Souza | Barroso | Pedro | Genilton | Cabral | Carielo | Cunha | Júlio César | Dos Santos | Soares | Pires | Pinto | Bezerra | Ramires | Carvalho | Andriani | José Carlos | Crema

68 Cadetes, dos quais 48 chegaram ao voo solo

Oficiais Aviadores em 1978:

Alvani | Kishi | Escobar | Massuia | Walkir | Strino | Gilbert | Giglio | Spiller | Danilo | Pena | Winz | André | Garden | Capute | Sá | Corpa | Saione | Jonas | Russo | Cruz | Atila Maia | Ntonio | Homero | Simões | Tarcísio | Francesconi | Andrietta | Pablo | Ithales | Stelle | Borges

Solaram, mas não seguiram na AFA:

Silva | Gilmar | Noel | Zinezzi | Schemes | Cambahuva

CADETES QUE RECEBERAM O ESPADIM

20 DE JULHO DE 1975

Ademir Massuia

Adilson Pena de Moraes

Agnelo Saione Filho

Albano Gomes Rodrigues

Alberto Jorge Pinheiro Pedrosa

Alberto Maia da Fonseca

Alvani Adão da Silva

André Rothmann

André Santos de Pinho

Aníbal Moraes da Silva

Anthony James Gilbert

Antonio Aurélio da Silva

Antonio Carlos Bassi

Antonio Carlos Cruz de Assumpção

Antonio Carlos dos Santos

Antonio Carlos Moretti Bermudez

Antonio Carlos Stangherlin Rebelo

Antonio Celso Pepato

Antonio Donizeti Savio

Antonio Ferreira Junior

Antonio Jose Alvares de Abreu e Silva

Arlindo Ferreira Marques

Arnaldo Ferrari Carneiro

Asdrubal de Mello Senra Sobrinho

Atila Maia da Rocha

Áureo de Araújo Souza

Carlos Alberto de Freitas

Carlos Alberto Gonzalez

Carlos Alberto Luciano de Souza

Carlos Alberto Vieira de Souza

Carlos Henrique Almeida

Carlos Henrique Barcellos de Uzeda

Carlos Henrique Passos de Moura

Carlos Roberto Pereira

Carlos Sergio Praciano Pereira

Cassio Cambahuva Rufino



Celso Andrade Capute

Cesar Augusto de Melo

Cesar Bombonato

Cesar Roberto Maksoud Cabral

Christopher de Queiroz Sampaio

Claudio Cesar Salles

Claudio Emanuel Vasconcelos de Castro

Claudio Roberto de Paula Prata

Clésio Roberto Santiago Maranhão

Clodoaldo Matias de Oliveira

Daniel Alves Pereira

Danilo Garcia

Dárcio Jesuíno Barbado

Dario Davalos Nunes (Paraguai)

Delmario Nascimento das Mercês

Dídimo Vieira Gonçalves

Dilso Roberto da Silva Krug

Diógenes Luccas Rosas

Dovair Vagner Pepino

Edson Cury Carneiro

<i>Eduardo da Cruz Spiller</i>	<i>Homero Fernandes Oliveira</i>	<i>Jorge Luiz Füllop</i>	<i>Jose Maria Andrade de Sá</i>
<i>Eduardo Lunardelli</i>	<i>Humberto Rodrigues de Oliveira</i>	<i>Jorge Luiz Reis Gomes</i>	<i>Jose Newton de Almeida</i>
<i>Eduardo Pereira Benvegnu</i>	<i>Humberto Tenório Francesconi</i>	<i>Jorge Pagés</i>	<i>Jose Roberto Borin</i>
<i>Eduardo Sebastiao de Paiva Vidual</i>	<i>Humberto Zenobio Picolini</i>	<i>Jorge Shimomura Junior</i>	<i>José Roberto de Alcântara</i>
<i>Elson Barreto Passos</i>	<i>Ibero Gaspar Sant'Anna Junior</i>	<i>Jorge Silva Escobar</i>	<i>Jose Roberto Xavier Barbosa</i>
<i>Enzo Mario Giunti</i>	<i>Ilton Agostinho de Oliveira</i>	<i>Jorge Thales Moura da Silva</i>	<i>Jose Sergio Costa Coutinho</i>
<i>Ernani Lague</i>	<i>Izaias Moura</i>	<i>Jose Almiro Correa da Silva</i>	<i>Juan Crespo Ligeron (Bolívia)</i>
<i>Fernando Antonio Martins Marques</i>	<i>Itibere de Farias Rosado</i>	<i>Jose Antonio Collado Valencia (Panamá)</i>	<i>Júlio Cesar Strino de Oliveira</i>
<i>Fernando Gil Guedes</i>	<i>Jaime Glacir Taranto</i>	<i>Jose Antonio Wanderley Lins Junior</i>	<i>Lauro Henrique de Lima Corpa</i>
<i>Fernando Kisbi</i>	<i>Janílson da Silva Santos</i>	<i>Jose Augusto Câmara Saú</i>	<i>Leovigildo Souto Maior Junior</i>
<i>Francino Bomtempo</i>	<i>Jeferson Porto Neves da Conceição</i>	<i>Jose Aurélio Ferreira dos Santos</i>	<i>Lino Padilla Gutierrez (Bolívia)</i>
<i>Francisco Carlos Monteiro</i>	<i>Joao Carlos Pedroso de Moraes</i>	<i>Jose Carlos Augusto Meira Lima</i>	<i>Lourival de Castro Saraiva</i>
<i>Francisco Stelle Moreira Silva</i>	<i>Joao Henrique Ferreira Oliveira</i>	<i>Jose Carlos Buonanno</i>	<i>Luís Antonio Pinto Machado</i>
<i>Garden Garcia Junior</i>	<i>Joao Lazaro Brasileiro do Carmo</i>	<i>Jose Elias Zinezi</i>	<i>Luiz Carlos de Oliveira</i>
<i>George Velloso Guimarães</i>	<i>Joao Lucio Chaves de Melo</i>	<i>Jose Fernando Cruz Fiuza</i>	<i>Luiz Antonio Pereira dos Santos</i>
<i>Gilberto Pierantoni, Gilmar Goncalves, Gilmar Vieira da Silva</i>	<i>Joao Manuel Zolin Tavares</i>	<i>Jose Geraldo Rosa Borges</i>	<i>Luiz Carlos D'Agostino</i>
<i>Gilson Batista de Souza</i>	<i>Joaquim Aureliano da Silva Filho</i>	<i>Jose Haroldo Duarte da Nobrega</i>	<i>Luiz Carlos Dias</i>
<i>Glauco Ferius Constantino de Oliveira</i>	<i>Joelci Andrietta</i>	<i>Jose Homero da Silva</i>	<i>Luiz Carlos Monteiro</i>
<i>Guilherme Tell Peixoto</i>	<i>Jonas da Silva</i>	<i>Jose Jacemir Bezerra</i>	<i>Luiz Fernando Fonseca Viana</i>
<i>Heliodoro Crispim de Azevedo Scalercio</i>	<i>Jorge Aluizio Marinony Fernandes</i>	<i>Jose Jaime de Queiroz</i>	<i>Luiz Fernando Maia Lessa</i>
<i>Heros Albuquerque</i>	<i>Jorge Aparecido Barbosa Canto</i>	<i>Jose Jorge Coco</i>	<i>Luiz Francisco Tupinambá da Silva</i>
	<i>Jorge Kersul Filho</i>	<i>Jose Leonissa Abud</i>	<i>Manoel Gomes de Araújo</i>

<i>Marcilio Dias Neves de Almeida</i>	<i>Nelson de Almeida Ramos</i>	<i>Pedro Paulo Vaccani dos Santos Filho</i>	<i>Wilson Franco Marinho</i>
<i>Marcio Joao Zanetti</i>	<i>Nelson Hitoshi Kamino</i>	<i>Peter Claudio Gersten</i>	<i>Umberto Jorge de Oliveira</i>
<i>Marcos Antonio Carballo Perez</i>	<i>Nilson Soilet Carminati</i>	<i>Reinaldo Silva Simião</i>	<i>Valcir Amaral de Azevedo Filho</i>
<i>Marcos Antonio Lopes da Silva</i>	<i>Orlando Frison</i>	<i>Reynaldo Rodrigues da Rocha</i>	<i>Valdemir Mendonca Júlio</i>
<i>Marcos Antonio de Jesus Coutinho</i>	<i>Orlanil Mariano Lima de Andrade</i>	<i>Roberto Giglio de Oliveira</i>	<i>Valter Francisco da Silva</i>
<i>Marcos Antonio Santos</i>	<i>Osvaldo Noel Calvo (Panamá)</i>	<i>Roberto Lago Goncalves Leite</i>	<i>Vicente Tinelli</i>
<i>Marcos Augusto dos Santos Negrão</i>	<i>Osvaldo Vacca Pinto (Bolívia)</i>	<i>Roberto Ornelas Bonifácio</i>	<i>Walkir de Oliveira Ribeiro</i>
<i>Marcos Aurélio Borges Custodio</i>	<i>Otaciol da Silva Rolim</i>	<i>Roberto Pianowski de Moraes</i>	<i>Wander Short</i>
<i>Marcos da Silva</i>	<i>Pablo Morosino Lopes</i>	<i>Robson Ioty Paiva</i>	<i>Wilson Nunes Vieira</i>
<i>Marcos Tarcísio Marques dos Santos</i>	<i>Paulo Bittencourt de Almeida</i>	<i>Robson Junger Maruoka</i>	<i>Walkir de Oliveira Ribeiro</i>
<i>Marcus Rosselini Policarpo da Silva</i>	<i>Paulo da Silva Cavalcante</i>	<i>Rocindes Jose Correa</i>	<i>Wander Short</i>
<i>Marcus Vinicius Campos Lara</i>	<i>Paulo Dioclecy Garcia Vieira</i>	<i>Romulo Magalhaes Ledo</i>	<i>Wilson Nunes Vieira</i>
<i>Marcus Vinicius Pessoa de Belfort Teixeira</i>	<i>Paulo Eduardo Martins</i>	<i>Ruy Lopes Goncalves</i>	
<i>Mario de Oliveira Santos Filho</i>	<i>Paulo Henrique Russo</i>	<i>Sergio André Coelho de Moura</i>	
<i>Mario Henrique Alves, Marius Celso Freitas Pereira</i>	<i>Paulo Jose Fontoura Campos</i>	<i>Sergio Arquimedes Pacheco da Cruz</i>	
<i>Maury de Matos</i>	<i>Paulo Raimundo Pereira Santos</i>	<i>Sergio Catoira Kauffmann</i>	
<i>Michael Peter Hutten</i>	<i>Paulo Roberto da Costa Silva</i>	<i>Sergio Furtado</i>	
<i>Miguel de Lima Rodrigues</i>	<i>Paulo Roberto Franca</i>	<i>Sergio Ribeiro Santos</i>	
<i>Milton Abib Nepomuceno</i>	<i>Paulo Roberto Urpia Lima</i>	<i>Sidney Schemes Pereira</i>	
<i>Milton Rios</i>	<i>Paulo Winz</i>	<i>Silvio Mota Lima</i>	
<i>Misael Pereira do Carmo</i>	<i>Pedro Bittencourt de Almeida</i>	<i>Ubiratã Bartolomeu Pickrodt Soares</i>	
	<i>Pedro Geraldo Franzão</i>	<i>Ubiratan Simões de Souza</i>	

CADETES DE 1975 – EM NÚMEROS



AVIADORES

Provenientes da EPCAR: 177

Entraram por concurso: 86

Estrangeiros: 06

Proveniente da Turma de 71: 01

Cadetes Formados Oficiais Aviadores em 1978:

ANTARES: 33

VEGA: 27

SIRIUS: 31

CASTOR: 32

TOTAL: 123

INTENDENTES

Cadetes Provenientes da EPCAR: 10

Cadetes que entraram por concurso: 20

Cadetes oriundos do CFOAv:

Em 1975: 12

Em 1977 e 1978: 19

Em 1978: 45

Cadetes Intendentes desligados durante o CFOInt: 04

Oficiais Intendentes formados em 1978: 102:

- Oriundos da EPCAR: 28

- Oriundos do concurso: 30

- Oriundos da turma anterior: 44





OFICIAIS AVIADORES DA TURMA CHARLES ASTOR



ALBANO / ALBERTO / ALCÂNTARA / ALMEIDA / ALVANI / ANDRÉ / ANDRIETTA / ANTONIO / ASSUMPÇÃO / BASSI / BELFORT / BERMUDEZ / BENVENU / BOMBONATO / BORGES / BORIN / CANTO / CAPUTE / CARLOS / ROBERTO / CARMINATI / CHAVES DE MELO / CHRISTOPHER / CORPA / COSTA SILVA / COUTINHO / CRESPO (BOLÍVIA) / CRUZ / CURY / DANILO / DÁVALOS (PARAGUAI) / DIOCLECY / DIÓGENES / ELSON PASSOS / ESCOBAR / FERNANDES / FERREIRA / FONSECA VIANA / FRANCESCOINI / FRANZÃO / FRISON / FULOP / FURTADO / GARDEN / GIGLIO / GIL / GILBERT / GILSON / GIUNTI / GLAUCO / GONÇALVES / HEROS / HOMERO / HUMBERTO / HUTTEN / JACEMIR / JANILSON / JONAS / JULIO / KERSUL / KISHI / KRUG / LAGUE / LARA / LEITE / LUCIANO / MAIA / MARCÍLIO / MARCOS / MARIUS / MARQUES / MARTINS / MARUOKA / MASSUIA / MATIAS / MATOS / MEIRA / MELO / NEGRÃO / NEPOMUCENO / NÓBREGA / LIMA DE ANDRADE / ORNELAS / PABLO / PAGÉS / PENA / PEPATO / PEREZ / PIANOWSKI / PICOLINI / PIERANTONI / PINTO MACHADO / PORTO NEVES / REIS / REYNALDO / ROCINDES / ROTHMANN / RUSSO / SÁ / SAIONE / SANTOS FILHO / SAÚ / SÁVIO / SHIMOMURA / SHORT / SIMIÃO / SIMÕES / SOUTO MAIOR / SPILLER / STELLE / STRINO / TARANTO / TARCÍSIO / THALES / TINELLI / VACCANI / VALTER / VELLOSO / VIDUAL / VIEIRA / WALKIR / WINZ / ZANETTI / ZOLIN



OFICIAIS INTENDENTES DA TURMA CHARLES ASTOR



ALMEIDA / ANIBAL / ARAÚJO / AUREO / BARBADO / BOMTEMPO / CARLOS HENRIQUE / COLLADO (PANAMÁ) / CUSTÓDIO /
D'AGOSTINO / DANIEL / DIDIMO / EMANUEL / FERRARI / FERREIRA / FIUZA / FONTOURA / FRANCISCO / FRANCO / GONZALES
/ ILTON / IOTY / IZAÍAS / JOÃO HENRIQUE / KAMINO / LEDO / LESSA / LUIS ANTONIO / LUIZ CARLOS / MAIA / MARCOS /
MARIO HENRIQUE / MARANHÃO / MARINONY / MISAEL / MOTA LIMA / MOURA / OLIVEIRA / NELSON / NEWTON / PADILLA
(BOLÍVIA) / PEDROSO / PEPINO / PICKRODT / PINHO / PRATA / QUEIROZ / REBELO / RIBEIRO SANTOS / RIOS / ROLIM /
ROSADO / RUY / SALLES / SARAIVA / SCALERCIO / SILVA FILHO / UMBERTO / URPIA / VACCA (BOLÍVIA) / VALCIR / WILSON
/ ABREU / AZEVEDO / BARROS / CAMARGO / CORDEIRO / CORREIA / DAVID / DESTRO / DETONI / DIAS / DJAIR / DONATINI /
ELIAS / ELMO / EURIQUES / EVANDRO / FERNANDO / FERRARESI / FERREIRA NEVES / FREIRE / GUEDES / JAILSON / JAILTON
/ JOHAN / JUNQUEIRA / LISBOA / LOURIVAL / LUETKE / MÁRCIO / MAURO / MEIRELES / MOROTTI / MURILO / OTTONI /
PEDROSA / RONALDO / SANTOYO / SILVA / SOARES / SOEIRO / THEODORO / TORRES / TOSO / UBIRAJARA / WALTER

OFICIAIS AVIADORES DA TN QUE FORAM INSTRUTORES NA AFA



Alvani Adão da Silva | Átila Maia da Rocha | José Roberto Borin | João Lúcio Chaves de Melo | Christopher de Queiroz Sampaio | Lauro Henrique de Lima Corpa | Paulo Roberto da Costa Silva | Paulo Dioclecy Garcia Vieira | Pedro Geraldo Franzão | Orlando Frison | Jorge Luiz Fülöp | Sérgio Furtado | Garden Garcia Junior | Enzo Mario Giunti | George Velloso Guimarães | Homero Fernandes Oliveira | Jonas da Silva | Fernando Kishi | Roberto Lago Gonçalves Leite | Carlos Alberto Luciano de Souza | Paulo Eduardo Martins | José Carlos Augusto Meira Lima Roberto Ornelas Bonifácio | Marco Antonio Carballo Perez | Humberto Zenóbio Picolini | Luis Antonio Pinto Machado | Jeferson Porto Neves da Conceição | Jorge Luiz Reis Gomes | Reynaldo Rodrigues da Rocha | Rocindes José Correa | André Rothmann | Leovigildo Souto Maior Junior | Eduardo da Cruz Spiller | Júlio César Strino de Oliveira | Marcos Tarcísio Marques dos Santos | Vicente Tinelli

O Frison é o recordista da Turma, em horas de voo de instrução na Academia, e um dos mais voados de todos os tempos.

A INSTRUÇÃO AÉREA - FRISON

Há pouco, perguntaram-me sobre o meu desejo e a minha necessidade de voar. Respondi que voar sempre foi um sonho que acalento desde a mais tenra infância. Os sonhos nos fazem levantar todos os dias com ânimo e vontade de lutar. Impulsionam na direção correta. Fazem com que as coisas tenham sentido e que tudo valha à pena ser vivido.

Voar é uma atividade complexa e para poucos. Exige, além de um alto grau de abnegação, um vasto conhecimento sobre várias ciências. Não é apenas o contato e o ronco da hélice a girar.

O que torna a atividade aérea tão difícil é que o instinto natural do ser humano, como ser terrestre, o induz a agir de forma errada, quando no meio aéreo, e é aí que muitas ideias arraigadas devem ser esquecidas e até mesmo vistas de maneira inversa. Como por exemplo: voar baixo e lento é mais perigoso do que voar alto e rápido.

Nesse ambiente novo e fascinante, é que surge a figura de um semideus: o instrutor de voo. Esse, por sua experiência e conhecimento profundo da atividade, inspira tamanha confiança em seus alunos que esses se sentem tão seguros a ponto de não temerem nem mesmo as situações mais perigosas. Se algo de anormal acontecer, o aspirante a aviador tem a certeza de que sempre ouvirá a frase mais tranquilizadora da instrução aérea: está comigo. Nesse momento, o suor cessa, a tremedeira passa e o coração volta ao ritmo normal. Ufa!!! Ainda bem que não estou só!!!

O verdadeiro instrutor de voo aprendeu durante a sua vida acadêmica que o respeito ao outro é a coisa mais importante na vida e principalmente na nobre arte

de ensinar a voar. Verá, nas dificuldades de seus alunos, as dificuldades que sentiu no passado e tudo aquilo que contribuiu para ajudar a superá-las. Até mesmo o mau exemplo de um “instrutor” foi uma valiosa lição, para que não cometa os mesmos erros e injustiças com seus futuros companheiros do ar.

O verdadeiro instrutor não deixará que seu aluno siga em frente sem ter a certeza absoluta de que tudo foi muito bem assimilado, porque na atividade aérea não há espaço para o mais ou menos. Errar durante a instrução faz parte do processo; entretanto, fora dela, pode ser o fim de tudo. Assim, o aluno entenderá que a repetição de alguma missão não é o fim, mas sim a oportunidade de se aperfeiçoar e de se tornar mais apto para enfrentar os desafios futuros.

Por fim, o verdadeiro instrutor plantará na mente de seus alunos a semente de que, ao decolar, eles serão testados em diversas situações e de várias formas. Ele os fará refletir sobre o valor de sua vida, da de outras pessoas a bordo e da sua importância para aqueles que o aguardam. Será aler-

tado a não superestimar suas habilidades num momento de euforia, que trará uma satisfação efêmera ao seu ego, mas que poderá custar a sua vida e a de outros. Desenvolverá em seus alunos a autoconfiança necessária para que possam decidir, sob o mais severo estresse, pela alternativa mais adequada ao momento.

E assim, nesse clima de confiança e respeito mútuo, desenvolver-se-á a camaradagem que irá durar para sempre.

E, um dia, nesses encontros que a vida nos proporciona, o velho instrutor, já afastado da atividade aérea, será abordado por um ex-aluno, que dirá com a voz embarcada, cheia de respeito e admiração: **Meu Eterno Instrutor!**

OFICIAIS INTENDENTES DA TN QUE FORAM INSTRUTORES NA AFA:

Manoel Gomes de Araújo

Luiz Carlos D'Agostino

Dárcio Jesuíno Barbado

José Estefano Ferraresi

Luiz Antonio Pereira dos Santos

Jorge Aluizio Marinony Fernandes

Milton Rios

Antonio Soeiro Filho

Paulo Roberto Urpia Lima



CAPÍTULO IV

AS AVIAÇÕES OPERACIONAIS

Os aspirantes aviadores seguiram todos para Natal, para o CATRE, Centro de Aplicações Táticas e Reacompletamento de Equipagens, na pequena Parnamirim, chamada na época Eduardo Gomes.

O objetivo era a seleção para a Aviação de Caça, antes de tudo. Aqueles que não se destacassem seguiriam para a Aviação de Transporte. E os desligados no Curso de Aviação de Caça seguiriam para a Aviação de Asas Rotativas, o helicóptero.

Após umas quinze horas de exercício, os oficiais do CATRE decidiram pelos que deveriam seguir para a Caça. Não foi levado em consideração o voo no T-37 e no T-25. A experiência adquirida na AFA foi desprezada. As consequências dessa

opção logo se mostraram: muitos que tinham voado o T-25 apenas, na AFA, foram desligados no Xavante, seguindo para o helicóptero.

Aqueles que não foram para a Caça foram classificados no Esquadrão Potengi, para realizarem emprego de armamento no Estande de Tiro de Maxaranguape com o T-25. Depois, foram transferidos para o Esquadrão Tubarão, onde fizeram o curso no C-95 Bandeirante e foram preparados para comporem as Unidades Aéreas de Transporte, Patrulha, Reconhecimento, Busca e Salvamento e Embarcada.

Os desligados no AT-26 seguiram para Santos, onde estava nossa escola de helicópteros, a Ala 435, hoje denominada 1º/11º GAV.



A AVIAÇÃO DE CAÇA



CURSO DE LÍDER DE ESQUADRILHA DE CAÇA



Anos 1980 e 1981

Enfim, para todos da Turma, 1979 estava no final. Para os aviadores, era sua própria diáspora. O maior número estava

direcionado para Fortaleza, mas todos os outros iriam preencher as vagas dos Esquadrões Operacionais espalhados pelo nosso território. Teríamos a Turma 72 em qualquer Base Aérea que chegássemos. Para nós isso era uma tranquilidade

Ainda éramos os “pica-fumos”, onde chegávamos, mas nos anos seguintes os mais modernos sentiriam a influência da Turma, que os precedia com sua fama.

Agora, entretanto, era a nossa vez de tirar serviço de Oficial de Dia no Natal e Ano Novo, além de ser o porta-estandarte e porta-bandeira nas solenidades.

Aos 06 de novembro de 1979, foi pública a conclusão do Estágio de Formação Básica em aeronave AT-26 Xavante, sendo esses pilotos considerados 1P.

Dos 68 que haviam sido selecionados para voar o AT-26 Xavante, 42 deveriam

se apresentar no 1º/4º GAV. na capital Cearense, Fortaleza. À época, uma cidade deliciosa em todos os sentidos.

Saímos de férias, nos despedimos de Natal, agradecidos pela acolhida daquela cidade que nos recebeu e tantas alegrias proporcionou a solteiros e casados. Alguns nela encontraram as suas companheiras e levaram de lá mais que belas lembranças.

O ano de 1980 se apresentava cheio de realizações para todos, mas para aqueles destinados à Caça a certeza, pela frente, era de “chumbo grosso”.

Aos 05 de dezembro de 1979, 42 tenentes da Turma foram incluídos no efetivo da Base Aérea de Fortaleza, classificados por necessidade do serviço e término de Estágio no CATRE, no 1º/4º GAV – Esquadrão Pacau.

Albano, Alberto, Alvani, Atila Maia, Belfort, Benvegna, Bermudez, Bombonato, Carminati, Corpa, Costa Silva, Cruz, Fonseca Viana, Francesconi, Glauco, Heros, Hutten, Kersul, Krug, Lague, Leite, Marcos, Marius, Marques, Maruoka, Matias, Negrão, Pablo, Paiva Vidual, Perez,

Pianowski, Reynaldo, Russo, Sávio, Stelle, Strino, Thales, Tinelli, Vaccani, Vieira, Winz e Zolin.

As diferenças já nos atingiam - casados e solteiros tinham necessidades diversas.

Os casados procuravam casa na cidade e os solteiros, vaga no Cassino dos Oficiais ou, como alguns, uma boa alternativa de moradia para não ficar dentro da Base Aérea de Fortaleza. A cidade e sua população eram muito hospitaleiras. O CASOf era um belo prédio, uma construção antiga, imponente e muito agradável.

Deste lugar, muitas histórias para contar; até terremoto tivemos naquele ano. As praias eram um convite constante, que só não era mais atendido devido à dureza do curso que enfrentávamos.

Nesse primeiro ano – 1980 – muitas coisas aconteceram, mas algumas marcaram.

Um dos nossos casou-se com uma bela italiana que, de tão nova, ainda frequentava o primeiro grau. Quando o ônibus dos oficiais passava na avenida onde eles moravam, bem perto do primeiro supermer-

cado aberto 24 horas (não tinha portas), ela com o seu belo uniforme de saia azul, camisa e meias brancas (e, como dizíamos, lancheira) - se escondia para que ninguém a visse.

O estande de tiro ficava num paraíso deserto – Aquiraz – e nós não perdíamos as chances de frequentar uma praia que era praticamente nossa.

Junto com os voos de caça, voávamos o nosso velho companheiro (que até hoje carrega a instrução na AFA), o T-25 Universal para a necessária experiência em voo por instrumentos e viagens.

Também descobrimos que o cálido Ceará pode ser frio para quem passa 24 horas no bote do assento ejetável – era parte de nosso treinamento, fosse no Curso de Sobrevivência no Mar, ou nos exercícios de subida da Serra de Uruburetama.

Boa comida, sorvetes deliciosos na praia. Clima agradável e praias com água quente. Tudo seria perfeito, se não fossem os arrochos da “Sorbonne da Caça”.

Tínhamos bons instrutores, mas alguns seriam melhor classificados como

checadores, pois pouco ensinavam e muito cobravam. Todavia, como se diz: “A perfeição não é deste mundo”.

Um dia, fomos surpreendidos com a notícia de um acidente no Açude de Pentecostes e sofremos bastante com a prematura passagem do nosso amigo Zolin. Apenas éramos consolados pelo fato do salvamento do Matias (Gafanhoto), futuro Piloto de Ensaios da nossa Turma.

Foram dias sombrios, mas tínhamos de olhar para frente e continuar.

Terminaram todo o Curso e foram declarados Líderes de Elemento da Aviação de Caça: o Krug, o Lague, o Leite, o Negrão, o Paiva Vidual, o Pianowski, o Sávio e o Stelle. Mas, por limitação de vagas, foram transferidos para o 3º/10º GAV - Esquadrão Centauro - na Base Aérea de Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

Não concluíram o curso e foram transferidos para outras Unidades:

- Academia da Força Aérea: Alvani, Átila Maia, Corpa, Costa Silva, Cruz, Reynaldo, Strino e Tinelli;

- 1º Grupo de Aviação Embarcada, na Base Aérea de Santa Cruz - o Belfort; e

- Ala 435, na Base Aérea de Santos - o Reynaldo (Tripló R).

O Matias foi rematriculado no ano seguinte, devido ao tempo necessário para a sua recuperação do acidente.

Nossos sentimentos pela perda do Zolin, que se despediu de nós muito antes do que gostaríamos.

Assim terminamos o primeiro ano na capital cearense. Não foram tempos fáceis, mas ninguém tinha dúvidas que seria assim para aqueles que sonhavam com a Aviação de Caça.

Foram qualificados como Pilotos Especializados (Pilotos de Caça), a partir de 28 de novembro de 1980, os seguintes militares:

Albano, Alberto, Benvegna, Bermudez, Bombonato, Carminati, Fonseca Viana, Francesconi, Glauco, Heros, Hutten, Kersul, Krug, Lague, Leite, Marcos, Marius, Marques, Maruoka, Negrão, Pablo, Paiva

Vidual, Perez, Pianowski, Russo, Sávio, Stelle, Thales, Vaccani, Vieira e Winz.

A Saga continua - Curso de Líder de Esquadrilha da Aviação de Caça - 1981

Foram matriculados no Curso de Líder de Esquadrilha de Caça, a ser realizado em 1981, 23 jovens pilotos de caça da Turma Terror Negro:

Albano, Alberto, Benvegna, Bermudez, Bombonato, Carminati, Fonseca Viana, Francesconi, Glauco, Heros, Hutten, Kersul, Marcos, Marius, Marques, Maruoka, Pablo, Perez, Russo, Thales, Vaccani, Vieira e Winz. E o Matias.

Todos já sabiam que seria mais difícil que no ano anterior, faríamos todas as missões da Aviação de Caça, liderando mais três aviões. O desafio seria grande, mas muitos outros pilotos já haviam passado pelas mesmas provas e agora era a nossa vez. E nós encaramos.

Estande de tiro, tiro aéreo, navegação rasante, ataque, escolta, combate, formatura diurna e noturna, e muito mais. Eram muitas missões e inesgotáveis demandas.

Assim, já que tínhamos “tempo sobrando”, realizamos também o Curso de Controlador Aéreo Avançado e ríamos bastante com o sofrimento de cada um para obrigar o líder da esquadrilha a entender o que gostaríamos que fizesse.

A cidade continuava linda, os sorvetes deliciosos, a comida agradável, o Esquadrão, um porre. Mas não existe almoço de graça na Aviação de Caça. Dava até inveja de ver os amigos voando em paz nas outras aviações. Em 31 de agosto, fomos promovidos. Agora, éramos Primeiros-Tenentes. Momentos de descontração na Praça do Cajueiro, que era lugar de tensão pré-brifim ou pós-voo.

Quando se põe alguma coisa na cabeça, você deixa de olhar para os lados e foca no objetivo. Às vezes o preço é alto, mas você acaba pagando. Nem todos tiveram a mesma história - na certa cada um tem a sua para contar, mas, no geral, foi difícil para todos. Todos usaram os famosos macacões de voo “stone washed”, terceira cor na nossa curta carreira: laranja, azul e verde. Parecíamos farrapos dentro dos macacões rasgados - aquilo era degradante.

Mais difícil foi para a família do nosso amigo Thales. Quando da evasiva, depois de um ataque simulado a uma Força Naval, o baixinho acidentou-se e foi chamado pelo Pai. Mais um da Turma “abandonou a formatura”. Um bom amigo. Seu corpo jamais foi encontrado.

E assim chegamos ao final de 1981.

O Alberto, o Marcos, o Marius, o Marques, o Maruoka e o Vaccani, embora tenham voado até o final do ano, não foram declarados Líderes de Esquadrilha da Aviação de Caça, mantendo, porém, a qualificação de Líderes de Elemento:

O Alberto, o Marius, o Maruoka e o Vaccani foram transferidos para o 2º/5º GAV - Esquadrão JOKER, em Natal - RN.

O Marcos foi transferido para o 3º/10º GAV - Esquadrão Centauro, em Santa Maria - RS.

O Marques foi transferido para a Academia da Força Aérea, em Pirassununga - SP.

O Matias formou-se Líder de Elemento da Aviação de Caça junto com a turma de 73.

O Thales despediu-se de nós antes do desejado.

Foram qualificados Pilotos Operacionais (Líderes de Esquadrilha de Caça), a partir de 17 de novembro de 1981, os seguintes colegas:

Albano, Benvegnu, Bermudez, Bombonato, Carminati, Fonseca Viana, Francesconi, Glauco, Heros, Hutten, Kersul, Pablo, Perez, Russo, Vieira e Winz.

De todos aqueles que se juntaram à Turma desde 28 de fevereiro de 1972, e que sonhavam serem caçadores, 16 haviam chegado ao final do Curso de Líder de Esquadrilha. Outros ainda atingiriam esta qualificação mais à frente, nos Esquadrões ou retornando a Natal.

Após essa conquista maior, a de Líder de Esquadrilha de Caça, a distribuição dos 16 formandos foi a seguinte:

1º Grupo de Defesa Aérea – Anápolis – GO:

Albano e Perez.

1º Grupo de Aviação de Caça – Santa Cruz – RJ:

Bermudez, Carminati, Francesconi, Glauco e Vieira.

1º/14º GAV - Canoas – RS.

Benvegnu

3º/10º GAV - Santa Maria – RS.

Kersul

1º/4º GAV. Fortaleza – CE.

Bombonato, Fonseca Viana, Heros, Hutten, Pablo e Russo.

2º/5º GAV. – Natal – RN

Winz

Com essas designações se encerra a saga da Aviação de Caça, de nossa gloriosa Turma, nos anos de 1980 e 1981, no

1º/4º GAV. – Esquadrão Pacau – na Base Aérea de Fortaleza – CE.

Voltaram a Natal e refizeram o Curso de Pilotos de Caça, em 1987, o Alvani e o Strino, sendo declarados líderes de esquadrilha de caça no ano seguinte. Em 1988, o Tinelli refez o curso e foi declarado Líder em 1989.

Aqueles que não concluíram o curso de liderança ou não tiveram a oportunidade de realizá-lo em Fortaleza, no 1º/4º GAV, fizeram esse curso nos anos subsequentes, no 3º/10º GAV, no 2º/5º GAV e no 1º GAC.

A triste notícia foi o falecimento do Lague e do seu ala, realizando uma missão do curso no 3º/10º GAV.

Com estes cursos realizados, a turma totalizou 35 Pilotos de Caça.

Pelo bom desempenho e pela oportunidade, em 1999 todos os Esquadrões de Caça da Força Aérea Brasileira foram comandados por oficiais de uma mesma Turma, a nossa. Foi a primeira vez que isso ocorreu na história da FAB, um novo capítulo da nossa jornada.

AERONAVES VOADAS PELOS 72 INTEGRANTES DA AVIAÇÃO DE CAÇA



Xavante AT-26 RT-26



Tiger II F-5E



Mirage F-103



AMX A-1 RA-1

A AVIAÇÃO DE TRANSPORTE AS PRIMEIRAS DESIGNAÇÕES

1º/9º GRUPO DE AVIAÇÃO
BASE AÉREA DE MANAUS
José Maria Andrade de Sá
Reinaldo Silva Simião



1º/15º GRUPO DE AVIAÇÃO
BASE AÉREA DE CAMPO GRANDE
Ademir Massuia
Márcio João Zanetti
Eduardo da Cruz Spiller
Diógenes Luccas Rosas



4º ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO
BASE AÉREA DE SÃO PAULO
Antonio Carlos Bassi
Pedro Bittencourt de Almeida
Jorge Pagés
Milton Abib Nepomuceno
Antonio Celso Pepato
Marcos Tarcísio Marques dos Santos



5º ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO
BASE AÉREA DE CANOAS
Paulo Eduardo Martins
Antonio Carlos Cruz Assumpção
José Geraldo Rosa Borges
José Roberto Borin
Paulo Diocley Garcia Vieira



1º ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO
BASE AÉREA DE BELÉM
Orlanil Mariano Lima de Andrade
João Lúcio Chaves de Melo
Elson Barreto Passos
José Roberto de Alcântara
Adilson Pena de Moraes
Leovigildo Souto Maior Junior
Jefferson Porto Neves Conceição
Maury de Mattos
Gilson Batista de Souza
José Carlos Augusto Meira Lima
Humberto Zenóbio Picolini
Jonas da Silva



2º ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO
BASE AÉREA DE RECIFE
Valdemir Mendonça Júlio
Christopher de Queiroz Sampaio
Edson Cury Carneiro
Gilberto Pierantoni
Garden Garcia Júnior
Wander Short



3º ESQUADRÃO DE TRANSPORTE AÉREO
BASE AÉREA DO GALEÃO
Sérgio André Coelho de Moura
Humberto Rodrigues de Oliveira



2º/2º GRUPO DE TRANSPORTE
BASE AÉREA DO GALEÃO
Jaime Glacir Taranto
Anthony James Gilbert
José Haroldo Duarte da Nóbrega
Mário de Oliveira Santos Filho

A AVIAÇÃO DE ASAS ROTATIVAS AS PRIMEIRAS DESIGNAÇÕES

1º ESQUADRÃO MISTO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

BASE AÉREA DE BELÉM

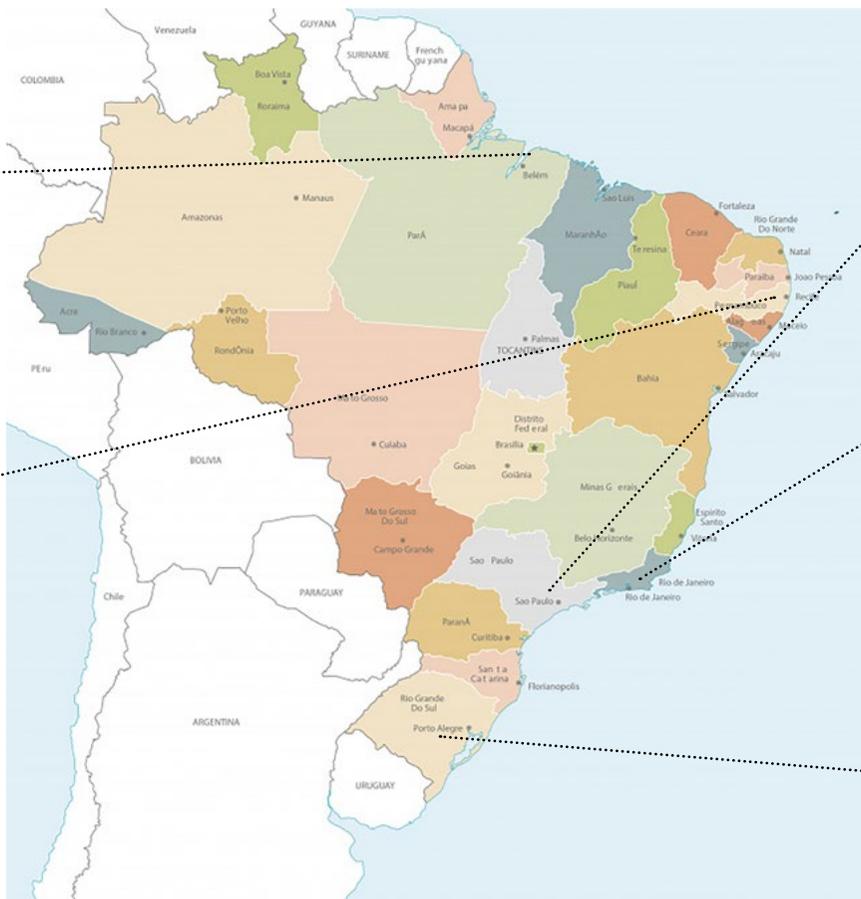
*Carlos Roberto Pereira
Jorge Shimomura Júnior
Celso Andrade Capute
Janilson da Silva Santos
Luís Antonio Pinto Machado*



2º ESQUADRÃO MISTO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

BASE AÉREA DE RECIFE

*Fernando Kishi
Antonio Aurélio da Silva
Jorge Silva Escobar
George Velloso Guimarães
Gilmar Gonçalves
Marcos Antonio de Jesus Coutinho*



4º ESQUADRÃO MISTO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

BASE AÉREA DE SÃO PAULO

*Enzo Mario Giunti
Joelci Andrietta*



3º ESQUADRÃO MISTO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

BASE AÉREA DE SANTA CRUZ

*Base Aérea de Santa Cruz
Rocindes José Corrêa
Sérgio Furtado
Homero Fernandes de Oliveira
Jorge Luiz Reis Gomes
Carlos Alberto Luciano de Souza*



5º ESQUADRÃO MISTO DE RECONHECIMENTO E ATAQUE

BASE AÉREA DE SANTA MARIA

*André Rothmann
César Augusto de Mello
Marcílio Dias Neves de Almeida
Agnello Saione Filho*

A AVIAÇÃO DE RECONHECIMENTO AVIAÇÃO DE PATRULHA E E AVIAÇÃO EMBARCADA AVIAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO AS PRIMEIRAS DESIGNAÇÕES



1º/6º GRUPO DE AVIAÇÃO
BASE AÉREA DE RECIFE
Valter Francisco da Silva
José Augusto Câmara Saú



1º/7º GRUPO DE AVIAÇÃO
BASE AÉREA DE SALVADOR
José Jacemir Bezerra
José Homero da Silva
Roberto Ornelas Bonifácio



1º GRUPO DE AVIAÇÃO EMBARCADA
BASE AÉREA DE SANTA CRUZ
Walkir de Oliveira Ribeiro
Danilo Garcia
Ubiratan Simões de Souza
Fernando Gil Guedes



2º/10º GRUPO DE AVIAÇÃO
BASE AÉREA DE FLORIANÓPOLIS
Jorge Aparecido Barbosa Canto
Arlindo Ferreira Marques

CAPÍTULO V

O LEGADO

Não sabemos tudo o que contribuiu para que nossa Turma se destacasse tanto. Que fique o mistério. Mas certamente sabemos que o número 72 tornou-se conhecido na Força Aérea como símbolo de força, de determinação, de vitória diante de todo e qualquer obstáculo.

Uma história digna de ser lembrada também se escreve com sangue.

De repente, um colega era subtraído da nossa convivência. Eram momentos de perplexidade e dor. Ficávamos tristes e buscávamos o que fazer, mas nada mais havia para ser feito. Então, procurávamos meios de consolação a fim de encontrar forças para continuar a vida que não podia ser detida, e que exigia o máximo de cada um.

Os familiares vinham buscar o corpo sem vida daquele que lhes era tão precioso

e que havia entregado cheio de vida, cheio de esperanças. Ao ver a tristeza deles, os nossos corações eram apunhalados segunda vez.

Aos casados, ficava a impressão de uma vida plena de realizações interrompida, como uma história que não se completa, como um sonho doce de que se acorda e que não há como continuar.

Ficam na memória para sempre.

Todos poderiam escrever as suas perdas, mas encontramos em certa viúva e suas filhas o mais lindo poema, na despedida do seu avião querido, inspirando-nos a compor o nosso, em homenagem a cada um que partiu antes do imaginado.

*“Vocês cruzaram os limites do céu
envoltos por uma carícia infinita.*

*O vôo, o sonho de todos nós,
sua maravilhosa realidade,
fazia seus corações se elevar
e alcançar uma ideia de liberdade infinita.*

*No sibilo do vento,
com suas novas asas, continuem a voar.*

*Seu desejo de viver,
sua doçura,
seu amor,
permanecerão para sempre em nós”.*

ADEUS, IRMÃOS!

ABUD

ALBERTO CURY

ALEXANDRE

ANDRIETTA

APARECIDO

BARBOSA

BARCELLOS

BERNI

BRASILEIRO

BRINCAS

BOMBONATO

CABRAL

CAPELLA

CARLOS

CARLOS AUGUSTO

CLAUDINO

COU TINHO

COUTO

CRESPO

CRUSOÉ

DETON

DIAS NETO

DIRCEU

EMANUEL

EUCLIDES

FARAH

FERNANDO NEVES

FERREIRA

FLORIANO

FLORINDO

GERALDO

GERSON

GERSTEN

GLAUCO

GOUVEA

GURGEL

HÜTTEN

IRAN

JESUS

JOÃO HENRIQUE

JORGE LUIZ SOUZA

KUNITAKE

LADISLAU

LAÉRCIO

LAGUE

LIMA RODRIGUES

LINS

LUNARDELLI

MAURO

MELGAÇO

MONTEIRO

NELSON

NOEL

PEDRO RANGEL

PEDROSA

PEPINO

PEREIRA SANTOS

RAMOS

RÊGO

RIBEIRO SANTOS

ROTHMANN

RUY

SHIMOMURA

SILAS

SILVA

STELLE

TAFURI

TAKANO

THALES

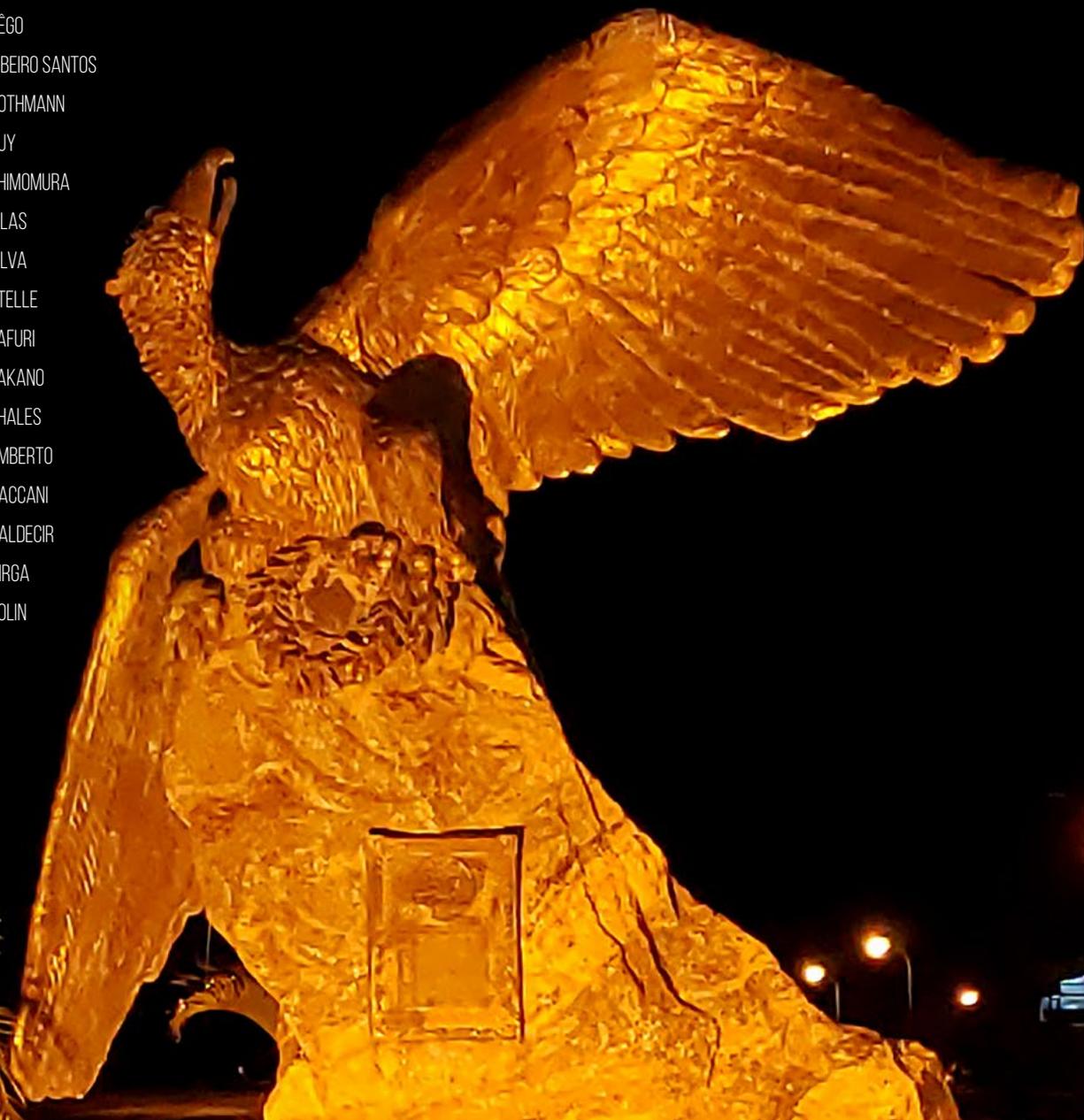
UMBERTO

VACCANI

VALDECIR

VIRGA

ZOLIN



AQUELES QUE NA CARREIRA VOARAM MAIS ALTO

COMANDANTE DA AERONÁUTICA

TEN BRIG ANTONIO CARLOS MORETTI BERMUDEZ



São 43 anos dedicados à vida militar na Força Aérea Brasileira. Em janeiro de

2019, o Tenente-Brigadeiro do Ar Antonio Carlos Moretti Bermudez assumiu o mais alto cargo destinado a um Oficial Aviador, o de Comandante da Aeronáutica.

Casado com a Senhora Eliana, possuem três filhos – Gabriel, Laís e André; e três netas - Esperanza, Alice e Lourdes.

Sua trajetória na carreira é marcada por relevantes experiências de Comando, Chefia e Direção de diferentes organizações da FAB. Entre elas, o Esquadrão Adelphi (1o/16o GAV), unidade que tem a sua história ligada ao projeto A-1, aeronave de caça que o Brasil desenvolveu em parceria com a Itália; além da Base Aérea de Brasília; da Adidância de Defesa e Aeronáutica junto à Embaixada do Brasil na França e na Bélgica; do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica; da Terceira Força Aérea; do Sexto Comando Aéreo

Regional; do Departamento de Ensino da Aeronáutica; e do Comando-Geral do Pessoal da Aeronáutica.

Oriundo da Aviação de Caça, possui 4 mil horas de voo em quase duas dezenas de aeronaves voadas.

Ao assumir o Comando da Aeronáutica, por meio de sua Diretriz, estabeleceu prioridades relacionadas aos meios aéreos, à interoperabilidade, à capacidade de comando e controle, à estrutura organizacional e à qualificação dos militares, os quais acredita que devem seguir em constante evolução na proporção em que se investe em diferentes áreas de conhecimento.

Ao comandar os mais de 70 mil militares e civis do efetivo da Força Aérea Brasileira, orgulha a turma de 1972 como o integrante que, nascido na pequena cidade de Santo Ângelo, no interior do Rio Grande do Sul, representa os nossos valores, a nossa amizade e a nossa união.

COMANDANTE DA FORÇA AÉREA PARAGUAIA
GEN. BDA. AER. DARIO DÁVALOS NUÑEZ



Há muitos anos que a Academia da Força Aérea forma Oficiais oriundos de países amigos, dentro de uma política recíproca de fortalecimento de seus laços de amizade.

Desse modo, a Turma Terror Negro teve a honra e o privilégio de acolher o Cadete 78/044 Darío Dávalos Nuñez, da Força Aérea Paraguaia, juntamente com jovens de outras nacionalidades, das Américas do Sul e Central.

Nascido em Carapeguá, Paraguai, ingressou na Academia Militar “Mcal Francisco Solano López” em 1974, após os estudos escolares iniciais.

Ingressou conosco na AFA, em 1975, voando o T-23 Uirapuru, o T-25 Univer sal e o T-37C. Na AFA, destacou-se no atletismo, proporcionando inúmeras conquistas esportivas à nossa Turma e à FAB. Foi escolhido o Melhor Atleta da AFA em 1976, e em 1977 foi campeão de corrida 800 m na NAVAMAER. Nessa competição, foi agraciado com medalhas de prata e bronze nos anos de 1975, 1976 e 1977. No ano seguinte, concluiu o Curso de Formação de Oficiais Avia-

dores, juntamente conosco, e regressou a sua Pátria, para iniciar a vida profissional.

Realizou todos os cursos militares da carreira, com destaque para o Curso de Tática Aérea na USAF e o Curso de Comando e Estado-Maior na FAB. Corroou sua vida acadêmica com os cursos de Altos Estudos militares paraguaios e a graduação em Direito em faculdade civil.

Nosso companheiro construiu uma brilhante carreira militar, como instrutor de voo e acadêmico, Comandante do Centro de Instrução Especializada, da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais e da Escola de Comando e Estado-Maior. Comandou o CIMEFOR Fuerza Aerea em 2005, e foi Chefe de Estado-Maior do Comando de Ensino e da 1ª Brigada Aérea. Após chefiar a Inspetoria Geral das Forças Armadas, exerceu em 2008 e 2009 o honroso cargo de Comandante da Força Aérea Paraguaia.

Hoje, atua como advogado e mestre de Direito Aeronáutico e Direito Político em prestigiadas instituições de ensino do Paraguai.

ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO
JOSÉ BONIFÁCIO BORGES
DE ANDRADA



A Família Andrada e Silva tem seu nome escrito na História do Brasil com as tintas do patriotismo e da cidadania, desde o Patriarca da Independência, José Bonifácio, e seu irmão Martim Francisco.

A Aeronáutica brasileira registra agradecida que, 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 tornar aquelas instalações o lar da Escola Preparatória de Cadetes do Ar, o que foi efetivado no ano seguinte.

E em 1972, um representante desta ilustre família se junta à história da Turma Terror Negro.

O Aluno 72/296 José Bonifácio Borges de Andrada chegou para mostrar que os Andrada estavam bem representados na Força Aérea; neto do Major-Brigadeiro Doorgal Borges, um dos fundadores da FAB, e primo dos generais Andrada Serpa, dedicado e discreto, compartilhou conosco aqueles inesquecíveis três anos de estudos, formaturas, treinamentos, brincadeiras e muitas esperanças.

Após a EPCAR, formou-se em Direito pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, em 1979. Foi Auxiliar Judiciário do Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais em 1980, e vereador em Barbacena no ano de 1982. Depois de ter

advogado no Iraque para a empresa Mendes Junior, em 1983 ingressou no Ministério Público como Promotor de Justiça no Espírito Santo.

Em 1984, ingressou no Ministério Público Federal como Procurador da República, prosseguindo em uma caminhada repleta de significativas conquistas. Foi Subchefe para Assuntos Jurídicos da Casa Civil da Presidência da República, Secretário-Executivo do Ministério da Justiça e Subsecretário-Geral da Secretaria-Geral da Presidência da República.

Em 2002, exerceu o elevado cargo de Advogado-Geral da União. Em sua profícua gestão na AGU, Andrada criou a Procuradoria-Geral Federal. Foi Advogado-Geral do Estado de Minas Gerais de 2003 a 2010, promovendo a unificação das diversas carreiras jurídicas do Estado.

Como Subprocurador-Geral da República, foi Membro Titular e Vice-Presidente do Conselho Superior do MPF, tendo exercido o prestigioso cargo de Vice-Procurador-Geral da República. É casado com Bernadete Andrada, com quem teve 7 filhos.

TEN. BRIG. ALVANI ADÃO DA SILVA



O Ten Brig do Ar ALVANI é natural da cidade de Senhora dos Remédios – MG, próxima a Barbacena.

Após cursar a EPCAR, seguiu para a AFA, formando-se como Oficial-Aviador na honrosa condição de primeiro colocado ('01') de nossa Turma.

Qualificou-se como Piloto de Reconhecimento e Piloto de Caça, tendo conquistado as qualificações de Líder de Esquadrão em ambas essas Aviações. Possui mais de 2.800 horas de voo em 7 diferentes tipos de aeronaves.

Realizou os cursos de carreira (Tática, Aperfeiçoamento de Oficiais, Comando e Estado-Maior, Estratégia e Ciência Política na ESG), além dos seguintes: Air Intelligence Officers Course na USAF; Photo Interpretation Course na RAF; Curso de Combate Eletrônico do CIN-DACTA 1 e Curso de Administração na Universidade de Brasília.

Em sua brilhante carreira, nosso "01" exerceu cargos em diversas áreas, como: Oficial de Inteligência do 1º/10º GAV e do 5º GAV; Assessor Técnico da COPAC; Assessor Técnico na Representação do Ministério da Aeronáutica junto à Força Aérea Italiana; Gerente de Projeto

do Programa CL-X; Gerente de Projeto do Programa de Modernização do F-5M; Chefe da 4ª Subchefia do Estado-Maior da Aeronáutica (Logística); Comandante da EPCAR; Vice-Diretor e Diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia da Aeronáutica; Chefe de Assuntos Estratégicos do Ministério da Defesa; e Assessor Militar junto à Representação Permanente do Brasil na Conferência de Desarmamento em Genebra – Suíça.

Foi agraciado com as seguintes condecorações: Santos-Dumont, Mérito Aeronáutico e Eduardo Gomes, da FAB; Piloto "Honoris Causa" da Força Aérea Portuguesa; Medalha Francisco Caldas, da Colômbia; Estrela das Forças Armadas do Equador; Medalha Jorge Chavez do Peru; Medalha do Pacificador; Medalhas Tamandaré e Mérito Naval; Mérito Militar; Medalha da Vitória; e Medalha do Mérito Judiciário Militar, entre outras.

OFICIAIS-GERAIS



Maj Brig Ar Jorge Kersul Filho

Comandante do 1º/14º GAV
Chefe do GENIPA
Comandante do VI COMAR



**Maj Brig Ar Marco Antonio
Carballo Perez**

Comandante do 1º GDA
Comandante da BAAN
Comandante da AFA
Comandante do VII COMAR



Maj Brig Ar Nilson Soilet Carminati

Vice-Presidente da COMARA
Diretor do PAMA-SP
Comandante do VII COMAR
Chefe de Assuntos Estratégicos (MD)



**Maj Brig Ar Luís Antônio
Pinto Machado**

Comandante do 1º/8º GAV
Comandante da BABE
Chefe da CDMB (MD)
Comandante da II Fae
Comandante do II COMAR
Comandante da UNIFA

OFICIAIS-GERAIS



C Alte Ricardo Albergaria Claro

Comandante do Navio Varredor Albardão
Comandante do Rebocador de Alto Mar Tritão
Comandante do 2º Esquadrão de Escolta
Diretor de Assistência Social da Marinha
Diretor da Escola de Guerra Naval



Brig Ar Paulo Henrique Russo

Comandante do 1º GAVCA
Comandante da BACO
Comandante da EPCAR



Brig Ar Jaime Glacir Taranto

Comandante do 3º ETA
Comandante da BAGL
Comandante da V FAE



**Brig Ar Orlanil Mariano
Lima de Andrade**

Comandante do GTE
Comandante da BASP

OFICIAIS-GERAIS



Brig Ar Átila Maia da Rocha

Chefe da DRAC-CT
Chefe da RBJID



Brig Int Itiberê de Farias Rosado

Chefe do GAP-BR



Brig Int Wilson Nunes Vieira

Prefeito de Aeronáutica dos Afonsos
Prefeito de Aeronáutica do Galeão
Subdiretor da SDAB

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Av Valter Francisco da Silva

Diretor do CLBI



Cel Av Pedro Bittencourt de Almeida

Chefe do SERAC-1
Diretor do IAC
Chefe da Delegação Brasileira na OACI



Cel Av Reinaldo da Silva Simião

Comandante da BAPV



Cel Av Jorge Pagés

Diretor do CLA

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Av Valdemir Mendonça Júlio

Diretor do IPA



Cel Av Marius Celso Freitas Pereira

Comandante do 3º/1º GCC
Chefe do SRPV-MN
Chefe da COMFIREM SIVAM



**Cel Av Eduardo Sebastião
de Paiva Vidual**

Comandante do 1º/4º GAV
Comandante da BAFL



Cel Av José Roberto Borin

Comandante da EAOAR

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



**Cel Av Marcos Tarcisio
Marques dos Santos**

Diretor do PAMA-BE
Chefe da CABSP



Cel Av Gilberto Pierantoni

Chefe do SRPV-BE
Diretor do PAME-RJ



Cel Av Márcio João Zanetti

Comandante do 1º/9º GAV
Diretor do CIAAR



**Cel Av Marcos Augusto
dos Santos Negrão**

Comandante do I CINDACTA

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Av Jorge Luiz Fülöp

Comandante da EAOAR



Cel Av Garden Garcia Júnior

Comandante do IV CINDACTA



Cel Av Roberto Lago Leite

Diretor do CIEAR



Cel Av Wander Short

Comandante do 2º ETA
Comandante da BAAF

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Int Luiz Carlos D'Agostino

Diretor do DCI



**Cel Int Antonio Carlos
Stangerlin Rebelo**

Chefe do GAP-BR



Cel Int Carlos Henrique Almeida

Chefe da PIPAR



Cel Int Ronaldo Ferreira da Silva

Diretor do DARJ

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Int Joaquim Aureliano da Silva
Prefeito de Aeronáutica de Belém



Cel Int André Santos de Pinho
Diretor do DARJ



Cel Int Ilton Agostinho de Oliveira
Prefeito de Aeronáutica dos Afonso



Cel Int José Murilo Ramos
Prefeito de Aeronáutica do Galeão

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Cel Int Misael Pereira do Carmo

Diretor do DCI



Cel PM José Luiz Couto Mallmann

Comandante da Cia. Independente PM de

Macaé - RJ

Comandante do 7º BPMERJ

Chefe da 2ª Delegacia de
Polícia Judiciária Militar



**Cel Bm Francisco Artur
Ferreira da Paixão**

Comandante do GSSMA

Ouvidor-Geral da Secretaria
de Defesa Civil - RJ



**Ten Cel Av Marcus Vinicius
Pessoa de Belfort Teixeira**

Comandante do 1º/7º GAV

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Ten Cel Av Walkir de Oliveira Ribeiro
Comandante do 6º ETA



Ten Cel Av Jorge Silva Escobar
Comandante do 1º / 11º GAV



Ten Cel Av Carlos Alberto Vieira de Souza
Comandante do 3º/10º GAV



Ten Cel Av Julio César Strino de Oliveira
Comandante do 1º/10º GAV

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



**Ten Cel Av Jorge Aparecido
Barbosa Canto**

Comandante do 2º/10º GAV



Ten Cel Av Pablo Morosino Lopes

Comandante do 2º/5º GAV



Ten Cel Av Carlos Roberto Pereira

Comandante do 1º/8º GAV



**Ten Cel Av Antonio Carlos
Cruz de Assumpção**

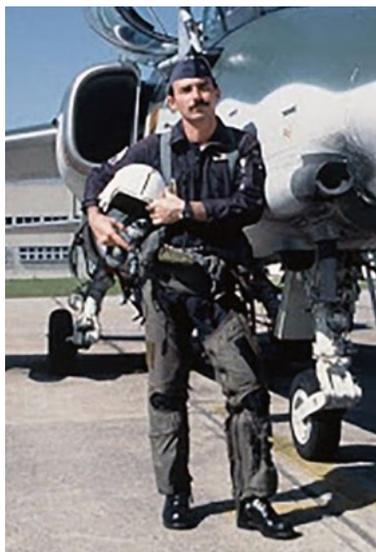
Comandante do 5º ETA

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



**Ten Cel Av Marcílio Dias
Neves de Almeida**

Chefe do SERAC-2



Ten Cel Av César Bombonato

Comandante do 1º/16º GAV



Ten Cel Av José Jacemir Bezerra

Comandante do 1º/7º GAV



**Ten Cel Av Mário de
Oliveira Santos Filho**

Comandante do 4º ETA

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



Ten Cel Av Roberto Ornelas Bonifácio

Comandante do 2º/7º GAV



Ten Cel Av Elson Barreto Passos

Comandante do 1º GTT



Ten Cel Av José Carlos Augusto Meira Lima

Comandante do 1º ETA



Ten Cel Av Eduardo da Cruz Spiller

Comandante do 2º ETA

COMANDANTES, CHEFES E DIRETORES



**Ten Cel Av Humberto
Rodrigues de Oliveira**

Comandante do 5º ETA



Capitão-de-Corveta Heitor Vieira Filho

Comandante do Navio Patrulha
Costeiro Parati

Encarregado do Dique Flutuante Afonso Pena

DESTAQUE POR DESEMPENHO, RESILIÊNCIA E SUPERAÇÃO

GLAUCO FÉRIUS CONSTANTINO DE OLIVEIRA

Certo colega conta:

“Eu olhava para o Glauco, no briefing que antecedia o voo. Figura ereta, impoluta, voz suave, olhando o instrutor nos olhos, respondendo a todas as perguntas com presteza e exatidão. Mãos e luvas sobre as pernas, parecia dizer ao instrutor, sem uso de palavras: “estou pronto”. O Comandante de Esquadrilha escreveu na sua ficha de conclusão do curso de voo da AFA: “Sou Instrutor há cinco anos aqui na Academia, e nunca vi um cadete como o Constantino”.

Foi natural que seguisse a carreira da Caça. Fortaleza e Santa Cruz, Xavante e F-5.

Na função de instrutor, ocorreu a tragédia maior, que haveria de mudar seu destino. A 420 Kt (800 km/h) de velocidade, o F-5 duplo comando, em navegação a baixa altura, colidiu com uma ave de grande porte que quebrou o para-brisa. O piloto da frente teve as viseiras arrancadas pela ave, recebeu um estilhaço no olho esquerdo, e machucou o pescoço e o ombro. A ave quebrou uma divisória que havia entre as duas naceles, e colidiu com o rosto do Glauco, que olhava para a esquerda, comparando a geografia do terreno com o traçado do mapa. A viseira do seu

capacete foi quebrada, e a ave também lhe quebrou alguns ossos da face, cegando-lhe os dois olhos. Ossos da ave foram parar dentro do seu capacete. E a cabeça da ave, encontrada dentro da nacele, demonstrava que ela era “parruda”.

O Glauco, apesar de inconsciente, mexia nas manetes do motor e no manche, o que induzia o aluno a pensar que ele tinha condições de pilotar. Um F-5, que estava voando na área, foi orientado a interceptar o F-5 do Glauco, e o piloto mandava o Glauco levantar o braço, ao que era atendido, mas o Glauco deixava o braço cair para a frente como que querendo pegar no painel.



O aluno passou o controle do F-5 para o Glauco algumas vezes, mas vendo que o F-5 iria colidir com o solo, assumia o controle. Ele quase se ejetou por umas três vezes, mas tendo reduzido a velocidade, conseguiu retornar para Santa Cruz com o olho que lhe restava, realizando um pouso de emergência bem-sucedido.

Socorrido, assistido pelo serviço de saúde, recebeu o atendimento que era possível. Depois, foi enviado aos Estados Unidos para uma avaliação médica, onde ficou patente que seu caso era definitivo. Um médico do HFAG disse que o Glauco só sobreviveu por causa da sua compleição física. Ele praticava esporte quase que diariamente.

Houve quem testemunhasse:

“- Foi a fé do Glauco que o fez suportar o trauma e superar os momentos mais difíceis.”

E a mesma fé o levou a continuar a vida, em meio a vitórias. Estudou, cursou faculdade de Teologia, fez uma pós-graduação, realizou provas inclusive de grego e hebraico, com independência total, usando um aparelho de leitura, adquiriu computadores, aprendeu a programar e fez milhares de melhorias nos softwares usados no sistema de voz. Trabalhou em vários programas para serem usados pelos cegos, até em faculdades de letras e de Direito.

Depois, empregando esses meios, procurou a TN, um por um, formando nosso primeiro cadastro completo. Parecia um pastor em busca das ovelhas desgarradas. Liderou a Turma. Era o “Comandante Mão de Ferro” da Turma Terror Negro. Trouxe união e vibração, em meio a muitas contribuições, a muitas reuniões, regionais e

nacionais, que não cessam, mas continuam para nossa alegria.

“O Glauco nunca enxergou tanto, como depois que ficou cego” - reconhece outro colega - sua fé bem firmada continua trazendo valores sólidos para nossa Turma”.



Com seus pais, Sr. Tenório e Sra. Therezinha, e irmã Cássia.

O dia 16 de fevereiro de 2021 ficará eternamente marcado como um dia triste para a Turma de 72. Glauco foi tirado de nosso convívio físico de modo fulminante e inesperado. A dor por sua perda levou um grande número de amigos da Turma e seus admiradores até a beira de seu túmulo, para a despedida final.

Lá, foi lida uma mensagem assinada por nosso companheiro Ten Brig do Ar Bermudez, na condição de Comandante da Força Aérea Brasileira.

Obrigado, irmão Glauco, nosso admirado Líder, por seu empenho e determinação em promover e fortalecer a coesão da Turma 72!!!

MENSAGEM AO CAP AV GLAUCO FERIUS CONSTANTINO DE OLIVEIRA

Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 2021.

Esta mensagem nasce da alma coletiva da Turma 72. Ela é dirigida não a um corpo, mas a um espírito. Um espírito elevado, que hoje reverenciamos e que já nos marca com sua ausência. Levamos a ele nossas emoções, levamos a ele nossa tristeza, levamos a ele a voz da Turma Terror Negro:

Quando chegastes no Pátio da Bandeira da EPCAR, naquela chuvosa manhã de 28 de fevereiro de 1972, tinhas a chama do ideal já acesa, como os outros 351 jovens formados ao teu lado. E ali começava tua jornada na Força Aérea, recebendo os conhecimentos técnicos, elevando o preparo físico e, acima de tudo, agregando

e fortalecendo valores éticos indispensáveis ao militar.

Na EPCAR fostes vencedor, quando o Troféu Lima Mendes foi por nós conquistado duas vezes, quebrando um tabu. Lá trilhastes o caminho de Cabangu; sorristes ao receber a saudação de Isabelinha nas ruas de Barbacena; e tivestes o privilégio de ver um inesquecível Comandante, o Brigadeiro Terra de Faria, exercer sua inspiradora e destacada liderança.

Ao término do curso na EPCAR, testemunhastes a inevitável dispersão de rotas de nossos integrantes. A maioria seguiu para a AFA; muitos foram para o CFOAR-2, outros para a Marinha Mercante, Polícias Militares, Corpo de Bombeiros e faculdades civis. Não o sabias, mas a separação ocorrida naquele momento

seria, mais tarde, um desafio e um compromisso para ti.

Na Academia da Força Aérea, a Família TN foi enriquecida com a chegada de novos integrantes, que vieram enriquecer seus talentos. Os céus de Pirassununga acompanharam teus primeiros passos na pilotagem. E logo todos perceberam que nascia ali um grande Aviador. Em 12 de dezembro de 1978, a Espada de Oficial era por ti conquistada, marcando o início da tua vida como profissional no exercício da missão. Em Natal, concluístes com pleno êxito o Estágio no 1º Esquadrão de Instrução Aérea, seguindo após para Fortaleza, onde merecestes a ambicionada qualificação de Líder de Esquadrilha de Caça.

Tua classificação no 1º Grupo de Aviação de Caça, voando o F-5E Tiger II, representou o coroamento de um sonho. Ser-



vias no Senta a Pua, Unidade batizada em combate nos céus da Itália, detentora das mais nobres tradições da Aviação de Combate brasileira.

O mundo era perfeito. Estavas, finalmente, no lugar que era teu por direito.

Mas a vontade divina, muito além de nossa vã tentativa de prevê-la e interpretá-la, tem desígnios insondáveis. A absoluta imprevisibilidade do acidente que te roubou a visão chocou a todos. Uma carreira impecável, uma vocação integralmente realizada acabara de ser radicalmente interrompida. E tu mergulhastes na dor, na desesperança, na revolta contra a extinção dos teus sonhos.

O tempo passou. A cada dia, tua alma recuperava ânimo; tua mente privilegiada retornava o foco aos objetivos escolhidos por ti. Amparado por tua querida família – com teus pais, Sr. Tenório e Sra. Therezinha, a esposa Carla, os filhos André, Bruno, Hadassa e Gabriel, e a irmã Cássia – voltastes a ser o guerreiro incansável e determinado a

cumprir a missão. Eles foram teu alicerce; o amor deles te reergueu. Iniciastes uma nova vida, estudando Teologia, idiomas estrangeiros, informática avançada, tudo no sentido de recobrades da vida o prazer da autorrealização.

E mais uma vez, fostes vencedor! Começastes um caminho sem volta; plantastes uma semente que se tornou árvore frondosa – a coesão da Turma 72. Cada um de nós sabe muito bem da importância de tua atuação. Muitos receberam, inesperadamente, aquela ligação em hora de necessidade. Transmitindo calma, chamando para as reuniões, procurando ajudar a eliminar algum problema.

Nós não seríamos os mesmos sem a tua luta. Tua cruzada pela união da Turma teve pleno êxito. Hoje, voltamos a estar juntos, onde quer que estejamos no Brasil e no mundo.



Com a esposa Carla e os filhos Hadassa e Gabriel

A partir de agora, não teremos tua presença física, mas teu idealismo, abnegação, humildade e caráter jamais serão esquecidos, serão um legado perene que conforta e inspira teus familiares e amigos.

Teu coração se reúne, neste momento, às almas de tantos companheiros da TN que

já partiram. Acima e além das fronteiras do tempo e do espaço, olha por nós, inspira-nos a perseverar no caminho da fraternidade e da integração, e leva contigo nossa eterna gratidão e amizade.

- Descansa em paz, irmão!

TURMA TERROR NEGRO

HOMENAGEM AOS ATLETAS

O esporte é uma atividade muito importante para a Humanidade moderna.

Ao longo dos tempos, foi gradativamente assumindo um papel multidimensional, pois, ao mesmo tempo em que aprimora as capacidades físicas e mentais do atleta, cria laços de integração e comunicação entre variados grupos humanos, ultrapassando as fronteiras nacionais e se constituindo em verdadeiro fator de harmonia entre os homens.

Na Turma 72, o esporte foi decisivo na construção de sua personalidade grupal. Nosso inédito bicampeonato no Torneio Lima Mendes constituiu um fator de inegável destaque entre tantas Turmas que passaram pela EPCAR, todas igualmente nobres e compostas por

jovens atraídos pelo ideal da aviação.

É justo, pois, homenagear os Atletas de 72, que nos deram tantas emoções e motivos de orgulho. Foram eles que, enfrentando as mesmas exigências escolares que os demais, tinham que desdobrar-se para treinar, treinar e treinar, na incansável peleja pela vitória.

Representando o conjunto de atletas da Turma 72, focalizamos nossos companheiros Benvegno e Soeiro. O motivo de tal escolha prende-se a um fato que, embora ocorrido no ano de 2020, lança suas raízes no já distante ano de 1972: trata-se da concessão da Medalha Mérito Desportivo Militar a nossos amigos.



A cerimônia, realizada na Base Aérea de Brasília em 6 de março de 2020, contou com a presença de diversos Ministros e outras altas autoridades. Nela, foram agraciados militares da três Forças, demonstrando o elevado nível técnico alcançado pelos militares homenageados.

Benvegno e Soeiro ali representaram a Força Aérea Brasileira e a Turma 72. E junto a eles, podemos incorporar todos os atletas de nossa Turma, que foram ali representados. A eles, pois, expressamos a gratidão e o orgulho de todos os integrantes da Turma 72!

CAPÍTULO VI – CRÔNICAS

CRÔNICAS DE BARBACENA

As histórias vividas pelos colegas enriquecem de tal maneira a história de todos, que ocupam lugar significativo, dando sabor à narrativa, fazendo-a vibrar com os detalhes, fazendo-nos recuar aos momentos em que ocorreram.

A CAMINHO DE BARBACENA E MUITO MAIS

Rubens Lopez Drummond

Quando eu era criança acompanhava meu pai até os hangares da Base Aérea de Cumbica e brincava no T-6, no B-25 e no SH-1D. Eu sonhava todos os dias em pilotar uma daquelas máquinas voadoras que tanta empolgação me davam.

Meu sonho era ser piloto!

Passei no concurso de admissão para a EPCAR! Era 1971. Nos apresentáramos em poucas horas no QG da Aeronáutica para entrar num dos ônibus com destino a BQ. Era tardezinha quase noite.

Eu morava na Base Aérea de Cumbica, em Guarulhos e meu pai, suboficial da Aeronáutica (SOQAv Drummond) não conseguia esconder o seu orgulho. A impressão que dava é que ele estava acompanhando o futuro Presidente da República ou, quem sabe, o futuro Ministro da Aeronáutica.

Minha mãe, Dona Carmen, se debulhava em lágrimas a cada cinco minutos, lembrando, a todo instante, para eu não tomar gelado, não me esquecer de olhar para os dois lados, antes de cruzar a rua, não andar com estranhos e muito mais.

Meus irmãos estavam tão apreensivos quanto eu, afinal era a primeira vez que

um de nós saía de casa! Não sabíamos explicar os nossos sentimentos!

Entramos no Aero Willis 1961 bege e fomos em direção ao QG da Aeronáutica no Cambuci, de onde partiriam os ônibus para Barbacena, por volta de dez horas da noite. Por orientação da EPCAR não deveríamos levar dinheiro, nem roupa, com exceção de duas mudas para os exercícios de adaptação (tortura medieval) dos dias seguintes.

Lembro-me de que havia alguns oficiais e sargentos de BQ lendo as listas e chamando cada qual para o seu respectivo assento no ônibus. O ônibus começou a andar, em ala com os demais do comboio paulista, e percebi o rosto de meu pai, ainda explodindo de orgulho e o rosto de minha mãe inesquecivelmente banhado pelas lágrimas do segundo parto.

Acendi um cigarro, sem sentimento de culpa, agora não precisava mais fumar escondido, estava emancipado e me senti adulto, no alto dos meus quase 17 anos. A noite, caprichosa como só ela sabe ser na Fernão Dias, mostrava uma lua cheia prateada que indicava todas as muitas curvas e montanhas do interminável caminho.

Fizemos duas paradas, uma das quais em Lavras e outra em Três Corações.

Por volta de seis e pouco da manhã, um sol bem forte iluminava a EPCAR. A bandinha de música (a poderosa) tocava músicas alegres, na alegria de nos receber. E levantava o nosso astral. Fomos levados para o rancho e tomamos um café da manhã bem forte e variado.

Logo a seguir, no pátio em frente ao alojamento começaram a chamar um por um. Começamos a ser identificados por um número que nunca mais seria esquecido.

‘Vinte. Setenta e dois zero vinte! Rubens Lopez Drummond!’

‘Sou eu!’

‘Vai lá para dentro e aguarde do lado de sua cama’.

Enquanto as outras turmas estavam sendo formadas, eu permaneci na posição de sentido do lado da cama, escutando músicas do Michael Jackson que não paravam de tocar no gravador daquele japonês de Guarulhos, Fernando Kishi, sobrinho do seu Massami da Fotótica de Guarulhos. “Get to be there ... Ben ...”

‘Turma A, Sentido!’

Eu conhecia três pessoas na turma, O Manso (do colégio estadual de Guarulhos), o Moura (72-244) que estudou comigo em Guarulhos (Ginasial e Desenho Mecânico no SENAI) e o Savio (72-236) cujo pai sempre foi um amigo e companheiro de meu pai. Eu só refiz o contato com eles duas ou três semanas depois de ter chegado à EPCAR.

‘BQ, BQ, arrego para você, BQ, BQ, BQ, BQ, BQ, BQ, lembra recruta, seu efdêpê’.

‘Oi, eu sou o Rubens Drummond!’

‘Prazer, meu nome é Minelli’.

Minelli passava a ser o colega que nunca acordava com o toque de alvorada. Seu prazer era acordar com o aluno de dia, ou o oficial de dia. Nos finais de semana o camarada não saía da cama nem para almoçar.

Começamos com os exercícios físicos. Comi muito na reta. E que sol quente!

‘Paga dez! Paga 20! Paga 50!’

Me deram um palito de sorvete e me mandaram desenterrar o suposto navio, cujo mastro assomava do chão do prédio do comando. Alguns minutos depois o Oficial de Dia (Tenente Waleiko) ao me ver raspando o piso de concreto naquela posição ridícula me perguntou o que eu fazia. Quando expliquei perguntou se eu era maluco.

“Paga 20!”

‘Espanta a águia aí, bicho!’ - e olha eu ali, de novo, pagando o maior mico, espantando aquela águia de concreto da Escola.

E adivinhem quem aparece de novo? O mesmo Oficial de Dia! Eu me senti o próprio otário!

‘Me dá um cigarro aí, bicho, e paga 30!’

Taco de ouro! Pagodes do William no Soraya! Olímpic! Mister Baboo!

‘Cheese miséria’ no Bactérias Bar, pão amanhecido com mortadela e queijo! Higiene precária.

Lambari torrado no Picinini! VI (pular o muro da Escola, saindo sem autorização). Dora, Vovó, Rancho Alegre, 3 Moinhos, Beco da Lajinha – locais de menor aprovação.

‘Lindos passarinhos azuis, azuis da cor do manto de Nossa Senhora!’ – A Isabelinha sempre nos reconhecia e homenageava!

‘Abram alas agora, não deixem para depois, é o bicharal de 72!’

A competição esportiva ‘Lima Mendes’ era evento mais que emocionante.

‘Eu saio da escola, filo Coca-Cola, pi-ruo uma vinte e me lembra você!’

A rota é traçada pelo Imaculada, do-brando a esquina já posso te ver,

Oh Dooora, meu refúgio é você. Lá, lá, lá, lá, lá, lá”. Era a bela paródia da famosa ‘Angélica’ composta pelo Ramalho, na versão do Douglas e Ratão’.

Pôquer no banheiro: ‘aposto dez cigarros, seus dez cigarros mais uma bituca!’

Festival de músicas. Paródias! Capoeira no alojamento. Mestre Berimbau, o Sprovieri.

O Glauco faz a primeira voz que eu faço a segunda.

Até que chega o exame médico no Rio de Janeiro, ao fim do terceiro ano.

‘Você não pode ser aviador. Hipermetropia. Vinte e cinco centésimos é muito’.

Eu disse ao meu pai: ‘Vou pedir desligamento, não posso ser aviador e vou prestar vestibular para cursar uma faculdade de engenharia, qual é a sua opinião?’

‘Faça o que você acha que deve ser feito filho’. Lá dentro, ele dizia: ‘não sei não, por favor!’

Sim, o tempo passa bem rápido, mas as lembranças ficam.

Como aquela Escola foi importante para a minha formação moral e intelectual.

Que orgulho eu sentia cada vez que via ou escutava dizer de algum feito heroico de um de nossos irmãos de Barbacena - Savio e Hutten na Bósnia, Cambahuva casando-se de paraquedas no ar - passou até no Fantástico.

Que sofrimento incrível quando eu tomava conhecimento de algum acidente envolvendo um colega de 72!

‘Taifa, fiquei contente com a missa que você pediu para rezar na igreja da vila!’

Infelizmente, não tenho o dom literário do Ramalho, do Glauco, do Holanda ou de outros expoentes da Turma, mas achei que devia sair da moita por alguns instantes e escrever sobre aqueles dias.

Parabéns para todos nós!

QUASE SUPER BICHO 72

Anthony James Gilbert

Fui o primeiro chefe de turma. Na primeira chamada geral chamei pelo 72-290, mas ninguém respondeu.

Então prossegui:

291 - “Ozon” – ele respondeu.

292 – “Genilton” – ele respondeu.

293 – “Vieira” – ele respondeu.

294 – “Misael” – ele respondeu.

E assim por diante, todos responderam. Ao final, chamei novamente: “290”.

Mas, silêncio!

Dei a falta. Fui a audiência com o Valeiko. Ele me perguntou: “por que o senhor faltou à chamada?” Respondi que não tinha faltado. O Valeiko então disse que a falta vinha do chefe da turma. Perguntou, então, quem era o chefe de turma.

Nem respondi e ele já começou a falar: “Ávila, eu acho que já temos o nosso super bicho!”

Ainda bem que duas semanas depois, o Gomes bateu de cara no vidro do cinema e foi o escolhido.

SILAS, O EXEMPLO DE LEALDADE QUE FICOU

Ademir Massuia

Em 1972, havia trote dos mais antigos sobre os mais modernos e, às vezes, o abuso dos terceiranistas parecia insuportável. Assim foi que, em certo dia, o Ozon foi pressionado a remover a pomada Minâncora de seu rosto, porque “não era condizente com sua condição de cadete”. Ora, a pomada tinha por finalidade o tratamento de sua pele, nada mais.

Revoltado, o Ozon reuniu a Turma “J” e combinaram passar a Minâncora no rosto, todos eles. Era para dizer, de modo ra-

dical: “não aceitamos esse abuso”. O risco era grande, e todos poderiam ser punidos.

Todos poderiam suportar prisão de alguns dias, menos o Silas que estava com 29 dias de prisão e, com mais um dia, seria desligado da Escola. O risco era demais para ele. Entendendo a situação, o Ozon lhe disse que estava liberado de se juntar aos colegas, não devendo aceitar o risco de receber mais uma punição. Não havia razão que justificasse seu envolvimento.

Mas, não adiantou. O Silas se juntou à rebelião e se pintou. Cobriu seu rosto escuro com a pomada. E se tornou a figura “mais rebelde”, porque se destacava dentre os demais com seu metro e noventa de altura. Para ele mais valia a lealdade aos colegas, do que a sua permanência na EPCAR.

Subiam a escada, em direção ao Pátio. A “J” unida, e o Ozon, preocupado, ainda tentava demover o Silas de seguir o grupo. Aí, recebeu a resposta radical e definitiva: “Para de encher o meu saco! Já decidi. Já lhe disse: estou com a Turma”.

Já se vão quase cinquenta anos, desde aquela manhã da Minâncora. A rebelião foi esvaziada, o Silas concluiu o curso da EPCAR, e quase tudo caiu no esquecimento, mas a lealdade que havia naquele jovem permanece na memória e assim continuará enquanto a Turma de 1972 for lembrada”

INCIDENTE NO COLÉGIO AGRÍCOLA

Antônio Donizeti Sávio

“Atenção alojamento! Todos agora lá para o Colégio Agrícola! Tem gente nossa refém lá dentro e precisamos resgatar!”

Com esta frase, o Aluno de Dia, que era do terceiro ano, adentrou nosso alojamento do segundo ano, naquela tarde de domingo, dando a ordem para nos mobilizarmos rumo ao Colégio Agrícola de Barbacena.

Foi algo inusitado, pois uma das principais funções do Alunos de Dia era zelar pela manutenção da disciplina e da ordem,

mas aquele veterano estava nos incitando a partir para uma ação de resgate de outros colegas. Tratava-se de uma convocação oficial ao combate. Assim nos parecia.

Os bailinhos de domingo à tarde eram uma tradição em Barbacena, como ocorria em muitas cidades. Não sei se ainda ocorrem nos dias de hoje. Em tais eventos, rapazes e moças flertavam com olhares furtivos, sorrisos, gestos, coisas que todos nós vivemos e que geraram várias canções sobre os amores da juventude em todas as línguas.

Todas as línguas? Sim!

Se quiserem comprovar o que digo, vejam no detalhe o que foram, por exemplo, os grandes sucessos da Jovem Guarda, Beatles, Elvis Presley e muitos outros artistas, pois a maioria das canções são sobre os amores da juventude. Em Barbacena um ingrediente específico temperava essa relação social. Nós, alunos da EPCAR, tínhamos que conviver com o ciúme dos rapazes da cidade.

Era algo compreensível e natural, pois forasteiros, que viveriam naquela cidade

por apenas três anos, às vezes arrebatavam as donzelas que eram os amores não declarados de algum dos rapazes de Barbacena, a quem nos referíamos como “camofos”.

Há um filme antigo, que foi lançado no Brasil em 1982, com o título “A Força do Destino”, que retrata justamente esta relação entre os jovens de uma escola militar e os cidadãos locais. Quem se lembrar do filme, ou vier a assisti-lo, entenderá muito bem esta situação de ciúme dos rapazes locais contra os alunos da escola, seus concorrentes.

Mas, voltando àquele domingo à tarde, graças mais uma vez à oportunidade que tive de conversar de forma investigativa sobre isto com alguns outros nossos colegas, no churrasco havido em 1 de dezembro de 2019, no Clube de Aeronáutica, a encrenca havia começado na sexta-feira, dois dias antes daquele famoso domingo.

Colegas nossos haviam se estranhado com rapazes da cidade na sexta-feira à noite e os mesmos grupos vieram a se estranhar novamente no sábado em algum outro evento. Se chegaram às vias fato, eu não sei, mas o que quer que tenha ocorri-

do foi o suficiente para que o grupo dos “camofos” promettesse tomar providências caso qualquer aluno da EPCAR adentrasse alguns dos eventos similares à dominieira do Colégio Agrícola.

Foi assim que, ao anoitecer daquele domingo, fui engrossar as fileiras dos alunos de nossa escola, que rumavam ao Colégio Agrícola, onde eu nunca havia estado, mas vim a saber o endereço naquele dia.

Àquela época nosso efetivo era de quase mil alunos, mas não estavam todos presentes, pois aos finais de semana muitos viajavam para visitar seus lares. De qualquer forma, fiquei impressionado como nosso grupo aumentava à medida que nos aproximávamos do Colégio Agrícola. Quando consegui me acomodar em frente ao Colégio junto aos demais “EPCARianos”, estimei que nosso grupo chegasse aos 300. Sim, trezentos. A aglomeração chegava a atrapalhar o trânsito; então, certo veterano assumiu a liderança e ordenou:

Colegas nossos haviam se estranhado com rapazes da cidade na sexta-feira à noite e os mesmos grupos vieram a se

estranhar novamente no sábado em algum outro evento. Se chegaram às vias fato, eu não sei, mas o que quer que tenha ocorrido foi o suficiente para que o grupo dos “camofos” promettesse tomar providências caso qualquer aluno da EPCAR adentrasse alguns dos eventos similares à dominieira do Colégio Agrícola.

Foi assim que, ao anoitecer daquele domingo, fui engrossar as fileiras dos alunos de nossa escola, que rumavam ao Colégio Agrícola, onde eu nunca havia estado, mas vim a saber o endereço naquele dia.

Àquela época nosso efetivo era de quase mil alunos, mas não estavam todos presentes, pois aos finais de semana muitos viajavam para visitar seus lares. De qualquer forma, fiquei impressionado como nosso grupo aumentava à medida que nos aproximávamos do Colégio Agrícola. Quando consegui me acomodar em frente ao Colégio junto aos demais “EPCARianos”, estimei que nosso grupo chegasse aos 300. Sim, trezentos. A aglomeração chegava a atrapalhar o trânsito; então, certo veterano assumiu a liderança e ordenou:

“Atenção, pessoal!”

“Não estamos aqui para causar mal a ninguém, mas também não queremos que ninguém cause qualquer mal a qualquer um de nós! Não sairemos daqui enquanto nossos colegas não puderem sair em segurança de lá de dentro!”

Houve adesão imediata de todos os trezentos, como se fôssemos os bravos guerreiros de Leônidas prontos para a épica Batalha das Termópilas, contra o tirano Rei Xerxes da Pérsia.

E nosso líder veterano então continuou com suas ordens:

“Atenção, pessoal, vamos liberar o tráfego desta rua! Vamos todos nos posicionar na calçada oposta ao Colégio!”

Parecia ordem unida, pois todos nos deslocamos para a calçada, ao que veio a mais importante das ordens de nosso líder:

“Não estamos aqui para nos intimidar! Eles precisam saber que estamos prontos para o que der e vier! Atenção: todos de peitos estufados, braços cruzados, cara de

mau e em silêncio! Agora! Olhares voltados para o Colégio!”

Eu confesso que nem quando, muito anos depois, tive a oportunidade de voar caças supersônicos, eu me senti tão poderoso na vida! Era impressionante aquela imensa turma de jovens, com bom preparo físico que tínhamos, calada, com pose de brigões. Diz a lenda (pobre lenda, sempre coloco os exageros na conta dela) que a testosterona exalava seu vapor pelo ar, adocicada com o auxílio da adrenalina, substância que prepara os predadores para o ataque.

Aquele ajuntamento começou a atrair pessoas da cidade, pois o que se pressentia era algo muito grave prestes a ocorrer. As pessoas que moravam nas casas ao redor se amontoavam em suas janelas, de onde podiam ver aqueles bárbaros prontos para o combate.

Eis que então apareceram carros da polícia local e as viaturas da EPCAR com a famosa PA (Polícia da Aeronáutica). Houve negociações e uma pequena comitiva foi autorizada a se certificar que os alunos saíam em segurança de dentro do Colégio.

Lá no churrasco, no Clube de Aero-náutica, obtive um meio valioso de informação: o Aluno Tadeu, que estava dentro do Colégio Agrícola.

Ele me disse que nada ocorreu lá dentro e que o que causou toda aquela agitação teria sido um trote.

O Tadeu foi interrompido no seu flerte que quase chegava ao sucesso, e teve que sair contrariado, rumo à EPCAR, que ordenou o recolhimento dos alunos. Ao retornarmos à EPCAR, tivemos que entrar, todo o efetivo, em forma, e faltas foram retiradas de forma rigorosa, mas as consequências não pararam por aí.

Na tarde do dia seguinte, segunda-feira, todos os alunos foram chamados para o Auditório, onde o Coronel Brasil, Subcomandante da EPCAR, fazia uma preleção. Com grande inteligência, ele começou abordando o que representávamos como alunos da EPCAR: que éramos a nata da juventude brasileira, bem preparados, que de nós eram sempre esperadas atitudes cavalheirescas.

Quando já nos sentíamos como os seres mais importantes do planeta Terra, então,

de forma perspicaz, o Cel Brasil mudou o sentido de sua preleção e nos fez sentir o quão grave teria sido aquela ameaça à cidade que tão bem nos acolhia.

Tínhamos que nos envergonhar e jamais permitir que aquilo ocorresse novamente. Não cabia ao perfil de um aluno da EPCAR ser agressivo. O Cel Brasil então se retirou e ficamos com o Ten-Cel Tigre Maia, Comandante do Corpo de Alunos, para tomarmos a segunda bronca.

O Tigre Maia começou falando de um filme que era muito famoso naquela época, na verdade um seriado semanal que passava na televisão, “Kung Fu”.

Kung Fu era um ser sereno, que meditava e falava palavras sempre sábias. Em sua sapiência oriental, o Kung Fu respeitava todos os seres vivos, de qualquer natureza. Então, assim como Cel Brasil havia, em um dado momento, modificado o seu discurso, o Tigre Maia também o fez.

“Mas não se esqueçam que apesar de ser esta figura pacífica, se alguém tentar tocar no Kung Fu, vai tomar a maior surra. Se acontecer de novo, é para reagir sim!

Tem que quebrar tudo e mostrar que não se deve mexer com as pessoas erradas!”

Diz a lenda que Tigre Maia foi aplaudido de pé, que saiu carregado nos braços dos alunos, sob o canto de coros tipo “Bravo! Bravo!” (Mas há quem diga que não chegamos a tanto).

Em linguagem atual, eu diria que ele “lavou nossas almas”. Em linguagem atual, eu diria que, naquela tarde, mais uma vez, o Ten-Cel Tigre Maia foi o cara.

Sei que posso falar em nomes de todos, e com todo nosso respeito: “Valeu, Tigrão”.

No dia seguinte, o Jornal da Cidade publicou manchete com o título: “Índios da EPCAR x Índios do Agrícola”.

ANIMOSIDADE ENTRE OS ALUNOS DA EPCAR E OS JOVENS DE BARBACENA

Mauro Cerqueira Minelli

Havia certas dificuldades de relacionamento entre os alunos da Escola e os jovens da Cidade. Isso ocorria em todos os

tempos, não somente com a nossa Turma. O incidente mais grave resultou em morte de um aluno, baleado por um jovem ca-deirante barbacenense.

Em certa ocasião, com a nossa Turma, um incidente envolveu um soldado que servia na EPCAR, confundido com aluno por jovens barbacenenses. Isso resultou em depredação no Bar Tio Patinhas.

NAE NO COLÉGIO NAVAL

Ademir Massuia

Estávamos no Rio de Janeiro para mais uma competição entre as Escolas de ensino médio das Forças Armadas: EPCAR, ESPCEX e Colégio Naval, os anfitriões. Decisiva se tornou a última partida de basquete. EPCAR x CN. Se vencêssemos, seríamos campeões da NAE; se perdêssemos, a ESPCEX seria a vencedora.

No intervalo do jogo, o Tcel Tigre Maia, Comandante do Corpo de Alunos, entrou e pediu o máximo de empenho, deixando-nos um pouco estressados com o compromisso.

Entendendo isso, porém, entra o Capitão Sena, com aquele jeito tranquilo de gaúcho, e diz: “Não liguem para o que disse o Tigre Maia. Juguem nosso jogo simples. Não se preocupem”.

Ele quis baixar a pressão e conseguiu.

Vencemos!

Fomos campeões!

MEU PRIMEIRO E ÚNICO SERVIÇO DE ALUNO DE DIA AO CORPO DE ALUNOS

Paulo Roberto Ribeiro

Era maio de 1974. Eu era atleta da escola (corrida de 100 metros rasos), e assim sendo estava dispensado de qualquer tipo de serviço. Porém, para atender uma solicitação de um colega de turma que precisava viajar no final de semana, aceitei tirar serviço de Aluno de Dia ao Pelotão de Presos. Sexta-feira, 24 de maio de 1974.

Dirigi-me ao Pátio da Bandeira para a formatura de licenciamento que ocorria as

18 horas e, logo após a dispersão, o deslocamento era para o pátio do rancho para a preparação para o jantar. Só que nesse intervalo fiz uma parada no banheiro.

Chegando ao pátio do rancho, me positionei perante o pelotão de presos; eles eram os últimos a se dirigir ao rancho, para a chamada dos alunos presos. Esse meu atraso proporcionou aos alunos do terceiro ano, meus colegas presos, uma debandada geral. Todos já haviam se dirigido ao rancho. Então, virei a página da relação dos presos para a segunda página e fiz a chamada do segundo ano e virando a página seguinte do primeiro ano. A página do terceiro ano ainda estava toda em branco, para que eu desse presença para todos os do terceiro ano. Mas quando comecei a chamada do primeiro ano, surgiu mais que de repente a figura do Oficial de Dia, Tenente Batista, conhecido por “Chumbinho”.

- Aluno, me passe a lista de chamada!

- Mas, Tenente, ainda não terminei a chamada!

- Cadê os presos do terceiro ano? Por que está tudo em branco?

- Tenente, eu me atrasei e quando cheguei eles já tinham descido para o rancho!

- Explica mas não justifica, apresente-se à Sargenteação, na segunda-feira.

O próximo final de semana era feriadão e eu já me imaginava preso e minha viagem ao Rio já era.

Na segunda-feira, como sempre acontecia na hora do lanche meu nome foi anunciado nos alto-falantes. Lá fui eu em direção à Sargenteação, bolando o que falar pra justificar o meu delito. Chegando lá fui recebido pelo Sargento Zequinha que me conduziu à sala do Oficial de Dia.

Tenente Fernandes me recebeu de braços abertos. Afinal ele era o comandante da equipe de atletismo. E me conhecia muito bem.

Disse:

- “Como você faz um negócio desse? Você nem tirar serviço deve! Então?”

Eu, já relaxado, contei a história do que havia acontecido e ele então falou:

- “Já que você gosta de tirar serviço não vou te dar 4D (4 dias de detenção) que é o previsto para essa transgressão. Você vai tirar serviço de Aluno de Dia no sábado do feriadão”.

Lá se foi minha viagem para o Rio.

Dia 01/06/1974, estava eu de serviço de Aluno de Dia ao CA, meu primeiro e único. A sorte é que, como muitos alunos viajaram, a Escola estava vazia e o serviço foi uma tranquilidade, sem nenhuma ocorrência.



CRÔNICAS ENTRE BARBACENA E PIRASSUNUNGA

NO CFOAR2 – NATAL – NOITE DE SÃO BARTOLOMEU

Paulo dos Santos Carinha

Terminado o período do pré-solo, os alojamentos da Primeira e Segunda Esquadrilhas estavam reduzidos praticamente à metade das camas. Mas a confiança, o ânimo e o moral estavam em alta - uma importante vitória havia sido conquistada: o Voo Solo!

Mal imaginávamos o que ainda viria pela frente. Não esperávamos que somente a metade seria aproveitada, dos inscritos inicialmente no Curso. As fases de Voo em Grupo (Formatura) e Voo por Instrumentos seriam as mais cruéis e decisivas para os que almejavam o aspirantado, ou seja, ser considerado um piloto militar.

Em meio a esses temores, do nada, começou um boato, que talvez a Noite de

São Bartolomeu, antiga tradição militar, viesse a se repetir no ano de 1975.

Segundo essa tradição, um grupo de oficiais, ligados ao Corpo de Alunos, invadiria os alojamentos, aprisionando os alunos e castigando-os por algumas horas.

Na Turma anterior, os alojamentos foram invadidos de madrugada, com tiros de festim, banhos gelados, sendo os alunos obrigados a continuarem com as roupas com que estavam dormindo, e constrangidos a correrem na pista de pouso até o dia clarear.



Por uma semana, toda noite seria a noite fatídica e ninguém mais dormia. Eu mantinha as botas ao lado da cama e dormia de uniforme de campanha, o 10º uniforme. Esperava pelo pior, mas nada aconteceu naquela semana e relaxamos, esquecendo o assunto.

Não me lembro a noite, mas sei que era madrugada, quando um barulho de Kombi e o clarão de faróis acordaram alguns, havendo forte agitação no alojamento. Do meio do clarão, adentrou a porta principal um militar vestido de branco, todo ensanguentado. Ele acendeu as luzes, enquanto gritava por voluntários para doação de sangue urgente, no Posto Médico.

Noite de São Bartolomeu, pensei, ainda tomado pelo sono. Lembro que abri o janelão mais próximo à minha cama e, de cueca e camiseta, descalço, saltei para o terreno dos fundos do alojamento e me pus a correr. Já não mantinha o 10º junto

à cama, mas esse era o plano de fuga preparado para o evento.

Cheguei às imediações da piscina da Base Oeste e já estavam lá, tentando se esconder, alguns colegas da minha Esquadrilha, que tinham o mesmo plano de fuga, nada original, diga-se.

A todo momento víamos o espocar de luzes de viaturas passando ao longe, e forte movimentação de pessoas nas alamedas que ligavam o Portão da Guarda a Parnamirim.

Quando o dia amanheceu, regressamos ao alojamento, pois mesmo sob ameaça, tínhamos que tomar uma atitude antes que o rancho fechasse, pois o café da manhã era sagrado, mesmo em guerra!

De regresso, ficamos sabendo o saldo da Noite de São Bartolomeu: o Tenente de Infantaria Oséas havia tomado um tiro de .45, do Aluno Passos.

O militar que chegara de Kombi ao nosso alojamento somente queria doadores de sangue para tentar salvar o Tenente Oséas. Ainda bem que nem todos fugiram.

Foi um desastre o planejamento do evento por parte dos responsáveis: um major, um capitão e quatro tenentes - todos do Esquadrão de Voo. Eram nossos instrutores. E o Tenente Oséas, o responsável pelo armamento utilizado.

Eles planejaram o assalto aos alojamentos, iniciando pelo Corpo da Guarda da Base Oeste, com a ciência do Oficial de Dia, cujos auxiliares de plantão eram o Passos e o Barbosa. Porém se esqueceram que os auxiliares estavam armados com pistola .45, bala real.

Destinado a ser apanhado de surpresa, no silêncio da madrugada, o Passos vê, pela janela, uma Kombi estacionar na alameda, e homens armados encapuzados descenderem em passo acelerado, em direção da Sala do Oficial de Dia, onde ele estava de plantão. Alheio a tudo, o Barbosa dormia no anexo ao lado, até sua hora no turno.

O Passos estava alerta e preparado para o confronto, com sua .45.

O primeiro a entrar foi o Tenente Oséas, que foi alvejado pelo Passos, tombando ao chão. Os demais se jogaram no chão e as 7 balas do pente zuniram sobre suas cabeças. Sobrava, ainda um pente reserva

junto ao coldre para municiar a pistola e liquidar com os restantes. Mas, felizmente, os que estavam no chão rendidos removeram seus capuzes e o Passos os identificou prontamente.

O plano inicial era a tomada do Portão da Guarda, com imobilização dos auxiliares do Oficial de Dia e invasão dos alojamentos das duas Esquadrilhas, onde os armados, todos com HK, atirariam com suas armas carregadas com munição de festim.

Seríamos, na sequência, conduzidos para o chuveiro, onde uma longa noite de castigo nos aguardaria, talvez na pista de pouso, à imitação do ano anterior.

O Oficial de Dia não seguiu o combinado e estragou tudo, ao não substituir as balas reais por balas de festim na arma do Passos, que de nada sabia, reagindo ao ataque como sendo real.

O Tenente Oséas sobreviveu, mas com sequelas que o levaram a ser reformado.

Foi uma noite a ser lembrada para sempre.

CRÔNICAS DA ACADEMIA, EM PIRASSUNUNGA

TRÊS GAVETAS PEQUENAS E UMA GRANDE

*Eduardo Pereira Benvegnu
e Ademir Massuia*

Eram os primeiros dias na Academia. Adaptação, pressão, organização eram a ênfase do momento.

Com seus longos braços, nosso líder, o Cadete Fernandes, do Quarto Ano, se incumbiu de exigir o máximo. E o máximo, naqueles momentos, parecia ser a limitação de gavetas que cada cadete poderia dispor: três gavetas pequenas e uma grande.

As gavetas eram de aglomerado, um material de má qualidade, fraco para aquela destinação. E, para complicar, tinha havido a Noite de São Bartolomeu, no ano anterior, quando a baderna atingiu as gavetas, usadas para o “combate”.

Não é que o assunto não fosse importante, mas a ênfase que o Fernandes deu foi realmente exagerada.

Fosse por falta de assunto, por necessidade de enquadrar a Turma, ou por mera fixação, ele repetia, em cada formatura, dia e noite: “São três gavetas pequenas e uma grande”.

De tal maneira a expressão ficou que mesmo após passada a fase de adaptação a frase “E não se esqueça, são três gavetas pequenas e uma grande”, ficou como lembrete último, nos encerramentos das conversas.

O Fernandes certamente merece ser lembrado por muitas boas razões, mas exagerou tanto que a lembrança ficou por conta das gavetas.

A propósito, “são três gavetas pequenas e uma grande!”



OLHA O AVIÃO DO BRIGADEIRO!

Anthony James Gilbert

Era o final do voo do primeiro ano, em 1975. Era o último voo solo de aproximação de 360 graus. Após o pouso final, entrei no táxi como um piloto de caça confiante. Mas, nesse momento senti um “puxão” para a esquerda e vi que entrei com a asa esquerda no trem dianteiro do Beech do Brigadeiro! Saí desesperado do avião e corri ao hangar do GIA, onde a primeira pessoa que vi foi o Cunha Gomes. Gritei em direção a ele: “bati no avião do Brigadeiro! Mas eu pago, eu pago!”

Ele riu, chamou outros instrutores e fui a conselho de voo. A decisão foi de me darem 30 minutos de táxi. Realizei a missão seguindo a Kombi “Siga-me”. O Bissaco e o Garó iam dentro da Kombi e eu atrás, no Zarapa. Eles puxavam a Kombi para a direita e depois iam para o centro e diziam na fonia para mim: “olha o avião do Brigadeiro”. Eu desviava e reduzia a velocidade. Novamente, colocavam a Kombi do outro lado, na esquerda, e vinham em

direção a mim dizendo na fonia; “olha o avião do brigadeiro!”

E assim foi por 30 minutos. Terminei a missão e concluí o voo do primeiro ano.



O MEU PRIMEIRO VOO DE HELICÓPTERO

Glauco Ferius Constantino de Oliveira

Tudo começou numa bela manhã em que o céu estava azul e o sol brilhava sobre



as planícies que circundam a Academia da Força Aérea, em Pirassununga. Um dia perfeito para voos visuais.

Era Cadete do terceiro ano (1977) e sem voo de instrução para fazer naquela manhã, fiquei andando pelo hangar do Grupo de Instrução Aérea; detendo-me para observar um helicóptero amarelo do tipo H-13 que era sempre guardado ali dentro. Olhava com curiosidade para o rotor principal e de cauda, imaginava como seria o funcionamento dos comandos de voo e do motor. Como seria a coordenação entre cíclico e motor de que ouvira dos que já eram pilotos daquela bela máquina. Sonhava em fazer um voo nele para saber como seria e poder comparar com os voos que fazia de avião. Para mim era mais um sonho.

Num destes momentos em que sonhava, ao lado dele, analisando sua estrutura com curiosidade, apareceu um Capitão, baixinho e uma fera, tanto em voo de helicópteros como de formatura em aviões. Falo que era uma fera porque pude constatar em duas oportunidades. Uma foi quando ele voou comigo num voo de

formatura. Conseguia manter sempre a posição rígida, completamente parado em relação ao líder que evoluía em manobras. Coisa admirável, mas difícil para minha pouca experiência de Cadete! Digo isso porque, revoltado com o meu baixo desempenho na ala, em relação ao dele, disse para ele: “O senhor tem dois braços, e eu também tenho. Tem duas pernas, e eu também tenho. Tem uma cabeça e eu também tenho. Se o senhor faz, eu também faço”. Ele tranquilamente me passou o comando do T-25, e disse: “Então faz”. E eu não fiz! Ah! Ah! Ah! Que vergonha! Depois de muitos anos, fiquei sabendo que naquela época ele já tinha mais de duas mil horas de voo, e eu, algumas poucas dezenas! Ah! Ah! Ah! Isso faz diferença, mas eu não aceitava de maneira alguma. Fiquei tão cismado que as vezes, voando na ala, aproximava a ponta da minha asa do profundor do líder, até ver qual era o meu máximo.

Creio ter chegado a um centímetro, sem encostar. Mas que dava vontade, isso dava! Ah! Ah! Ah!

A outra oportunidade em que constatei que ele era uma fera é esta que passo a relatar. Ele se aproximou de mim e perguntou o que eu estava fazendo; respondi-lhe que olhava o helicóptero imaginando como seria voar naquela máquina. Queria saber se era mais difícil voar nela, ou em avião; se havia muita diferença. Então ele me pediu que o ajudasse a empurrá-lo para fora do hangar, porque todos os dias aquele helicóptero tinha que fazer pelo menos um voo de manutenção. Eu o ajudei, era leve e ia me afastando, quando me chamou e perguntou-me se eu queria voar com ele. Não acreditei, mas respondi imediatamente que sim. Ele mandou que eu tomasse assento. Me admirei do convite e com um sorriso que saía lá de dentro dos meus sonhos fui para a cadeira da direita indicada por ele (inacreditável!!!). Amarrei-me e fiquei esperando por ele que fazia a inspeção externa, assegurando-se de que estava tudo dentro dos conformes com o helicóptero.

Ele entrou, se amarrou também, e deu partida, fez uns cheques de comandos em que as hélices superiores giravam em todos os planos possíveis. Que barato!!! Lá

fui eu subindo e flutuando suavemente naquele voo espetacular, para realizar o que apenas tinha ouvido falar.

No início do voo, ao chegar ao lado de um hangar, num vasto gramado, o Cap. Klug, como se chamava, perseguiu uma coruja que voava loucamente fugindo do helicóptero, estávamos voando baixinho, com as pontas das asas rotativas quase tocando o chão, de modo que ao nos aproximarmos dela, a víamos rolando pela grama tentando desesperadamente voar. A perseguimos de um lado para o outro, e incrivelmente não tocamos com as pontas das hélices no chão!!!

Depois, tendo nos afastado dali, subimos em círculos, rodeando um alto eucalipto, giramos em torno dele, bem próximos das folhas, até atingirmos seu topo e estacionarmos em cima dele, mas sem o tocar (que cena!!!).

Abandonamos aquela posição privilegiada e começamos a voar em direção ao rio Mogi. A paisagem era indescritível! Aproveitava cada um daqueles raros momentos querendo gravar na mente tudo o que via.

Ao chegar no rio Mogi, começamos a voar rasante, quase tocando na lâmina d'água. Não sei como não tocávamos, sei que era muito baixo. Helicóptero é incrível!!

Lá na frente, uma ponte, e eu vi que, pela proximidade, não dava mais para subir e passar por cima dela. E agora? O que é que ele vai fazer? - pensava eu. Ele foi reduzindo a velocidade até que voava bem devagar, com muita cautela, e quando olhei em volta a ponte de concreto estava me envolvendo. Não era uma ponte grande, mas o helicóptero cabia exatamente ali embaixo, não só cabia como conseguia se manter voando quase tocando na água. Bem devagar; o Cap. Klug olhava atentamente para as pontas das hélices, para se assegurar de que não bateriam na estrutura curva de concreto que fazia uma curvatura para baixo de cada um dos lados, diminuindo o espaço livre para a nossa passagem. Aos poucos, fomos passando, pelo centro, bem encaixados ali embaixo daquela ponte; e quando acabamos, ufa, ele acelerou tudo e foi bem baixinho, quase tocando na água, em direção a uma curva à direita do rio, só que ele não acompanhou a curva e manteve a reta. Não teria problema se não fosse um paredão de árvores bem na frente.

Íamos perigosamente na direção daquelas árvores altas, e com muita velocidade. E agora? O que é que ele vai fazer? Não vai dar pra parar! Vamos bater? Mas de repente ele puxou o manche.

Começamos a subir e subir. A velocidade foi diminuindo à medida em que vencíamos a altura das árvores. Olhei repetidamente para o velocímetro que diminuía e para o que faltava subir, para o velocímetro e para o que faltava subir. E mais uma vez, como uma coisa bem calculada e precisa, sem erro, o helicóptero atingiu a copa da primeira árvore do paredão a uma velocidade igual a zero. Isto mesmo, ao chegarmos no topo paramos e pronto! Ficamos parados lá em cima, quase que assentados na primeira folha do galho mais alto! O embalo em que vínhamos foi exatamente o suficiente para atingirmos o topo. Significa que, na minha visão, se estivéssemos um pouco mais lentos, não teríamos conseguido subir tanto e teríamos voltado de costas. Que precisão!

Como se não bastasse, o Capitão rumou para um local onde eram realizados os churrascos dos Cadetes. Nem imaginava o que ele iria fazer, e para mim só ha-

via muitas árvores que davam um tom de bosque apropriado para churrascos. Mas ele achou à nossa esquerda, um lugar onde havia umas árvores grandes, cujos galhos, em cima, se fechavam formando uma espécie de túnel fechado, sem saída. Eu nem o havia percebido. Não sabia o que ele queria, mas de repente me vi indo ali para dentro, galhos e folhas por todos os lados. Somente à medida em que entrávamos, é que fui percebendo que, incrivelmente, ali cabia um helicóptero. As folhas eram intensamente agitadas pelo vento das hélices, mas não batíamos nelas. Na frente e por todos os lados, uma parede de folhas e galhos. Então eu me perguntei, como vamos sair dessa? Que enrascada! E agora?

Então o helicóptero começou a girar, bem devagar, giro perfeito pela direita, sem sair do centro, e após algum tempo girando lentamente, a frente dele estava voltada para a entrada que havíamos usado. Incrível!

Como não tinha pensado nisso? Piloto de avião só raciocina pra frente, ou no máximo, 90 graus para cada lado! Ah! Ah! Ah!

Mais tranquilo, olhava para cima e apreciava a agitação das folhas muito próximas, e, incrivelmente, as hélices não tocavam em nenhuma. E o helicóptero, não sei como, continuava voando no meio de tantas folhas como se as ignorasse completamente, assim como ignorou o concreto da ponte que o envolvia!

Então foi saindo por onde havia entrado, até que pude respirar aliviado.

No retorno, o Capitão se aproximou de um lago, voando um pouco mais alto, e chegando numa posição, começou a descer na vertical exatamente sobre um lugar que era uma espécie de plataforma de madeira antiga para atracação de barcos pequenos que avançava para dentro da água. Estávamos voltados para o meio da lagoa, e descendo.

Pensei: “tem algumas árvores muito próximas atrapalhando, e podemos bater em alguma”. Então ele olhou para mim que, preocupado, também olhava para todos os lados. Perguntou-me com o polegar para cima se daria para descermos na plataforma. Olhei ao redor novamente, principalmente para o meu lado e para trás; e não vendo nada, julgando que a

área estivesse livre, Fiz sinal de positivo e ele balançou a cabeça negativamente dizendo que não com o dedo indicador e apontou para um galho seco que eu não tinha visto, se estendendo bem para baixo das hélices, um galhinho fino apenas e ele o viu, apesar do galho estar do meu lado. Não sei como ele conseguiu ver aquele detalhe! Ainda bem que não confiou em mim que também me senti do tamanho daquele galho!

Tendo ele desistido do pouso na plataforma, voltamos para a Academia.

Foi um voo inesquecível! Muito além do que havia sonhado!

Assim foi o meu primeiro voo de helicóptero!

AINDA O KLUG, O JACARÉ

Ademir Massuia

Por alguma razão meu “tonneau” lento, pela direita, era um desastre. O T-25 era projetado de barriga para cima, dando

um “G” negativo de respeito. Pela esquerda girava bem, mas pela direita a coisa era feia. Não parecia haver solução, até que fui escalado para voar com o Klug. Por ser tão experiente, seria o indicado para identificar o erro do cadete Massuia.

E lá fomos nós!

Ele, como sempre, sem ajustar o paraquedas, sem amarrar os cintos e suspensórios, capacete com a jugular solta, e fumando. Parecia estar em um bar, alheio às preocupações do voo. Era, como sempre, a imagem da superioridade e competência extrema, e, de certa forma, uma segurança para o aluno, ante tanto desprezo pelo perigo, e por toda a doutrina ensinada pelos “menos capazes”. Afinal, os outros que se cercavam de tantos cuidados e doutrinas, certamente escondiam o fato de não saberem voar. Quem sabe voar despreza tudo o que deseja desprezar.

E assim decolamos e subimos até altura mínima, um pouco menos, para acrobacias.

Então, do alto de sua auto-suficiência, ele ordenou: “faz o ‘tonneau’ pela direita”.

“O senhor não vai se amarrar?” – perguntei timidamente, prevendo o que ia acontecer. Mas não teve jeito, ele não acreditava estar diante de algo diferente do que já conhecia.

Girei pela direita, o avião se projetou de barriga no espaço, dando um negativo forte. O Jacaré despencou do assento, caindo contra a capota do T-25. Era um misto de instrutor com o capacete na cara, fio do capacete no pescoço, mais uma mistura de paraquedas, cintos e fivelas e cigarro sobre a capota do T-25 invertido – uma comédia!

Eu mesmo não entendia o que fazia, mas ali estava o resultado.

O Jacaré xingava muito. Não economizou palavrões. Xingou muito, xingou tudo, das coisas mais importantes às de menor importância.

“Não é possível! Faz de novo!”

“O senhor não vai se amarrar?”

O Jacaré despencou do assento, caindo contra a capota do T-25. Era um misto de instrutor com capacete na cara, fio enrola-

do no pescoço, paraquedas, cintos e fivelas, numa mistura hilariante, sobre a capota do T-25 invertido – uma comédia!

“Faz de novo!” – algo novo ele experimentava, com muita dificuldade de admitir. Mas, dessa vez, apagou o cigarro, afivelou a jugular do capacete, ajustou o paraquedas e os cintos.

O “G” negativo era impressionante.

“Não é possível” - agora, ele parecia mais incomodado com a dificuldade de entender o que se passava.

“Faz pela esquerda”.

Redondo!

“De novo!”

Redondo!

“Faz pela direita”.

Tragédia!

Entre “Tragédias” e “Redondos”, retornamos para o pouso, sem que o Jacaré descobrisse o meu erro.

Então, me escalou com o Haguiwara, com o desafio de encontrar o meu erro.

No brifim, o Haguiwara falava o seu “gauchês” típico, em meio a muitos “tchês”. De repente, ficava de pé, abria as pernas, chacoalhava o quadril, até que a hemorroida voltasse ao lugar. Rogava umas pragas contra a hemorróida, se sentava e prosseguia no brifim. Depois de duas ou três dessas coreografias e muitas considerações e explicações, fomos para o voo.

Altura de 7.000 pés e “tonneau” pela direita.

Descobriu no primeiro: “você está afundando o pé direito no dorso”.

(Depois, muito depois, eu concluí que buscava compensar o fato de estar no assento da esquerda, girando pela direita. Se o avião fosse em “tandem”, assentos dianteiro e traseiro, não cometeria tal erro).

“Tira os pés dos pedais e gira pela direita”.

Redondo.

“De novo”.

Redondo, redondo, redondo, redondo – pela esquerda e pela direita, até a entrada do tráfego.

Vitória!



NA ESBOSLÁVIA

Ademir Massuia

O Ruy certamente era o cadete mais tímido da Turma.

Na Esboslândia, logo de entrada, deram-lhe o papel de líder da Turma. Não podia ser mais cômico! Não sabíamos se sofríamos com os castigos, ou se ríamos do Ruy, à frente dos prisioneiros.

Para facilitar o nosso ridículo, haviam raspado nossas cabeças de modo desordenado, obrigaram-nos a tirar as roupas e nos deram roupas de prisioneiro – certa gandola sem mangas, sem botões e com um número atrás. A calça não tinha botões, nem havia cinto. Ora estava na posição, ora caía. O borzeguim era sem o cadarço.

“Coopera, prisioneiro!”

Lá estava o Ruy, a reger os prisioneiros, no aprendizado do Hino da Esboslândia.

Não seria tão engraçado, se lhe tivessem dado uma batuta padrão, mas lhe deram um tronco de eucalipto de uns três metros para reger o cântico.

Mover aquele tronco com uma só mão era difícil e, se pegava com as duas, a calça caía.

E tomava bronca pela atuação desordenada.

Grande Ruy!

“QUEIMA”

Anthony James Gilbert

Durante a Esboslávia, o Cunha Gomes, em uma das formaturas, disse para a tropa: - “Hitler não terminou o serviço com os judeus. Um deles escapou e está aqui no meio de nós! Façam um monte com palha aqui e agora”!

E ordenou: “Prisioneiro 46, suba no monte”.

Separou “os prisioneiros de guerra” em dois grupos e disse: do meu lado esquerdo gritem “queima”. Do lado direito gritem “não queima”.

Colocou fogo e depois de um tempo mandou eu sair de cima da fogueira.

E tudo isso ficou para a história!

PEPATO

Ademir Massuia

Modesto, calmo, sempre aparentando alegria, naquele jeito caipira de gente do interior paulista, o Pepato poderia não despertar maior atenção. Nem desejava. Eram dias em que cada um buscava responder às exigências da instrução aérea, embora o pior já tivesse passado.

A ênfase nos procedimentos de emergência era tal que era-nos exigido decorar as sequências do “checklist”. Tudo era treinado nas horas de nacele e nas muitas horas de voo mental. Mas quando a pane se apresentava em toda a sua realidade, a questão era de vida ou morte para o inexperiente cadete. Era a hora da verdade. Ainda mais complicada se tornava a situação quando o voo era solo, e não se podia contar com a ajuda paternal do instrutor.

Penso que a fatalidade do Florindo pode assim ser entendida.

Mas, desta vez, quero contar da admiração que tive quando o Pepato teve o motor de seu T-25 fundido, sem qualquer

possibilidade de voltar a funcionar. A hélice travada, “embigodada”. Nada poderia exigir mais de um cadete, do que aquele tipo de pane.

O Pepato narra:

“O voo de elemento corria bem, com o Walker, da Turma de 70, liderando. Na ala, eu me esforçava para manter a posição, mas o T-25 já não conseguia acompanhar nem do lado de dentro da curva”.

“Observei que os instrumentos do motor oscilavam e a potência caía, de fato. Informei ao Walker, que me lembrou do Aeródromo de Aguaí, que estava às seis horas, na cauda, portanto. Interrogou se eu desejava saltar de paraquedas ou tentar o pouso. Decidi prosseguir para o pouso”.

“Apontei diretamente a cabeceira e prossegui. Não tinha altura para tráfego e a preocupação era de não conseguir chegar e acabar pousando na lagoa que antecede a cabeceira da pista. Por essa razão, deixei para baixar o trem e o flap na final, com o pouso assegurado. O pouso foi tranquilo, o avião correu e parou. Completei os itens do “check-list”. Não tinha como mover o

avião, de modo que fiquei aguardando o socorro”.

“O Walker voltou para a Academia. Veio o H-13, o helicóptero bolha com um mecânico que ficou guardando o avião. Eu regressei para a Academia no H-13. Depois, fiquei sabendo que uma mangueira de óleo tinha-se rompido e o óleo lubrificante vazou completamente. A hélice estava travada”.

“A eficiente Equipe de Manutenção do T-25 substituiu o motor lá mesmo, em Aguaí. O avião voltou voando”.

Ficamos admirados com tal proficiência. É o tipo de evento em que qualquer coisa errada resultaria em tragédia, mas as decisões e os procedimentos foram tão acertados que o resultado foi elogiável, em tudo.

Ficou em nós cadetes aquela impressão agradável de que tínhamos proficiência suficiente para sobreviver ao mais duro teste.

“Se o Pepato conseguiu fazer, eu também posso conseguir”. E isso foi muito bom!



CRÔNICAS PÓS-ACADEMIA

ZOLIN E MATIAS — O INFORTÚNIO NO AÇUDE DE PENTECOSTES

Clodoaldo Matias de Oliveira

“Em Fortaleza, o Zolin e eu tornamos-nos amigos chegados. Nossas esposas também se tornaram amigas. Naquele dia fatídico de 30 de agosto de 1980, elas estavam juntas em minha casa.

Ele era o auxiliar do escalante, tínhamos que fazer horas extras no T-25 para completar a experiência necessária para obtenção do cartão de voo por instrumentos.

Assim, ele me escalou para voarmos juntos e lá fomos nós.

Planejamos sobrevoar a Serra de Meruoca, um pouco ao Norte de Sobral. Eu pilotaria na ida e ele na volta.

Tudo estava em paz até o momento em que, no retorno, ao sobrevoar o Açude de Pentecostes, ele resolveu fazer um voo rasantíssimo sobre a água espelhada. Estávamos voando muito baixo a 150 MPH (alta velocidade para o T-25) e eu, instintivamente, apertei ainda mais o cinto de segurança. Repentinamente, minha vista escureceu e eu desfaleci. Acordei com a água me tocando na canela. Escutava o barulho da água fria no motor quente do avião, enquanto o nariz do avião apontava cada vez mais para baixo. Apesar da situação dramática eu me senti calmo e pensei, “o nariz do avião vai tocar o fundo do açude e eu vou ficar agarrado na empenagem. O Zolin se virou para mim e disse: “Pqp, fiz merda!”. Ele abriu a capota do avião enquanto eu me desvencilhava do pára-quadras.

‘Ufa! Pelo menos não morreremos presos nessa ratoeira’ - pensei.

Pensei em retirar a bota, mas sabia que o zíper estava sem a “lingueta” e retirá-lo naquela situação seria uma tarefa difícil. Então tomei a decisão de permanecer com ela. O Zolin falou pela segunda vez apontando para a margem: ‘Matias, vamos nadar para lá’ - ao que eu retruquei: ‘Zolin, não vai dar não!’. Apesar da minha negativa em aceitar a escolha dele, eu tinha convicção que minha hora ainda não tinha chegado. Estávamos sem o ‘Life Preserve Underarms (LPU)’, a boia inflável que normalmente carregamos sob os braços, constituída de dois pacotinhos, quando não inflada.

Ele era da equipe de natação e decidiu usar toda a sua energia nadando até a margem - uns três quilômetros a serem cobertos. Eu, resolvi boiar e rezar para que alguém viesse me salvar. Vestidos de macacão de voo e calçados com as botas, mesmo boiar não seria fácil. Eu o vi se

afastando por algum tempo, em braçadas vigorosas de nado ‘crawl’.

Comigo restou a convicção de que não era o meu fim e ali fiquei, repetindo para mim mesmo: ‘não vou morrer agora, não vou morrer agora, não vou morrer agora’.

Boiando, perdi o Zolin de vista, e perdi a noção do tempo e o senso de orientação. As minhas próprias pernas me puxavam para baixo, mas eis que, de repente, vi, ou acreditei ver, um ponto distante, vindo em minha direção. Senti que era o meu socorro.

Um pescador de camarão em uma pequena canoa, daquelas bem estreitas, me avistou e veio em minha direção. Eu não o vi se aproximar até que ele acertou minhas costelas com a proa do barco. Eu me agarrei na canoa enquanto outros pescadores também se aproximaram e conversavam entre si. e lhes disse: ‘procurem pelo meu amigo! Ele deve estar por perto’.

Ainda me restaram forças para subir no barco sozinho. Naquele mesmo dia no Jornal Nacional, o pescador deu uma entrevista: ‘o avião bateu com o catavento

na água e deu um cangapé (cambalhota), eu peguei ele pelos cabelos quando estava afundando’.

Na sequência, fui levado para a margem do açude pelo Pinguim (este era o apelido do “anjo” que me salvou).

Em seguida, me colocaram em uma caminhonete que saiu em disparada para o hospital da pequena cidade. Eu morria de dor e achei que havia fraturado a coluna.

A correria do motorista era tal que eu pensava: ‘sobrevivi a um acidente aéreo e vou morrer em acidente automobilístico’.

Ao chegar ao Hospital de Canindé, ninguém sabia o que fazer comigo – eu mais parecia um fantasma, uma alma penada, aos olhos deles.

Tomei a iniciativa: ‘por favor, preciso fazer uma ligação telefônica’. Liguei para a Base Aérea de Fortaleza e, em contato com o Eitel, que era o Oficial de Operações, expliquei o que havia acontecido. Pouco tempo depois, ouvi o ronco do helicóptero UH-1H que veio me resgatar.

Meses depois, o Pinguim recebeu um barco de presente da BAFZ em solenidade militar.

Fui transferido para a Base Aérea de Santa Cruz, no ano seguinte, mas não perdi o contato com o Pinguim. Eu o presenteei várias vezes com certas ajudas em dinheiro, até o dia em que não mais ouvi falar dele. Por muito tempo eu me fazia a seguinte pergunta: ‘Quanto você deve ser recompensar a quem lhe salva a vida?’

Tive que fazer o CEMAL completo, novamente, e com um rigoroso exame de eletroencefalograma. Ganhei 10P do T. Cel. Salazar, Cmte. do 1/4 GAV. Tive que repetir o curso de caça no ano seguinte. Deus me poupou, sobrevivi e me recuperei do trauma, o que me permitiu continuar na Aviação de Caça e vir a ser Piloto de Teste da EMBRAER.

Quanto ao Zolin, seu corpo foi encontrado três dias depois.

Para a esposa dele foi um trauma, evidentemente, ainda mais que estava grávida do primeiro filho. Depois, ela regressou para Pirassununga, de onde era.

ERA UMA VEZ NO 2°/10°GAV

Jorge Aparecido Barbosa Canto

Estávamos em junho de 1980 em Florianópolis e já sabíamos que o SA-16 Albatroz seria desativado e que o 2°/10° GAV seria transferido para Campo Grande, além disso perderíamos os SH-1D (helicópteros).

Para substituir os SA16, teríamos três P-95 de Salvador sob empréstimo.

Naquela época o 2°/10°GAV tinha mais majores-aviadores do que tenente, tínhamos uns dez majores no QT. Como tínhamos bastante horas de SA-16, o Ferreira e eu eramos sempre escalados. Fui então escalado pra uma viagem de instrução de SA-16 até Fortaleza, com diversos pousos pela rota e com pernoite em Salvador.

Eu era 2P e o 1P da missão era o 1° Ten Neves da turma de 68, um cara muito legal. Estava previsto o primeiro pouso em Santa Cruz, porém, o Neves pediu ao Comandante do Esquadrão para pousar

em RJ, pois precisava entregar uma encomenda para o pai que morava no Rio. O pouso foi autorizado.

Decolamos de Floripa em direção ao Rio, coincidentemente no mesmo dia, alguns minutos depois, decolou também um C-95 da Base de Florianópolis levando, além do Comandante do Esquadrão, os majores do QT do 2°/10°GAV, uns dez, para Salvador, a fim de fazerem a adaptação no P-95.

Chegamos ao Rio, eu era o 2P, fizemos a descida padrão passando sobre os Afonsos e prosseguindo para RJ, o controle mandou chamar a Torre RJ para entrarmos no tráfego. Chamei, então, a torre por diversas vezes e não obtive resposta, falei para o Neves: "não seria melhor a gente circular aqui até conseguirmos falar com a torre?" Resposta do Neves: "nada! vamos pousar, o controle já avisou a torre do nosso tráfego".

Prosseguimos para o pouso, Pista 20, sem obter resposta da torre. Pousamos. No final da pista, cabeceira oposta tinha um Electra da VARIG pronto para decolar.

Livramos na penúltima interseção. Assim que saímos da pista de pouso, começou a "mijada" do controlador extremamente irritado: "como vocês pousam num aeródromo controlado sem falar com a torre? Vocês colocaram em risco a segurança de vôo, etc, etc ". Por fim, a torre mandou passar para a frequência do solo. Chamei o solo e o controlador perguntou, já meio irritado, onde iríamos estacionar. O Neves então respondeu: "no pátio do GEIV".

Quando estávamos pousando no Rio, o C-95 da Base de Floripa, com o Comandante do Esquadrão e os majores, estava taxiando para decolar, e o comandante tinha colocado no alto falante todo o papo rádio e todos ouviram o que estava acontecendo.

Ao chegarmos no pátio do GEIV, saiu um sargento correndo do hangar fazendo sinais com as mãos, gesticulando nervosamente: "aqui não, leva essa droga pra outro lugar". O pior é que manobrar aquela jaca não era fácil, era como o T-25, não tinha comando de bequilha, tinha que se usar o freio e motor.

Voltamos para a pista de táxi e começamos a perambular pra ver se achávamos um lugar para estacionar. Fomos pra lá, voltamos pra cá. Lá pelas tantas o controle de solo chamou perguntando, novamente, onde iríamos estacionar, o Neves falou que podia ser em qualquer lugar. Neste momento estávamos no meio do pátio de estacionamento entre o prédio do aeroporto e os Electras estacionados para o embarque e desembarque dos passageiros. Nessa época não existiam os “fingers”.

O controlador, já meio aborrecido, respondeu: “para aí mesmo onde você está e não saia mais daí”.

Conclusão, todo passageiro que embarcava ou desembarcava dos Electras passava por baixo das asas do SA-16. Eu não sabia onde enfiar a cara, de tanta vergonha: todos que passavam olhavam, com ar de espanto, aquela jaca, sem entender o que acontecia.

Detalhe: tudo estava sendo ouvido pelo Comandante do Esquadrão e pelos majores que estavam no C-95.

O Neves entregou a encomenda para o pai, abastecemos e continuamos a viagem para Salvador.

Ao pousarmos em Salvador, já à noite, achamos estranho que nas interseções da pista estavam vários caminhões de bombeiros, como se nós estivéssemos em emergência. Fiquei preocupado e perguntei para o Neves: “será que estamos com fogo em algum lugar?” Resposta dele: “nada, isso é treinamento”.

Taxiamos até o pátio da Base de Salvador, acompanhados pelos caminhões de bombeiros, que pararam em volta do avião, e lá estavam o Comandante do Esquadrão e os majores, todos em fileira e ajoelhados.

Ao desembarcarmos ouvimos todos em prece com as mãos postas orando: “Meu Deus, obrigado por ter trazido esses pobres inocentes até aqui, são e salvos”.

Conclusão: pagamos um bar aberto no Cassino dos Oficiais da Base de Salvador!

TARTARUGAS E TRACAJÁS

Orlanil Mariano Lima de Andrade

Em 1981, eu servia como Primeiro-Tenente no glorioso 1º Esquadrão de Transporte Aéreo (Esquadrão Tracajá), sediado em Belém, juntamente com o Chaves de Melo, Pena, Elson Passos, Mattos, Gilson, Alcântara, Meira, Souto Maior, Jefferson, Picolini e Jonas. Cumpria missão do Correio Aéreo Nacional (CAN) na região do rio Juruá, no Amazonas, no comando do C-47 2033, que já havia sido avião presidencial de Getúlio Vargas.

A rota da missão ia de Belém até Cruzeiro do Sul – AC, passando por Santarém, Manaus, Coari, Tefé, Carauari e Eirunepé. Na volta, passando por Eirunepé, ganhei de presente uma bela tartaruga. Era um costume local presentear o comandante da aeronave, simbolizando o agradecimento da comunidade ao valioso trabalho do CAN, ligando aquelas remotas vilas aos centros maiores. Feliz da vida, embarquei minha tartaruga e decolamos para Carauari.

Quando saíamos de Carauari, com destino a Tefé, começou a chover forte no aeródromo. Alcancei a altitude de cruzeiro (3.000 pés), nivelei, pedi aquele cafezinho feito há quatro dias e estava lá, distraído, quando repentinamente o motor direito pipocou fortemente e perdeu potência. Executei o procedimento de emergência para falha de motor, ajudado pelo meu copiloto, Tenente Boente, sem sucesso. É que um dos dois pratos de ressaltos do motor havia se estilhaçado por fadiga, deixando o motor funcionando a baixíssima potência, causando forte arrasto.

Embandeirei a hélice, cortei o motor em pane e compensei o avião, com o outro motor em potência máxima contínua. Embora nosso peso de decolagem fosse menor que o previsto para aquelas condições, o avião não se manteve nivelado. Começou a perder altura sobre a selva fechada. Nenhum rio por perto; quase podia ver os macacos, lá embaixo, chamando-nos para as árvores.

Chamei o mecânico, um Suboficial dos mais gabaritados do Esquadrão: - “Esmério, joga tudo o que for supérfluo pra fora!”

Ele assentiu e zuniu para trás. Alguns minutos se passaram e o avião continuou afundando. Esmério voltou à cabine e eu gritei-lhe: “Joga algumas malas também!”

Ele foi para trás e, alguns minutos depois, a aeronave parou de afundar. Estávamos a uns 100 pés sobre a floresta, voando entre 95 e 100 mph, que era uma velocidade de aproximação final para o Douglas. A temperatura do motor remanescente estava no limite entre a faixa amarela e a vermelha. Mas o valoroso Dakota, herói da II Guerra Mundial, aguentou!

Voamos assim durante uma hora e exatos sete minutos. Pousei em Tefé, cortei o motor e parei o avião no centro da pista, pois não tinha como taxia-lo. Passageiros vinham nos agradecer por tê-los salvo, chorando. Perguntei ao Esmério:

- Quantas malas você alijou?

- Umas cinco ou seis.

- E cadê a minha tartaruga?

- Ih, Chefe, enquadrei a criatura como supérflua!!!

Quem sabe se a desventurada tartaruga caiu em alguma aldeia indígena? Seria adorada como uma deusa vindo dos céus!

ÍNDIO COMO NAVEGADOR

Reynaldo Rodrigues da Rocha

Certa ocasião, precisamos fazer uma busca e encontrar uma determinada aldeia.

O cacique se ofereceu pra mostrar o caminho, pois ele o conhecia muito bem.

Decolei com o Búfalo de Maturacá, na base do Pico da Neblina, tomei um rumo Sul e chamei, como combinado, o cacique na cabine.

Ele olhou pra fora, com cara de inteligente, e com uma convicção desconcertante, apontou para a direita, quase 90°.

Fiz a curva e segui naquela direção. A informação dele era de que a aldeia seria bem próxima.

Com 10 minutos de voo, nada de aldeia.

Perguntei ao Cacique: cadê a aldeia? Ele olhou para o horizonte e com a mesma convicção anterior, apontou para um rumo 180° do atual.

Fiz a curva e passamos a voar na proa indicada.

Após 10 minutos e nada, perguntei mais uma vez e o Cacique mais convicto do que nunca apontou numa direção 180° em relação à anterior.

Nesse momento, mandei o Cacique descer da cabine antes de dar uma surra nele.

Conclusão: Índio só conhece o caminho se for a pé!

KAUFFMANN VERSUS GLAUCO

Glauco Ferius Constantino de Oliveira

Quando cadete, na Academia da Força Aérea, queria me tornar um piloto de combate; daqueles imaginários ases de “faca-na-boca” e cachecol esvoaçante,

que tanto nos inspiravam. Ao me encontrar entre instrutores experientes, ficava ouvindo atentamente suas explicações e histórias. Num certo dia, o então Capitão Pinto Machado me falou de uma manobra que deveria ser aplicada quando um inimigo estivesse atrás da gente, na distância de tiro e pronto para abrir fogo. Disse que deveríamos variar a posição nos três eixos, para estragar a solução de tiro do inimigo, de modo a não permitir a estabilização do seu piper (mira) no nosso avião e nos abater. A toda manobra de última instância como esta, chamamos de ‘Jink-Out’.

Seis anos depois, como Piloto Militar Operacional de caça do Esquadrão Pif-Paf do Grupo de Caça de Santa Cruz, fui para uma missão de combate contra um piloto mais experiente e muito audacioso, o Kauffmann, que não gostava de perder nunca. Sabia que a parada ia ser dura. Decolamos e, na subida, fui com ele na minha ala direita para podermos atravessar juntos uma camada de nuvens brancas, sem perda de tempo. Quando a transpusemos, o céu ficou num belo azul e muito apropriado para o treinamento que íamos fazer. A visibilidade era excepcional

e a área de instrução toda nossa. A missão era de combate ‘um-contra-um’. Liberei o F-5 dele para que se posicionasse, a fim de darmos início ao treinamento de combate.

Nesta missão ele deveria ficar numa posição chamada de “poleiro”, do meu lado direito, bem afastado e bem mais alto. Ele treinaria manobras ofensivas de ataque e eu manobras defensivas. Dado o “TOP”, lá do “poleiro” ele caiu num mergulho de ataque e imediatamente abri a pós-combustão (PC) dos motores do meu F-5. Permaneci olhando para ele que vinha agressivo com mais energia (velocidade) do que eu e se aproximava numa curva descendente à esquerda buscando um posicionamento atrás de mim.

Não puxei forte para cima dele porque queria aumentar minha velocidade e ter alguma chance de sobreviver ao ataque.

Iniciei uma curva descendente bem suave para o lado dele, chamada “curva defensiva”. Minha velocidade também aumentava consideravelmente.

Aumentei um pouco a puxada (buff) quando estava quase supersônico, agora

numa curva chamada sustentada de alta performance, ou seja, mantendo a alta velocidade e vendo-o o tempo todo.

Ele reverteu sua curva e indo para um ângulo perfeito para o tiro, começou a ficar numa posição difícil de ser visto por mim. Como já tinha afrouxado os cintos após a decolagem como fazia em todos os voos de combate, para obter apoio, segurei com a mão esquerda no lado direito da moldura do painel de instrumentos, virei-me bem para trás pelo lado direito, a fim de poder vê-lo melhor e não o perder de vista. Precisava saber quando ele chegaria na distância de tiro para aplicar o surpreendente “Jink-Out”. Ele já me tinha “no papo”, mas mal sabia que eu estava guardando uma tremenda surpresa “debaixo da manga” para ele.

O F-5 dele se aproximava perigosamente e quando chegou na distância de tiro, a uns 500 metros, pensando que eu já estava liquidado, apliquei o surpreendente “Pulo-do-Gato” ensinado pelo Capitão Pinto Machado, quando eu ainda era cadete.

Repentinamente fiz o “tonneau de G”.

Sem pestanejar, enfiei todo o pé esquerdo, e simultaneamente puxei todo o manche para trás, girando-o para o lado esquerdo. Meu avião fez um giro louco completamente descoordenado variando nos três eixos, na frente dele que, surpresa, não entendia o que estava acontecendo comigo. Estávamos muito próximos, agora a menos de quinhentos metros, e ele se aproximando perigosamente, tentando manter instintivamente o piper em meu avião. Com esta manobra, perdi toda a velocidade que tinha. Nessa infrutífera tentativa de forçar o piper no meu avião para tentar me acompanhar, ele quase bateu em mim, passando milagrosamente com o seu avião por dentro do giro que o meu avião descrevia no espaço, bem na sua frente e ao seu redor.

Já estávamos baixos e descendo, quando de repente entrei na nuvem com pouca velocidade. Olhei para o meu lado direito e o vi afundar e desaparecer nas nuvens, quase no mesmo rumo que eu, e com pouca velocidade também. Estávamos ambos em sério perigo. O Kauffmann, ao me ver desaparecer nas nuvens, perguntou pelo rádio: “Glauco, está tudo bem?” Por cau-

sa da altura dos morros que havia naquela área.

Respondi: “Está”.

Comandei uma proa comum para ele, a fim de voarmos paralelamente e não colidirmos dentro da nuvem.

Tinha que manter altura, mas devido à baixa velocidade, estava afundando dentro das nuvens, torcendo para que começasse a subir. Além disso não tinha como aumentar a velocidade, apesar do motor estar no máximo de sua potência. Passava por 6500 pés afundando, e tinha morro de 6100 pés bem embaixo da gente. Meus olhos não saíam do velocímetro, e do indicador de descida. A bolinha estava bem no centro, pois nada podia fazer a não ser voar coordenado e torcer. Minha razão de descida foi diminuindo, até que zerou a uns 6300 pés. Mesmo assim, ainda estava preocupado, pois a velocidade custava a querer aumentar e o consumo de combustível estava alto por causa da pós-combustão. Cheguei a pensar que não conseguiria aumentar a velocidade, nem subir. Estava no limite da curva de potência.

Que situação! Sem poder baixar o nariz para embalar por estar raspando os picos dos morros dentro da nuvem sem ver nada, e sem ter mais potência para aumentar a velocidade que estava insistentemente baixa.

Depois de uns apreensivos minutos nesta situação angustiante, por sorte, comecei a ver a velocidade aumentando bem devagar. Fui subindo muito vagorosamente. Ainda era cedo para saber se conseguiria sair das nuvens. Mas a velocidade aumentava. Que motor! Senti um grande alívio ao ver que saímos das nuvens. Olhando para a direita, vi o Kauffmann saindo também no mesmo rumo que eu.

Ele passara pelo mesmo sufoco! Quando pousamos, fui para uma sala aguardá-lo a fim de fazermos os comentários pós-voo, quando me chamou animado para ver o filme da sua crítica-foto.

O que vi!!! Meu F-5 projetado bem grande na tela, girando, e o dele passando pelo meio de meu giro no espaço, quase batendo em mim. Nunca tinha visto um F-5 tão grande numa crítica-foto. Quase do tamanho da tela! Ele não conseguiu

manter o piper em meu F-5, por isso não conseguiu me abater, apesar de quase ter colidido comigo.

Ele falou: - 'Que manobra louca foi essa que você fez? Tentei acompanhá-lo, mas não deu. Quase bati em você e passei pelo meio do seu giro! Achei que seria fácil lhe abater, estava tudo perfeito para uma bela rajada. Na última hora você faz isso! Que loucura! Veja como o seu avião está grande no filme! quase batemos!'

Desse dia em diante, sempre que o Kauffmann passava por mim, dizia: 'Ô homem difícil de morrer!' E repetia para os que estavam com ele: 'Esse é o homem difícil de morrer! Esse é o homem difícil de morrer!!!'

Foram tantas emoções!

RESGATE NOTURNO NA SELVA

Pedro Bittencourt de Almeida

Todos nós, ao longo da vida, vivemos situações que nos marcaram. Revendo o

passado, destaco uma passagem que talvez nem seja tão importante, mas que tem um significado especial para mim. A lembrança me traz o sentimento de gratidão pelos valores passados pelos meus pais e consolidados durante a nossa formação. Sou eternamente grato a eles e à Força Aérea por terem me preparado adequadamente. Agradeço a Deus por ter me dado a oportunidade de estar naquela cena, onde a minha atuação foi decisiva, e pode ter significado a diferença entre a vida e a morte de uma criança, vítima do acidente do Boeing 737 PP – VMK, da VARIG, com o Cmt. Garcez, em 03 de setembro de 1989, com 54 pessoas a bordo, no Voo VRG 254, na rota Marabá-Belém.

Relembrando: os pilotos haviam se perdido e, após o esgotamento do combustível do avião, fizeram um pouso forçado, à noite, nas selvas do sul do Pará. Eu era Major, servindo no I Comando Aéreo Regional, em Belém, e fui designado para coordenar a atuação do I COMAR na cena do desastre. Estávamos em um C-95 Bandeirante, voando na área. Quando estávamos chegando ao provável local da queda, segundo as informações passa-

das por um dos sobreviventes, ouvimos a tripulação do C-130 Hercules do 1º/1º GT, informando que acabara de avistar os destroços e informando as coordenadas do ponto. Ao inserir as coordenadas, verificamos que estávamos a 4 milhas do local. Avistamos o C-130 e entramos em sua ala enquanto eles procuravam novamente os destroços, pois os haviam perdido de vista. Em seguida, pousamos na pista de pouso mais próxima, na Fazenda Cumaré.

Da fazenda onde havíamos pousado até o avião acidentado, seguimos pela selva à noite, transportando alimentos e medicamentos. Perdemos-nos duas vezes e, por isso, levamos algumas horas. Junto aos destroços, um médico que estava entre os sobreviventes informou que uma menina precisava ser evacuada com urgência para um hospital. Disse que estava com um ferimento grave na perna, com muita febre, delirando, prestes a entrar em coma, e que não resistiria muito tempo sem atendimento.

Naquela noite, eu era o mais antigo e estava conduzindo o primeiro grupo de resgate a chegar ao local. Levamos a me-

nina na maca, acompanhada da mãe, até a fazenda. Caminhar pela selva, transportando a menina na maca e sem o auxílio das lanternas, que já não tinham pilhas, foi bastante difícil.

Mesmo contrariando a opinião de todos os tripulantes de outro esquadrão que lá estavam, improvisamos um balizamento de emergência com latinhas de refrigerante e decolamos para Brasília, com escala em Cachimbo. Em Brasília, ela ficou internada um longo período, passou por diversas cirurgias e sobreviveu sem a necessidade de amputar a perna.

As decisões foram minhas, pois não havia Ordem de Missão autorizando o traslado e a decolagem naquelas condições. Apesar do risco envolvido nessa operação, tomamos os cuidados necessários. O tempo na rota estava bom; verificamos que Cachimbo e Alta Floresta estavam abertos e operando, e solicitamos o balizamento noturno em Cachimbo. Tudo deu certo!

Meus agradecimentos aos demais membros da tripulação do 1º ETA, sem os quais esse salvamento não teria sido possível.

Orgulho-me de pertencer à Força Aérea Brasileira!

O INTERCEPTADOR

Ademir Massuia

O Perez, Comandante da AFA, e eu, observávamos a chegada de um Mirage, para os Portões Abertos da Academia.

Todos os aviões chegam, é sabido, mas aquele jeito de chegar tinha algo de muito diferente.

O céu azul sem nuvens parecia uma imensa tela de computador.

De repente, parece um cursor descendo da direita alta, para a esquerda baixa, a alta velocidade.

O Perez está embevecido, e embevecido olhava aquele espetáculo. A vida dentro daquele vetor (nós chamamos avião) mudou a dele. Mais que um piloto, ou piloto de caça, ele é um interceptador.

Ao lado dele, eu, piloto de C-130, com aquelas conhecidas limitações de velocidade, inclinação e picada, me esforçava para entender a diferença. Tento comparar, mas não consigo.

Então, digo: “É outro assunto, não é Perez?”

“Sim, Massuia! É outro assunto!”

E ambos, em silêncio, continuamos a observar aquele espetáculo raro – uma outra história!

AO SOL ESCALDANTE DE TABATINGA

Ademir Massuia

Ao sol escaldante de Tabatinga, aquela tira de pele do Comandante da Aeronave fritava. Não mais que trinta centímetros de couro sobre o painel superior (parecia do APU) do Fokker destroçado em um terrível acidente.

E eu, diante dos destroços, me perguntava: “O que esse estúpido fez para come-

ter erro tão grave e deixar lembrança tão cheia de triste sentido?” – eu estava irado, em minha alma.

O resgate dos corpos nós fizemos, o Simião e eu, mais o Tenente Médico Rodrigues e tripulação, de Tabatinga a Manaus. Uma honra foi essa missão. E inesquecível!

Durante a semana, a pergunta soava, cada vez mais fraca, mas ainda presente: “O que foi que ele fez?” E a lembrança do couro brilhando ao sol escaldante de Tabatinga me acompanhava! Que alto preço!

Ao fim da semana eu estava escalado para uma missão de apoio ao transporte do Presidente da República. O destino era Serra Pelada. Engajávamos em Belém com duas aeronaves C-115 Buffalo. A primeira transportaria o Presidente. A nossa, a reserva, transportaria a Equipe e os equipamentos contra incêndio, de Belém para Serra Pelada. E ficaria como reserva.

Sáimos bem mais cedo do que a aeronave principal. O dia amanheceu claro, nuvens cobriam a maior parte do céu, mas o teto em Belém e Marabá era alto o

suficiente para o procedimento IFR bem acima dos mínimos requeridos.

Nada sabíamos sobre Serra Pelada. Éramos os precursores e teríamos que descobrir as condições do destino. O Comandante da aeronave era um cara conflitado, muito conflitado. Era conhecido por iniciativas intempestivas e vários incidentes. Eu o conhecia e conseguia ser-lhe útil na administração dos conflitos. Talvez, por isso, me escalassem com ele.

Decolamos e chegamos na vertical de Marabá, tal como calculado, na ponta do lápis. Fizemos o procedimento de descida por instrumentos, saímos visual e eu propus que pousássemos ali, aguardando o teto subir. Mas o Comandante decidiu continuar até Serra Pelada, e lá chegar, se fosse possível. Achei desnecessário porque estávamos adiantados na missão, mas, enfim, só saberíamos a condição de teto se navegássemos um pouco sob a camada.

Reduziu, então, para 160 kt, nossa velocidade de Navegação a Baixa Altura, mantendo o regime de hélice em 75% (o recomendado era 83% para se ter reserva de potência).

E assim fomos!

Serra Pelada é uma serra. Claro que o terreno sobe de Marabá, região ribeirinha, até lá. Mas o teto não sobe, o nível de condensação é o mesmo. Isso é sabido. E é claro que o chão “empurra” a gente para cima, em direção ao teto. Até que você entra na camada e tem que voar por instrumentos. Entretanto, não é assim, de repente, que as coisas ocorrem.

Primeiro você vê os picos dos morros, depois eles desaparecem nas nuvens, ficando apenas os perfis das bases dos morros e o espaço útil entre eles, que lembram uma tigela em seu formato. E nesses espaços a gente entra. Eles vão ficando cada vez mais rasos, até que a cauda alta do Búfalo entra na camada, e você olha pelo que sobrou de visibilidade, enquanto o ventre da Aeronave se aproxima perigosamente da copa das árvores.

Diante de situação tão adversa, sugeri que voltássemos para Marabá, afinal, já tínhamos visto que não dava para prosseguir. Nem precisaria dizer que o meu Comandante não ouviu minhas palavras

- entrou instrumento no meio daquele paliteiro de morros!

Não havia qualquer visibilidade!

Ele, então, no afã de ver alguma coisa, inclinou a aeronave uns trinta graus, à esquerda, e passou a olhar para baixo, podendo ver a copa das árvores. Nossa velocidade longitudinal era de 160 kt, uns 300 km/h.

A pressão subiu dentro de mim! Na alma, no “painel de múltiplo alarmes” acenderam-se várias luzes! A “Master Caution” disparou, sem que fosse possível cancelar. A mente foi acelerada ao “clock” máximo. A memória, à velocidade incrível, buscava termos de comparação identificadores daquela situação.

E a resposta veio: “Foi isso o que ele fez!” E o couro do Comandante do Fokker brilhava ao sol causticante de Tabatinga, esvaindo suas últimas gotas de gordura, mais significativa do que nunca em minha memória.

- “Sobe!” – gritei.

- “Não, tá tranquilo, tô vendo”.

- “O senhor está vendo o chão, mas estamos a 160 nós para a frente. Nós vamos bater no morro, não no chão”. Mas ele continuou.

E o couro do Comandante brilhava! E o Copiloto submisso!

Meti a mão no manche, nivelei as asas e gritei de novo: “Sobe!”

Mas ele não reagia.

Inseri 83% de hélice, para regime de subida e gritei: “Sobe!”

E ele, nada - apenas resmungava coisas sem sentido. Empurrei as manetes das hélices para 100%, em regime de subida de máxima performance, peguei as manetes de potência por sobre a mão dele e empurrei tudo para a frente. A mão e o braço dele foram com tudo. Cabrei o Buffalo para o ângulo máximo de subida.

A máquina tremia com seus 2.970 SHP em cada motor. O Buffalo tremia todo com seus míseros 112 kt, e de tal modo cabrado que eu sentia o peso do corpo contra o encosto da cadeira.

Era como se a própria máquina, sentindo o perigo, levantasse seu nariz e com o apoio daqueles potentes motores, gritasse: “Vida! Eu quero vida!”

E eu tremia, por dentro e por fora, ao passar por cima da doutrina de cabine, da hierarquia militar, do respeito e de tudo que sempre cultivara e ensinara, com respeito à autoridade.

Sabia que aquilo teria graves consequências. Imaginei uma punição exemplar e coisas ainda piores. Imaginei minha própria carreira encerrada e ocorreu-me até que poderia ser transferido para exemplo aos demais, mas o couro do Comandante brilhava sobre o painel, eu decidi que valia a pena reagir!

Após aqueles minutos de torpor, meu Comandante pareceu acordar. Assumi os comandos, mantendo a subida. Mas nivelou a 4.000 ft, dois mil abaixo do nível mínimo da aerovia. Nivelou na altura dos picos dos morros!

“Chefe, a merda já está feita mesmo, então, por favor, sobe mais dois mil pés”. –

era eu, na tentativa de restaurar o diálogo e a hierarquia.

Hesitando, bem devagarinho, ele subiu para 6.000 ft. E minha pressão foi baixando. As luzes todas do “painel de múltiplo alarme” da minha alma foram-se apagando. A “Master Caution” sossegou. A mente tentava organizar aquelas emoções enquanto retornávamos para Marabá. Será que eu tinha exagerado? O silêncio a bordo era sepulcral. Ninguém da tripulação falava!

Um céu limpo nos aguardava em Marabá – nem procedimento de descida foi preciso. Um pouso suave e tranquilizador se seguiu. O Radiotelegrafista agradeceu: “Obrigado, Chefe!”

O Chefe da Equipe Contra Incêndio comentou: “São duas as equipes, uma para Serra Pelada, outra para Marabá. A nossa pode ficar aqui!” Eu teria morrido em vão! A ida à Serra Pelada era desnecessária.

O dia ficou muito claro, céu azul, todas as nuvens se dissiparam. Retornamos a Belém e transportamos a outra Equipe

Contra Incêndio, diretamente à Serra Pelada. E meu Comandante em silêncio.

Os dias se passaram e nada, nada aconteceu! Ninguém comentou qualquer coisa!

O tempo passou, voei muito mais e continuo voando. Mas nunca operei o Fokker, e não estou bem certo ser aquele o painel do APU, nem sei se o Fokker tem APU.

E não posso dizer se o couro era realmente do Comandante.

Talvez fosse do Copiloto!

A EJEÇÃO E MUITO MAIS - BORIN

Ademir Massuia

O Borin foi o único da TN que integrou a Esquadilha da Fumaça, o Esquadrão de Demonstração Aérea. Alcançou essa posição depois de anos como instrutor da AFA e milhares de horas de voo no T-27. Destacou-se entre os demais.

Mérito!



Participou de muitas demonstrações, pelo Brasil e no exterior. Nós o chamamos de “Barão”, seguindo o nome do Barão Vermelho, o Manfred Von Richtofen, Ás alemão da Primeira Guerra Mundial.

Tudo ia bem, até que o inusitado aconteceu.

O Borin e o Siqueira, da Turma de 71, em voo de elemento, treinavam com seus

T-27 na Área Vermelha, espaço reservado ao Treinamento da Esquadrilha, quando, após a execução de um “oito cubano”, por alguma razão, os comandos travaram, enquanto a aeronave, em voo picado, voava em direção ao solo a alta velocidade. O Borin tudo fez para recuperar do mergulho, mas o avião não reagiu, de modo que, já bem próximo ao solo, ele se ejetou.

A saída foi bem-sucedida, mas a trajetória da cadeira já estava determinada, e a altura insuficiente não permitiu que o paraquedas amortecesse a queda devidamente. O Borin entrou violentamente contra o chão, os pés primeiro.

O impacto foi tão grande que os ossos dos pés foram destroçados, enquanto rompiam as solas das botas. Todo o corpo sofreu as consequências. Ele estava desmaiado por causa da ejeção.

Felizmente, foi socorrido com presteza pelo seu ala, o Siqueira (Chumbo), que pousou seu T-27 na pista da Usina. A viatura de apoio da Usina e a ambulância foram prontamente acionadas, em seu socorro. Não fosse isso, teria morrido queimado, uma vez que o avião bateu,

explodiu e pegou fogo no canavial. O Siqueira ainda prosseguiu na ambulância, até a AFA, atendendo, com muito acerto, com os primeiros socorros, sem os quais o Borin teria falecido.

Já no Hospital da AFA, foi tratado pelo Doutor Eduardo e Equipe de ortopedistas que se dedicou a restaurar seus pés. E, após muitas cirurgias, acompanhadas de muita fé em Deus, muita luta, dedicação, fisioterapia, o Borin estava voando novamente.

Ele se tornou um exemplo de resiliência e superação para todos nós, por isso lhe dedicamos estas linhas, em merecida homenagem.

Vale a pena escrever o que narra o Siqueira sobre o que ele viu, em todo o episódio.

“Eu estava na ala do Borin, ele era o líder naquele treinamento de acrobacia à baixa altura, na Área Vermelha”.

Estávamos evoluindo no Oito Cubano, picando a 500 km/h, quando notei que o Borin fazia gestos preocupantes em sua nacele. Entendi que ele estava tentando

recuperar o avião da picada. Aproximávamos perigosamente do chão, quando eu gritei para ele: 'Ejeta! Ejeta!'

Eu mesmo recuperei o meu avião tão baixo que entrei dentro do canavial. E vi o T-27 dele cravar no chão, incendiando-se.

Curvei, fiz o tráfego, observando melhor o que ocorrera, percebendo que o paraquedas do Borin estava parcialmente aberto, o que era um bom sinal.

Pousei na pista de terra da Usina, onde passou uma caminhonete que me transportou ao local do acidente.

Lá estava o Borin, em situação trágica – ele tinha entrado chão adentro, a uns 200 km/h, de pé. O paraquedas tinha aberto, mas muito baixo, de modo que o corpo teve que suportar grande parte do impacto.

Ele estava com o corpo todo prejudicado, a situação era preocupante. Seu rosto estava com escoriações sérias, seu braço estava quebrado, e o pior ocorrera com seus pés e ossos da perna.

Tíbia e perônio de ambas as pernas haviam furado as solas das botas. Os pés, extremamente deformados, formavam uma massa disforme com a terra vermelha daquele lugar (ainda mais vermelha com o sangue que esvaia de seu corpo).

A minha preocupação foi estancar a perda de sangue. Então peguei as cintas restritoras que usamos no avião (elas são conectadas aos nossos tornozelos e ao avião, onde um mecanismo de tração puxa nossos pés, durante a ejeção, de modo que as pernas não sejam quebradas, por estarem debaixo do painel, no momento da saída do avião) – e com essas fitas, as duas minhas e as duas dele, fiz torniquetes convenientemente afastados, permitindo a contenção da perda de sangue.

Parecia não haver esperanças, mas ele ainda estava consciente e disse alguma coisa que me animou a batalhar por sua recuperação.

Chegou a ambulância e a Equipe de Socorro que nos levou para a AFA.

Veza por outra, a intervalos, eu aliviava os torniquetes para que o sangue fluísse.

Procurei mantê-lo consciente, e assim chegamos à Academia, onde, no Hospital, o Doutor Fernandes e Equipe assumiram a árdua tarefa de mantê-lo vivo.

Depois de trinta e nove cirurgias, ele estava recuperado, voltou a voar, e até foi representar o Brasil, junto à ONU, na Bósnia.

Já éramos amigos. Mais do que isso, agora, nos tornamos “irmãos de sangue”.

BOINAS AZUIS

Antônio Donizeti Sávio

Quando começo a escrever este texto, foram comemorados 30 anos da queda do muro de Berlim, ocorrido em 9 de novembro de 1989. A partir dali ocorreram os ventos de mudanças que varreram a Europa, com questionamentos sobre as situações políticas e econômicas de vários países.

Ao se iniciarem as mudanças na antiga Iugoslávia, a Eslovênia se separou; ato

contínuo a Croácia se separou e, quando a Bósnia Herzegovina também declarou sua independência, então a Sérvia, onde se situava o centro de poder da antiga Iugoslávia, reagiu e partiu em uma campanha para reanexar os países recém declarados independentes.

Iniciava-se a Guerra dos Balcãs, tendo a Sérvia invadido a Bósnia, chegando até a Croácia, porém os sérvios foram recuados pelos croatas, que perderam temporariamente alguma parte de seu território. A guerra se estabilizou dentro da Bósnia, tendo a cidade de Sarajevo, capital da Bósnia Herzegovina, uma das mais belas cidades da Europa, sido destruída.

O país Bósnia passou a ter territórios divididos entre sérvios, croatas e muçulmanos. Na Croácia, os sérvios transformaram os territórios ocupados em um país denominado República Krajna (pronuncia-se Kraina, pois o j tem som de i).

Com as atrocidades da guerra tendo uma escalada contínua, a intervenção da ONU foi solicitada e, então, uma força denominada UNPROFOR (United Nations Protection Force) constituída por

42 países, foi criada. O Brasil estava entre estes países e teve como missão fornecer observadores militares.

Aí surge a nossa turma, tendo participado da UNPROFOR o Hütten, Diógenes Luccas Rosas, Walkir Ribeiro, Bombonato, Borin e, por último, eu, Sávio. Hütten, Diógenes e Walkir foram os primeiros, creio que ainda em 1992 (alô, se eu estiver errado, corrijam-me) depois Bombonato e Borin em 1993, e por último eu, em setembro de 1994.

O Hütten conseguiu uma extensão de mais seis meses após os doze meses de missão, tendo esta possibilidade depois sido cancelada e todos os demais ficaram um ano. Bombonato teve que estender dois meses após um ano de missão, pois estava praticamente refém das forças sérvias em Bihac.

Foi o Diógenes, que já havia voltado da missão, que me preparou para a missão, assim como preparou todos os demais observadores militares que prosseguiram para suas missões.

Tive chance de conversar com o já falecido Hütten (voamos juntos na Team, onde ele faleceu em acidente aeronáutico em 2005), Walkir, encontrei o Borin e Bombonato ainda na Bósnia, onde eles já quase terminavam suas missões e eu a iniciava.

Walkir, Diógenes e Borin podem e devem contar suas próprias histórias aqui neste livro. Entre nossos companheiros já falecidos, peço licença ao Hütten para iniciar com uma narrativa especial sobre o Bombonato.

Conforme eu já disse, a missão tinha a duração de um ano e o Bombonato, após seis meses de missão, foi declarado Observador Militar Sênior, sendo então responsável por todos os observadores militares de seu setor.

O seu setor era Bihac, um enclave muçulmano cercado pelas forças sérvias dentro da Bósnia Herzegovina, uma das regiões com os combates mais acirrados. As forças sérvias isolaram Bihac e assim o Bombonato teve que ficar mais dois meses após ter completado um ano de missão. Todo o pessoal da ONU e demais

agências internacionais ficaram como que reféns naquela cidade.

As experiências ali vividas foram dramáticas, não só pela atividade bélica, mas também pela escassez de recursos causada pelo isolamento da área. Houve fome, falta de remédios, feridos tiveram que ser operados até mesmo sem anestesia, e tudo isto ainda agravado pelos rigores do frio europeu.

Quando a área finalmente foi liberada, Bombonato encerrou sua missão e recebeu a Force's Commanders Comendation, uma menção especial do Comando da ONU. Ao retornar ao Brasil, seu mérito foi reconhecido pela condecoração da Ordem do Rio Branco, que lhe foi entregue pelo próprio Presidente da República.

Quando tudo ocorreu em Bihac, o Chefe dos Observadores Militares era o General Bonumá, do Exército Brasileiro, o qual acompanhou todos aquelas ocorrências diuturnamente a partir de Zagreb, capital da Croácia.

O tempo passou, e em 1998 estávamos em Santa Cruz, o Bombonato no coman-

do do 1º/16º Grupo de Aviação e eu no posto de GSB da base.

No dia 23 de julho o então Comandante da Base, Cel Negri, da turma de 68, teve que se ausentar e o substituí na grata tarefa de receber o General Bonumá, já na reserva, para um almoço, junto com o Bombonato.

Foi um dos melhores encontros que tive, onde pudemos contar nossas histórias e repartir nossas conclusões acerca daquela situação tão ímpar de estarmos em região de guerra. À tarde, nos despedimos do General Bonumá e, após a saída dele, pude conversar ainda um pouco mais com o Bombonato.

O Bombonato estava em um excelente momento, pois se preparava para deslocar sua unidade para os USA, onde o 1º/16º GAV foi a primeira unidade brasileira a participar do exercício Red Flag.

Nos despedimos, ele partiu em sua motocicleta rumo ao seu esquadrão e eu retornei aos meus afazeres administrativos. Ao final da manhã do dia 24 de julho, fui informado que a aeronave do Bombonato

havia colidido com o mar na Restinga da Marambaia, onde ele realizava exercício de bombardeio.

Apesar de ser o GSB, fui convocado como Oficial de Segurança de Voo e então realizei minha última investigação de acidente aeronáutico na FAB.

Tenho em casa, entre minhas recordações, dois quadros que o Bombonato deu para mim e Edna, minha esposa.

Um deles é uma gravura do Wild Weasel F-4 Phantom, que atacava radares na Guerra do Vietnã.

Outro quadro mostra um dos ataques do ás alemão Erick Hartmann, sobre quem o Bombonato comentou algo que, segundo ele, eu jamais esqueceria e não esqueci mesmo: Erick Hartmann abateu 352 aeronaves, o mesmo número de integrantes da turma de 1972 ao ingressar na EPCAR.

Muito eu ainda poderia falar sobre o Bombonato, mas uma das mais belas declarações que ouvi sobre ele foi dita pelo Tenente-Brigadeiro-do-Ar Jaeckel, que

era seu amigo, cujo conteúdo tento aqui recriar.

“As artes perderam um artista. Os céus ganharam um príncipe. Eu, contudo, perdi um amigo”.



ENTRE TERREMOTOS E TONNEAUS

Arnaldo Ferrari Carneiro

Após ter pedido meu desligamento do voo na AFA, fui incorporado ao grupo de Intendentes da Turma, sendo declarado Aspirante em dezembro de 1978. Comecei então meu trabalho como Oficial Intendente, passando por diversas organizações por esse imenso Brasil. Mas

o desejo de voltar aos céus continuava a me desafiar. Os anos foram passando, e vagarosamente as oportunidades de voltar ao voo foram surgindo.

Comecei a pilotar como hobby, seguindo um caminho de contínuo aprendizado da arte de voar, dedicando meu tempo livre a aprender, sempre mais, sobre os segredos da pilotagem e da mecânica de aviação. E continuava exercendo minhas funções de Oficial Intendente.

Um dia, em setembro de 1985, meu Comandante me chamou: “- Ferrari, aconteceu um terremoto no México e a FAB vai mandar pra lá um Hospital de Campanha. Você está designado para atuar na Unidade Celular de Intendência (UCI) que apoiará esse Hospital. Você tem 8 horas para apresentar as necessidades de equipamentos, equipes, volumes e quantidade de material”.

Embarcamos em um C-130 Hercules e chegamos à Cidade do México. Calamidade total: prédios no chão, incêndios, odor de corpos em decomposição... Muito triste. Chegamos lá às 13 h local, e às 2 h da manhã seguinte o Hospital entrou em

operação, já com apoio da UCI, com centro cirúrgico realizando intervenções de alta complexidade, atuando em parceria com a Cruz Vermelha. Terminamos por atender 48 mil pessoas no local, lá operando por volta de 18 dias.

Ao término de tudo, recebemos muitas homenagens por parte da população local, sendo também condecorados pelo Presidente De La Madrid com a Medalha da Solidariedade Internacional. Era a FAB levando a Bandeira do Brasil a um país amigo; missão cumprida.

Ao retornarmos, reestruturamos nosso equipamento. Participei de um novo projeto de UCI e Hospital de Campanha em São José dos Campos, no CTA. Desenvolvemos uma UCI mais apta a operações reais em ambientes agressivos, sem apoio local.

No ano seguinte, fui novamente chamado. Eu estava servindo em Manaus e recebi uma ligação do Brig Int Aragarino e do Maj Brig Med Pauletto, que era Diretor de Saúde da Aeronáutica, dizendo que eu estava designado para acompanhar a equipe, outra vez, para cumprir uma missão em El Salvador, pois lá tinha tido também mais

uma fatalidade, porém com uma agravante: havia uma guerra em curso, com insurgência da FMLN, Frente Farabundo Marti de Libertação Nacional.

Incorporei à missão em Manaus, com as funções de gerenciar alimentação, pagamento do pessoal, montagem e manutenção dos equipamentos, supervisionar as ações logísticas, enfim, prover o apoio de Intendência necessário. Pousamos no Panamá, e a seguir entramos num ambiente hostil, tendo que voar por um corredor aéreo livre de combates, até que pousamos em El Salvador. Como já tínhamos experiência, nos instalamos em um local central e no outro dia já iniciaram as longas filas para atendimento.

Estávamos preocupados com os combates. Fui até um canal de televisão e informei que o motivo de nossa presença era humanitário e que não faríamos parte do conflito que lá existia. Divulguei que, para todos aqueles que precisassem de socorros e ajuda na área médica, estaríamos à disposição; de fato, assim aconteceu.

Nosso HCamp operou por 12 dias, e após recebermos a ordem de voltar, em-

balamos nossos equipamentos e fomos escoltados, à noite, até o aeroporto. Cerca de 6 meses depois, eu e mais 7 colegas fomos chamados a retornar a El Salvador. Foi inaugurada uma escola destinada a ex-combatentes e mutilados de guerra, denominada de “Heróis do Brasil”. Cada um de nós teve seu nome, como honraria, designando uma sala de aula na escola.

Enfim, não somos heróis, fizemos aquilo que nos foi ensinado em nossas Escolas, fizemos aquilo que tínhamos que fazer, cumprimos a missão a nós atribuída, deixando lá a nossa mensagem de conforto e reforçando os laços de amizade entre os dois países.

Minha história não teria um final feliz se não fosse através de uma coisa grandiosa para mim, se não fizesse parte de um grande momento, que foi a alegria de retornar ao meio dos amigos aviadores; com os intendentess assim eu já estava, muito devo a eles, pois estavam sempre presentes.

E então fui aumentando minha lista de aviões voados: T-23, T-25, Regente, Caravan, T-22, Bonanza, Corisco, Bandeirante, Navajo, Seneca, Cessna 172,

182, 206, 210, 310, 412, um pouco de T-27, Xavante, A-29, C-47. Chegaram os acrobáticos: Pitts, PT-19, T-21, CAP 10, Skybolt, Sukhoi, Extra, Decathlon, R4, RV-7, RV-8 e o saudoso NAT-6! Neste, tive a honra de ser checado como Piloto de Demonstração Aérea pelo Cel. Av. Braga, o aviador mais voado no mundo em NAT-6, um ícone da aviação brasileira.

E assim fui voando por esse Brasil, divulgando a aviação e tomando um susto de vez em quando. Revi amigos, como em 1992, quando tive um voo maravilhoso... Aniversário do 1º Grupo de Aviação de Caça, na Base Aérea de Santa Cruz, nosso colega Bombonato fez questão que eu fosse o primeiro a abrir o show aéreo. Que coisa gostosa e alegre, voar com aquela rapaziada...

Após ter voado várias aeronaves, com quase 3.500 horas de voo, fui convidado a ser Presidente da Associação Brasileira de Acrobacia Aérea. Surge a ANAC e ela precisava de alguém para avaliar os pilotos de demonstrações. Contribuí para a elaboração da legislação com os parâmetros, programas, de instruções etc. Acredito

que eu tenha sido o primeiro Examinador Credenciado da ANAC para checar pilotos de demonstração aérea no Brasil.

E assim sigo voando, aproveitando cada minuto na cabine, e levando no coração a alegria de voar e a honra de pertencer à minha querida Turma 72!

COISAS QUE DIGNIFICAM A NOSSA PROFISSÃO DE AVIADOR

José Carlos Augusto Meira Lima

Eu era um segundo-tenente recém-chegado ao Primeiro ETA, em Belém. O Curso de Catalina eu tinha concluído e os voos eram muitos, de modo que não parava em casa, sempre viajando. Até que, em certo domingo, pude estar livre para desfrutar do conforto do lar. Nem escala, nem sobreaviso – inacreditável!

Bebi uma cerveja, depois outra e mais outra, na companhia da esposa. Ainda não tínhamos filhos. Eram onze horas da manhã e eu preparava um churrasquinho. De

repente, chega em minha casa, na Vila da Base Aérea, a Kombi do Esquadrão.

Abro a porta e o Major Nava, Comandante, pronuncia aquela frase conhecida: “Meira Lima, só tem você. Vamos para o Esquadrão!”

“Tudo bem, Major, mas eu já tomei algumas cervejas”.

“Sem problema, você nem está com cara de que bebeu”.

E lá fomos. Na viatura, em direção ao Esquadrão, ele me esclareceu que era uma Missão de Misericórdia, em favor de uma garotinha que caíra do barco e teve seus cabelos enrolados na hélice e seu escalpo arrancado. “Vamos de Catalina”.

Esclareceu: “Você vai de 2P, faz os procedimentos, o papo rádio, e tudo bem”.

O local era uma pequena cidade, ao longo do Rio, nos limites da Terminal Belém. E lá fomos com o Catalina. O Major, bom profissional, fez uma amerrissagem de boa qualidade, próxima ao cais, onde aguardava a menina, seus pais e a população da Vila.

Eles levaram a menina para o Hospital e ela foi salva.

Voltei para casa, ao convívio do lar, e fiquei pensando naquele voo, na grandeza daquele momento, quando minha profissão se tornou tão significativa, ao ponto de salvar uma vida.

E me senti o segundo-tenente mais “barra-pesada” da Força Aérea Brasileira.

Hoje, quando escrevemos o livro da nossa Turma, lembrei-me daquela missão, e decidi que valia a pena deixá-la registrada aqui, para que muitos saibam.

TENENTES INTERNACIONAIS

Anthony James Gilbert

Um C-130 vindo da Europa teve um pouso de emergência (hidráulica) na Martinica, Caribe.

Um C-95 do 2º/2º GT foi acionado para levar mecânicos e peças a socorrer e reparar a aeronave na Martinica.

Escalaram Mariozinho e Gilbert para a missão.

Chegamos lá e o comandante da aeronave C-130 estava perfilado ao lado dos demais da tripulação, aguardando os tripulantes desembarcarem do Bandeirante.

O Comandante da aeronave perguntou “onde está o Comandante do Bandeirante”, pois não acreditou ao ver 2 Tenentes e 10 Subalternos em forma, pronto para se apresentarem.

Respondi que eu era o Comandante e que aquela era minha tripulação.

O oficial do C-130 fez um belo discurso, elogiando a FAB por confiar missões relevantes a oficiais novos.....etc. Foi uma bela ocasião.

Detalhes: durante a escala em Barbados, o Mariozinho queria dar um tiro em um funcionário do combustível, pois o mesmo estava “olhando diferente para ele”.....tive de acalmá-lo!

Na Martinica, o Mariozinho foi à praia de sunga e “sapato social”, pois não tinha

chinelo ou tênisrealmente uma figura !!!!!!!!!!!!! Hahahahaha

A GAROTA DA MALA ROXA

Ademir Massuia

“A misericórdia triunfa sobre o juízo”
– São Tiago

Foi no Acre, aquela terra de muitas necessidades, onde as estradas para pouco servem, uma vez que são cortadas pelos rios, que as destroem anualmente. E onde os rios nem sempre servem, pois são perpendiculares às estradas e só ligam as cidades depois da conexão com o Amazonas, numa volta de mil quilômetros para alcançar quem está a cem quilômetros afastado.

É difícil acreditar, mas é verdade, o Acre foi desenhado perpendicular aos rios! O Estado mais pobre, ou um dos mais pobres, depende do avião, o mais caro meio de transporte. E, claro, as pessoas não têm

como pagar. E todos os anos os rios transbordam.

Então, a solução é a Força Aérea Brasileira. O ano todo, todos os anos. E o Comandante da aeronave a decidir quem vai e quem não vai. Não existe apoio de solo para fazer a triagem. Não há coração que aguente!

Não tarda e os trinta e dois assentos do Buffalo abrigam cinquenta, sessenta e até oitenta e quatro (o recorde). Três por cinco. Uma lata de sardinha! Um calor horrível até que se acione os motores.

E eu, oficial de instrução, encarregado da doutrina, tentando, pelo menos eu, decolar com a aeronave dentro dos limites da Ordem Técnica. Afinal, não fomos nós que desenhamos o Acre, nem levamos aquele povo para lá. Todos querem ir para Rio Branco. Saindo de Feijó, Tarauacá, pousando em Sena Madureira, até chegar em Rio Branco. Feijó e Tarauacá são maiores e mais distantes. Sena Madureira, embora mais próxima, é menor e é pouco frequentada por aeronaves. É melhor ir direto a Rio Branco, ou ficar aguardando

outra oportunidade. Sena Madureira não era boa opção.

- “Comandante, leva meu pai que é cego”.

- “Comandante, se me levar lhe dou esse cacho de bananas”.

- “Comandante, o Tenente Simião já levou até setenta e quatro, não tem esse negócio de trinta e dois”.

- “Hoje, só estou levando paralíticos e leprosos”.

- “Vai ficar você e seu cacho de bananas”.

- “Eu vou levar o previsto”.

Um dia, escalado para essa rota, tinha por Copiloto o Francisco de Assis. Ninguém melhor para ter esse nome. Sujeito moreno, alto, forte, inteligente, trabalhador, competente, amigo de todos, voz suave, e de um coração grande, sensível mesmo.

E eu, exigente, para não dizer duro. E lá estávamos, em Tarauacá.

“Sobem doze, não mais” - e assim foi. As outras vinte vagas seriam para Feijó e Sena Madureira.

Em Feijó: “Sobem doze, não mais”. Oito vagas seriam para Sena Madureira.

“Tem alguém para Sena Madureira?”

“Eu, eu, eu, eu”.

- “Olha gente, eu sei que vocês estão pensando o seguinte: “lá, em Sena Madureira, o Comandante não vai deixar nós, ele é bonzinho, não vai deixar nós naquele lugar”.

- Pois bem, quero dizer que se não tiver gente de Sena Madureira para Rio Branco eu levo vocês, mas se tiver, vocês ficam em Sena Madureira. EntendidÔ?

- Tem alguém para Sena Madureira?

“Eu”. A garota da mala roxa.

A cara dela dizia: “vou criar caso, vou me agarrar ao avião feito carrapato, daqui não saio, daqui ninguém me tira, vou até Rio Branco”.

Deixei claro: “Moça, você está pensando que vai me sensibilizar, lá em Sena Madureira, mas não vai não. Eu sou mau. Fiz curso de maldade. E você só vai até Rio Branco se não tiver passageiro em Sena Madureira. EntendidÔ?”

“Sim, comandante”.

Não acreditei e insisti: “Você vai chorar, vai aprontar o maior escândalo e não vai adiantar. EntendidÔ?”

“Sim, Comandante”.

- Você quer ir a Sena Madureira nessas condições?

“Sim, Comandante”.

Embarcamos os passageiros com destino a Rio Branco e a garota da mala roxa com destino à Sena Madureira. Com o risco de ficar em Sena Madureira, bem entendido. É claro que em Sena Madureira nos aguardavam dezesseis passageiros para as oito vagas! Sabedor que a garota da mala roxa não ia querer desembarcar, ordenei que todos desembarcassem. Então, chamamos os passageiros em trânsito e os embarcamos. E embarcamos os oito

de Sena. A garota da mala roxa ficou de fora. A “carrapata” não teria onde se agarrar.

Assumi a posição de pilotagem, o Chico de Co-piloto, iniciamos o “check-list” e o mecânico informou:

- “Chefe, a garota diz que ela tem que ir, não pode ficar aqui”.

- “Diz que ela vai ficar aqui, e fecha a porta, que vamos acionar os motores”. (O calor era forte!)

“Chefe, ela diz que a mala dela está a bordo e precisa ir porque não pode ficar sem mala”. (Mulher e mala não se separaram, todos sabemos).

- “Entrega a mala dela e vamos embora. Ela fica”.

“Chefe, eu não sei qual a mala”.

(O calor, com quase tudo fechado, já era horrível).

- “Diz para ela entrar, pegar a mala e desembarcar. Ela fica”.

“Chefe, ela não consegue achar a mala e diz que tem que ir porque não pode ficar sem mala”.

Crise administrada e superada, pensava eu, até que ouvi, pelo interfone, um som “chuiif! Sniff”.

Freiei a aeronave, surpreso, procurando entender o que estava acontecendo, em meio àquela tensão. “Choro no interfone? Mas a garota está lá fora! Como pode sair choro pelo interfone?”

“Bingo!” Meu Co-piloto estava chorando. Feri a sensibilidade dele, depois de tanta dureza.

- “Chico, Chico (tinha que ser suave), você é meu Copiloto - pede que não vou negar. Diga o que quer” - (como se eu não soubesse).

“Leva a garota” - “Chuiif, chuiif, Sniff!”
As lágrimas corriam. Lenço e tudo!

Eu estava derrotado, isolado em minha dureza.

“ABRE A PORTA! e embarca a garota da mala roxa” – agora, eu estava convicto.

“SIM, CHEFÊÊ!”

Havia alegria e comemoração lá no compartimento de passageiros – dos passageiros e da tripulação – verdadeira festa. Eles até batiam palmas.

E a garota da mala roxa foi!

Ela venceu!

Eu perdi.

Saiba que o tempo passou e eu meditava sobre aquilo.

Cheguei à conclusão de que “A misericórdia triunfa sobre o juízo”.

Por mais duro que seja o Juiz, por mais exigente que seja a Lei, por mais pecador e indigno que seja o réu - existe um Advogado sentado à direita do Juiz. E Ele intercede. E o Juiz é vencido pela defesa tão bem-feita. Ele ama o Advogado, e o Advogado tem méritos e sabe defender. O Advogado tem créditos porque experimentou igual sofrimento e conhece o drama do pecador.

Quando me apresentar diante do Juiz, com minha mala roxa de pecados, depen-

derei desse Advogado para a defesa. Ele enfrentou sofrimento maior do que sofrem os acreanos, e pode defender alguém como eu”.

CRÔNICAS DE PAIXÃO E DE RISO

“Boa Noite, Laura!” - Sávio

Em 1974, éramos os veteranos da EPCAR e habitávamos o H8, o prédio de apartamentos com quartos para cada 8 alunos. Um luxo que distinguia os terceiranistas. Os mais modernos dormiam em grandes salões com beliches ou camas.

O H8 ficava junto ao muro da Escola, que nos separava da cidade, onde repousavam muitos de nossos desejos de jovens, tais como vida noturna, belas garotas, barzinhos e outros atrativos - típicos encantamentos para aquela nossa fase da vida. O H8 tinha dois andares e, do andar de cima, podia-se ver as casas que ficavam junto à rua, logo após o muro que nos separava cruelmente dos encantos de Barbacena.

Pois ali, em uma daquelas casas, morava uma bela jovem cujo nome era Laura. Confesso que jamais vi ou conheci Laura, mas muito imaginei que, para ter causado tamanha comoção, sua formosura deveria ser extrema.

A imaginação ganhava asas: lindos cabelos, um rosto de beleza arrebatadora, aquele olhar que consegue misturar a inocência de um anjo e a sensualidade de um corpo esbelto, resultando em uma espécie de veneno que teria inspirado nossos melhores cantores e poetas a comporem versos em sua homenagem.

Pois foi em um dia qualquer, no início do ano letivo de 1974, que aconteceu de um de nossos colegas, que habitava o segundo andar do H8, ter cruzado, de forma casual e involuntária, um olhar com Laura, que se encontrava postada na janela, em frente ao nosso muro, como se fosse uma “Monalisa” da “Princesa dos Campos”, como é conhecida Barbacena.

Aquela troca casual de olhares arrebatou nosso colega, que passou no instante seguinte a sofrer grande angústia, pois Laura não havia demonstrado qualquer

abalo em seu jovem coração pelo príncipe preso do outro lado do muro.

O que fazer, senão aceitar as dores de um amor platônico?

Os dias eram povoados de imaginações. Como seria poder pular aquele muro em um lindo cavalo branco e fugir com Laura nos braços?

O colega, para evitar sofrimento ainda maior, passou a compartilhar os seus sentimentos com os colegas de ap, contando da paixão não correspondida por Laura.

À medida que ele confessava sua triste situação, foi recebendo a solidariedade dos demais colegas. Mas também começou a despertar interesse em alguns sobre quem seria essa jovem que tanto o inspirava.

Eis que, a fim de ajudar nosso enamorado colega, e também para fazer Laura aparecer de novo na janela para avaliar sua formosura, os demais componentes do ap tiveram uma ideia: vamos dar um jeito de Laura perceber nossa existência, cumprimentando-a antes de irmos dormir.

Foi assim que começou uma rotina no H8, algo que ocorria infalivelmente às 21:50, dez minutos antes do toque de silêncio. Os integrantes daquele ap se reuniam na janela e, com suas potentes vozes voltadas para a casa onde residia Laura, gritavam em uníssono “Boa Noite, Laura!”

Aquela rotina deu esperanças ao nosso apaixonado amigo e, como o grito de boa noite para Laura podia ser ouvido pelos demais apartamentos, a história daquele amor não correspondido ficou de conhecimento público em toda a nossa Turma.

A solidariedade chegou ao ponto de alguém propor que todos os apartamentos passassem a engrossar o coro, mas nosso Romeu não correspondido ficou enciumado e não permitiu que assim se fizesse. Só aquele único ap podia realizar o rito diário do “Boa Noite, Laura”.

Os dias se passavam, a rotina continuava, mas Laura na janela não aparecia.

Alguém de nossa turma, que era de Barbacena, nos trouxe a notícia que o pai de Laura a havia proibido de vir à janela, pois ele não concordava com aquele rito

de rapazes internos em uma escola militar a gritar o nome de sua filha. Essa informação deu força aos nossos bravos rapazes daquele dia em diante. Suas vozes ficaram ainda mais potentes, afinal era fato que Laura, agora, ao menos sabia de suas insignificantes existências.

Ao mesmo tempo a desconhecida beleza de Laura passou a ser objeto da imaginação de muitos, havendo cantos, poemas, versos e prosas sobre a nossa Deusa.

Mas eis que um fato inesperado veio mudar todo o curso deste intenso esforço de fazer Laura resplandecer a sua beleza na janela: seu pai aborrecido resolveu procurar o Comando da EPCAR e formalmente reclamar daquele rito.

Os integrantes do ap foram então chamados para uma audiência e ouviram severas repreensões.

O Comando da escola dava total razão ao pai de Laura, pois o que não poderia a vizinhança pensar sobre Laura? Que ela namorava todos os integrantes daquele coral? Que ela fosse uma menina leviana? E se ela fosse namorar algum rapaz que

não conhecesse as boas intenções daquele coral?

Nossos colegas compreenderam, ficaram abalados por não terem percebido como poderiam ter prejudicado a vida daquela moça e resolveram que o rito seria cancelado. Mas também resolveram que Laura precisava saber que suas intenções eram boas, que não eram más pessoas e sim rapazes de bom coração.

E Laura também precisava saber que eles até mesmo tinham compreendido os argumentos de seu ofendido pai. Foi assim que naquela noite, às 21:50, pela última vez, aqueles jovens, como se fossem cavaleiros templários medievais, em defesa de um Santo Graal, se reuniram e gritaram: “Desculpe, Laura!”

E foi assim que o rito se encerrou. O tempo passou e aqueles acontecimentos foram sendo esquecidos no tempo, em meio a tantos outros acontecimentos. Mas uma comovente história se firmou, contada nos “Contos da Linda Laura”.

Contam que ela se casou com certo ex-aluno da EPCAR, e que foram muito felizes.

Depois de muitos anos, aquelas doces lembranças ainda na alma, as imaginações continuavam ganhando força, até que um colega mais bem informado explicou que o “Boa Noite Laura” era uma simples adaptação do seriado “Os Watsons”, tão popular em nossa adolescência. Em cada final de capítulo, os integrantes da família diziam “boa noite” uns aos outros, tratando cada um pelo nome.

Simple, assim? Banal, assim? Aquela explicação foi como se Laura tivesse existido, e depois morrido de forma trágica.

Ela não foi a musa inspiradora de tantos poetas e cantores? Laura foi uma lenda?

Em minha alma que apaixonadamente compartilhava o drama do amigo, antes do toque de silêncio, fica meu último grito:

“Que pena, Laura!”

BOM DIA, MARINA!

Íbero

Certo dia, em Barbacena, eu e o Gomes andávamos pelas ruas, num passeio normal, um pouco afastado do Centro da Cidade.

Ao passar em frente de certa casa, havia uma jovem no portão. O Gomes pediu um copo d’água e a moça prontamente foi buscar.

É a esposa dele até hoje, a Marina.

Juntos lembrávamos os momentos felizes de outrora.

“Quem beber dessa água...”

CANTO X VIDUAL

Ademir Massuia

O Vidual, 1,94m, era realmente alto, o mais alto da Turma, mas impressionou a mim, em certa noite como “plantão do alojamento, verificar a dificuldade que ele tinha para se ajustar à cama feita para pessoas normais.

Ele não cabia na cama, então tinha que dormir atravessado, ou encolher as pernas. Atravessado, ele ficava com mais de um metro de pernas fora da cama, em diagonal. Claro que o lençol e a colcha de piquê não conseguiam cobrir suas pernas. Senti dó dele, mas o que fazer?

A estatura do Vidual provocava brincadeiras, e o Canto quis desafiá-lo, a partir de seus modestos 1,65. Era a reta da Turma contra a testa. O Canto queria briga, mas seus braços nem chegavam ao corpo do Vidual. Era cômico! Mas o baixinho insistia. O Vidual apenas o segurava à distância, enquanto o baixinho movimentava os braços no vazio. Muito cômico!

Até que o Vidual, já aborrecido, decidiu levar a coisa a sério e trancou o baixinho dentro do próprio armário.

Soou o gongo, conflito encerrado.

(O Canto explica, todavia: “Eles faziam ‘bullying’ contra mim, devido a eu ser pequeno. Desarrumavam a minha cama, ele e o Silas. Fizeram isso por semanas, até que chamei os dois para a briga).

OVOS DE HIPOPÓTAMO

José Carlos Augusto Meira Lima

“Estávamos assistindo, num domingo de inverno, no H-8/BQ, o programa Mundo Animal, na TV Globo. O nosso apartamento, no terceiro ano, era composto por: Reynaldo, Abreu, Gonçalves, Val-

demir, Capute, Larangeira, Marujo e eu. Quase todos estavam no quarto assistindo ao documentário.

A matéria abordava um tema sobre a indesejável proliferação de hipopótamos, em determinada Região da África. Tal fato vinha provocando certo desequilíbrio no ecossistema. De alguma forma, os cientistas teriam que reduzir quantidade dessa espécie.

O Marujo disse, acho que foi ele: “Sacanagem, terão que sacrificar os filhotes!”

Sem titubear, na minha sinceridade e seriedade, retruquei: “Que nada! É só destruir os ovos!”

O resto é história!

(Tão logo pode, o Abreu, nosso exímio ilustrador, fez uma sátira deste meu comentário naquela nossa Revista Mensal).

SOBREVIVÊNCIA NO XINGU – NOSSO MELHOR ATIRADOR

José Haroldo Duarte da Nóbrega

Eu, o Gilbert, Taranto e Mariozinho éramos tenentes, fazendo sobrevivência

no Xingu, como tripulantes do Comando de Transporte Aéreo.

O Mariozinho encarregou-se da espingarda de sobrevivência. Apenas um cartucho nos foi disponibilizado.

Cansados, esfomeados, surge a ave salvadora na árvore próxima, e lá vai o Mariozinho:

“Tenho o alvo na mira, sou o melhor atirador, a fome acabou!”

Durante aquele minuto que nos pareceu um dia, ele mirou, mirou, mirou e, vagarosamente, puxou o gatilho.

“Bahmmmm!”

Passamos fome todo o período.

Quá, quá, quá, quá, quá, quá, quá, quá, quá!

TIRA O NÓBREGA!

Ademir Massuia

Na AFA, nosso time de futebol já não era destaque. As Turmas de 70 e 71 tinham jogadores de nível profissional, como o

Terciotti, o Theodoro e outros. Eu ficava ali, junto ao gol, no esforço de encorajar o Winz, mas nosso valente goleiro pouco podia fazer. Estava difícil para a TN!

Mas como transformar aquelas derrotas em riso?

Liderada pelo Heros (ele estava em dia de reconhecida inspiração), a Torcida da TN começa a gritar:

“Tira o Nóbrega!” – o Nóbrega foi escolhido como bode expiatório, e o refrão criado incorporou à tradição da Turma:

“Tira o Nóbrega!” “Tira o Nóbrega!”
“Tira o Nóbrega!” “Tira o Nóbrega!”

Não é que ele fosse ruim, mas suas jogadas não convenciam, e a solução não parecia ser outra: “Tira o Nóbrega!”

Com aquele sorriso enorme, misto de simpatia e alegria permanentes, ele participava da brincadeira. Hoje, você já sabe: Se a coisa vai mal, experimenta tirar o Nóbrega. Não vai resolver, mas nós vamos rir muito.

WALDIR, O ESQUECIDO

Ademir Massuia

Um carioca louro, com jeito de suíço (Família Lengruher) era o Waldir.

Não é que fosse esquecido apenas, o caso era realmente complicado. Na primeira semana, eu era o Chefe de Turma e tinha a responsabilidade de recolher as Guias de Viagem. Todos trouxeram, menos o Waldir.

Conferi, conferi, mas faltava mesmo. Então perguntei pela Guia.

“Perdi”.

“Como assim, perdeu a Guia?”

“Estava no bolso do Quinto Uniforme”.

“Então você perdeu o Quinto?”

“Esqueci no ônibus”.

Nesse momento, alguém passa por nós e grita: “Waldir, acharam a sua mala”.

Outra vez, ele se esforçava para abrir o envelope vazio que acabara de colar, enquanto segurava a carta com a mão.

Ele se denunciava ao descobrir as próprias falhas, exclamando: “ii”. E o Jonas, sempre por perto, ria dele. Eram amigos.

“Iii” - o Waldir exclamava, enquanto manuseava as muitas chaves de sua casa, que trouxera para a Escola - “Tranquei minha mãe dentro de casa”.

Foi logo desligado no voo do T-23. Uma das razões foi dar partida sem o capacete.

“Deixei no arco do para-brisa” - contou.

OS MOTORISTAS DE FNM — O TARCÍSIO E O KRUG

Ademir Massuia

Em Natal, logo após a apresentação, fomos submetidos a um trote, ou tentativa de trote já conhecido no CATRE. Os instrutores nos embarcaram em um papa-fila velho, bem sujo, rebocado por um FNM sem bateria. Levaram-nos para um local

afastado, tipo depósito de lixo e, sorrateiramente, se retiraram, em direção ao CATRE.

Eles imaginavam que ali ficaríamos por horas, até que o trote se completasse e viessem nos resgatar. Mas não contavam com o Krug e o Tarcísio, motoristas de FENEMÊ.

Sem hesitar, um deles assumiu o comando e o outro comandou a TN para empurrar, sabedor de que aqueles motores antigos movidos a Diesel arrancam sem necessidade de bateria. E assim foi.

Em pouco tempo, estávamos no CATRE, para surpresa dos oficiais.

Era uma Turma diferente, de fato!

O VALENTE KRUG

Ademir Massuia

Os F-5 tinham suas revisões maiores no PAMA-SP, cuja pista é sabidamente curta para um supersônico.

A solução tem sido o pouso em Guarulhos, onde, no Hangar da BASP, os F-5 são desmontados, fixados em um cami-

nhão equipado para a tarefa e levados para o PAMA. Sem problemas, porque as aeronaves tinham mesmo que ser desmontadas para a revisão.

Mas, ao ser completada essa revisão maior, o trabalho de desmontar novamente o F-5 parecia algo insano. Afinal, o avião estava pronto para voar.

Que transtorno, mas não parecia haver opção.

Surge, então, o “Galo Velho”, o Krug, piloto experiente de F-5, dizendo: “Não precisa levar a Guarulhos, tchê, nem desmontar o avião, eu decolo da pista do PAMASP com tranquilidade”.

Aceitaram a ideia!

O “Galo Velho” decolou com o F-5, para admiração da incrível assistência. Estava comprovada a competência do aviador e a desnecessidade daquela tarefa insana de desmontar um avião revisado e pronto para o voo.

Até aí, tudo bem, mas o “Galo Velho” decidiu fazer um “tonneau”, logo após a decolagem, sobre São Paulo, à vista de todos, demonstrando sobra de competência.

Por esse motivo, os F-5 continuam sendo desmontados, mesmo após a revisão, e transportados de caminhão até Guarulhos.

ALCÂNTARA, O MOITA

Ademir Massuia

Numa Turma de faladores, barulhenta quanto podia, eis que entra um aluno que não falava. Alegre, simpático, sempre disposto, cumpridor dos deveres, mas não falava. Era diferente e talvez estimado por isso.

Não tardou que lhe pregassem o apelido de “Moita”. Já não distinguíamos o nome do apelido – era ele.

Quando alguém o interrogou por falar tão pouco, retrucou com as mãos abertas, em sinal de dúvida: “falar o quê?”

(Todos já tinham falado tudo!)

Barbacena, Pira e Natal – e o Moita Alcântara sempre presente, vencendo as dificuldades. E silêncio.

Às vezes falava, mas pouco.

Foi para o Primeiro ETA, em Belém, e tudo lhe foi bem. Tinha méritos!

O Major, Comandante do C-47, o Alcântara de Co-piloto, de passagem por Manaus, nos interroga, no Rancho:

“O Alcântara é um bom oficial, bom companheiro de viagem, cumpridor de seus deveres, sempre à frente nas tarefas, mas ele não fala!”

O “ele não fala!” era enfático. Parecia preocupado de algo desconhecido estar acontecendo, ou da necessidade pessoal de ouvir algo.

Nós o consolamos: “Major, ele é assim mesmo – não fala. Na Turma é conhecido como ‘Moita’”.

O Major quis explicar melhor: “Quando eu me levanto, ele já está pronto, mala pronta, pronto para sair. Aí, me cumprimenta: ‘Bom dia, Chefe!’”. A próxima vez que fala é no pernoite, quando diz: ‘Boa noite, Chefe!’”

“Major, o senhor até que tem ouvido bastante. Lá na Turma é comum ele não dizer nem isso!”

Este é o nosso “Moita”!

CONCLUSÃO

A cooperação de muitos nos permitiu rememorar a história da Turma de 72, desde a viagem inicial, individual, à Barbacena - à vida na EPCAR. Depois, com a primeira diáspora, fomos descrevendo as vidas daqueles que seguiram outros rumos.

A continuação na Academia da Força Aérea recebeu exame mais detalhado, em face do voo e seus desafios.

A diáspora de 72 prosseguiu.

A vida em Natal nos trouxe novos desafios e também foi descrita. A ela se seguiram os voos operacionais, nas Unidades Aéreas.

Vencemos o grande desafio, com sucessos variados e algumas perdas.

Hoje, podemos ver cumprido aquele hino de esperança, dos dias que se seguiram ao 28 de fevereiro de 1972:

Abram Alas

*Abram alas agora, não deixem prá depois,
É o bicharal de setenta e dois.
Nossa Turma em forma é dona da parada,
Nosso direito é não ter direito a nada.
Se se mexe em forma, vai comer na reta,
A aviação é a nossa meta.
Somos jovens de fibra, somos jovens afoitos,
Oficiais em setenta e oito!*



POSFÁCIO

E A JORNADA CONTINUA...

Cada página desta obra é parte de nossa história em comum. Ao resgatar as lembranças do primeiro dia, na chegada a Barbacena, e trilhar, passo a passo, os caminhos que percorremos até aqui. Revivemos juntos os fragmentos de tempo e lugar, de episódios e emoções que edificaram algo que é muito mais do que a mera reunião de pessoas – é um amálgama de vivências, é a vontade de preservar a união, é a comunhão de ideais de patriotismo, de cidadania e de amor pela Força Aérea e pelo Brasil.



E, se a derradeira página de papel se encerra no aqui e agora, nossa caminhada de vida continua: sonhos e conquistas persistem em nos desafiar. Assim, romperemos os limites físicos deste livro e continuaremos a escrevê-lo, cada um redigindo sua própria versão, com a caligrafia de suas ações e o estilo de seus sentimentos.

Sigamos então em nossa jornada na vida, valorizando os acertos e aprendendo com os erros, gratos ao Senhor pela bênção de termos nossas queridas famílias, e reconfortados em saber que seremos, eternamente, integrantes da Turma 72!



